

Todas las pistas para elegir el vehículo más conveniente

DIÉSEL O GASOLINA: DIFÍCIL ELECCIÓN

Ya tenemos elegido el coche que nos gusta, pero ¿qué compramos: un vehículo movido por gasolina o por gasoil? La solución depende del número de kilómetros que se recorran y el consumo del modelo elegido. La subida del precio del gasóleo, la reducción de los consumos en los gasolina y la bajada en los precios de los diésel han convertido esta pregunta en una cuestión de difícil respuesta.

J. M. M.
Infografía: DLIRIOS



Diésel o gasolina? Esta duda, que se la puede plantear cualquiera a la hora de comprar coche, hace una década tenía una respuesta más fácil y más general. Hace algunos años, el conductor que hiciera un número alto de kilómetros al año y pensase tener en su po-

EN 1989, LA GASOLINA ERA UN 34% MÁS CARA QUE EL GASÓLEO; SIN EMBARGO, HOY LA DIFERENCIA DE PRECIO APENAS LLEGA AL 5%

der un vehículo durante más de cinco años, tenía una respuesta clara a su duda: un modelo diésel era una opción rentable. Por eso, solamente los 'profesionales' del volante, como taxistas o camioneros, se decantaban claramente por vehículos diésel. Ahora, con la elevación de los precios del gasoil –que casi se acercan ya a los de la gasolina–, la reducción de los consumos de los vehículos de gasolina y la bajada de los precios de los modelos diésel, la cuestión se ha complicado bastante y la respuesta es mucho más 'personal'. Es decir, que depende del modelo elegido, del precio, de los kilómetros que se recorran al año y de los años a los que se piense sustituir el vehículo.

Durante años, la enorme diferencia a



► En los últimos años se han estrechado mucho las diferencias de consumos y precios entre gasóleo y gasolina.

favor del gasoil en los precios de los combustibles –basada, en parte, en una menor carga tributaria (un 6,6% en la actualidad)– había ido 'dieselizando' el parque de vehículos español (ver infografía). Así, por ejemplo, en 1989 sólo el 11,6% de los vehículos matriculados en nuestro país eran de mecánica diésel, frente al 88,4% movidos por gasolina. A partir de 1991 –cuando se matricularon casi el 13% de los vehículos en su versión gasoil–, la 'dieselización' fue imparable hasta que en 1999 se 'igualaron' las matriculaciones de unos y otros (49,6% de gasolina y 50,4%, gasóleo). Y esta tendencia –que también se ha producido en otros países de nuestro entorno, como Portugal– ha seguido, a pesar del progresivo incremento del precio del combustible diésel. De hecho, en 2004, con una diferencia de doce céntimos en el precio del combustible, las matriculaciones de vehículos diésel alcanzaron el 65% de los casos y los gasolina de 'quedaron' en el 35%.

ron' las matriculaciones de unos y otros (49,6% de gasolina y 50,4%, gasóleo). Y esta tendencia –que también se ha producido en otros países de nuestro entorno, como Portugal– ha seguido, a pesar del progresivo incremento del precio del combustible diésel. De hecho, en 2004, con una diferencia de doce céntimos en el precio del combustible, las matriculaciones de vehículos diésel alcanzaron el 65% de los casos y los gasolina de 'quedaron' en el 35%.

MÁS GRANDE, MÁS DIÉSEL. No obstante, no en todos los segmentos de vehículos la presencia de los diésel es ni tan homogénea ni tan alta. Así, por ejemplo, según datos de Aniacam (Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, Camiones, Autobuses y Motocicletas), los diésel apenas han entrado en el segmento de vehículos más pequeños: así el segmento "mini" apenas matriculó un 3% de coches diésel en 2002 y éstos aún son minoritarios en los turismos "pequeños" (sólo un 43%). Sin embargo, los motores de gasóleo son mayoritarios en los "compactos" (60%), "berlinas medias" (78%) y "berlinas grandes" (65%) y "monovolumenes" grandes y pequeños (del 80 al

LA FÓRMULA DE LA RENTABILIDAD

Para calcular a partir de qué kilometraje interesa comprar un vehículo diésel sólo hay que aplicar la fórmula matemática de la parte inferior y que, en función del precio de los modelos y de los consumos medios (multiplicados por el precio del combustible), determina cuál es el punto a partir del cual en cada modelo interesa el diésel o el vehículo de gasolina.

$$\frac{\text{Precio modelo diésel} - \text{precio modelo gasolina}}{\text{Precio litro gasoil} \times \text{consumo medio mod. diésel} - \text{Precio litro gasolina} \times \text{consumo medio mod. gasolina}}$$

¿QUÉ ELEGIR EN CADA CASO?

Decantarse por un vehículo diésel o gasolina es una elección casi 'matemática' en función del precio de las dos opciones y del número de kilómetros que recorramos habitualmente. Estos cuatro supuestos pueden ayudar a aclarar el tiempo y los kilómetros que se tarda en amortizar el modelo diésel –generalmente más caro–, y, aplicando esos datos, ver cuál de las dos mecánicas nos interesa...

Piensa en un ...	Piensa en un ...	Piensa en un ...	Piensa en un ...
Citroën "C2"	Seat "Ibiza"	Ford "Mondeo"	BMW "730"
Joven Estudiante Pocos recursos	Joven con primer trabajo Sueldo bajo.	Comercial Sueldo medio.	Ejecutivo Va al trabajo a diario (35 km) y hace un viaje mensual a la central de su empresa, a 500 km de su casa.
Va a la Universidad en autobús y utiliza el coche para salir el fin de semana con los amigos (200 km)	Lo usa para ir al trabajo (20 km), al pueblo el fin de semana (180 km) y un viaje en vacaciones (1.200 km)	Usa el vehículo para el trabajo (150 km/día) y en vacaciones (1.500 km).	
52 semanas x 200 km = 10.400 km/año	20 km x 240 días = 480 + Vacaciones = 1.200 + 180 km x 52 fines de semana = 9.360	150 km x 220 días = 33.000 km + Vacaciones = 1.500 km	500 km x 11 = 5.500 km + 35 x 240 días = 8.400 km
	11.040 km / año	34.500 km/año	13.900 km/año
El diésel se amortiza a 56.475 km	El diésel se amortiza a 84.711 km	El diésel se amortiza a 17.612 km	El diésel se amortiza a 0 km
<input checked="" type="checkbox"/> => 5,4 años en amortizar	<input checked="" type="checkbox"/> => 7,6 años en amortizar	<input checked="" type="checkbox"/> => 6 meses en amortizar	<input checked="" type="checkbox"/> => Se amortiza siempre

INTERESA COMPRAR UN VEHÍCULO DIÉSEL CUANDO EL NÚMERO DE KILÓMETROS RECORRIDOS COMPENSA EL MAYOR PRECIO DEL MODELO A LA HORA DE LA COMPRA

73%); y prácticamente 'exclusivos' entre los "todoterreno" (90%).

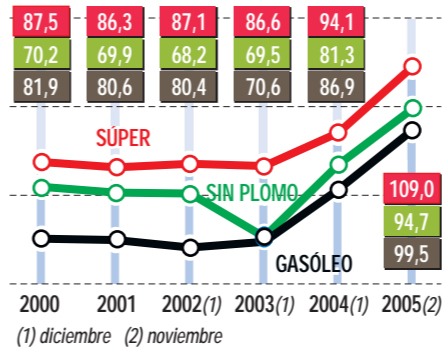
Hace algunos años, la diferencia de precio entre un vehículo diésel y su 'igual' de gasolina era mucho mayor que hoy. Así, por ejemplo la diferencia entre un Citroën "C2 1.4i" de gasolina (75 CV) y su 'hermano' de gasoil ("C2 HDi 1.4", de 70 CV) es de 1.200 euros, aproximadamente, mientras que hace un lustro, la diferencia entre el Ford "Fiesta", en sus versiones equivalentes de diésel y gasolina, superaba el 50%; hoy, apenas supera los 1.000 euros (menos del 10%). El ejemplo es tanto más evidente cuanto más atrás echemos la vista: en 1989, la diferencia entre el Mercedes "190" diésel y el gasolina superaba el millón de las antiguas pesetas; a finales de 1999, la diferencia entre ambas mecánicas del Mercedes "E 270" apenas llegaba a las 20.000 pesetas; hoy, la diferencia en el "E 280" apenas llega a los 1.200 euros. Y es que la política de "diésel a precio de gasolina", que hace unos años sólo practicaba alguna marca concreta se ha extendido ahora a casi todos los fabricantes. Así, por ejemplo, Suzuki la está utilizando en su más reciente publicidad y el precio del BMW "730", 1.700 euros más caro en su versión gasolina que en el modelo diésel, son ejemplos claros de ello.

Algo similar ocurría con los precios



➤ Al acortarse diferencia entre el precio del gasoil y la gasolina, la opción por vehículos diésel podría bajar.

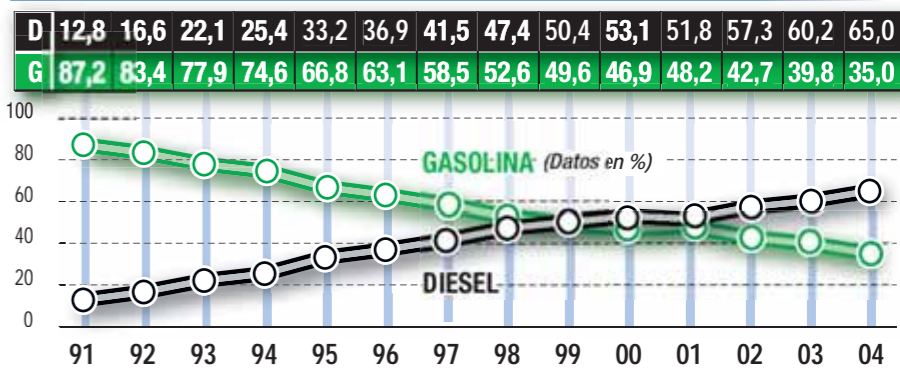
EVOLUCIÓN PRECIO GASOLINAS Y GASÓLEO



de los combustibles. En 1989, el litro de gasoil costaba 0,35 euros (57 pesetas) y el de gasolina sin plomo 0,46 euros (76,5 pts.), es decir, un 34% más cara. Hoy, la diferencia entre ambos combustibles apenas supera el 5%: 0,947 euros el gasoil frente a los 0,995 euros la sin plomo. En este sentido, además, los expertos han pronosticado en diferentes oportunidades que los precios de ambos combustibles se van a igualar o, incluso, el del gasóleo será más caro. Aunque, frente a esto, se encuentra el enorme impacto económico que tiene el gasoil sobre los precios de todos los productos y, en definitiva, sobre el IPC. En este sentido, hay que recordar las compensaciones acordadas por el Gobierno con los transportistas.

Otro aspecto que también se ha acortado notablemente es la diferencia en el consumo. Antes éste era un capítulo en el que los diésel no tenían competencia, pero las diferencias se han ido acortando notablemente. Por ejemplo, hoy un Seat "Ibiza TDi", de 100 CV, tiene un consumo medio de 4,9 litros/100 kilómetros, mientras que el "Ibiza 1.4 16 válvulas", también de 100 CV, consume 6,9 l/100 km. No obstante, algunos expertos recuerdan que el gasóleo tiene un

LA 'DIESELIZACIÓN' DEL PARQUE EN ESPAÑA (*)



(*) % de vehículos diésel y gasolina matriculados cada año. (Fuente: DGT)

MENOS RUIDO EN LOS DIÉSEL



Uno de los puntos 'débiles' clásicos en los vehículos diésel era su mayor sonoridad. Sin embargo, en la actualidad, el ruido en estos vehículos está prácticamente al mismo nivel que en sus 'homónimos' de gasolina. La utilización de turbocompresores y del 'common rail' permiten relaciones de compresión más bajas en los motores y dividir la inyección en varios periodos, con lo que la combustión es más suave y se eliminan ruidos y vibraciones. Además, la aplicación de materiales fonoabsorbentes en el habitáculo, el encapsamiento del motor y soportes en los motores que absorben vibraciones son los 'secretos' en esta mejora.

15% más de energía, por lo que eso conlleva que, con el mismo volumen de combustible, el motor diésel gaste un 15% menos.

LA FÓRMULA DE ORO. Es evidente que no es lo mismo comprar un diésel para un representante que recorra todos los días 200 kilómetros con el coche para hacer su trabajo que para una persona que sólo lo utilice para pequeñas excursiones durante el fin de semana o para un trabajador que "sólo" lo use para ir al trabajo, a 8 ó 10 kilómetros. En algunos casos, tardaría tanto tiempo en rentabilizar la inversión que quizás no se tenga pensado 'aguantar' al vehículo tanto tiempo. Para poder conocer si interesa comprar un coche movido por gasoil o por gasolina, independientemente del modelo, existe una fórmula matemática que calcula a partir de qué número de kilómetros se empieza a amortizar. De hecho, el mayor coste del precio del coche diésel se compensará, o no, en base a su menor consumo y al menor precio

del combustible. Esto ocurrirá a partir de un determinado número de kilómetros, distinto en cada modelo –básicamente en función del precio y consumo—. Luego tendrá que ser cada uno quien, en función del número de kilómetros que recorre (ver recuadro con ejemplos tipo), determine si le interesa una u otra 'mecánica'.

La fórmula matemática (ver recuadro) es algo complicada de explicar –aunque no de seguir—. No obstante, muchos concesionarios de vehículos ya tienen hojas de cálculo en sus ordenadores que realizan esta operación a petición del cliente durante la operación de venta del modelo.

OTROS FACTORES. Lo que no tiene en cuenta esta fórmula son factores como el coste del mantenimiento, de las reparaciones de las averías, del seguro o, incluso, de la valoración al desprenderse del vehículo. Lo cierto es que el coste del mantenimiento se ha igualado prácticamente –la electrónica ha igualado los costes de las piezas y la mano de obra es la misma– y depende más del tipo de conducción que de la mecánica. Sin embargo, el coste del seguro –que se determina en función del coste del vehículo y de la relación peso/potencia– es algo superior en los diésel (pesan más a igual potencia y su valor es algo superior). Lo mismo ocurre con el coste de las reparaciones en caso de avería mecánica: son más caras las de los motores diésel; pero no así en los golpes de chapa. No obstante, los motores diésel están considerados como más duros: tienen menos averías.

Por último, a favor de los diésel está su valoración al final de su vida, ya que es ligeramente superior en igualdad de kilómetros y condiciones. Sin embargo, los vehículos diésel suelen venderse con más kilómetros. En definitiva, la respuesta a la pregunta ¿diésel o gasolina? es un: depende de su caso. ♦

CUANDO SE AMORTIZA UN DIESEL

Cada coche tiene un número de kilómetros a partir del cual se amortiza el mayor coste que supone adquirir la versión diésel. Este 'punto' depende del precio del coche, del precio del combustible y del consumo del modelo. Tomando los precios del gasóleo y la gasolina a finales de 2005, hemos calculado a partir de qué kilómetros se amortiza la versión diésel de cuatro modelos representativos de cuatro segmentos de turismos (minis, berlinas pequeñas, berlinas grandes y pequeños). A partir de ese resultado, en función de los kilómetros que recorramos, podemos ver si interesa la versión de gasoil o la de gasolina...

CITROËN C2

CITROËN

DIÉSEL HDi 1.4/ 70 CV	11.200	4,1 l/100
GASOLINA 1,4i / 75 CV	9.965	6,1l/100

56.475 km

FORD MONDEO

Ford

DIÉSEL TDCi/ 130 CV	24.300	5,8 l/100
GASOLINA 2.0 I 16V 145 CV	23.550	9,8 l/100

17.612 km

BMW 730

BMW

DIÉSEL 730d 231 CV	70.200	8,2 l/100
GASOLINA 730i 258CV	71.900	9,1l/100

0 km

SEAT IBIZA

SEAT

DIÉSEL TDi 100 100CV	16.145	4,9 l/100
GASOLINA 1.4 16V 100CV	14.260	6,9 l/100

84.711 km

✓ Km que tendrían que recorrer para amortizar el precio del coche