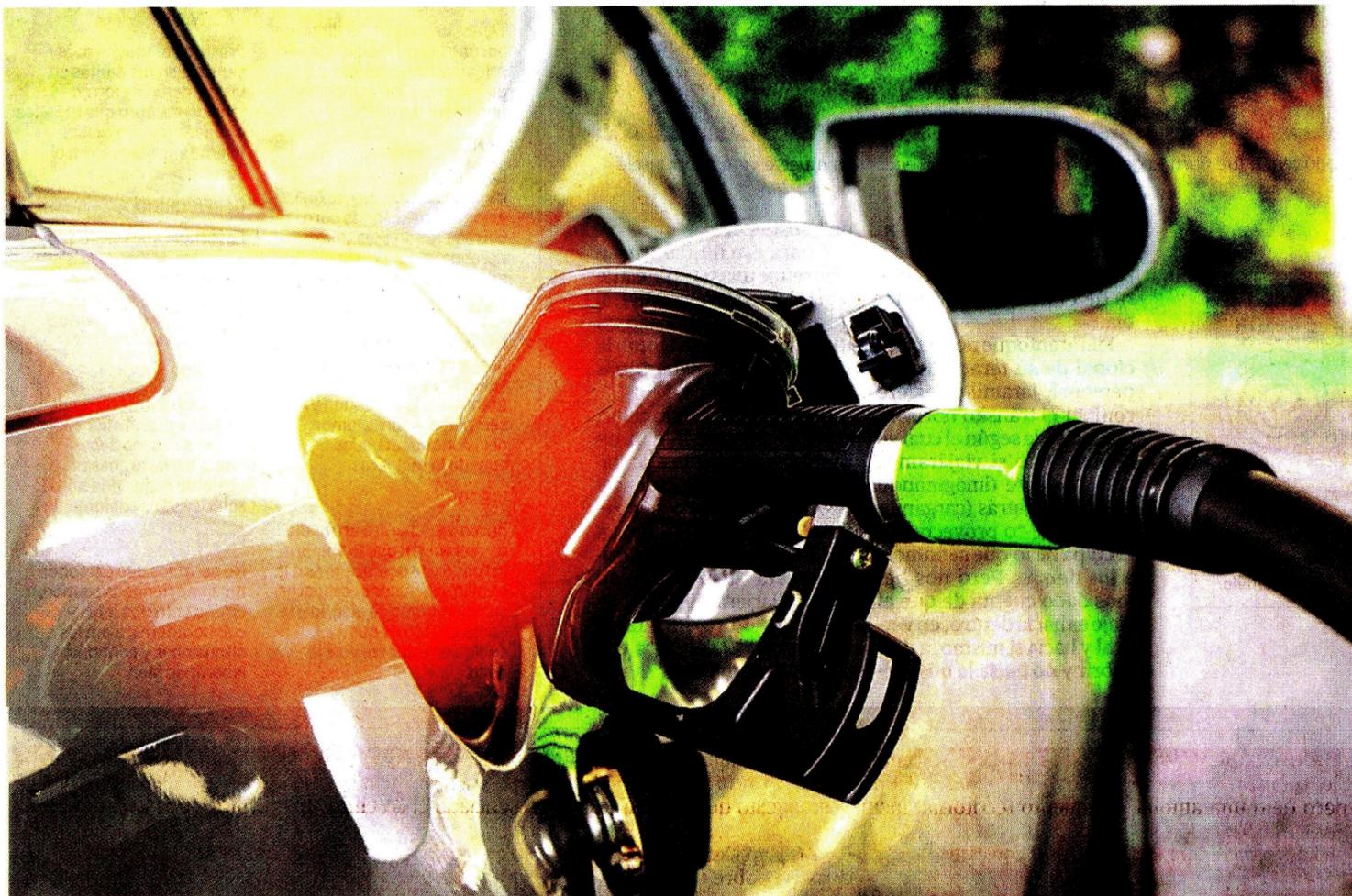


Verdades de las gasolinas

Las nuevas gasolinas premium no solo son de mejor calidad, sino que protegen los motores y son más amigables con el medioambiente. La gasolina colombiana cumple y hasta supera estándares internacionales.

REDACCIÓN VEHÍCULOS



Los distribuidores están obligados a agregarle a la gasolina extra y corriente etanol al 10 por ciento, y libertad de ponerles sus propios aditivos. FOTO:ISTOCK

En nuestra edición del sábado pasado hablamos de las características y beneficios de las nuevas gasolinas premium GT98 de Terpel y G-Prix de Primax. La llegada de estos productos ha generado inquietudes sobre la calidad y las propiedades de la gasolina que se vende en Colombia. EL TIEMPO consultó con directivos de Ecopetrol, Primax y Terpel. Esto fue lo que nos dijeron José Carlos Barreto, vicepresidente de Operaciones de Terpel; Luis Guillermo Aristizábal y Sandra Ballén, gerentes de Desarrollo de Refinación y de Productos Químicos de Ecopetrol, respectivamente, y Javier Rodríguez Casas, especialista de Mercado en Primax.

¿Qué tan buena es la gasolina colombiana?

En este momento, luego de un ajuste obligatorio decretado por los ministerios de Minas y Medioambiente en abril pasado, las gasolinas colombianas están en el estándar internacional y algo mejor. La parte esencial de la norma exige reducir el azufre de 300 a 100 partículas por millón (PPM) y se están entregando la extra y la corriente con 50 a 80 PPM.

¿De dónde nos llega la gasolina?

La producen exclusivamente para todas las estaciones del país las refinadoras de Ecopetrol en Barranca (80 por ciento) y Cartagena (20 por ciento). Dependiendo de los suministros y consumos, ocasionalmente se importan gasolinas del golfo de México que se mezclan con la local, después de los debidos chequeos de conformidad y calidad. Nunca se venden separadamente.

¿Cómo se distribuye?

Toda la gasolina y otros combustibles viajan por las dos líneas de poliductos a los principales centros de acopio cercanos a las ciudades de mayores consumos. Allí, cada distribui-

dor tiene la obligación de agregarle el 10 por ciento de etanol a la extra y la corriente, y tiene luego la libertad de ponerles sus propios aditivos diferenciadores.

¿Ese agregado de etanol es consistente?

Es obligatorio. Cambia por razones de suministro y de problemas de movilidad, como ha sido el caso de estos bloqueos cuando bajó al 4 por ciento. Ahora está en un 7 por ciento y va a subir al 10 por ciento apenas se normalicen las cosas.

¿El etanol sube el octanaje?

Directamente entre el 1,2 y 1,5 por ciento, por simple regla de tres. O sea, la corriente sale con 84 octanos (RON) y con el etanol al 10 por ciento sube a 85 u 85,5. La extra sale de las refinadoras con 93 y sube a 95/96, y eso es lo que el público recibe en todas las redes. Dependiendo del crudo del momento y otras variables, puede subir en ocasiones hasta 98 octanos si la base mejora. Esto es equivalente a cualquiera de las gasolinas de alto *performance* internacionales.

¿Cuáles son sus ventajas reales?

El menor contenido de azufre es un gran beneficio ambiental, y con los nuevos aditivos y octanajes básicos, las marcas pueden traer motores de última generación y con programas de rendimiento tope. En muchos casos, esos motores traen programas que reducen su potencia para evitar fallas. Ahora, en Colombia pueden utilizar los reglajes universales.

¿Cuáles son las diferencias que están ofreciendo en estos días con gran bombo Terpel y Primax en sus gasolinas extra?

Todas esas gasolinas parten de la misma base de Ecopetrol y dan los octanajes promedio citados. Esas marcas están agregando aditivos de su propia formu-

84
octanos
(RON)

ES LO QUE TIENE LA GASOLINA CORRIENTE. AL AGREGARLE ETANOL AL 10 POR CIENTO, SUBE A 85 U 85,5. LA EXTRA, LLEGA A 95/96 OCTANOS.

lación para mejorarlas aún más. Hay que citar la Techron de Texaco, que también se ofrece con diferencias desde hace mucho tiempo en el país y tiene una delantera con esa política

¿Al final son iguales?

No. La gasolina G-Prix de Primax no ofrece octanaje diferente al de la generalidad, y por eso su comunicado dice "hasta 98 octanos", cifra que coincide con los picos y variables de Ecopetrol. Pero su producto tiene un paquete de aditivos y detergentes que evitan los depósitos en los cuellos de las válvulas que reducen la aspiración del motor, y por ende evita la caída de rendimiento en el kilometraje. También descontamina los inyectores y los protege, muy especialmente los de inyección directa que van en las cámaras. También garantiza, según prueba de sus laboratorios y la certificación Top Tier, una baja importante en emisiones

de CO2 hasta del 80 por ciento y un 40 por ciento de NO2. Es una política mucho más enfocada hacia el medioambiente.

¿La GT98 de Terpel?

A diferencia de la anterior, Terpel sí usa aditivos y alquilatos que mejoran el octanaje y los agrega para garantizar los 98 octanos, cuando las bases de Ecopetrol bajan o no dan este tope con el etanol. Su aplicación no mejora directamente el rendimiento de un motor, salvo que este trabaje con un programa limitado por el octanaje inferior y en ese caso aumentará la potencia, pero la norma no es universal. Pero sí ofrece mejoras en emisiones porque es mejor su combustión y también evita depósitos y formaciones nocivas.

¿Esas variantes las hace cada marca por su cuenta? ¿Y por qué aparecen ahora?

Cada marca, partiendo de que son empresas de alta tecnología y responsabilidad que se han apoyado en laboratorios internacionales para estudios y certificaciones hechos durante mucho tiempo previo. No son revueltos caprichosos. El 'octanaje' del mercadeo se ha alborotado pues proviene de la competencia que sostienen los grupos Copec, chileno, dueño de Terpel, y Romero, de Perú, dueño de Primax, que compró las estaciones de Mobil, y ya ofrecen estas gasolinas en los países donde operan.

¿En qué queda la de Techron de Texaco?

En los mismos niveles de las gasolinas que se venden en todo el país, con excepción de las de Primax y Terpel, pero con su paquete de aditivos diferenciador que se enfoca en la limpieza de todas las zonas por donde transita la gasolina.

¿El octanaje para el resto de la red nacional es más bajo?

Solamente es más bajo en al-

gunos puntos variables con respecto a la Terpel, que sí agrega de manera permanente componentes para mantener los 98 octanos a boca de manguera. Pero en toda la cadena le entregarán 85 a 85,5 en la corriente y hasta 95 a 96 en la extra, lo cual es perfectamente viable para todo tipo de motores.

¿Hay que hacer ajustes en los motores para que asuman los programas compatibles con esas gasolinas nuevas?

Usualmente, los computadores se encargan de esa tarea, pero en muchos casos habrá que acudir a la reprogramación en los concesionarios si existe la opción de hacerlo. También hay lugares donde hacen estas recalibraciones de los programas modificando la información de los chips residentes de los cerebros de los motores de los carros.

¿Cuál sería el impacto de usar GT98 o G-Prix en un Chevrolet Spark y un Porsche?

Difícil de evaluarlo sin pruebas de campo concretas. Es muy variable la situación técnica de cada motor y podría ser al revés en varios casos. Lo cierto es que los motores de alta relación de compresión o con turbocargadores pueden mejorar más que los atmosféricos, y en general, todos pueden tener algunas mejoras de emisiones y rendimiento, aunque estos combustibles nuevos aplican más a motores modernos, que no son necesariamente los que están atornillados en lo que ahora suelen llamar equivocadamente 'alta gama'. Porque no siempre el precio o tamaño de un vehículo van a la par con su tecnología.

¿Esas bondades se pueden apreciar en motores viejos o con bastantes kilómetros?

El mayor octanaje aplica de manera preventiva universal a motores de cualquier edad, pues se reducen las posibilidades de pistoneo, pero en la mayoría de los casos este problema se debe a mala puesta a punto del motor o mal manejo. En cuanto a limpieza, cuando un motor tiene mucho recorrido y se ha podido contaminar en la zona de las válvulas, esta costra suele ser irreversible sin desarmarlo. Puede ser que algo remuevan los aditivos adicionales, pero no lo lograrán del todo.

¿Cómo sabe el usuario que le están vendiendo gasolina de 98 octanos?

Por supuesto, ahora cada marca está diferenciando sus productos y hay que hacer fe de su ética y probidad. Las dos gasolinas nuevas ya no venden la extra normal. La Terpel tiene un colorante azul para distinguirla, cuya tonalidad es controlada por las inspecciones de la marca para evitar dilución con otras gasolinas. Ese color en nada afecta el rendimiento, es pura cuestión 'estética'.

Si el tema es poner aditivos, ¿sirven los que venden en las bombas?

No tiene sentido que esto exista y que al lado de una gasolina (o aceites) de última tecnología certificada ofrezcan aditivos accesorios que indicarían que la propia estación no tiene confianza en el producto que expende. Lo hacen por un puro rendimiento económico, no técnico. El mejor aditivo para gasolinas es mezclar con la categoría superior porque son compatibles 100 por ciento y su aumento de octanaje se da por simple proporción en los galones que se pongan, aunque se diluyen las ventajas adicionales.

Lea el contenido completo de este artículo en www.motor.com.co.