



CGRE
Club de Gestión
de Riesgos de España

¿Nos engañan las marcas? Así son las pruebas que homologan el consumo de los coches

El de los consumos oficiales es un tema controvertido. ¿Cuántas veces habremos oído decir "tal coche gasta más combustible de lo que declara la marca"? Efectivamente, es normal que en un uso cotidiano las cifras que registra cualquier usuario no se ajusten a lo que dice el vehículo en su ficha de características técnicas y esto se debe a que la homologación del consumo se hace en unas condiciones que poco tienen que ver con la vida real.

Que un conductor tenga datos medianamente fehacientes de lo que consume su motor es importante porque nadie quiere ser engañado. Pero es que, además, existen otras implicaciones en torno a este asunto, ya que el consumo y las emisiones nocivas van de la mano, y si un modelo gasta 'x' litros de gasolina o gasóleo y emite 'x' gramos de CO₂, se puede ver beneficiado fiscalmente. Esto hace que muchos fabricantes jueguen a reducir sus cifras de consumo medio hasta conseguir registrar valores que queden por debajo de esas barreras que esconden tras de sí un premio. Con el escándalo de las emisiones del grupo Volkswagen ha salido a la luz un tema que hasta ahora no parecía suscitar mucho interés, pero que en este momento está en boca de casi todos. Sin embargo, hoy no nos queremos centrar ni en las emisiones de CO₂ ni en las de NO_x, que es el tema que atañe a la empresa alemana, sino más bien en el gasto de combustible de los coches en la vida real. ¿Por qué es tan diferente al que prometen los fabricantes? ¿Realmente nos están engañando?

Así se homologan los consumos

Lo primero es saber en qué consiste el ciclo de homologación que deben pasar todos los modelos nuevos. Se denomina NEDC (New European Driving Cycle) y es un prueba fijada por UNECE (United Nations Economic Commission for Europe), una entidad formada por 56 países y dependiente de Naciones Unidas. Es importante resaltar que el ciclo NEDC no es igual en todos los lugares del mundo ya que, por ejemplo, para Estados Unidos y Japón emplea protocolos diferentes a los de Europa. Y también cabe citar que quien impone el cumplimiento de esta normativa no es la entidad que acabamos de citar sino la propia Unión Europea, que es la que en última instancia ha dado por válido este método para medir consumos y no otro.

Todos los modelos nuevos que salen al mercado tienen que pasar por esta prueba, que se realiza en un espacio cerrado y con el coche funcionando sobre unos rodillos, sin moverse del sitio. Antes de empezar el examen, los coches permanecen guardados durante varias horas en una sala climatizada, que mantiene la temperatura ambiente entre 20 y 25 grados. Los vehículos que aporta el fabricante deben estar rodados, con un kilometraje de entre 3.000 y 15.000 km.

Siempre con una sola persona a bordo, comienza una prueba dividida en dos test, que tratan de simular la conducción en entorno urbano y extraurbano. El proceso completo dura 20 minutos, a lo largo de los cuales se rueda una distancia de 11 kilómetros a una velocidad media de 35 km/h. Para no extendernos demasiado, pondremos como ejemplo una secuencia que forma parte del test urbano: arrancar en primera velocidad hasta 15 km/h, mantenerse así durante 8 segundos, parar durante 21 segundos, volver a arrancar hasta engranar segunda y alcanzar los 32 km/h, mantenerse a esa velocidad durante 24 segundos, volver a parar, arrancar hasta alcanzar 50 km/h en tercera, bajar a 35 km/h y volver a detenerse. Y así cuatro veces seguidas. Para la prueba extraurbana la secuencia se adapta a otro tipo de conducción, pero su objetivo es similar.

Una realidad bien distinta

Evidentemente, extrapolar ese patrón de conducción a la vida real no es posible. Para empezar, porque cada usuario hace un recorrido diferente, en ciudades y carreteras totalmente distintas, mientras sus habilidades al volante no tienen nada que ver (hay que recordar que en las pruebas de homologación se acelera de forma suave y precisa, para ganar velocidad lentamente y, por supuesto, ¡no existen cuestas!) Ni siquiera un conductor tiene el mismo estado de ánimo todos los días, de manera que su forma de pisar el acelerador o de aprovechar las inercias -determinantes a la hora de ahorrar o despilfarrar combustible- puede ser muy cambiante.

Con esto queremos decir que el consumo medio, simplemente, no existe. O al menos no existe de forma universal y en términos objetivos. Hay infinidad de factores que pueden influir en que los valores sean más altos o más bajos, así que, ¿cuál damos por válido?

www.clubgestionriesgos.org

+34 627 566 589

info@clubgestionriesgos.org



Es en este momento cuando aparece el ciclo NEDC como medida igualitaria para todos los vehículos, en este caso, europeos. Desde este punto de vista podemos afirmar que, dado que todos se rigen por el mismo baremo, las diferencias que existan entre un modelo y otro sí sirven como referencia. Así que esta prueba parece tener cierto sentido. Pero claro, el problema llega cuando prácticamente todos los usuarios dicen que les resulta imposible acercarse a esas cifras declaradas ya que en su uso cotidiano gastan más (algunos un 25%, otros un 30%...).

La solución, sin duda, pasaría por establecer una prueba de homologación menos centrada en lograr cifras récord y más adaptada a los escenarios reales. Nunca llegaríamos a saber cuál es ese consumo ponderado, objetivo y universal (que en realidad no existe), pero sí nos acercaríamos a la media de lo que suelen gastar todo hijo de vecino cuando sale de su garaje cada mañana.

En 2017 entrará en vigor un nuevo test para homologar consumos que pretende adecuarse a esta situación. No se hará efectivo hasta 2020 y, por lo que hemos podido saber, será más permisivo con las emisiones que el actual. Así que, por una parte, da la cara con un asunto que todos pedían a gritos, mientras por otra, abre la mano con el controvertido tema de los gases nocivos. La polémica está servida.

Fuente: <http://www.economista.es/ecomotor/motor/noticias/7134802/11/15/Hasta-que-punto-enganan-las-marcas-Asi-son-las-pruebas-que-homologan-los-coches.html>