

## EL MERCADO DE SEGUNDA MANO

■ JORGE SILVA  
Periodista



seguridad y reactivación de la economía, la Administración ha orquestado importantes soluciones en los últimos años y una de las más destacadas es el programa ITV para la inspección técnica de los vehículos que componen el parque rodante. Objetivo: eliminar de las calles y carreteras aquellos automóviles que suponen peligro evidente para la seguridad vial.

¿Es interesante adquirir un coche con quince o más años de servicio a sus espaldas?. La respuesta, en cualquier caso, es taxativa: no. No es rentable, no garantiza el pleno disfrute del vehículo que se adquiere, con independencia de su precio, como tampoco garantiza la necesaria seguridad de utilización que cabe esperar de un producto industrial moderno. Es éste, el factor de la edad, el que traza la frontera entre el pretérito mercado de oca-

sión y el actual concepto de "automóvil de segunda mano".

Curiosamente, es en los países más desarrollados donde las ventas de coches nuevos y de segunda mano se desarrollan de forma paralela, sin interferencias ni conflictos. Cada nueva matriculación libera, habitualmente, un automóvil de segunda mano en condiciones aceptables de uso. Con frecuencia, incluso en muy buenas condiciones. La financiación, las revisiones técnicas y los plazos de garantía cada vez más amplios, permiten que esta asociación de intereses sea posible.

La profesionalización del sector ha permitido remontar un panorama que, en el caso de España, resultaba deplorable. El mercado de segunda mano se está organizando progresivamente de acuerdo con el

La oferta de coches de "ocasión" florece coyunturalmente en tiempos de fuerte recesión en la venta de vehículos nuevos y es tremendamente sensible a las fluctuaciones en el precio del dinero. En el caso de España, el mercado de automóviles de segunda mano ha sido siempre, en todo caso, una actividad comercial caracterizada por la irregularidad en los volúmenes de facturación y venta, la participación -cada vez menor- de aventureros y oportunistas y, en algunos casos, la precariedad.

Quienes demandan automóviles de segunda mano se enfrentan a menudo con el viejo estigma del "mercado de ocasión". En países automovilísticamente más desarrollados que el nuestro, los coches de segunda mano son una

opción como otra cualquiera, tan respetable como la de adquirir un vehículo de nueva matriculación. Los coches con dos, tres y hasta cinco años de vida a sus espaldas se consideran como bienes ventajosos y nadie tiene reparo en adquirirlos, en la confianza de que el plazo de garantía avalado por el vendedor resulta tan eficaz como si se tratara de un coche nuevo.

A este respecto, la tradición del automóvil de segunda mano español ha sufrido las consecuencias de la desconsideración social y la picaresca, males que, gracias a la creciente profesionalización del sector, se van desvaneciendo poco a poco. Mercado de segunda mano (ya no "de ocasión") y renovación del parque automovilístico, caminan en paralelo. Atendiendo a este último parámetro, como factor de

programa de revisiones técnicas, tendente a eliminar vehículos de dudosa operatividad. Quien se dirija a un establecimiento especializado, en busca de un **coche usado**, puede hacerlo ya con la seguridad de que encontrará un producto completo, seguro, revisado a fondo y -frente a cualquier duda- respaldado por una garantía adicional con cargo al vendedor. Casi como en un automóvil de nueva matriculación.

Se da la circunstancia de que algunas garantías adicionales pueden coincidir a favor de quien compra. Tal es el caso de las garantías originales contra la perforación de la carrocería por corrosión. Por iniciativa de Ford, este tipo de marchamo se ha generalizado hasta un plazo de seis años, aunque algunos fabricantes, en una iniciativa esta vez promovida por Fiat, llegan ya a los ocho años. Es más que probable que muchos automóviles de segunda mano se adquieran pronto en pleno período de garantía frente a perturbaciones de la pintura y la chapa, detalle éste íntimamente relacionado con la imagen y la propia conveniencia del coche usado.

### LOS RIESGOS DE LA EDAD

No es necesario indicar, a estas alturas, que el parque español presenta índices de seguridad casi alarmantes en promedio, desde el momento en que es, con el de Grecia, el más antiguo de la Comunidad Europea.

Para adquirir un automóvil de segunda mano conviene acudir siempre a un centro especializado. Si la transacción es entre particulares - la conveniencia y la proximidad son muchas veces factores decisivos-, hay que cotejar prudentemente la placa del vehículo que se desee comprar, con un listado sobre la edad de las matrículas; este dato se encuentra en muchas revistas espe-

cializadas del sector motor-automoción, en las Jefaturas Zonales de Tráfico y en los mejores establecimientos de venta de automóviles.

Una vez determinada la edad del coche, hay que considerar que los ejemplares con más de seis años darán problemas adicionales: una revisión técnica reglamentaria a fondo cada dos años e, inmediatamente, una revisión anual, en la que los especialistas designados por la Administración tienen el deber de reseñar cualquier defecto y con frecuencia la potestad de no aprobar la aptitud del vehículo en revisión, hasta que no se subsane el problema.

La aptitud de un vehículo viene determinada por factores objetivos, como la edad, el kilometraje y su aspecto general, aunque también cuentan los subjetivos: desgastes y esfuerzos suplementarios, calidad en el trato, consumos puntuales de combustible, aceite o líquido refrigerante, consecuencias estructurales de antiguos accidentes... Algunos de estos detalles quedan ocultos en una compra apresurada.

Una vez desechadas las ofertas sobre vehículos de edad avanzada, hay que examinar a conciencia el aspecto: es importante que un coche "pise" convenientemente sobre el suelo, aunque la precisión geométrica no se comprueba con un simple examen visual, sino tras pasar por una estación de alineaje. Es importante, también, cantos o quicios, dentro y fuera de las puertas, en los pasos de rueda o en puntos estructurales. Muchas veces, este tipo de defectos se esconden bajo el "capó" que tapa el motor, favorecidos por una atmósfera caliente y a menudo ácida.

Se debe comprobar también el estado del habitáculo y elaborar una lista de imperfecciones o averías tan comunes como las cerra-

duras, los mandos de calefacción, intermitentes, freno de mano, regulación de asientos, tablero de instrumentos, etc..., incluyendo tanto a los mandos y sistemas que se utilizan todos los días como a los que solo resultan indispensables cada cierto tiempo, como limpiaparabrisas, rueda de repuesto o equipo de herramientas.

Los neumáticos deberán presentar un aspecto honorable, con suficiente profundidad de dibujo (no menos de unos dos milímetros), el pedal del freno tendrá un tacto operativo (con servoasistencia este detalle sólo podrá comprobarlo con el motor en marcha y a ser posible también con el coche andando), el recorrido efectivo del embrague no deberá ser demasiado corto y el volante presentará siempre un tacto preciso, sin ruidos, juegos ni sensaciones anómalas en ningún punto del recorrido.

Si se quiere aún más, presionar con violencia la carrocería contra el suelo en cada una de las cuatro esquinas: si se aprecian ruidos, es probable que los componentes de la suspensión, y hasta la propia estructura del vehículo, estén dañados o presenten holguras excesivas. Si la carrocería tiende a no detenerse en su vaivén, es más que probable que los amortiguadores carezcan ya de suficiente efectividad, bien por sobreesfuerzo, edad o simple falta de garantía en el recambio utilizado.

En todo caso, si se ha elegido la vía de la compra directa al particular, al margen de los establecimientos especializados (éstos extenderán una garantía legal), conviene recurrir al consejo de un especialista que ofrezca fiabilidad, ya que sólo rodando con el candidato se podrá comprobar si el precio merece la pena.

