

Las claves para conocer los diferentes tipos de combustibles

Los hay low cost, los hay premium, los hay mejores para el motor y peores. ¿Conocemos realmente las diferencias entre estos tipos de carburante?

¿Qué tiene de especial la gasolina premium? ¿Es mejor para mi motor? ¿Y qué hay de la gasolina low cost? Muchas son las preguntas; y los mitos corren sin control por la carretera.

Probablemente, después del tecnológico, el mundo de los combustibles petroquímicos sea el que más secretismo ostenta. Los productos y sus fórmulas se guardan bajo llave en cámaras acorazadas secretas hundidas en el fondo del mar. Simbólicamente hablando, claro. El resultado del secretismo industrial de estos productos no es otro que el desconocimiento que tenemos sobre lo que consumimos. ¿Qué es la gasolina premium? ¿Qué diferencia hay entre la gasolina de 95 y la de 98? ¿Por qué desapareció la de 97? ¿Es malo usar una gasolina más barata? Y estas son solo algunas preguntas situadas en la punta del Iceberg.

¿A qué llamamos gasolina premium?

Lo primero es saber de qué hablamos. La gasolina es un combustible distinto del gasóleo o diésel y se emplea (como este último) en motores. Dejando el diésel de lado, la gasolina normalmente se identifica con un número (95, 98, 87, 92...) que hace referencia al octanaje. El octanaje no explica la potencia o la energía de la gasolina, como muchos piensan, sino que se refiere a lo difícil que es que la gasolina detone, algo conocido como poder antidetonante. Cuanto más alto es el número de octanaje, más difícil es que la gasolina explote. Y la gasolina ha de explotar en el momento preciso. Ni antes ni después. Pero dejemos eso para más adelante. La diferencia esencial entre la gasolina de diferente octanaje es su refinamiento (mayor cuanto más alto) y el nivel de aditivos que contiene. Mientras que en España entendemos como gasolina premium (o efitec, star plus, ultimate y otros nombres comerciales) a ciertos carburantes especiales por su composición en aditivos, en México y Estados Unidos se suelen nombrar así a las gasolinas más refinadas, es decir, de mayor octanaje.

Esto puede llevar a confusión. Pero, mientras que el número de octano u octanaje solo explica su poder antidetonante, los aditivos son sustancias añadidas a la gasolina con diversas funciones. Normalmente dichas funciones suelen ser estabilizantes, anticongelantes y lubricantes. Mientras que en el continente americano suelen emplear gasolinas de entre 87 y 92 octanos, los motores europeos prefieren las de entre 92 y 98. Para evitar líos, llamaremos según la nomenclatura estadounidense a la gasolina premium: la de mayor octanaje; ya que hace referencia a su proceso de refinado. Las gasolinas con más aditivos serán llamadas especiales por contener mezclas exclusivas de cada marca.

La importancia del octanaje

No vamos a entrar en detalles termodinámicos. Pero, por pura curiosidad, los motores de explosión se basan en el conocido como "ciclo de Otto" para funcionar. Pero solo hablaremos de la parte de él que nos interesa: la explosión. La gasolina ha de explotar dentro del motor, en una parte muy concreta

llamada cilindro. Este proceso permite que la gasolina se quemé y empuje a su vez el pistón, que es el corazón del motor. Gracias a todo esto, cuando la gasolina explota, la energía explosiva se convierte en energía mecánica, haciendo que el vehículo o la maquinaria se mueva. La gasolina explota varias decenas de veces por segundo en un motor cualquiera. Sí, son muchas veces. Por ello, el proceso está muy medido y debe funcionar a la perfección. Pero la gasolina puede explotar no solo por el chispazo de la bujía. También puede hacerlo por un aumento de presión que no puede soportar.

Cuando la gasolina explota en un momento que no es adecuado puede empujar al pistón de forma incorrecta, haciendo sufrir mucho al motor. Por eso, la gasolina ha de explotar en el instante perfecto y en sincronía con el resto del motor. De ahí se deriva que cada motor necesite un octanaje concreto. Los motores destinados a usar gasolina premium, de 98, por ejemplo, no pueden usar gasolina de 95 ya que ejercen mayor presión y la gasolina explota antes de tiempo. Sin embargo, los motores preparados para gasolina de 95 sí que pueden usar eficientemente un octanaje mayor ya que la gasolina siempre explota en el momento adecuado. Y así siempre en el mismo sentido: de mayor a menor octanaje. Pero la potencia de ambas gasolinas (de toda la gasolina) es la misma. La verdadera diferencia se encuentra en motores especiales capaces de sacarle mayor rendimiento a la gasolina de mayor octanaje.

Las mezclas especiales

Toda la gasolina que sale de todas las refinerías lo hace cumpliendo los mismos estándares de calidad

Los aditivos, como decíamos, son propiedad de cada casa. Cada marca mezcla el combustible como quiere y buscando efectos y rendimientos concretos. ¿Qué mezclan en las gasolinas especiales? Esto es difícil de saber ya que están bajo secreto industrial, normalmente. En cualquier caso, toda la gasolina que sale de todas las refinerías lo hace cumpliendo los mismos estándares. Dichos estándares están regulados por estrictas políticas. Por tanto, la gasolina de 87, así como la gasolina premium de 92 (en México), la gasolina de 95 y la gasolina premium de 98 (en España) contienen todas la misma base. En España, en concreto, es el grupo CLH el único acreditado para almacenar y distribuir este combustible. De la refinería, CLH transporta la gasolina a la central de cada compañía (que normalmente son las mismas que poseen las refinerías). Estas modifican la composición básica de las gasolinas con sus mezclas de aditivos. Entre los productos que salen están las gasolinas especiales que prometen mayor limpieza y eficiencia en el motor.

Gasolina low cost

Existen muchos mitos y bulos con respecto a la gasolina. Entre los más extendidos se encuentran las cuestiones sobre las gasolineras low cost. Entre dichos mitos están los que dicen que son de peor calidad. Yo he llegado a escuchar, incluso, que "le echan agua" a la gasolina, aunque esto resulte por completo absurdo (recordemos que la gasolina y el agua no se pueden mezclar). En realidad, las gasolineras low cost se basan en dos hechos para reducir costes. El primero es que ofrecen menos "beneficios". Entre ellos, muchas son de autoservicio (eliminando la necesidad de varios operarios al mismo tiempo), ofrecen menos tipos de gasolina u otros servicios que se encuentran típicamente en la gasolinera.

El segundo y más importante es que no emplean las mezclas de aditivos propias de grandes marcas. O no emplean aditivos de ninguna clase. Esto abarata enormemente el coste del producto final. Pero la

base de la gasolina es exactamente la misma que la de cualquier otra gasolinera. Esto quiere decir que la calidad de la gasolina no es mala. Ni mucho menos. Cumple con todos los estándares marcados por la ley. Si no fuera así, la gasolina no habría llegado a la gasolinera para ser servida. Otra cuestión distinta es que busquemos gasolinas especiales con mezclas de aditivos concretos. Aquí tenemos otro quid de la cuestión.

La gasolina premium no es más eficiente por sí misma

Recientemente salía a la palestra que los conductores estadounidenses han gastado varios miles de millones de dólares en gasolina premium (de 93 octanos, en este caso) debido a los precios más bajos que se están viviendo en los últimos meses. Sin embargo, esto no aporta ningún tipo de beneficio ni a la conducción ni al motor. Sencillamente, es pagar más por una gasolina que no mejora nada las circunstancias.

La mayoría de los motores y de las carreteras no están preparadas para sacarle verdadero rendimiento a la gasolina de mayor octanaje

¿Por qué no es mejor usar una gasolina de mayor octanaje? Tal y como explicábamos antes, el poder antidetonante (representado por el número de octanaje) solo hace referencia al momento en el que explotará la gasolina, generando la compresión que mueve el pistón. Para un motor preparado para una gasolina de menor octanaje esto no supone una diferencia porque la gasolina, explotará en el mismo momento en el que lo hace cualquier otra. La única diferencia sería para un motor de mayor compresión, donde la gasolina podría explotar antes de tiempo y provocar un daño mecánico.

Como decíamos antes, existen motores especiales capaces de sacarle más rendimiento a la gasolina de mayor octanaje. Pero dichos motores no son nada comunes. Hablamos de coches muy específicos (o vehículos de carreras, que también). Estos coches llevan indicada la necesidad de usar gasolina premium. Si no lo indican, el vehículo funcionará igual con su octanaje correspondiente que con uno mayor, grosso modo. Se estima que no más de un 20% de los vehículos civiles, a nivel mundial, usan motores de alta compresión. Probablemente tu coche tampoco lo sea. Además, las carreteras no están preparadas para sacarle verdadero rendimiento a estos motores especiales, que requieren de grandes vías de paso cómodo y mucha velocidad. En general, un trayecto cualquiera de ciudad es ineficiente para un motor de alta compresión.

¿Es mejor una gasolina especial, con más aditivos?

Recordemos que estas gasolinas se conocen con nombres como efitec, star plus, ultimate y otras denominaciones comerciales. ¿Realmente suponen una diferencia? Hasta la fecha, solo los estudios propios de cada marca avalan los resultados. Y esto es, cuanto menos, sospechoso. Ningún estudio independiente avala el beneficio de dichas gasolinas especiales. Por lógica, entendemos que las mezclas de lubricantes y detergentes ayudan a mantener el motor más brioso y lubricado. Pero lo cierto es que ningún estudio independiente lo avala. Entre otras cosas, porque hay muy pocos estudios independientes y son de difícil acceso. Esto se debe a que las marcas guardan con mucho celo sus "recetas" y estadísticas. También se debe a que los resultados son muy diversos según el conductor, el vehículo y las condiciones en las que se conduzca.

Entonces, por ejemplo, ¿ayudan a mantener el motor más limpio? Hasta donde sabemos, nada lo demuestra. Tampoco tenemos pruebas que demuestren que estas mezclas consiguen un mayor rendimiento (sacando mayor potencia), cosa que es bastante más difícil de comprobar. Lo que sí que tenemos son evidencias de que una mala conducción (brusca, con exceso de revoluciones, con los filtros sucios o malas entradas de aire...) provoca, en primer lugar, una combustión errónea y, por tanto, más consumo de gasolina. En segundo, también ensucian el motor, impidiendo la correcta lubricación y estropeando todo el conjunto.

En el uso del motor, en cualquier vehículo, siempre hay que mirar a la larga. El principal agente que determina si un motor sufre más o menos no es la gasolina. Es el conductor. Hasta el momento, como decíamos, esto es lo único que tenemos claro. Gastar más dinero en gasolina premium o una gasolina especial, si no está recomendado por el fabricante, es una cuestión de preferencia, no de rendimiento ni eficiencia. Y probablemente el único sitio donde lo notemos no sea en la carretera, sino en el bolsillo.

El contenido de este comunicado fue publicado primero en la web de Hipertextual

Datos de contacto:

Nota de prensa publicada en:

Categorías: [Industria Automotriz](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>