

¿Qué coche comprar: eléctrico, híbrido o GLP?

GPL o autogás

El suministro del gas licuado de petróleo (GPL) o autogás, fue liberado por el Gobierno en 2007; antes solo estaba permitido para transporte público y era particularmente célebre en el sector del taxi, donde se le denominaba 'gasógeno'.

Desde entonces este combustible, mezcla de gases del petróleo muy usados a nivel doméstico, sobre todo butano y propano, ha ido extendiendo su uso tanto por su presencia en un mayor número de gasolineras como por el aumento de la demanda de modelos que lo utilicen.

El GPL ha pasado de un crecimiento de un 22% en 2012 a un incremento del 33% en 2013. En los últimos cinco años el aumento total de su uso ha sido de un 117%, con 47.000 toneladas consumidas 2016. Se trata de un combustible bajo en emisiones, que presenta una reducción de NOx del 68% respecto a la gasolina y del 96% respecto al diésel. Respecto al CO₂, las reducciones son del 15% frente a la gasolina y del 10% frente al diésel. En cuanto a las partículas, la reducción es en la práctica total.

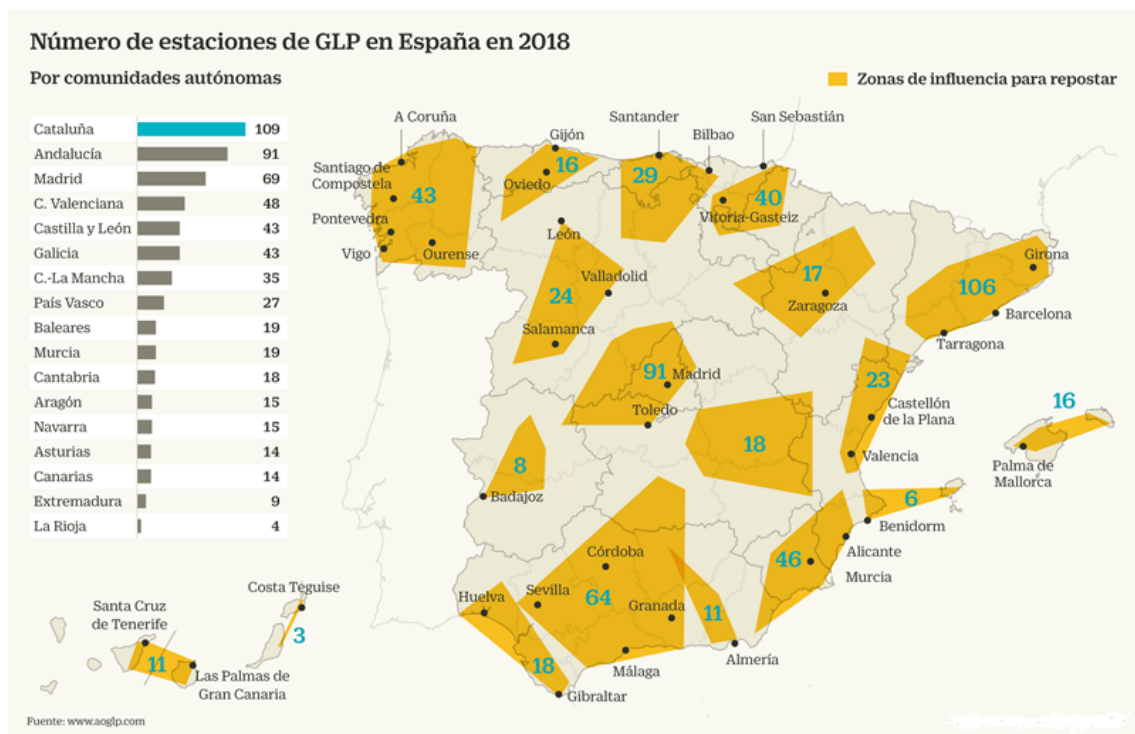


Ventajas

- Por su bajo nivel de emisiones tienen una fiscalidad más favorable: así, pagaremos menos por el Impuesto de Matriculación que con un coche con un alto nivel de emisiones de CO₂. Además, ayuntamientos como, Madrid, La Coruña o Palencia bonifican un 75%, 50% y 55%, respectivamente, el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica, y la Generalitat de Cataluña aplica descuentos en los peajes catalanes para estos vehículos.
- Por supuesto, contribuiremos a reducir el nivel de emisiones contaminantes en las grandes ciudades.
- Por los excedentes que presentan los productores y por su mejor trato fiscal, el precio del combustible GPL es un aproximadamente un 50% más bajo que el

de la gasolina o el diésel. Así, su menor coste permite un ahorro entre un 40% y 45% de combustible, ya que por contra consume un 10% más que sus homólogos de fuel.

- Hace la mitad de ruido que un coche de fuel, por lo que disminuimos la contaminación ambiental.
- El coche tiene menores costes de mantenimiento respecto a un motor de gasolina, ya que su bajo nivel de vibraciones duplica la vida del motor debido al menor desgaste de los pistones. Además no deja restos de carbonilla que ensucien el aceite.
- Respecto al diésel, al ser un motor con menos elementos complejos, presenta menos averías y cuando las presenta, su resolución es muy barata.



Inconvenientes

- El primer inconveniente de un coche propulsado por GLP es el coste de su amortización, ya que su precio se encarece entre 1.500 y 2.000 euros respecto a un motor de gasolina o diésel.
- Por otro lado, el volumen del depósito implica tomar un espacio adicional en el auto que normalmente está destinado a la rueda de recambio o el maletero, por lo que perdemos espacio de almacenamiento.
- En cuanto al motor, su menor lubricación puede tener como consecuencia que las válvulas sufran más que en un motor de gasolina.
- Todavía son pocas las gasolineras que ofrecen su suministro y su número crece lentamente a medida que nos alejamos de los núcleos de población grandes o medianos. Es difícil encontrarlo en una gasolinera de pueblo, y mucho menos en zonas rurales o de monte.

- También presenta un 5% de pérdida de potencia respecto a un coche con motor de gasolina, así como un 10% más de consumo.

Coche eléctrico

Es un mercado que está comenzando a coger el hervor y es muy posible que en los próximos años sea uno de los grandes protagonistas de la automoción sino el principal.



Ventajas

- Prescindes completamente de los combustibles fósiles, con lo que descartamos de un plumazo el problema de las emisiones contaminantes y las partículas, consideradas cancerígenas. Es decir que contribuimos muy positivamente a eliminar la contaminación de las grandes ciudades.
- El coste de 100 kilómetros es aproximadamente de un euro, con lo que queda claro que el ahorro es muy notable en cuanto a combustible, en este caso fuente de energía.
- Puedes cargar la batería casi en cualquier enchufe, al menos en los modelos más modernos del mercado. Si tienes una plaza de aparcamiento, puedes instalarte un cargador.
- No experimenta pérdida de potencia.
- La autonomía de las baterías actuales es muy superior a las primeras, pudiendo algunos modelos cubrir tantos kilómetros como un motor de gasolina con un depósito considerable.
- Su ausencia casi total de vibraciones y de piezas complejas del motor, hacen que la duración del vehículo en sí pueda ser casi eterna, salvo desgastes de ruedas o golpes.
- La oferta crece en la actualidad con coches asequibles a partir de los 15.000 euros y modelos de gama alta en torno a los 100.000 euros.
- Podemos estacionar gratuitamente en la calle en muchas ciudades.

Inconvenientes

- La batería sí sufre desgaste en función de su uso y limita su duración óptima a unos diez años más o menos, al cabo de los cuales comenzará a perder capacidad de carga y al final habrá que cambiarla.
- El precio de la batería es muy alto, ya que puede alcanzar los 10.000 euros, por lo que se antoja mal negocio tener que pagarlos cada diez o quince años -siempre en función del uso que le demos al coche-, o bien si se nos estropea. Algunos fabricantes tiene ofertas de alquiler para la batería, de manera que siempre tenemos una en óptimas condiciones.
- El tiempo de carga es largo -unas cuatro horas- salvo en los cargadores rápidos de la calle, que no abundan por el momento en los núcleos grandes y son inexistentes en el rural.
- La frecuente carga rápida en los cargadores de la calle reduce la vida útil de la batería.
- Existen pocos talleres especializados y aunque las averías sean mucho menores, siempre conviene contar con uno cerca.
- La reducción de la huella de CO₂ no es absoluta, debido a que no podemos controlar la procedencia de la energía eléctrica que consumimos.

Coche híbrido

El coche híbrido, o vehículo eléctrico híbrido, es una modalidad de automóvil que utiliza alternativamente una batería eléctrica y un motor de combustión. La característica esencial es que la energía cinética que provoca el motor de combustión, también alimenta la batería cuando frenamos, de modo que se puede reducir sustancialmente el consumo de combustible combinando ambos sistemas, sobre todo en trayectos urbanos, que son los que disparan el consumo y la contaminación.

En 2016 ya circulaban más de 58 millones de vehículos híbridos eléctricos livianos, liderados por Estados Unidos y Japón, y seguidos a cierta distancia por la Unión Europea. Los modelos de Toyota sobrepasaron la marca histórica de nueve millones de unidades vendidas en abril de 2016. En segundo lugar está Honda con un millón y medio de coches vendidos hasta junio de 2014. Ford y Hyundai son los otros dos grandes fabricantes de esta modalidad.



Ventajas

- Se trata de un modelo con un recorrido ya considerable y una buena implantación a nivel mundial, con lo que tecnológicamente está maduro.
- Su consumo en tráfico denso disminuye considerablemente, así como sus emisiones; es por ello que es uno de los sistemas favoritos de los taxistas. Ahorramos dinero y emitimos menos.
- Su autonomía crece respecto a un coche de gasolina tradicional debido a la alternancia con la batería eléctrica, aunque no de una manera exponencial.
- La batería no necesita ser recargada en un punto de alimentación, aunque también puede hacerse en el caso de los enchufables.
- Al contar con motor de gasolina o diésel, siempre tenemos -al menos a medio plazo- una red eficiente de gasolineras a nuestra disposición.

Inconvenientes

- Son coches bastante más caros que los de motor de combustión normal, debido a su desarrollo específico.
- Su peso al contener dos motores es más elevado, por lo que se necesita más energía para desplazarlos y por tanto consumen más por kilómetro.
- La complejidad del sistema dificulta las revisiones y muchas veces obliga a depender de concesionario, que no son baratos. Es un buen coche para profesionales pero no para uso ocasional, al menos desde el punto de vista económico.
- Al igual que en los eléctricos, el punto débil está en la duración de la batería.
- A pesar del ahorro, no salimos del ciclo de los combustibles fósiles y a lo largo de su vida útil se considera que incluso pueden ser mayores emisores de CO₂ que los motores de combustión clásicos.