

La 'fiebre diésel' sólo contagia a Europa

FELIX CEREZO

MADRID.— El fenómeno de la dieselización que se vive en Europa, y con particular virulencia en España, se resiste a contagiar al resto del mundo. Así ocurre hoy y parece que seguirá siendo en el futuro, pues si para 2010 se calcula que la producción de vehículos de gasóleo llegará a 16,9 millones de unidades, la mitad se habrá fabricado en el Viejo Continente. La participación de Norteamérica y Japón será, como hoy, testimonial y sólo el resto de mercados mundiales verá crecer el porcentaje de automóviles diésel.

Son los pronósticos que hace la compañía alemana Bosch, especializada en aplicaciones para estas mecánicas desde hace 75 años. Unas previsiones que también contemplan cómo en el periodo 1998-2010, la producción mundial de vehículos diésel crecerá un 74%, casi nueve veces más que la de los gasolina. De esta forma, si hace cuatro años por cada 100 vehículos producidos sólo el 18% era de gasóleo, al final de la década será uno de cada cuatro.

No obstante, ese crecimiento es muy diferenciado por regiones. Por ejemplo, en Norteamérica las ventajas que los motores de gasóleo aportan en términos de emisiones de CO₂, causantes del efecto invernadero, no parece que terminen de convencer a los usuarios. La fabricación de diésel aumentará en cerca de 500.000 unidades, para avanzar hasta el 8% del total en el país. Peor será en Japón, donde las prohibiciones que rigen en muchas ciudades contribuirán a que se produzca una reducción de las cifras de producción absolutas. Será Europa occidental la región que sustente el avance, pasando de 5,4 millones de vehículos de gasóleo montados en 1998 a 8,5 millones en 2010. En este año, el 46% de toda la producción automovilística de la región ya será diésel.

Coches frente a camiones

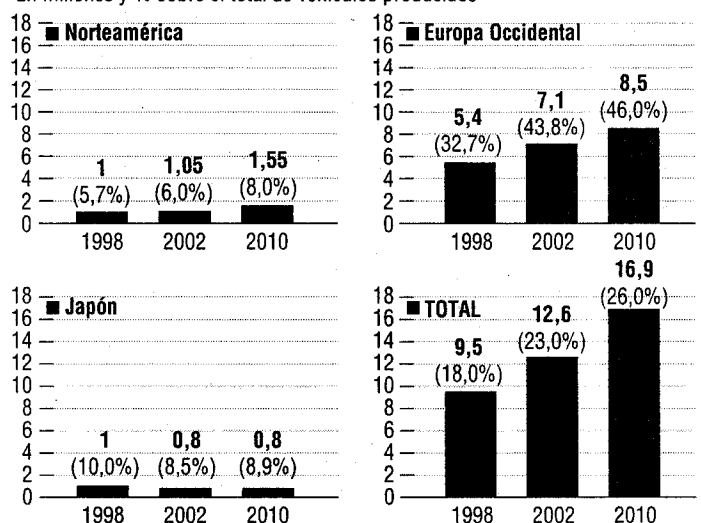
También se agudizarán las diferencias por tipo de vehículo. Así, el leve incremento previsto para Norteamérica se repartirá entre turismos y camiones, pero estos últimos seguirán concentrando más del 80% de la producción de diésel. En Japón, con una polarización menos acusada, la pérdida

Casi la mitad de los coches producidos en la región en 2010 será de gasóleo, por menos del 10% en EEUU y Japón

El mercado del diésel en el mundo

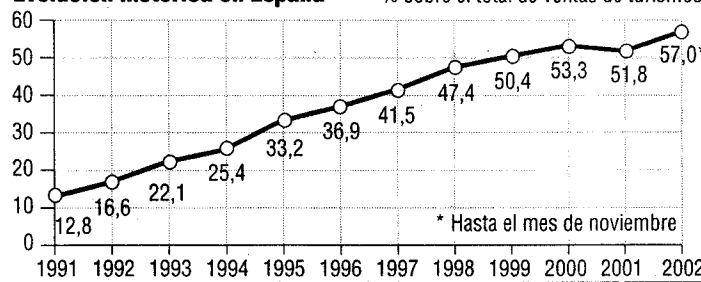
Producción por regiones

En millones y % sobre el total de vehículos producidos



Evolución histórica en España

% sobre el total de ventas de turismos



FUENTE: Bosch.

EL MUNDO

75 años de la inyección

Patentado por Rudolf Diesel en 1893, el motor de gasóleo empezó a ser aprovechable para la industria automovilística en 1927, cuando Bosch inició la fabricación en serie de sistemas de inyección, siendo un camión MAN el primero en montarlo. Nueve años más tarde, esta técnica llegó a los turismos, que debieron espe-

rar hasta fines de los 80 para que apareciese la inyección directa y hasta 1997 para que lo hiciese el *common rail*. Las modernas mecánicas diesel para coche van desde 0,8 hasta cuatro litros de capacidad y potencias desde 45 hasta —en un corto plazo— más de 300 caballos. Su grado de precisión es tal que la presión de la

inyección llega a los 2.050 bares, que es la fuerza que ejercería un coche medio sobre una uña. Además, hacen que el carburante fluya a una velocidad de hasta 2.350 kilómetros por hora y pueden realizar 225 ciclos de inyección por segundo, con un volumen mínimo de gasóleo equivalente al de una cabeza de alfiler.

se centrará exclusivamente en los coches, pues los industriales ganarán algo de terreno. Y en el Viejo Continente la mejoría se deberá sobre todo al crecimiento de la demanda de los turismos, que suponen siete de cada 10 vehículos diésel fabricados.

Precisamente este último dato es la clave para entender el predominio europeo. Y es que, mientras que el empleo de motores de gasóleo ha sido una constante histórica en los vehículos industriales, en los turismos se ha producido un *boom* durante la década pasada con la aparición y popularización de técnicas como la inyección directa y los sistemas *common rail* (inyección por conducto común). Es más, a día de hoy, las mecánicas diésel para turismos se encuentran mucho más avanzadas tecnológicamente que las de los camiones.

Sin embargo, esa mejoría técnica no ha sido una condición suficiente para su éxito por igual en todos los mercados europeos, condicionados también por su cultura automovilística, por la magnitud de las diferencias de precios entre el gasóleo y la gasolina y por el nivel de impuestos aplicados a los diésel, penalizados durante años por su mayor contaminación.

El caso español

De esta manera, sigue habiendo países como Suecia, Islandia, Suiza, Irlanda o Reino Unido en los que su presencia era testimonial en 1990 y lo sigue siendo ahora. En el mejor de los casos, el porcentaje no supera el 18%. En cambio, en otros mercados las ventas de turismos de gasóleo ya superan holgadamente la mitad del total. Austria está a la cabeza, con dos tercios de las matriculaciones, seguida por Dinamarca, Luxemburgo, Francia y España.

El caso español es paradigmático. En 1990, sólo el 14% de los coches vendidos fueron diésel y, cerrado el mes de noviembre de 2002, ese porcentaje ya ha escalado hasta el 57%, lo que supone rozar las 700.000 unidades. La proporción es mucho más elevada en segmentos como el de las berlinas medias, donde llega a tres de cada cuatro matriculaciones, cifra que se repite con los monovolúmenes medios y grandes y también con las berlinas de gama media-alta.