

Motor

TEMA DE LA SEMANA

TENDENCIAS | El nuevo Seat León familiar es una de las últimas incorporaciones al mercado en auge de turismos alimentados con gas natural (combinado con gasolina o gasoil), cuyo talón de Aquiles en España es la escasez de estaciones de servicio, de momento. Bajo consumo de combustible, bajo coste de éste y bajas emisiones de CO2 son las principales ventajas de estos vehículos.



Ramón Pascual, con el nuevo Seat León de gas natural que estuvo expuesto en Vía Gas. ARÁNZAZU NAVARRO

El gas natural se abre camino y Seat se sube al carro con el León

Seat ha sido una de las marcas que se ha incorporado al creciente club de turismos alimentados con gas natural. La firma española ha introducido estos motores económicos y ecológicos en dos modelos; primero en una versión del pequeño Mii Ecofuel –con una potencia de 68 caballos– y, más recientemente, en el nuevo León familiar –110 caballos–, en ambos casos con motores combinados con gasolina o diésel. Seat se une así a la apuesta de Skoda, Audi, Volkswagen (a la vez grupo matriz de las anteriores), Fiat, Mercedes, Opel, Ford o Volvo por el gas natural comprimido (GNC).

De momento, el gas licuado del petróleo (GLP), que mezcla butano y propano, está mucho más extendido en Europa (varias firmas alternan modelos de ambas tecnologías) y resulta mucho más fácil encontrar estaciones de servicio para repostar. Pero poco a poco se va abriendo camino el GNC, muy extendido en Latinoamérica, que cuenta con reservas mucho mayores que las de crudo (el gas natural está compuesto en un 90% por metano, CH⁴) y no está expuesto a las subidas de precio de este. En cuan-



El repostaje de GNC es tan sencillo y breve como el de gasolina. A. NAVARRO

to a los beneficios económicos y medioambientales, los resultados de ambos combustibles vienen a ser equiparables. Aunque el kilómetro salga al final algo más barato con el GNC, algunos analistas apuntan que su autonomía y potencia es menor que el GLP.

No obstante, en el caso del nuevo Seat León ST –cuyo precio asciende a 19.690 euros– apenas se aprecian tales diferencias. El coche

estuvo hace varias semanas expuesto en la única estación de servicio de GNC existente en Zaragoza (y Aragón); Vía Gas, en el kilómetro 328 de la autovía A-2, que también sirve gas natural licuado (GNL), exclusivo para vehículos pesados. Uno de los socios de esta estación abierta hace casi dos años, Ramón Pascual, explicó que el motor de 1.404 cc. y 110 caballos del León ST Familiar «está muy

aprovechado». Y sobre la autonomía, con un depósito tradicional de 50 litros de gasolina y otro de 15 kilos de GNC, permite hacer 800 kilómetros con el primero y 400 con el segundo o viceversa, es decir; «hasta 1.200 kilómetros seguidos sin repostar», según Pascual. Con seis marchas, el nuevo León responde holgadamente en aceleración, velocidad o tracción y sin apenas ruido.

El responsable de Vía Gas apunta que en la estación hicieron 3.700 kilómetros sin echar ni un litro de gasolina, solo con gas, lo que representa un sustancial ahorro. Asume que «no a todo el mundo le conviene venir a repostar aquí, pero hay una población importante que vive cerca (por ejemplo en Santa Isabel) o trabaja en el polígono de Malpica y le puede interesar llevar turismos de gas natural», aparte de furgonetas o algunos camiones que también lo usan.

Se pueden hacer adaptaciones de vehículos tanto diésel o gasolina y combinar su alimentación con gas natural. De hecho, muchos taxis lo están haciendo, incluso también con un tercer sistema eléctrico, para ganar autonomía y seguir ahorrando combustible. «Pero lo mejor son los vehículos que ya vienen de origen, que tienen todo optimizado», apunta Ramón Pascual (entre otras cosas no tienen que registrarse y aprobar las modificaciones en la ITV).

Respecto a la seguridad del sistema, Pascual reconoce que quizá no alcance la de un diésel, pero sí es mayor –asegura– que la de un vehículo de gasolina, tanto en repostajes (por la electricidad estática) como en caso de colisión.

JAVIER BENITO

EL DATO

50%

El uso de gas natural comprimido (GNC) en turismos va 'increscendo', entre otras razones porque supone un **ahorro económico** cercano al 50% respecto a los de gasolina. El litro de GLP, derivado del petróleo, viene a costar un 25% menos que el kilo de GNC, pero el consumo de este último es la mitad que el del más extendido GLP. Así, los 100 km. salen a 3,6 euros con GNC y a 5,6 con GLP en un coche tipo Seat León o Skoda Octavia.

ESTACIONES 'BIO'

Según el número 25 de la revista especializada 'Green-car' –correspondiente al primer trimestre de este año–, el número de estaciones ecológicas en España que sirven biocombustibles son éstas:

Gas Licuado del Petróleo (GLP): 411. También llamado autogás. No confundir con el gas natural. Es derivado del petróleo, no tan limpio y con más consumo que este, aunque ahorre respecto a diésel y gasolina. En Zaragoza capital hay cinco estaciones. En la provincia, otras dos: La Puebla de Alfindén y Calatayud. En Huesca, dos en la capital y otra en Sabiñánigo. Y en Teruel, una en la capital y otra en Ferrerueta de Huerva.

Gas Natural Comprimido (GNC): 42. El combustible más limpio, con más ahorro y autonomía. En Zaragoza solo hay una estación; Vía Gas, en la A-2, km. 328 (dirección Malpica).

Bioetanol: 20. Su uso en España ya decae antes de llegar a arrancar, aunque también se mezcla. No hay ninguna estación en todo Aragón.

Gas Natural Líquido (GNL): 13. Solo para vehículos pesados adaptados para esta tecnología. En Zaragoza lo sirve la misma estación de GNC.

Hidrógeno: 4. Apuesta de futuro aún lejana. En Zaragoza hay una estación: Zoi-lo Ríos Hidrogenara, en C/ de Centauros del Desierto, s/n (Valdespartera).