

# Lleno pero, ¿gasolina o diesel?

La fiebre por los automóviles de gasóleo bate récords en España. Si en 2006 llegaron al 69,9% de las ventas, en 2007 han alcanzado el 70,8%: 1,14 millones sobre un total de 1,6

Para saber con qué interesa llenar el depósito del coche, es decir, si interesa gasolina o diésel, primero hay que considerar el tipo de coche, y después, con la ayuda de las matemáticas, elegir el motor. Los modelos turbodiesel gastan menos, en torno a un 20%, pero sus precios son superiores y, a parte actualmente su combustible sale más caro. Comparando con la gasolina sin plomo de 95, está a 1,17 euros por litro, de media, y el gasóleo normal puede llegar a 1,20 euros. A pesar de los cambios, todo depende del coste de adquisición y del consumo, y estos factores varían de un modelo a otro, incluso siendo de la misma marca. La conclusión es que el diésel se puede amortizar desde el primer kilómetro o bien, tardar más de 200.000.

La fiebre por los automóviles de gasóleo bate récords en España. Si en 2006 llegaron al 69,9% de las ventas, en 2007 han alcanzado el 70,8%: 1,14 millones sobre un total de 1,6, según datos de la Dirección General de Tráfico. La popularidad de este tipo de vehículos se debe a la relación entre prestaciones y consumo, que es más alta, respecto a aquellos vehículos que consumen gasolina. Su velo-



cidad es la misma o mayor pero gastan entre 1 y 2,5 litros menos.

Según los datos prácticos obtenidos, los diésel adelantan más rápido, se quedan menos en las subidas y recuperan el ritmo sin tener que reducir la marcha. La razón reside en el elevado par o fuerza de empuje que aporta el turbo y en distribución de la potencia, que se concentra entre 2.000 y 4.000 revoluciones, la franja de uso más común. Es debido a esto, por lo que el coche responde con energía al acelerador. Por otro lado, los gasolina reparten la potencia entre 1.000 y 6.500 vueltas y rinden al máximo, únicamente, a alto régimen; aunque si llevan turbo, el potencial es bastante parecido.

En cuanto a calidad de funcionamien-

to, a los diésel les falta empuje, cuando están por debajo de las 1.500 revoluciones, algo que penaliza el confort de uso en ciudad. La potencia llega de forma más brusca y tiene un sonido más tosco. En los turbodiesel más modernos estas desventajas están muy difuminadas, pero sin llegar a alcanzar la suavidad de los gasolina.

Otro aspecto a tener en cuenta es la contaminación, los diésel emiten menos CO2 que los gasolina y salen beneficiados con el nuevo impuesto de matriculación. Sin embargo, aunque expulsan menos CO2, ocurre lo contrario con la cantidad de partículas y óxidos, lo que empeora la calidad del aire. La norma europea UE5, que entrará en vigor en 2009, restringe estas emisiones nocivas y obligará a los diésel a la instalación de nuevos filtros de partículas y otros sistemas de descontaminación, lo que motivará un incremento en el precio de estos modelos.

Considerando el tipo de combustible en general, un vehículo diésel es rentable siempre y cuando se vayan a hacer muchos kilómetros al año. En el caso de los monovolúmenes y todoterrenos, la elección es algo más evidente. Estos modelos son más pesados, se suelen cargar más por lo tanto el mayor empuje y menor consumo del motor turbodiesel parece más recomendable. La superior autonomía de los diésel, con bastantes modelos que puedan recorrer 1.000 kilómetros con un depósito, es otro factor valorado por los conductores, ya que reduce el número de paradas. Además, este tipo de vehículos tiene una depreciación menor y mejor salida en el mercado de segunda mano, que los gasolina; aunque sus costes de seguro y mantenimiento sean superiores.

