

Grúas y Transportes

Sitio de WordPress.com

¿Qué aceite de motor debo usar en un motor VW moderno?

30/01/2020

[Deja un comentario](#)

¿Qué aceite de motor debo usar en un motor VW moderno?

Por [Gustavo Zamora \(https://ar.linkedin.com/in/gustavozamora\)*](https://ar.linkedin.com/in/gustavozamora), Buenos Aires (Argentina) para gruasytransportes.

Es cada vez más complicado elegir el aceite de motor de un vehículo nuevo. En los años '80 bastaba con saber la viscosidad del aceite que es representada con el grado SAE y la clasificación API (Instituto Americano del Petróleo) que exigía el fabricante del vehículo para sus motores.

En la década del 2000 se popularizaron los aceites semi sintéticos y sintéticos para el usuario común, a partir de entonces se agrega una tercera posibilidad, además del grado SAE y de la clasificación API hay que decidir si el aceite será mineral, semi sintético o sintético. Siempre y cuando el fabricante del vehículo, lo recomiende en el manual de usuario del vehículo.

Los motores diesel de la década del 2000 en la Argentina comenzaron a venir equipados con válvula EGR para la recirculación de gases de escape. Y en varias marcas como por ejemplo en los motores diesel de *PSA Peugeot Citroën* con y sin turbocompresor se hizo bastante común que se tapen las válvulas EGR con carbón u hollín.

En la actualidad, veamos cómo elegir el aceite de motor para un motor moderno. Como ejemplo veremos el caso de una camioneta Volkswagen Amarok fabricada en Argentina en el año 2013.

Según el manual del usuario la camioneta **VW Amarok modelo 2013 producida en Argentina**, debe usar un aceite que cumpla con la norma **VW 505.01**.

Es interesante observar que el fabricante del motor ya no está pidiendo un grado SAE determinado ni una clasificación API determinada, tampoco dice si el aceite debe ser mineral, semi sintético o sintético. Sólo EXIGE que cumpla con la norma VW 505.01

Un ejemplo de aceite que cumpla esa norma, en la Argentina, es el **Aceite Motul Specific Norma VW 505.01 y 502.00**.

Dentro de los aceites YPF, el que cumple esas normas es el aceite que se llama **"Elaion F50"**, a secas.

Lo mencionado se puede ver en las imágenes 1 y 2.

ANÁLISIS TÍPICOS

Ensayos	Unidad	Método ASTM	Elaion			
			F1015W-40	F1020W-50	F30	F50
Grado SAE	--	--	15W-40	20W-50	10W-40	5W-40
Viscosidad a 100 °C	cSt	D-445	14,5	18,6	14,2	14,0
Punto Inflam. mín.	°C	D-92	220	220	220	225
Punto escurrim. máx.	°C	D-97	-27	-24	-33	-36

Los datos precedentes de Análisis Típicos no conforman una especificación, los mismos son representativos de valores estadísticos de producción.

NIVELES Y ESPECIFICACIONES

	Elaion F10 15W-40	Elaion F10 20W-50	Elaion F30	Elaion F50
ACEA (Europa)	A3 / B4	A3 / B4	A3 / B4	C3
API (USA)	SN / CF	SN / CF	SN / CF	SN / CF
Volkswagen	501.01 - 505.00	501.01 - 505.00	--	502.00 / 505.00 - 505.01
Mercedes Benz	229.1	229.1	--	229.31
Porsche	--	--	--	Category A40
BMW	--	--	--	LL-04
Renault	-	--	--	RN 0700 / 0710

ENVASES

Por disponibilidad de envases, consultar con su referente comercial.

PELIGROS PARA LA SALUD Y SEGURIDAD

En caso de derrame, incendio, contacto o ingestión del producto, comuníquese al 0800-222-2933 [24 hs].

De ser necesario, usted encontrará información más detallada en la FICHA DE SEGURIDAD (FDS) de este producto. La misma está disponible en nuestra página de internet: www.ypf.com

Reemplaza a la C.T. N° 089, Abril 2015

Abril 2016

YPF S. A. se reserva el derecho de realizar modificaciones de los datos precedentes sin previo aviso.

Consulta técnica

NUEVA LÍNEA AUTOMOTRIZ

UN PRODUCTO ESPECIAL PARA CADA REGÍMEN DE MOTOR

GRADO DE REQUERIMIENTO DE TECNOLOGÍA ANTI-SIENSA(S)

NATURALES (N)

ELAIÓN F10

ELAIÓN F30

ELAIÓN F50*

*Solo en el caso de utilizar un motor con filtro de partículas.



ELAIÓN F50 d1
Composición: 100% Sintético
Normas: SAE 5W-30, SAE 0W-20
Requisitos: API SN/SH-RC, GM Dexos 1/ILSAC GF-5

ELAIÓN F50 d2
Composición: 100% Sintético
Normas: SAE 5W-30
Requisitos: API SN/CF, ACEA C3/GM Dexos 2

ELAIÓN F50
Composición: 100% Sintético
Normas: SAE 5W-40
Requisitos: API SN/CF, ACEA C3

ELAIÓN F30
Composición: Semi-Sintético
Normas: SAE 10W-40
Requisitos: API SN/CF, ACEA A3/B4

ELAIÓN F10
Composición: 100% Mineral
Normas: SAE 15W-40, SAE 20W-50
Requisitos: API SN/CF, ACEA A3/B4

Lubricante 100% sintético SAE 5W-30 y SAE 0W-20, con niveles API SN/SH-RC ILSAC GF-5, apto para utilizar en vehículos con motores a nafta que requieren las especificaciones desde 1700 (1) de General Motors para sus marcas: Chevrolet, Daewo, Opel y Holden a nivel mundial. Dentro de sus características principales se destacan una mayor protección antidesgaste, óptima limpieza en zona de pistones, mayor control sobre el consumo de aceite, y una probada economía de combustible. ELAIÓN F50 d1 es reconocido como repuesto original de Chevrolet y por lo tanto recomendado para el llenado inicial y posterior reposición en sus vehículos nallerías.

Lubricante 100% sintético SAE 5W-30, con niveles ACE C3 API SN/CF, especialmente formulado para utilizar en vehículos con motores diesel (benzinos de última generación que requieren las especificaciones desde 2700 (1) de General Motors para sus marcas: Chevrolet, Daewo, Opel y Holden a nivel mundial y apto para motores KIA de última generación. Dentro de sus características principales se destacan una excelente estabilidad térmica y resistencia a la oxidación, una probada economía de combustible y control de emisiones. ELAIÓN F50 d2 es reconocido como repuesto original de Chevrolet y por lo tanto recomendado para el llenado inicial y posterior reposición en sus vehículos.

Lubricante 100% sintético SAE 5W-40, con niveles ACEA C3 API SN/CF, especialmente formulado para cubrir la más alta exigencia de la industria automotriz. Concebido para motores que posean sistemas de post-tratamiento de gases de escape de última tecnología, tales como los DPF (Diesel Particulate Filter) para los automóviles Diesel y los TWC (Three-Way Catalyst) para los motores nalleríos. Apto para motores que utilicen cualquier tipo de combustible. ELAIÓN F50 cumple las normas de Volkswagen 502 00/03 305/05 01, Mercedes Benz 229.31 y Renault RN0700/RN0710.

Lubricante semisintético SAE 10W-40, con niveles ACEA A3/B4 API SN/CF, para motores naturalmente aspirados o turbocomprimidos que utilicen cualquier tipo de combustible. Posee un excelente comportamiento en el momento del arranque y una empujable resistencia de la película lubricante en condiciones de alto régimen, minimizando el desgaste.

Lubricante mineral SAE 15W-40, con niveles ACEA A3/B4 API SN/CF, para motores naturalmente aspirados o turbocomprimidos que utilicen cualquier tipo de combustible. Su capacidad dispersante y su comportamiento viscosométrico optimizan su performance y generan protección extra al motor.

Lubricante mineral SAE 20W-50, con niveles ACEA A3/B4 API SN/CF, para motores naturalmente aspirados o turbocomprimidos con alto kilometraje que utilicen cualquier tipo de combustible. Su capacidad dispersante y su comportamiento viscosométrico optimizan su performance y generan protección extra al motor.

2

A modo de ejemplo podemos mencionar otros aceites de motor, a saber:

El aceite YPF Elaion F50 d2 cumple normas VW 502.00/505.00 y **NO ES EL indicado por la fábrica VW para la VW Amarok 2013.**

El aceite de motor YPF ELAIÓN F50 PLUS 5W40 sintético, que cumple las especificaciones VW 508.88 y VW 509.99. **NO ES EL indicado por la fábrica Volkswagen para la VW Amarok 2013.**

El aceite de motor Total Quartz 9000 5W-40 que cumple las normas VW 502.00 y 505.00 (1/97). **NO ES EL indicado por la fábrica Volkswagen para la VW Amarok 2013.**

La VW Amarok del año 2013 **NO** tiene filtro de partículas pues el filtro de partículas viene en las VW Amarok del modelo 2018 en adelante, en la Argentina.

En el manual del usuario de la camioneta Volkswagen Amarok 2013 dice: que se debe usar aceite VW 507.00 **CUANDO TENGA FILTRO DE PARTICULAS** en servicio de larga duracion o un aceite **VW 505.01 CUANDO NO TENGA FILTRO DE PARTICULAS.**

“Los aceites con menos SAPS forman menos depósitos de carbón en la válvula EGR y en los ductos de escape y en el turbocompresor. El aceite VW 505.01 es Mid SAPS y el aceite VW 509.99 es Full SAPS.”

Cuando la válvula del sistema EGR se obstruye con hollín, los gases de escape comienzan a circular con mayor frecuencia en el sistema. Este bloqueo hace que las temperaturas aumenten alrededor del motor.

Al normalizar la válvula EGR, se puede producir niveles de gases de escape más bajos, lo que promueve una temperatura más baja del refrigerante del motor durante la operación.

El motor diesel de la VW Amarok 2013 debe usar un aceite que cumpla con VW 505.01. Un ejemplo es el Aceite Motul Specific Norma VW 505.01 y 502.00 (1)

Un breve listado detallado de algunas de las normas VW para aceite de motor:

Volkswagen y Audi (Grupo VAG)

VW 500.00

Especificación para aceites multigrado para motor Naftero/Gasolina con viscosidades SAE 5wXX y 10wXX. Es una especificación antigua y es aplicable a motores fabricados antes del año 2000 (Hasta Agosto de 1999). En desuso.

VW 501.01

Aceite de motor convencional para uso en motores VW fabricados antes del año 2000. Idem VW 500.00. En vigencia.

VW 502.00

Aceite para motores Nafta/Gasolina. Sucesor de las especificaciones VW 500.00 y de VW 501.01. Recomendado para condiciones severas de uso. No debe ser usado por motores con servicio variable o aquellos que utilicen otras especificaciones. En vigencia.

VW 503.00 Aceite de larga duración (Long Life) para motores Nafta/Gasolina con WIV (sistema de intervalos de cambio prolongados). Cumple ACEA A1 y es por lo general SAE 0w30 o 5w30. Uno de los pocos lubricantes de baja viscosidad HTHS, Fuel Economy del Grupo VAG. Solo debe ser empleado con supervisión del sistema de intervalos de cambio prolongados.

VW 503.01

Esta especificación es exclusivamente para Audi RS4, Audi TT, Audi S3 y Audi A8 6,0 V12 con potencias mayores a 180 HP, con intervalos de servicio variable (30.000 km o 2 años). Ya superada por la especificación VW 504.00. En desuso.

VW 504.00

Reemplaza y supera a las anteriores VW 503.00 y 503.01. Los aceites que tengan esta especificación son aplicables a motores que cumplen las demandas de Euro IV sobre emisiones y que tengan instalados sistemas de postratamiento de gases de escape como catalizadores de tres 8 vías (TWC). No debe utilizarse con combustible Diesel de medio o alto contenido de azufre por ser un lubricante del tipo Low SAPS (bajo contenido de zinc, fósforo y reserva alcalina). Corresponde a ACEA C3. En vigencia.

VW 505.00

Lubricante para motores diesel livianos. Mínima nivel de rendimiento CCMC PD-2. Sus viscosidades son 5w50, 10w50/60, 15w40/50, 20w40/50 con una evaporación máxima de 13%. Y de 15% para viscosidades 5w30/40 y 10w30/40. De viscosidad muy estable. En vigencia.

VW 505.01

Aceite especial para motores diesel livianos con la tecnología de inyección Inyector-Bomba y para los motores V8 Common Rail con turbo. Cumple ACEA B4 y su viscosidad típica es 5w40. La especificación VW 505.01 es un Mid SAPS apto para el uso en motores Diesel que no dispongan siempre de gasoil de bajo contenido de azufre. En vigencia para los restantes motores Inyector-Bomba, su uso en otras motorizaciones Diesel del Grupo VAG serán cubiertas por VW 509.99. En vigencia.

VW 506.00

Estos aceites son indicados para motores diesel con intervalos de servicio extendidos de hasta 50.000 km o 2 años con indicación de cambio en el tablero. No recomendable para diesel con Inyector-Bomba o diesel de bomba simple. Lubricante de media/baja viscosidad HTHS, del tipo Fuel Economy. Su viscosidad es 0w30. En desuso.

VW 506.01

Estos aceites son especiales para Inyector-Bomba, para intervalos de cambio extendidos de 50.000 km/2 años. La excepción de las OEM alemanas al uso de aceites de alta viscosidad HTHS. ACEA A5/B5, solo debe usarse en motores del Grupo VAG donde se autorice el uso de aceites Fuel Economy de baja viscosidad HTHS. En desuso.

VW 507.00

Lubricante Low SAPS aplicable a motores Euro IV con sistema de filtro de partículas Diesel, es decir de bajo TBN. Motores a inyección Common Rail con o sin turbo. No debe ser utilizado en vehículos donde no se asegure el uso permanente de gasoil de bajo azufre. Se presenta en lubricantes ambivalentes Nafta-Diesel como VW 504.00/507.00. Aplicable a toda la línea media-alta de VW (excepto Amarok y vehículos económicos) y a toda la línea Audi. Corresponde a ACEA C3. En vigencia.

VW 508.00

Lubricante Fuel Economy de baja viscosidad (generalmente 0w20) y Low SAPS (compatible con postratamiento de gases de escape) e intervalos de cambio extendidos (hasta 16.000 km o un año). Se presenta en lubricantes ambivalentes como VW 508.00/509.00. VW 508.00/509.00 brinda un ahorro del 4% de combustible versus un SAE 15w40. Desarrollado para la última generación de motores TFSI de alto rendimiento de ciclo Miller. Disponible a partir de 2017. En vigencia.

VW 509.00

Lubricante Fuel Economy SAE 0w20 para motores Diesel de última tecnología del Grupo. Los lubricantes homologados con esta especificación trabajarán en conjunto con la anterior, siendo denominados VW 508.88/509.00. En vigencia.

VW 508.88

Especificación desarrollada por Motul en conjunto con VW Do Brasil. La necesidad de hacer frente a los desafíos que plantean los combustibles latinoamericanos cortados con biodiesel y etanol y en muchos casos de pobre calidad y alto contenido de azufre. En vigencia.

VW 509.99

Especificación conjunta con VW 508.88. Lubricante del tipo robusto, Full SAPS. Esta generación de lubricantes R.E.O., Robust Engine Oil (Aceites de Motor Robustos) poseen alta aditivación antidesgaste, zinc, fósforo y azufre y alta reserva alcalina (TBN \geq 11 mgr KOH/gr). Son aplicables a las líneas media-baja de la marca y a sus vehículos utilitarios (Amarok). Recomendado cuando no se pueda garantizar el uso permanente de combustibles de bajo tenor de azufre. En vigencia.

Si bien las motorizaciones del Grupo VAG al igual que las de origen alemán en su mayoría, no utilizaban lubricantes de baja viscosidad HTHS o Fuel Economy, con algunas excepciones ya en desuso, la severización de las metas medioambientales han llevado a la adopción por parte del Grupo, de aceites ahorradores de combustible de baja viscosidad HTHS y muy baja viscosidad SAE (0w20 y 5w20) como lo vienen haciendo empresas como Ford, Land Rover, Jaguar, Volvo con su homologación VCC RBS0-2AE 0w20 y gran parte de los asiáticos como Honda, Toyota, Subaru, Mitsubishi y como adoptará Mercedes-Benz en los próximos años. Se prevé el uso de trazadores químicos inertes que identificarán dicha homologación ante reclamos, posiblemente zirconio. (2)

Descargue el archivo pdf de este artículo en:

Fuentes – Sources:

(1): gruasytransportes.wordpress.com (<https://gruasytransportes.wordpress.com>).

(2): <http://sd-1134035-h00002.ferozo.net/wp-content/uploads/2017/04/ACEA-API-ILSAC-JASO-Especi%CC%81ficos.pdf> (<http://sd-1134035-h00002.ferozo.net/wp-content/uploads/2017/04/ACEA-API-ILSAC-JASO-Especi%CC%81ficos.pdf>).

(*Gustavo Zamora es un especialista en equipo de elevación y manejo de cargas. Vive y trabaja en Buenos Aires (Argentina)

Tags:

¿Qué aceite de motor debo usar en un motor VW moderno? (gz39),

Cómo elegir el aceite de motor de un VW moderno,

NO SAPS NO CARBON DEPOSITS (gz38),

AMAROK – Aceite de motor recomendado (gz38)(gz39),

tipo de aceite para amarok 2013,

Otros posts relacionados:

– DPF (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/dpf/>).

– **Cuando más no siempre es mejor** (<https://gruasytransportes.wordpress.com/2017/05/04/cuando-mas-no-siempre-es-mejor/>).

– Aceite de motor (<https://gruasytransportes.wordpress.com/?s=%22aceite+de+motor%22&submit=Buscar>).

Si quiere colocar este post en su propio sitio, puede hacerlo sin inconvenientes,

siempre y cuando no lo modifique y cite como fuente a <https://gruasytransportes.wordpress.com> (<https://gruasytransportes.wordpress.com/>).

Recuerde suscribirse a nuestro blog vía RSS o Email.

15673

Etiquetado: [Aceite lubricante](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/aceite-lubricante/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/aceite-lubricante/>), [aceites](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/aceites/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/aceites/>), [Amarok](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/amarok/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/amarok/>), [Argentina](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/argentina/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/argentina/>), [camion](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/camion/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/camion/>), [Camiones](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/camiones/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/camiones/>), [capacitación del personal](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/capacitacion-del-personal/) ([https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/capacitación del personal](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/capacitacion-del-personal/)).

[\(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/capacitacion-del-personal/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/capacitacion-del-personal/), [capacitacion](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/capacitacion/)
(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/capacitacion/>), [combustible](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/combustible/)
(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/combustible/>), [conocimiento](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/conocimiento/)
(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/conocimiento/>), [Diesel](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/diesel/)
(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/diesel/>), [DPF](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/dpf/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/dpf/>),
[Escritor técnico- Technical Writer](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/escriptor-tecnico-technical-writer/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/escriptor-tecnico-technical-writer/>),
[Euro 5](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/euro-5/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/euro-5/>), [Euro 6](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/euro-6/)
(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/euro-6/>), [Europa](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/europa/)
(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/europa/>), [Grua](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/grua/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/grua/>),
[Grua sobre camion](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/grua-sobre-camion/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/grua-sobre-camion/>), [Gustavo Zamora](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/gustavo-zamora/)
(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/gustavo-zamora/>), [manual de mantenimiento](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/manual-de-mantenimiento/)
(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/manual-de-mantenimiento/>), [Manual de Operacion](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/manual-de-operacion/)
(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/manual-de-operacion/>), [motor diesel](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/motor-diesel/)
(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/motor-diesel/>), [motores diesel](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/motores-diesel/)
(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/motores-diesel/>), [pdf](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/pdf/)
(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/pdf/>), [Turbocompresor](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/turbocompresor/)
(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/turbocompresor/>), [video](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/video/)
(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/video/>), [Volkswagen Camiones y Buses Andecam S.A.](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/volkswagen-camiones-y-buses-andecam-s-a/)
(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/volkswagen-camiones-y-buses-andecam-s-a/>), [VW](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/vw/)
(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/vw/>).

Este sitio usa Akismet para reducir el spam. [Aprende cómo se procesan los datos de tus comentarios.](#)

[Crea un blog o un sitio web gratuitos con WordPress.com.](#)

