



Boletín de Noticias de Automoción. Febrero 2018 (I)

ASEPA informa:

- Ernesto Antolín Arribas, Personaje Ilustre
- 5ª Edición del Curso de Investigación de Accidentes
- ASEPA celebra su Asamblea General
- Los 'Premios Estrella LUIKE' a la industria del motor
- Los premios 'Vehículo Industrial del Año' en España
- El XXVII Congreso Nacional de Faconauto
- Seis millones de vehículos clásicos en 2020
- El preocupante deterioro del parque español de vehículos
- Las baterías de litio podrían triplicar su autonomía
- La universidad confirma a los camiones a gas natural
- La autonomía de los eléctricos vista por la OCU
- Un Volvo volador en 2019
- Por qué influye la pintura en los coches autónomos
- La bicicleta será fundamental en la movilidad urbana
- Nuevas palabras de automoción en estudio en 2018
- Para vencer a la nieve

Ernesto Antolín Arribas, Personaje Ilustre

En el marco del **XXI Forum de la Automoción Española**, organizado por ASEPA, hemos celebrado el Acto Solemne de designación oficial de **Ernesto Antolín Arribas**, presidente de GRUPO ANTOLIN, como **Personaje Ilustre de la Automoción Española**.

La conferencia central de dicho Acto fue pronunciada por **Francisco J. Riberas**, presidente ejecutivo de GESTAMP, que la dedicó a *'El Sector de Componentes de Automoción'*, destacando la tendencia creciente de los fabricantes de automóviles en el mundo a externalizar hasta el 75% de la producción del vehículo hacia los fabricantes de componentes. GESTAMP es una multinacional española especializada en el diseño, desarrollo y fabricación de componentes metálicos de alta ingeniería para los principales fabricantes de automóviles del mundo.



Después intervino **Juan Miguel Antoñanzas**, Presidente de Honor de ASEPA, para recordar a los 20 anteriores Personajes Ilustres de la Automoción Española, designados desde el año 1996.

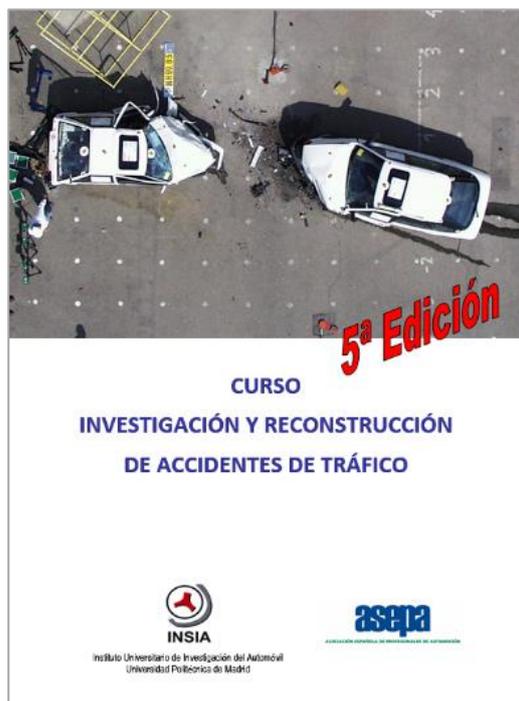
La presentación del nuevo Personaje Ilustre fue realizada por **Juan Vicente Herrera**, Presidente de la Junta de Castilla y León, resaltando la dedicación plena de Ernesto Antolín durante toda su vida a GRUPO ANTOLIN, la empresa

burgalesa fundada por su padre Avelino y su tío José a finales de los años cincuenta. Con apenas 26 años, participó en el lanzamiento de las operaciones en Europa del Este y comenzó a dirigir la planta checa de Bohemia. Luego, lanzó el negocio en Norteamérica y en 1995 pilotó una internacionalización que ha llevado a GRUPO ANTOLIN a disponer de 149 plantas en 26 países con más de 26.000 empleados. Hoy la empresa es uno de los mayores fabricantes de componentes del interior del coche del mundo y líder en la producción de techos. Sus productos están en uno de cada tres automóviles producidos en todo el mundo.

La entrega del diploma acreditativo de esta distinción la recibió Ernesto Antolín del Presidente de ASEPA, **Francisco Aparicio**.

5ª Edición del Curso de Investigación de Accidentes

Después de haber realizado cuatro ediciones del Curso de **‘Investigación y Reconstrucción de Accidentes de Tráfico’**, hemos decidido lanzar una quinta edición en colaboración con el **Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA-UPM)**, y que tendrá una duración de 20 horas a desarrollar en dos fines de semana.



El curso se impartirá desde el próximo **9 al 17 de febrero**, en cuatro sesiones con el formato de viernes tarde y sábado mañana y a un coste reducido.

El objetivo principal del presente curso consiste en el aprendizaje de métodos para la elaboración de un Informe Técnico estructurado sobre la ocurrencia de un accidente de tráfico. Para ello, se llevará a cabo una revisión de los procedimientos de toma de datos del lugar del accidente (terreno, croquis, identificación de los puntos de referencia, huellas, vehículos y daños en los mismos). Asimismo, se impartirán conocimientos sobre la reconstrucción y la interpretación del modo de ocurrencia del siniestro.

Este curso está dirigido especialmente a todos aquellos que tengan necesidad de los conocimientos básicos sobre análisis de accidentes, como son los técnicos de las marcas de automóviles, vehículos industriales y buses que son los que primeramente deben acudir al lugar de los hechos y dar su informe inicial. También para peritos independientes y en general para todos los que tengan que intervenir en caso de accidentes, sean de los fabricantes de vehículos y componentes o de concesionarios y talleres de reparación.

El curso ha sido diseñado y será impartido por los investigadores en Accidentología del INSIA, **Francisco Javier Páez** y **Arturo Furones**. Todos los detalles del curso e inscripciones se pueden ver en la dirección: <http://www.asepa.es/images/pdf/lecturas/acc18.pdf>.

ASEPA celebra su Asamblea General

El pasado día 24 de enero, **ASEPA** ha celebrado su Asamblea General Ordinaria, donde se han puesto de manifiesto los resultados satisfactorios de las actividades desarrolladas durante el pasado año 2017.

Entre sus actividades, en el 2017 destaca la actividad desarrollada en el ámbito de la formación y, en especial, la relativa a los nuevos temas que nos están llegando, como el control de las emisiones de los automóviles, los vehículos híbridos y eléctricos o los vehículos autónomos y conectados, con lo que ASEPA está contribuyendo a mejorar la formación en estos campos de futuro.



ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PROFESIONALES DE AUTOMOCIÓN

miembros o adheridos a la FEIBIM, distribuidos por toda Iberoamérica, Portugal y también en España.

Además, en el ámbito de la comunicación entre los profesionales de la automoción -no sólo de España-, contamos ya con 1.255 contactos en **LinkedIn** y con 890 miembros del 'Grupo ASEPA' en esta misma red profesional en Internet.

Otros hechos importantes del año 2017 han sido el lanzamiento del *'Diccionario ASEPA de la Automoción'*, una nueva y actualizada clasificación de socios y la creación de la Comisión Técnica de *'Buenas Prácticas en Automoción'*.

Para este año 2018 los objetivos se centran en continuar la expansión de la Asociación en todos los medios, así como en reforzar la formación presencial con la modalidad de formación *on line*.

Los ‘Premios Estrella LUIKE’ a la industria del motor

El Auditorio Caja de Música del Palacio de Cibeles, en Madrid, ha sido el escenario de la cuarta edición de la gala de **Premios Estrella LUIKE del Motor**. Alrededor de 300 profesionales de todo el sector se han dado cita en un evento que ha entregado un total de 22 galardones y que reconoció la figura de **Ángel Nieto** con el premio especial honorífico.

En un acto ameno, presentado por el humorista Javier Cansado –del dúo Faemino y Cansado– se reconocieron los éxitos logrados por los fabricantes de automóviles durante 2017, con un protagonista destacado, el **Dacia Sandero**, como automóvil más vendido a particulares a lo largo del año. Recibieron igualmente su trofeo los más destacados de cada categoría en dicho mercado; los más vendidos en términos absolutos –contabilizando otras fórmulas de venta– y las motos más vendidas. También tuvo



su reconocimiento el esfuerzo en Innovación Tecnológica de **Indra** y, por vez primera, la mejor acción en el marco de la Responsabilidad Social Corporativa, que fue otorgado por unanimidad al proyecto de **Land Rover España**. Por último, y especialmente aplaudida, fue la estrella honorífica concedida de manera póstuma al pluricampeón Ángel Nieto.

Los Premios Estrella LUIKE del Motor nacieron como reconocimiento al éxito de marcas y modelos designados por el "jurado" más amplio y objetivo posible: el mercado de compradores particulares. La elección de los premiados se basa en las cifras oficiales de ventas de ANFAC

(Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones) y de ANESDOR (Asociación Nacional del Sector de las Dos Ruedas), que registran las ventas de coches y motos entre el 1 de enero y el 31 de diciembre del año 2017.

Los compradores son, al fin y al cabo, quienes, con su decisión, contribuyen a determinar el ranking real de éxito y popularidad de los vehículos, convirtiendo a los elegidos en estrellas que merecen brillar en la historia y perpetuarse en el recuerdo. Esa es la idea que inspiró el nacimiento de los Premios Estrella LUIKE del Motor.

Juan Hernández-Luiké, CEO del Grupo Luiké, se dirigió a todos con estas palabras: "Cada año es un honor entregar estos premios. Es importante destacar que, en gran medida, estos galardones dan relevancia al esfuerzo de las marcas por realizar los mejores productos y por llegar al cliente final. Y esa es, al fin y al cabo, la razón por la que los medios de comunicación existimos".

Dacia Sandero, Seat León, Mercedes Clase E, Mazda MX-5, Citroën C4 Picasso, Hyundai Tucson, Suzuki Jimny, Renault Zoe, Mitsubishi Outlander PHEV y Ford Transit, fueron los modelos de automóviles galardonados, con **Renault** como marca destacada.



Los modelos Yamaha MT 07, Honda SH 125i, KTM EXC 250 y la marca **Honda** fueron, por su parte, las estrellas del mundo de las dos ruedas que también recibieron su Estrella LUIKE.

Pero, más allá de los trofeos a los vehículos más vendidos, LUIKE busca premiar iniciativas valientes de empresas y personas de la industria y del mundo del

Motor: son los Premios a la Innovación Tecnológica, al Mejor Proyecto RSC –un reconocimiento que ha sido recibido con gran entusiasmo– y al mejor Equipo de Comunicación, aparte del premio honorífico concedido cada año por designación personal del fundador del Grupo LUIKE, Enrique Hernández-Luiké.

El disputado Premio a la Innovación, para el que se presentaron 11 proyectos, recayó en Indra y su programa **AUTOCITS**, desarrollado con el objetivo de mejorar la operabilidad de la conducción autónoma y conectada en Europa. Esta iniciativa innovadora promueve el desarrollo de los servicios cooperativos como catalizador para la implementación de este tipo de conducción. Las primeras experiencias piloto ya se han puesto en marcha en Madrid, París y Lisboa, con la participación de empresas e instituciones de España, Francia y Portugal. En estas ciudades, **AUTOCITS** está llevando a cabo pruebas de conducción autónoma en entornos de tráfico real, tanto abiertos como cerrados, para evaluar la aplicabilidad de las normas de circulación en vehículos autónomos.

Los premios ‘Vehículo Industrial del Año’ en España

Un año más, las revistas **Transporte 3** y **Viajeros** (publicaciones del Grupo Editec) reunieron el pasado día 17 de enero a los principales representantes del sector en su acto de entrega de premios a los Vehículos Industriales del Año. Cerca de 500 personas, entre fabricantes, carroceros, industria auxiliar, responsables de las administraciones públicas, expertos del motor, asociaciones de transportistas y operadores, se dieron cita en el Hotel Novotel Madrid Center.



En este acto, el director de las revistas del grupo EDITEC, **Luis Gómez-Llorente** hizo una introducción sobre la situación general del sector y a continuación se hizo entrega de los premios que anualmente otorga un jurado compuesto por un destacado grupo de 401 empresarios y profesionales de los sectores del transporte de mercancías y pasajeros de todas las comunidades autónomas españolas.

Este año, el gran vencedor del premio ‘*Camión del Año 2018*’ ha sido **IVECO** con el Stralis NP460, el primer vehículo a gas diseñado para el transporte de larga distancia, con la misma carga útil que un camión diésel equivalente y una autonomía de hasta 1.500 km.



Asimismo, ha obtenido el premio la Daily Blue Power, que ya ha sido galardonada a nivel europeo con el ‘*Van of the Year 2018*’ y que cuenta con versiones Euro 6, gas natural y eléctrica.

Además, se ha establecido por primera vez un premio para el Semirremolque del Año.

Los galardonados de este año han sido:

Camión del Año 2018: IVECO Stralis NP 460

Vehículo Industrial Ligero del Año 2018: IVECO Daily Blue Power

Vehículo Industrial Ecológico del Año 2018: Irizar ie tram

Autocar del Año 2018: Mercedes-Benz Turismo RHD

Autobús del Año 2018: Irizar ie tram

Midibus del Año 2018: Indcar NEXT 9

Microbús del Año 2018: Ferqui Sunset S3L

Semirremolque del Año 2018: Lecitrailer Linktrailer



El XXVII Congreso Nacional de Faconauto

La Federación de Asociaciones de Concesionarios de la Automoción (**Faconauto**) organiza una nueva edición del Congreso Nacional de la Distribución de la Automoción, que se celebrará los días **7 y 8 de febrero de 2018** en el Recinto Ferial de Ifema de Madrid. El encuentro verá aumentado su espacio para dar cabida a un 30% más de stands que en 2017 y hasta diez *workshops* de manera simultánea.



Esta XXVII edición, cuyo lema será “*Liderando el cambio*”, volverá a convertirse en un gran ‘centro de formación’, que abordará los retos a los que se enfrentan los concesionarios, que se están moviendo para adaptar su modelo de negocio a la

realidad del mercado, a la llegada de nuevas formas de movilidad y a un cliente en constante evolución.

El preocupante deterioro del parque español de vehículos

El parque circulante español envejece. En los turismos, la edad media alcanza los 12 años, se eleva en los vehículos comerciales ligeros hasta los 12,5 años y en los industriales es de, nada menos, que 14 años.

Esta elevada edad media se traduce en que hay más de 7 millones de vehículos de más de 10 años circulando por nuestras carreteras y calles. Según las estimaciones de **ANFAC**, de no haber políticas activas para renovar el parque, en el año 2026 circularán por España más de 4 millones de vehículos con una edad superior a los 20 años.

El mercado de ocasión de turismos también se ve afectado por el envejecimiento del parque. Según los últimos datos disponibles, el 57% de las ventas de turismos de ocasión correspondieron a coches de más



de 10 años de antigüedad. Además, cada año se venden en España 130.000 coches con una edad superior a los 20 años.

Si miramos la tasa de achataamiento, ésta fue en 2017 de un 56%. Es decir, por cada 100 nuevas matriculaciones se enviaron al desguace 56 viejos coches.

Contar con un parque tan envejecido tiene consecuencias poco deseables desde el punto de la seguridad vial. Hoy todos los automóviles a la venta tienen como equipamiento de seguridad de serie sistemas como el anti-bloqueo de

frenos (ABS), el corrector de trayectoria y anti-derrapaje (ESC), aviso de pérdida de presión en los neumáticos (TPMS), luces diurnas (DRL), etc. Esto se corrobora con los últimos datos sobre siniestralidad vial en España facilitados por la DGT: en el año 2017, la edad media de los turismos implicados en un accidente mortal fue de 13,8 años.

Por otra parte, a mayor antigüedad de un vehículo, más cantidad de emisiones salen por su tubo de escape. La tecnología que en la actualidad incorporan los vehículos de bajas emisiones Euro 6 favorece la reducción de gases de efecto invernadero (CO₂) y de emisiones contaminantes (NO_x, CO y partículas). Así, un vehículo nuevo emite un tercio menos de CO₂ y un 85% menos de NO_x que uno de hace sólo 10 años.

Seis millones de vehículos clásicos en 2020

Según un estudio elaborado por **AMV Hispania**, la correduría de seguros *on line*, sobre el parque de turismos y motos de 20 años o más, estima que para finales del año 2020 el parque de estos vehículos crecerá más de un 30%, alcanzando prácticamente la cifra de 6 millones de unidades en España.

Por un lado, el número de turismos clásicos con más de 19 años de antigüedad es de 3.572.197, mientras que el aumento en los últimos tres años ha sido de 450.013. En cuanto a la distribución geográfica, se ha mantenido inmutable durante los últimos cuatro años: las zonas centro y noroeste cuentan con el 50%



de estos vehículos. En 2016, las provincias con más turismos de más de 19 años fueron: Madrid (469.076), Barcelona (367.858), Valencia (156.056), Baleares (130.210), Alicante (123.792), Tenerife (120.056), Sevilla (106.089), Gran Canaria (103.202), Murcia (102.405) y Málaga (100.606).

Por su parte, el número de motos clásicas con más de 19 años de

antigüedad es de 874.870, mostrando un aumento de 42.326 vehículos en los últimos tres años. Tradicionalmente la cantidad de motos clásicas en la zona Noreste ha sido mucho mayor que en el resto del territorio nacional, contando con un 40% de este tipo de vehículos.

En 2016, las provincias con más motos de más de 19 años fueron: Barcelona (157.810), Madrid (84.090), Valencia (55.119), Baleares (42.120), Alicante (37.449), Sevilla (31.547), Murcia (30.559), Málaga (28.810), Girona (27.097) y Granada (23.221).

Las baterías de litio podrían triplicar su autonomía

En una nueva investigación realizada sobre el electrodo negativo de las baterías de litio que se utilizan para los vehículos eléctricos, los investigadores de la **Universidad de Waterloo** en Ontario, Canadá, afirman que el potencial de esta tecnología podría “aumentar drásticamente la capacidad de almacenamiento de la batería” hasta triplicar la autonomía de los vehículos eléctricos. Lo leemos en movilidadeléctrica.com.



Su investigación se centra en eliminar la degradación del litio que se produce en el electrodo negativo por la formación de dendritas en las celdas. El director de la investigación Quanquan Pang, becario postdoctoral en el MIT, afirma que han resuelto este problema agregando al líquido electrolítico que transporta la carga en el interior de las baterías un compuesto químico compuesto por fósforo y azufre.

Este compuesto reacciona con el electrodo de metal de litio en una batería ya ensamblada cubriéndolo con una capa protectora extremadamente delgada. Esto permite utilizar electrodos de metal de litio en las células de la batería y aprovechar su mayor capacidad de almacenamientos sin riesgos en la seguridad y evitando la degradación. Según Pang: “Esto significará baterías baratas, seguras y de larga duración que otorgan un alcance mucho mayor a los vehículos eléctricos”

En el documento, publicado en la publicación Joule, afirman haber completado más de 400 ciclos de carga a velocidad 5-C en las celdas prototipo de laboratorio logrando una eficacia cercana al 100%.

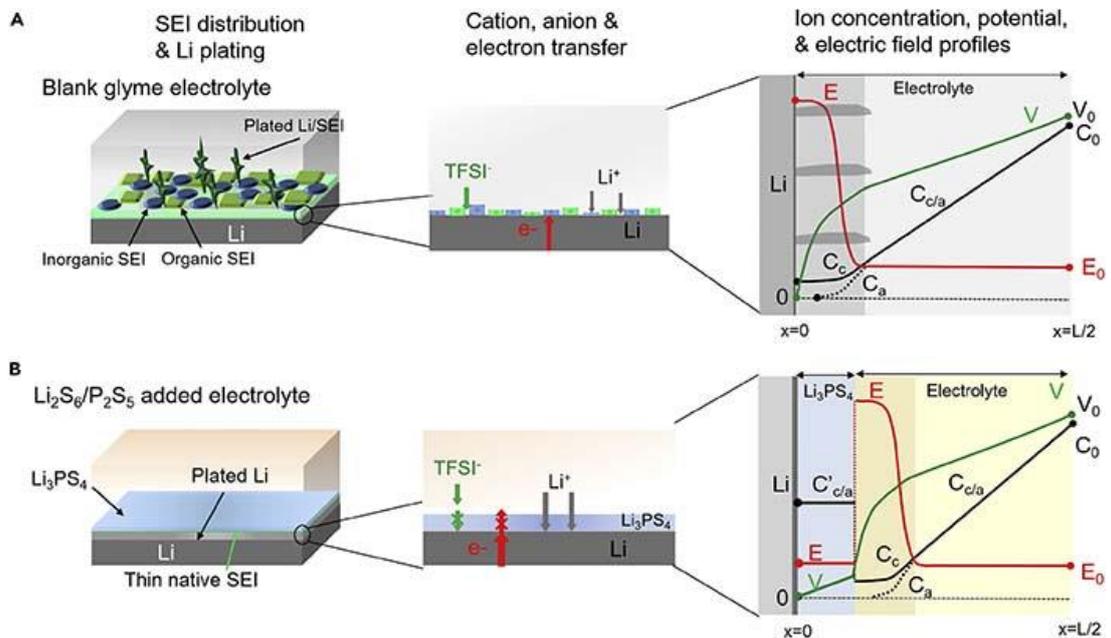


Ilustración de la formación SEI -izquierda-, del proceso de transferencia de iones -centro- y el perfil propuesto de la concentración de aniones-cationes -derecha

La universidad confirma a los camiones a gas natural

Un informe publicado por el Colegio de Ingeniería del Centro de Investigación y Tecnología Ambiental (CE-CERT) de la **Universidad de California Riverside** encontró que los nuevos vehículos pesados a gas natural de emisiones ultra bajas cumplieron y superaron sus estándares de certificación durante una gama completa de ciclos de tareas. En este sentido, se espera que estos vehículos puedan desempeñar un papel importante al ayudar a reducir las emisiones para que la Cuenca del Aire de la Costa Sur y California alcancen los estándares federales de calidad del aire.

“Al comparar los datos de los vehículos diésel de servicio pesado más limpios disponibles con los vehículos a gas natural de servicio pesado más limpios disponibles, está claro que los vehículos a gas



proporcionan grandes reducciones inigualables de las emisiones que forman esmog. Estos vehículos a gas natural casi sin emisiones son especialmente eficaces en aplicaciones que requieren bajas velocidades, como el transporte de mercancías de corto recorrido”, declaró el Dr. Kent Johnson, autor del informe.

Los vehículos medianos y pesados diésel son la principal fuente de emisiones de NOx en casi todas las regiones metropolitanas del país. Estas emisiones conducen a la formación de ozono y partículas pequeñas (PM_{2.5}), cada una de las cuales contribuye a impactos significativos en la salud. En áreas con severos problemas de contaminación, como el sur y el centro de California, mejorar la calidad del aire requerirá una transición de vehículos pesados a aquellos que generen pocas o estén libres de emisiones.

El informe escrito por Johnson evaluó las emisiones del motor Cummins Westport ISL G (NZ) durante condiciones típicas de uso. El motor fue certificado en 2016 por la agencia de Protección Ambiental (EPA) y la Junta de Recursos del Aire de California (CARB) a 0,02 g/bhp-hr, que es un 90% más limpio que el estándar actual de emisiones de NOx de la EPA y un 90% más limpio que el motor diésel más limpio disponible.

La autonomía de los eléctricos vista por la OCU

La autonomía real de los coches eléctricos es, de media, el 36% inferior a la anunciada, y hasta el 43% si se viaja con la familia, según la **OCU** después de probar tres modelos actualmente a la venta.

En concreto, la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU), ha comprobado la autonomía del Nissan Leaf, del Opel Ampera-e (aún no se vende en España) y del Renault Zoe.

La prueba ha consistido en hacer un trayecto que combina ciudad, carretera y autopista, unas veces solo con el conductor y otras transportando además un pasajero (75 kg), dos niños (30 kg cada uno) y un poco de equipaje (20 kg más), y con calefacción encendida a 22º cuando en el exterior había 10º, “un



aspecto para tener en cuenta, ya que los coches eléctricos no pueden aprovechar el calor que genera un motor de combustión y necesitan activar una resistencia o una pequeña bomba de calor”, explica la OCU.

Para responder a la cuestión del porqué a esta diferencia de cifras, la OCU señala que el actual test de homologación de consumo (WLTP) es más real y riguroso que el anterior (NEDC), pero que, a pesar de esto, de momento la Unión Europea está permitiendo seguir publicitando los resultados del antiguo test de consumo.

La OCU subraya que, en sus pruebas de laboratorio, calcularon que este desajuste se traduce en, “al menos, un 13% menos de autonomía real para un motor diésel, un 16% menos para un motor de gasolina y un 19% también menos en el caso de los eléctricos. Y eso con una conducción ideal realizada por un profesional, evitando los atascos, las pendientes, y sin conectar en ningún momento la climatización”.

Un Volvo volador en 2019

Volvo, a través de su matriz Zhejiang Geely Holding Group, ha firmado un acuerdo con **Terrafugia**, una compañía de Estados Unidos especializada en la producción de automóviles voladores y tecnologías innovadoras relacionadas con la movilidad. Más que un acuerdo se trata de una compra completa de todos sus activos. Es decir, Geely tomará su control. (R. Pareja en caranddriver.es).

Terrafugia fue fundada en 2006 por un grupo de estudiantes del Instituto de Tecnología de Massachusetts y desde entonces sus innovadores proyectos basados en la movilidad han sido todo un



éxito y los proyectos son ambiciosos dado que desde la empresa aseguran que tendrán su primer coche volador en el mercado en el año 2019.

Para más adelante, concretamente en 2023, Terrafugia asegura que presentará su primer automóvil volador con tecnología VTOL, centrada en el despegue y aterrizaje de forma vertical, una de las claves de este tipo de vehículos dado el poco espacio que se requiere para realizar esta maniobra.

Para conseguir estos planes Terrafugia cuenta con una plantilla de unas 100

personas que piensan seguir incrementando, a lo que se añade la importante entrada de capital –el importe no ha sido desvelado, pero es de suponer que sea importante– que se produce a raíz de esta compra.

A pesar de esta adquisición, la empresa seguirá operando en Estados Unidos y se centrará, aún más si cabe, en el desarrollo de vehículos voladores a lo que se añade la experiencia de Geely en el sector del automóvil, tanto con Volvo como con las marcas que distribuye en el mercado chino.

Por qué influye la pintura en los coches autónomos

Los vehículos negros reducen las señales reflejadas hasta el 50% con respecto a los de color claro, según las pruebas del fabricante de pinturas PPG.

Además de todas las nuevas tecnologías y aplicaciones que rodean a los coches autónomos, los nuevos materiales empleados en el desarrollo de este tipo de vehículos también son esenciales. Tal es el caso de ciertos tipos de pintura que asegurarán un correcto funcionamiento de todos los sistemas de estos automóviles.



Sensores y unidades de procesamiento de información son necesarios para interpretar el entorno y controlar los coches de acuerdo con él. Sin embargo, engañar a estos sensores, es relativamente fácil, tal y como explica Hipertextual, ya que para los coches autónomos, algunos de los obstáculos con los que se encuentran son más complicados de detectar y monitorizar.

Por ejemplo, los coches negros, según PPG, reducen las señales reflejadas el 50% respecto a los colores claros

debido a que, en general, las pinturas oscuras absorben mayor cantidad de luz infrarroja, alterando el funcionamiento de los sensores basados en láser.

En los sensores Lidar de los coches autónomos, la longitud de onda que no reflejan los objetos oscuros es la comprendida entre 800 y 2500 nanómetros, espectro muy próximo al color rojo (visible por el ser humano) y conocido como "infrarrojo cercano".

No obstante, los materiales también influyen en la reflexión de ondas y señales. Así, el plástico no refleja con la misma efectividad que el aluminio y el acero. Y lo mismo ocurre con las pinturas metálicas.

La bicicleta será fundamental en la movilidad urbana

La Red de Ciudades por la Bicicleta (en la que se integran 550 municipios de todo el país) y la DGT han presentado en la sede de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) el Barómetro de la Bicicleta en España 2017.

El fin de esta macro encuesta realizada a 3.200 personas es analizar la opinión, hábitos y uso de la bicicleta, así como las necesidades y demandas para fomentar y mejorar su utilización.

Según este informe anual, casi la mitad de los españoles de 12 a 79 años (19 millones de personas) usan la bicicleta con frecuencia y una cuarta parte de ellos la utiliza al menos una vez a la semana. Desde 2009, el número de ciclistas ha crecido en 3,5 millones de personas. En las grandes ciudades su uso está muy ligado a los desplazamientos al trabajo o centro de estudios (54,2%) aunque en general sus principales usos son para hacer deporte (37,7%) o para pasear (36,5%).



Por comunidades autónomas, País Vasco y las Castillas (Castilla y León y Castilla-La Mancha) son los lugares con mayor porcentaje de usuarios. La región con menor índice de utilización es Canarias.

Algunos de los factores que más influyen en la decisión de usar la bicicleta para la movilidad habitual son los problemas de salud o forma física

para afrontar la orografía de la localidad del encuestado o la sensación de inseguridad por falta de vías específicas para circular o el miedo a sufrir un robo mientras la bici está aparcada.

Estas opiniones justifican algunos de los esfuerzos que se están realizando para fomentar el uso de la bicicleta como modo de transporte habitual. El Presidente de la Red de Ciudades por la Bicicleta y Vicepresidente del Área Metropolitana de Barcelona, Antonio Poveda, exponía algunas de las medidas implantadas en el municipio de Barcelona y los que pertenecen a su zona de influencia suburbana: mejora de la red de carril para bicicletas, aparcamientos seguros para ellas o la subvención de la compra de bicicletas eléctricas. Sin embargo, siguen sin estar incluidas en los planes de ayuda estatal a la compra de vehículos ecológicos, como el recientemente presentado Plan Movalt.

Por su parte, el Director General de la DGT, Gregorio Serrano, también explicó que desde el gobierno central se está trabajando igualmente en esta línea para mejorar la red de vías ciclistas interurbanas y reducir la cifra de víctimas en la carretera. Gracias a las Rutas Ciclistas Protegidas no ha habido ningún ciclista fallecido en los primeros 6 meses de su implantación. El año 2016 cerró con 40 ciclistas muertos en carreteras y otros 27 en vías urbanas. En 2017, hasta finales de noviembre, se han registrado 13 ciclistas fallecidos en las ciudades españolas. Se están llevando a cabo además pruebas piloto para contar con avisadores de ciclistas para el resto de los vehículos dentro de la ciudad.

También habrá una Guía de Buenas Prácticas para que todos los ayuntamientos puedan poner en marcha sus planes locales de apoyo a la bicicleta y se está elaborando un Plan Estratégico Estatal Integral de la Bicicleta que sea una herramienta para dar impulso a este tipo de movilidad que además de ser sana y económica es muy ecológica y será fundamental en las ciudades para evitar los episodios de contaminación extrema. Será un plan consensuado porque, según Serrano, “la seguridad del ciclista no debe depender de los colores políticos”.

Para hacerte socio de ASEPA:



Profesionales de la automoción...

Lo más fácil es emplear el enlace:
<http://www.asepa.es/index.php/socios-asepa/asociarse.html>

Pero, si lo prefieres, también puedes poner un correo electrónico a: asepa@asepa.es con los siguientes datos:

- Nombre y apellidos
- Teléfono móvil
- Correo electrónico
- Empresa o Centro de Estudios
- El código IBAN de la cuenta bancaria (si es el caso)

Las cuotas anuales son:

Socio Premium*	50 €/año
Socio Senior (más de 65 años)	Gratis
Socio Junior (hasta 2 años después acabar estudios)	Gratis
Adherido	Gratis

* Los empleados de los Protectores de ASEPA y los desempleados son gratis, mientras se encuentran en esta situación.

Nuevas palabras de automoción en estudio en 2018

Una vez cerrado el 2017 con las propuestas de la Comisión Técnica de ASEPA 'Observatorio Avanzado de Nuevos Términos de Automoción' a la **Real Academia Española**, comenzamos este año con nuevas



palabras a estudiar, que puedes ver en el cuadro anexo. De momento, son un punto de partida, sin estudiar aun, por lo que ni las propias palabras, ni sus definiciones están confirmadas.

Si estás interesado en la terminología empleada en nuestro Sector de Automoción, te invitamos a que participes con nosotros en esta interesante actividad cultural y nos critiques los términos o sus definiciones o nos propongas otras palabras que no estén en el Diccionario de la RAE.

El Diccionario ASEPA de Automoción está disponible en versión digital, con entrada libre, utilizando el siguiente enlace: <http://diccionario.asepa.es/>

Animamos a todos los que reciben este Boletín a que nos planteen, ahora o más adelante en cualquier momento, nuevos términos a estudiar, nuevas acepciones u observaciones a las definiciones dadas, a la dirección de correo electrónico: info@asepa.es o utilizando el cuestionario incluido en el propio diccionario en la página web indicada más arriba o directamente en: <http://diccionario.asepa.es/index.php/modificaciones-nuevos-terminos.html>

monética	La monética , disciplina relativamente nueva, estudia la moneda sólo en su función de instrumento de pago y se ocupa en forma preferente del estudio de las tarjetas de crédito, medio de pago de uso generalizado en la actualidad. En automoción, pago de sistemas de transporte de personas.
defectología	s. f. MEDICINA Rama de la medicina que se ocupa de los pacientes que carecen de autonomía propia. En automoción, estudio de defectos en el automóvil.
display	Dispositivo de un aparato electrónico o pantalla donde se muestra visualmente cierta información. En automoción, información diversa facilitada al conductor.
cuadricóptero	Helicóptero con cuatro rotores para su sostén y su propulsión.
startup	Empresa emergente, compañía emergente, compañía de arranque y compañía incipiente (en Hispanoamérica, compañía startup) se utilizan en el mundo empresarial aplicados a empresas que buscan arrancar, emprender o montar un nuevo negocio, y aluden a ideas de negocios que están empezando o están en construcción, y generalmente se trata de empresas emergentes apoyadas en la tecnología. Son ideas que innovan el mercado y buscan facilitar los procesos complicados, enfocadas a diferentes temas y usos. Generalmente son empresas asociadas a la innovación , al desarrollo de tecnologías, al diseño web o al desarrollo web , y son empresas de capital-riesgo.
automovilidad	Expresión que abarca a todo lo que tiene que ver con el transporte personal a bordo de vehículos automóviles de cualquier tipo.
clúster	El sustantivo clúster, con tilde y plural clústeres, es la adaptación del anglicismo cluster, ya recogido con la grafía hispanizada en el Diccionario del español actual, de Seco, Andrés y Ramos. En los medios de comunicación aparece este término habitualmente con el significado de 'conglomerado de empresas de ámbito o actividad comunes y generalmente ubicadas en la misma zona'.
aquaplaning	(más raramente, acuaplaneo o hidroplaneo) Es la situación en la que un vehículo atraviesa en la carretera a cierta velocidad una superficie cubierta de agua, llevándolo a una pérdida de tracción y control del mismo por parte del conductor (GOOGLE).

Para vencer a la nieve

Los neumáticos de invierno son la mejor solución para enfrentarte a la nieve, por encima de las clásicas cadenas o la tracción total, aunque también pueden ayudarte, según Pablo J. Poza en autofacil.es.

Si los neumáticos no son capaces de generar una mínima fricción con el firme sobre el que circulan, da igual que el vehículo tenga tracción delantera, trasera o total; no será capaz de avanzar. Sobre firmes extremadamente fríos y lisos, el índice de fricción tiende a cero, y la mejor solución es emplear cubiertas especializadas. Los **neumáticos de invierno** tienen un compuesto que mantiene su elasticidad a bajas temperaturas, tacos cortados por minúsculas laminillas que contribuyen a asegurar esa elasticidad, acanaladuras más amplias para evacuar mejor el agua o la nieve y carcassas que son también más flexibles. Todo ello les permite tener adherencia sobre firmes de baja fricción.

Se reconocen por llevar en el flanco el marcaje M+S (barro y nieve, por sus siglas en inglés), pero lo que verdaderamente garantiza sus prestaciones en la nieve es el ideograma de la montaña de tres picos con un copo de nieve en su interior.



Si no tienes neumáticos de invierno, las **cadenas** son la solución de emergencia más habitual. Las de eslabones metálicos son las más fiables, mientras que las textiles resultan más sencillas de montar. Por supuesto que se deben poner en las ruedas de tracción y, si se trata de un coche 4x4, preferentemente en el tren delantero, ya que sobre él recae también la misión de frenar y dirigir el vehículo.

Cuando la adherencia es escasa, repartir la motricidad entre las cuatro ruedas es una buena idea. Lo ideal es contar con un **sistema de tracción total 4x4** permanente con un

diferencial central autoblocante que reparte el par entre ambos ejes independientemente de la adherencia de cada rueda. En su defecto, un sistema de tracción total conectable manualmente sin diferencial central, como el habitual de los picop o los todoterrenos más antiguos, es también muy eficaz en estas circunstancias. No obstante, la solución más habitual en la actualidad son los sistemas de tracción total conectables automáticamente, que funcionan normalmente con tracción en un solo eje (casi siempre el delantero) y envían par al otro tren solo cuando las ruedas patinan. Son menos recomendables porque trabajan "a posteriori", cuando el mal está hecho, y porque los sistemas de control de tracción tienden a priorizar la estabilidad sobre la capacidad de avanzar.

Los **controles inteligentes de tracción** como el *Grip Control* de Peugeot o el *Extended Grip* de Renault permiten seleccionar modos del control de tracción que facilitan el avance en superficies de baja adherencia. Realmente para ser efectivos con nieve necesitan además neumáticos de invierno o de tracción total. Van mejor los sistemas *Terrain-Response* de Land Rover, *Multi Terrain Select* de Toyota, *Select-Terrain* de Jeep.

Y para las nevadas profundas, también se necesita una elevada **altura libre al suelo** que, como mínimo, debería ser de 20 centímetros. Ten en cuenta que, si no ha pasado el quitanieves, por muchos recursos que tengas solo podrás avanzar si no te empanzas en la nieve. Puede ser que cuando comiences a circular, la nieve ocupe apenas cinco o seis centímetros sobre la calzada, pero a medida que asciendas o que empeore el tiempo, su grosor irá en aumento.

Fuentes información e imágenes:

(Imagen de cabecera gentileza de Bosch)

1. Asepa
2. Asepa
3. Asepa
4. Grupo Luike
5. Editec
6. Faconauto
7. <http://www.posventa.info/cifras/espana-superara-los-seis-millones-de-vehiculos-clasicos-en-2021/>
8. Anfac
9. <https://movilidadelectronica.com/las-baterias-litio-podrian-triplicar-autonomia/>
10. <http://www.ngyjournal.com/universidad-presenta-informe-de-camiones-a-gas-natural/?lang=es>
11. <https://www.ocu.org/coches/coches/noticias/autonomia-coches-electricos>
12. <http://www.caranddriver.es/coches/planeta-motor/volvo-tendra-un-coche-volador-en-2019>
13. <http://www.infotaller.tv/chapa-y-pintura/actualidad/por-que-influye-la-pintura-en-los-coches-autonomos>
14. <http://www.revistaviajeros.com/noticia/10763?b=1>
15. Asepa
16. <http://www.autofacil.es/conductor/2017/01/27/5-recursos-vencer-nieve/36778.html>

Protectores



Acuerdos de colaboración con:



ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PROFESIONALES DE AUTOMOCIÓN

Boletín editado por la Asociación Española de Profesionales de Automoción (ASEPA)
Sede del INSIA – Campus Sur UPM – Carretera Valencia, km. 7 – 28031 MADRID
Tfno: 91 336 53 19 – Fax: 91 336 53 02 – Web: <http://www.asepa.es>

Los Socios Protectores no son responsables de las noticias publicadas en este Boletín
Para consultas o si no desea recibir este Boletín, comunicar a asepa@asepa.es