

Las previsiones apuntan a que este ejercicio cerrará con una caída entre el 15 y el 20%

Lubricantes para el futuro

A lo largo del pasado año las ventas de lubricantes para vehículos industriales se redujeron un 14% con respecto a 2007, una caída que en el primer trimestre de este año se situó en el 39% respecto al mismo periodo del ejercicio anterior, según datos de la Asociación Española de Lubricantes (Aselube). Además de los efectos de la crisis económica, varios fueron los factores que propiciaron estas reducciones: la modernización de los motores, con inferiores consumos de aceites, y la mejora de las prestaciones de éstos, que permiten mayores intervalos de cambio.



El responsable de Marketing y Desarrollo de Vehículo Industrial de Total España, Alfonso Cuevas, subraya que la compañía posee una red de distribución dedicada exclusivamente a los lubricantes.

La menor viscosidad de los lubricantes de motor permite reducir el consumo de combustible y alargar los intervalos de cambio

Como no podía ser de otra forma, el principal factor que ha tirado hacia abajo de las ventas ha sido la crisis que asola al sector del transporte desde hace ya muchos meses. Y, como sucede con otros componentes y recambios, los aceites han sufrido la paralización de parte de la flota.

Las previsiones de algunos de los fabricantes consultados apuntan a que el mercado caerá este año entre un 15 y un 20%. El responsable de Marketing y Desarrollo de Vehículo Industrial de Total España, Alfonso Cuevas, augura que "por las estimaciones que reflejan los diferentes medios estadísticos de análisis, el mercado global de lubricantes en España podría cerrar con una caída de su volumen respecto al año 2008 de en torno a un 20%". Por su parte, el director de Ventas de Cepsa Lubricantes, Florencio Pérez, cifra en un 15% la reducción de las ventas para el presente ejercicio.

Un mercado eminentemente mineral

A pesar de que el presente no es halagüeño, los productores de lubricantes continúan lanzando nuevos productos que buscan reducir el consumo de combustible mediante la reducción de la viscosidad de los aceites, alargar los intervalos de cambio y reducir la proporción de azufres, cenizas sulfatadas y fósforo para así mejorar las prestaciones medioambientales de los productos finales.

A pesar de este esfuerzo y de que los modernos motores deben superar las cada vez más restrictivas legislaciones en temas relacionados con la

Ante la magnitud de la contracción del mercado, los principales fabricantes de lubricantes se enfrentan a una situación prácticamente desconocida, puesto que el segmento de vehículos industriales ha mantenido, tradicionalmente, cierta estabilidad. Aunque en los últimos diez ejercicios la tendencia ha sido ligeramente negativa, esa reducción de las ventas se ha ido produciendo suavemente, pero no en los porcentajes más recientes.

Olipes, agilidad y cercanía con los clientes

El mercado de lubricantes para motores diésel está dominado por las petroleras o sus filiales especializadas en este mercado, pero en él operan fabricantes independientes que buscan los nichos que, por su volumen, no son tan interesantes para las multinacionales. Este es el caso de Olipes, compañía ubicada en la localidad madrileña de Campo Real y que está presente en 72 sectores, desde el de automoción a la industria alimentaria o minera. Su director comercial, Fernando Díaz Pernas, destaca la evolución de la compañía en los últimos años, y asegura que uno de los secretos del crecimiento de la firma es ser conscientes de su tamaño y sus puntos fuertes, analizando con detalle los productos que lanza al mercado ya que “nuestro negocio no es vender toneladas, sino servicio”. Díaz Pernas destaca el servicio posventa de Olipes, que gracias a una asistencia técnica muy ágil, tanto “on-line” como telefónica

y presencial, da respuesta a las dudas de sus clientes, que, en este mercado, suelen ser distribuidores y talleres de vehículos industriales.

En los camiones modernos, apunta Díaz Pernas, existen entre 12 y 32 puntos de engrase. Olipes, además de lubricantes para los motores, tiene diversos aceites para lubricar cajas de cambio, transmisiones, dirección, ejes, ballestas, entre otros muchos, así como componentes que en los últimos años han evolucionado mucho, como los intarder/retarder.

El director comercial de Olipes apunta que la tendencia del mercado es ofrecer aceites de motor con una viscosidad 5W-30.



El director de Ventas de Cepsa Lubricantes, Florencio Pérez, destaca que los técnicos-comerciales deben recomendar los productos más ajustados a las necesidades de cada cliente.

lerando, hasta situarse en 2008 en el 8,8%, muy lejos del 80,2% que aún copan los minerales multigrado, según los datos referidos al pasado año de Aselube. En todo caso, los sintéticos crecieron el pasado año un 33% respecto al año 2007.

Conviene destacar una puntualización de Cuevas, quien subraya que “las normas Euro son las que rigen las limitaciones de emisiones contaminantes en los motores, no en el aceite. El lubricante debe cumplir con las exigencias físico-químicas estipuladas en las diferentes especificaciones ACEA existentes. Es decir, los motores cumplen con las normas Euro y los aceites cumplen con las especificaciones ACEA”.

Productos evolucionados

En los últimos meses han aparecido en el mercado nuevos aceites para los motores diésel pesados. Cepsa ha lanzado el Eurotech MS, que “se ha diseñado con bases y aditivos con las tecnologías más avanzadas para conseguir bajos contenidos en azufre y cumplir con las normativas Euro V y VI”, aunque es apto para motorizaciones anteriores a ambas normas de emisiones, informa la multinacional española. Este aceite, que cumple con las más recientes especificaciones ACEA E9-08 y API CJ-4, tiene un bajo contenido en cenizas, fósforo y azufre (Mid SAPS) “que lo hace óptimo para minimizar la obstrucción de los filtros de partículas y evitar la degradación de los sistemas de post-tratamiento” de gases.

Otra novedad presentada recientemente por la petrolera española es el Euromax Synt 10W-40, que cumple con los requerimientos de las especificaciones ACEA E7-08 y API CI-4, “ha superado las homologaciones de los principales fabricantes de vehículos industriales y está indicado para flotas mixtas con vehículos de varias marcas y edades, y que cumplan la Euro III y IV de los fabricantes que no equipen filtro de partículas diésel”, explican Cepsa.

La multinacional francesa Total, por su parte, cuenta con su gama “Fuel Economy”, basada en productos “que son capaces de reducir el consumo de carburante en los vehículos pesados hasta en un

protección del entorno, el consumo de aceites sintéticos no es mayoritario entre los transportistas españoles. De hecho, los minerales siguen siendo los aceites más consumidos en nuestro país; en concreto, el 15W-40 es el más vendido en el sector de vehículos industriales.

Por tanto, el contexto legislativo -con la Euro V ya en vigor-, no coincide con la realidad, ya que gran parte del parque rodante actual no está sujeto a las exigencias de esta normativa. De hecho, hasta el año 2005 los lubricantes sintéticos no superaron en España el 1% de la cuota de mercado en las ventas de aceites de motores diésel pesados. En aquel año alcanzaron el 2,8% del total. Desde entonces el incremento se ha ido ace-

La gama Vanellus de BP presenta un bajo contenido en cenizas sulfatadas, azufre y fósforo.



Los fabricantes lanzan sus aceites

Renault Trucks y Scania ofrecen a sus clientes de posventa sus propios lubricantes. Así, la marca francesa ha lanzado su gama €CO5, “creada para ayudar a los vehículos a optimizar sus cifras de consumo”. Fuentes del fabricante galo aseguran que estos aceites “reducen el impacto medio ambiental del vehículo”, puesto que “en un camión que recorra 120.000 kilómetros al año, con un consumo medio de 33 litros a los 100 kms, la reducción de las emisiones de CO2 puede alcanzar hasta las tres toneladas”, unas prestaciones que han sido certificadas por organismos independientes como UTAC, Millbrook o Banc BMSVI.

Scania, por su parte, cuenta con una gama de lubricantes que incluye aceites para condiciones de trabajo e intervalos de servicio normales: Scania Oil E7, con un grado de viscosidad 15W-40, y que es válido para todos los motores, excepto para los que cumplen la normativa Euro V. Otra línea de productos es la formada por Scania Oil LDF Motor 15W-40 (dirigida a intervalos de mantenimiento normales para Euro V). Por último, Scania Oil LDF2 Motor 10W-40 ofrece una calidad superior y permite alargar aún más los intervalos de cambio.



Los lubricantes Scania Oils se han formulado tras años de investigación.

La gama Renault Trucks Oils optimiza las cifras de consumo de combustible.



3%”. Son aceites que incluyen “unos aditivos específicos modificadores de fricción que consiguen reducir los rozamientos de los componentes de la cadena cinemática, reduciendo en consecuencia el consumo de carburante”. Alfonso Cuevas asegura que “según los ensayos de campo llevados a cabo y avalados en diferentes certificaciones, el ahorro de carburante obtenido es de un litro a los 100 kilómetros”. Como consecuencia, se logra una reducción de las emisiones de CO2, de “más de tres toneladas por camión y año (estimando un camión que recorre 100.000 kilómetros al año y tiene un consumo medio de 35 litros/100 Km.)”.

La multinacional BP cuenta dentro de su gama de aceites con el Vanellus Max Drain 10W-40 Eco, un lubricante de bajo contenido en cenizas (Low

SAPS) “formulado especialmente para los motores Euro IV equipados con sistemas de control de las emisiones producidas por los gases de escape”.

Los aceites de la gama Max Drain ofrecen un “altísimo rendimiento, son óptimos para largos intervalos de servicio, ofrecen una sobresaliente protección al desgaste, baja fluidez a bajas temperaturas y beneficios en la economía de combustible”, informaron fuentes de la compañía británica.

En este segmento de mercado la holandesa Shell ofrece la gama Rimula, cuyo exponente más evolucionado es el R6 LME 5W-30, formulado para lograr una mayor actividad de los aditivos y que incluye “un potenciador exclusivo contra el desgaste” de las piezas de fricción del motor. Fuentes de la multinacional aseguran que “en pruebas realizadas de forma independiente, Shell Rimula R6 LME ha demostrado reducir el consumo de combustible en un 1,1% comparado con un aceite convencional de contenido normal en cenizas y viscosidad SAE 10W-40”. Este aceite puede ser usado en motores que cumplan las normas Euro IV y V.

A pesar de que el mercado nacional está dominado por los minerales, en el futuro la demanda de aceites sintéticos crecerá a un ritmo muy alto

Salvador Bravo Nebot

salvador.bravo@tecnipublicaciones.com