



Boletín de Noticias de Automoción. Junio 2018 (y II)

ASEPA informa:

- Avanza, nuevo Protector de ASEPA
- El barómetro de las matriculaciones españolas a mayo
- Las cuatro claves del coche del futuro
- Las ciudades europeas más contaminadas para 2030
- Hacia una visión 'triple cero'
- ¿Es el fin de los motores de combustión interna?
- El impacto del 'brexit' en la industria automotriz
- Ruedas iluminadas según la velocidad del vehículo
- Neumáticos sin aire para los eléctricos
- 5 profesiones curiosas del mundo del automóvil
- Acabarás comprando un coche a gas
- Decálogo del conductor relajado
- La posventa, víctima de un parque móvil viejo
- Calidad y servicio por encima del precio en recambios
- La vida de ASEPA

AVANZA, nuevo Protector de ASEPA

Tenemos el placer de dar la bienvenida como Protector de ASEPA a **AVANZA**, que se incorpora al elenco de empresas e instituciones que hacen posible el funcionamiento de ASEPA y nos permiten poner en marcha diferentes iniciativas de formación, publicaciones y de relación entre todos los profesionales de la automoción.

AVANZA es uno de los principales operadores del sector de transporte de viajeros por carretera de España. Está integrada en "**Mobility ADO**", compañía multinacional de origen mexicano, especializada en movilidad global, actualmente está entre los 10 principales operadores privados de transporte de viajeros del mundo.



La compañía integra todos los ámbitos de la movilidad terrestre: transporte urbano (Metro, tranvía, autobús, bicicleta), transporte de Cercanías, así como el transporte de Largo Recorrido y Discrecional. A estas actividades se suma la gestión de estaciones de autobuses y de empresas comerciales.

Avanza emplea a más de 5.400 profesionales, y cuenta con una flota superior a los 2.000 vehículos que recorren más de 145 millones de kilómetros al año y con los que transporta a más de 250 millones de viajeros.

Avanza se posiciona en el mercado español como:

- Primer operador de Transporte Público Urbano
- Primer operador privado de Transporte Metropolitano de Madrid
- Primer gestor privado de servicios públicos urbanos de Tranvía
- Primer operador privado de Estaciones de Autobús

El barómetro de las matriculaciones españolas a mayo

Todas las cifras de nuestro barómetro se sitúan en cifras positivas con algo más del 10% de crecimiento global, con la única cifra negativa de los camiones ligeros que no es representativa por su pequeño valor de matriculaciones con relación al resto.

Matriculaciones año 2018 Acumulado a mayo

	Unidades 2018	Unidades 2017	% 2018/2017
Automóviles	594.931	538.730	10,4%
Derivados, furgonetas y pick-up	55.467	49.422	12,2%
Furgones y chasis cabina <=3,5 t	34.499	30.438	13,3%
V.I. Ligeros < 6 t	451	482	-6,4%
V.I. Medios 6 - 16 t	1.479	1.392	6,3%
V.I. Pesados > 16 t	8.334	7.631	9,2%
Pasajeros	1.333	1.199	11,2%

Fuente: ANIACAM

En palabras de ANFAC, “el mes de mayo ha cerrado con su mejor cifra desde 2008. La demanda de particulares recupera tono y el canal de empresas mantiene su fortaleza. El marco económico, aún con alguna incertidumbre, continúa favorable, así como la confianza de los consumidores. La demanda se mantiene al alza pese a atravesar el periodo más largo sin planes de incentivos, porque ya se cumplen casi dos años desde que se acabaron los fondos del plan PIVE 8”.

Las matriculaciones de vehículos **híbridos y eléctricos** (turismos,

cuadriciclos, vehículos comerciales e industriales y autobuses) siguen con su fuerte crecimiento de casi el 50%, aunque desde cifras aún muy bajas para un mercado como el nuestro.

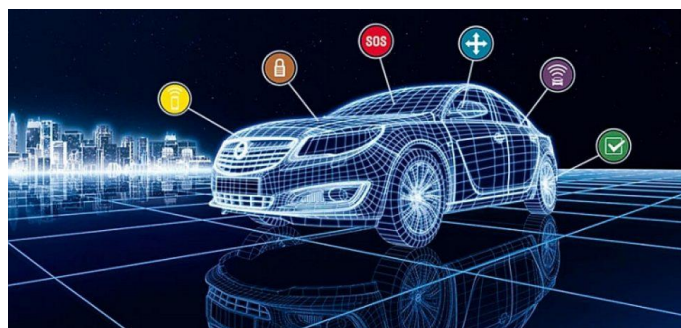
El mercado de **vehículos industriales** no ha logrado mantener el ritmo del crecimiento de abril, pero sigue comportándose bien, en especial en vehículos pesados y pasajeros.

Las cuatro claves del coche del futuro

Nadie puede asegurar cómo serán los coches dentro de diez o quince años. Lo que sí podemos saber es que hay cuatro elementos clave que hacen encaminar los próximos desarrollos y que devendrán, con toda seguridad, en innovaciones en el automóvil: *la conducción autónoma, la conectividad, el coche eléctrico y el diseño inteligente.*

Así, según diversas fuentes, se estima que en 2019 podrían comenzar a comercializarse vehículos completamente autónomos. De ser así, en 2020 se estima que se habrán vendido ya 10 millones de coches. Y en 2030 más del 15% de los vehículos podrían ser autónomos.

Por otro lado, la consultora **KPMG** estima que la reducción de mortalidad en carretera será tan evidente que las leyes no tendrán más remedio que adaptarse antes de 2030.



En cuanto a conectividad, en el año 2022 las estimaciones son de que existirán 700 millones de coches conectados en el mundo. El coche se convertirá en una sala de entretenimiento *on line*: noticias, música, películas, videojuegos, televisión, aplicaciones... serán un estándar en todos los modelos, que dispondrán de conexión 5G. Incluso contenidos propios de las marcas, como valor añadido para sus clientes.

En lo que respecta al coche eléctrico, se prevé que en 2030 serán ya el 50% de los vehículos vendidos, frente al 10% actual. Todo pasa por una mayor autonomía de los vehículos 100% eléctricos, unas infraestructuras de electrolineras adecuadas o alternativas como los vehículos impulsados por hidrógeno (pila de combustible).

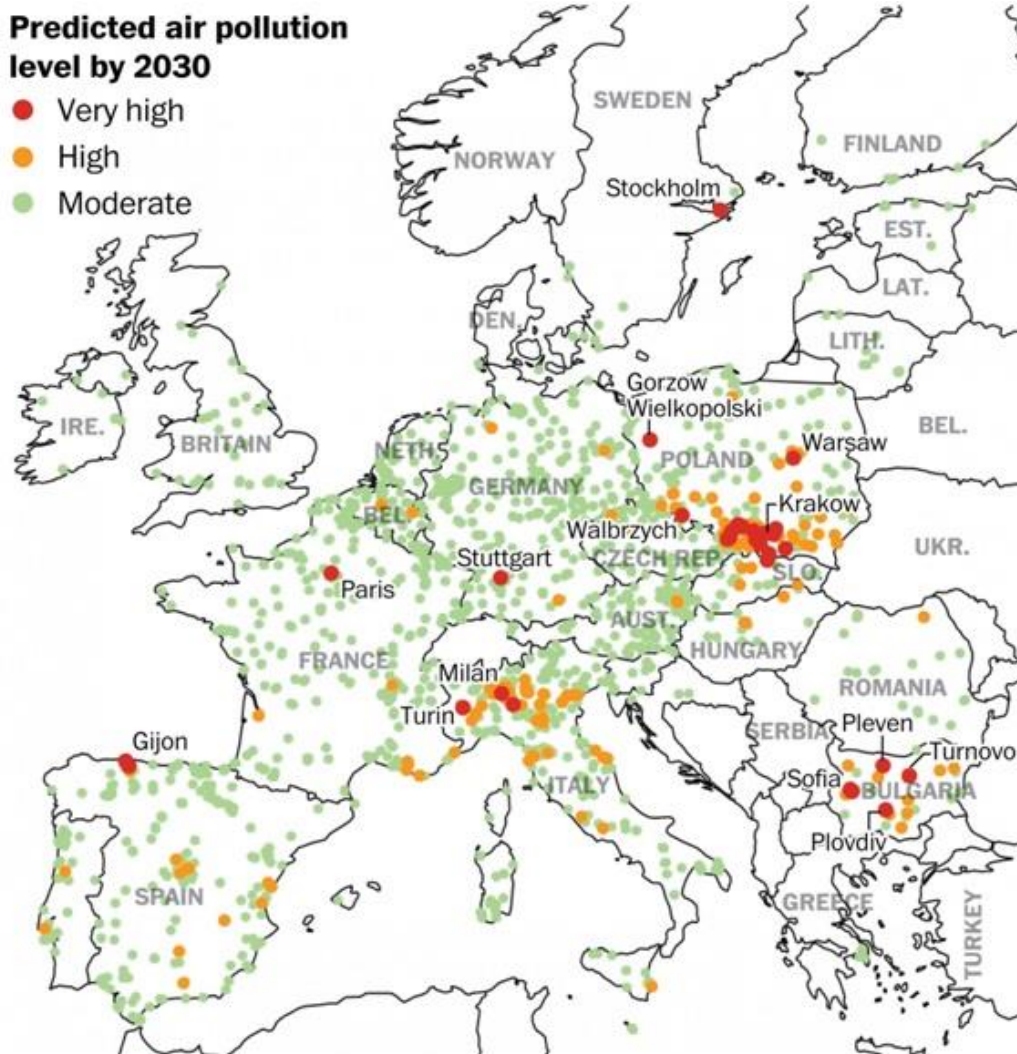
Asimismo, la fibra de carbono, el aluminio y otros materiales más ligeros y resistentes sustituirán al acero. Y los diseños serán aerodinámicos. La variedad de formas, colores, materiales y propuestas estéticas será tan infinita como la imaginación de los diseñadores de las diferentes marcas.

Un último aspecto a abordar es el de la ciberseguridad. Los recientes descubrimientos de vulnerabilidades en coches de diversos fabricantes han provocado una toma de conciencia real y generalizada de que un coche conectado es también un coche expuesto.

Las ciudades europeas más contaminadas para 2030

Cuando los europeos nos referimos a la contaminación atmosférica, solemos tomar como referencia a la India o a China, pero rara vez consideramos el riesgo que sufre nuestro propio continente. Y la realidad es que el peligro ya está también aquí.

Si bien es cierto que los niveles de contaminación atmosférica han disminuido en toda Europa durante las últimas décadas, un estudio realizado por científicos austriacos concluye que el *smog* –también conocido como ‘niebla contaminante’- está lejos de ser derrotado. Científicos del **Instituto Internacional de Análisis de Sistemas Aplicados** predicen que para el año 2030, muchas ciudades europeas se enfrentarán a niveles de contaminación atmosférica muy por encima de los límites establecidos por la Organización Mundial de la Salud y por la Unión Europea.



Mientras que muchos europeos hoy en día ya viven en zonas contaminadas, las condiciones empeorarán en ciertas ciudades, si no se toman medidas significativas para detener el deterioro y velar por la salud pública. Es necesario un cambio "Demostramos el potencial de contaminación que existe, la necesidad de nuevos controles de emisiones para lograr que el aire tenga niveles seguros de calidad y que la legislación actual no funcionará", dijo el investigador Gregor Kiesewetter, quien dirigió el estudio. Y agregó que: "La contaminación del aire tiene un gran impacto en la salud humana, contribuyendo a las enfermedades pulmonares y cardíacas". La contaminación del aire exterior es culpable directa o indirectamente de la muerte de al menos 100.000 europeos cada año y algunas estimaciones elevan esta cifra a más de 400.000 personas, sin contar el agravamiento de afecciones preexistentes o las enfermedades como asma o alergias, cuyos niveles se han disparado en las últimas décadas. La mayoría de estas muertes podrían prevenirse fácilmente, según los investigadores austriacos.

"Si las tecnologías de control de la contaminación atmosférica más eficaces que actualmente ya están disponibles, estuvieran implementadas en toda Europa, el 99 % de las estaciones de monitoreo verían los niveles de contaminación del aire reducidos por debajo de los límites máximos indicados por la UE en 2030", concluyeron.

Lo sorprendente es que las ciudades que más sufrirán no son necesariamente las más grandes. Londres, por ejemplo, se espera que tenga niveles inofensivos de contaminación, a pesar de que su *smog* actual ha hecho que la UE pletee contra Gran Bretaña por el fracaso del país para reducir los niveles de contaminación. Para el 2030, la introducción de filtros de partículas de diésel y las medidas que tienden a que los vehículos que lo consumen no circulen por las grandes capitales, habrá disminuido una parte importante del impacto actual del tráfico, sobre la calidad del aire en algunas ciudades europeas. Se predice una presencia alarmante de micropartículas peligrosas, principalmente para Europa del Este. En las proximidades de Cracovia, una de las ciudades más antiguas de Polonia, el *smog* estará particularmente extendido para el 2030, según los investigadores austríacos. Varsovia y Sofía también se prevé que tendrán unas cargas significativas de micropartículas suspendidas, porque se espera que estas ciudades continúen quemando combustibles sólidos, como la madera o el carbón, para generar calor. En el oeste y el norte de Europa, las ciudades más afectadas incluyen el puerto industrial español de Gijón, la capital de Suecia, Estocolmo, Stuttgart al sur de Alemania, Milán y Turín al norte de Italia y la capital francesa, París.

El aire polucionado de París podría tener consecuencias devastadoras: siendo una de las ciudades más grandes de Europa, la contaminación podría poner en peligro a más de 12 millones de personas, en la capital francesa y sus suburbios. Si bien ya se están tomando varias medidas tendentes a mejorar la calidad de su aire, los científicos creen que esto no será suficiente, ya que los niveles de contaminación parisinos han llegado a superar en varias ocasiones a los de la superpolucionada Pekín. Ante esta situación se decidió prohibir la circulación a la mitad de los vehículos y hacer el transporte público gratuito durante una semana. Meses después se implementó la prohibición de ingreso de autobuses y camiones contaminantes y finalmente en diciembre de 2015 la ciudad decidió prohibir el uso de chimeneas abiertas en invierno.

Madrid (que figura en el mapa en riesgo alto de contaminación para 2030) es otra de las ciudades que tomó medidas similares recientemente.

En definitiva, es necesaria una concienciación de la situación, tanto por parte de los políticos como de los ciudadanos porque en caso contrario será bastante trabajoso respirar en muchas ciudades de Europa en apenas 12 años. Revertir esta situación o evitarla nos compete a todos.

Hacia una visión ‘triple cero’

Con este atractivo título, el **INSIA** (Instituto Universitario de Investigación del Automóvil) está preparando un SIMPOSIO que se celebrará los días 3, 4 y 5 de octubre próximo en el Salón de Actos de la Escuela Técnica de Ingenieros Industriales de la Universidad Politécnica de Madrid y que incluirá cuarenta ponencias desarrolladas por expertos de reconocido prestigio, con el triple objetivo de ‘*cero emisiones*’, ‘*cero víctimas en accidente*’, ‘*cero barreras*’.



Los organizadores nos indican que existen dos razones importantes que justifican la oportunidad de esta importante iniciativa:

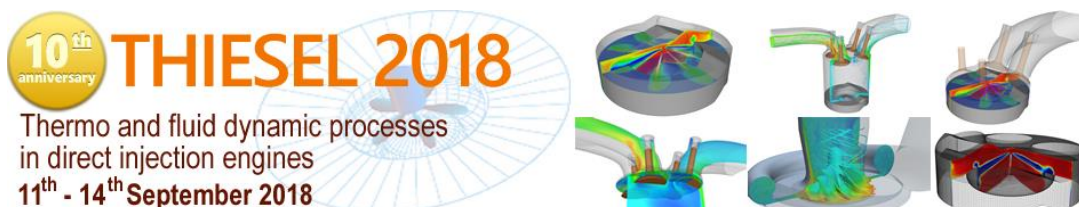
- El transporte colectivo de personas es un modo imprescindible para garantizar una movilidad sostenible, tanto en ciudad como en ámbitos interurbanos. Dentro de este sector, el transporte en autobús y autocar es el que cuenta con una mayor cuota de mercado, debido a las ventajas competitivas que ofrece: elevado nivel de accesibilidad; elevada calidad de los servicios; impactos medioambientales reducidos; seguridad muy elevada y precios asequibles a amplias capas de la población. Es, por tanto, un sector que jugará en el futuro un papel más relevante aún en la oferta de transporte de personas.

- Para lograr lo anterior, debe continuar en la senda de la actualización continua y en la incorporación de las nuevas tecnologías. Destacan entre ellas todas las relativas a la descarbonización: vehículos eléctricos, híbridos, de gas y otras y las oportunidades que ofrecen las tecnologías de automatización de funciones de conducción; las comunicaciones en el marco de los vehículos y sistemas inteligentes y conectados; la aplicación de estrategias y técnicas eficientes de gestión y organización de operaciones, entre otras; es decir, afrontar nuevos retos tecnológicos y organizativos.

¿Es el fin de los motores de combustión interna?

Acabamos de incluir en la sección ‘**Documentos ASEPA**’ de nuestra página web el artículo de **Gautam Kalghatgi** del Departamento de Investigación y Desarrollo de la petrolera Aramco de Arabia Saudita, la más grande del mundo, y que titula como: ‘*Is it really the end of internal combustion engines and petroleum in transport?*’ (<http://www.asepa.es/images/documentos/130%20kalghatgi.pdf>).

El autor ha estado trabajando como investigador previamente en **CMT-Motores Térmicos** –la Cátedra de Motores Térmicos de la Universidad Politécnica de Valencia- y es su director, **Francisco Payri**, quien en los párrafos siguientes nos comenta dicho artículo, indicándonos que se trata de una persona de reconocido prestigio y que presentará una ponencia invitada en el próximo **Congreso Thiesel** de septiembre de este año 2018 (<https://www.cmt.upv.es/Thiesel2018/Thiesel.aspx>).



El enfoque está más bien centrado en las consecuencias que la posible electrificación tiene sobre los combustibles convencionales derivados del petróleo.

Hay que reconocerle al artículo la objetividad que presenta cuando realiza cálculos numéricos comparativos muy apoyados por una extensa bibliografía, siendo muy interesantes concretamente los datos que aparecen sobre la densidad energética de las baterías en relación a los combustibles convencionales.

Este artículo es uno más de los muchos que están apareciendo últimamente sobre las posibilidades que tiene la electrificación del transporte, así como las consecuencias que previsiblemente pueden aparecer.

Señala Payri algunos comentarios que le han parecido más curiosos y que considera que, con el tiempo, se confirmarán:

- Las proyecciones creíbles indican que incluso en el 2040 alrededor del 90% de la energía consumida en el transporte provendrá de los motores que utilizan combustibles convencionales (incluye transporte terrestre, marítimo y aéreo).
- Es previsible que la tecnología de los vehículos híbridos con motor térmico tengan aplicación en el campo de los vehículos ligeros (automóviles).
- La capacidad para almacenar energía en las baterías no puede mejorar mucho más, a no ser que se invente y se comercialice una nueva química para ellas, y hay que tener presente que el rendimiento de las baterías está limitado por las leyes de la termodinámica.

El impacto del ‘brexit’ en la industria automotriz

Según la Agencia EFE, la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (**ACEA**) pidió a la Unión Europea (UE) y al Reino Unido que acuerden un sistema mutuo de homologación para vehículos tras el ‘brexit’ para limitar el impacto para la industria por la desconexión de Londres de Bruselas.



“Es esencial que los fabricantes puedan mantener un sistema de homologación en la UE y en el Reino Unido tras el 30 de marzo de 2019, sin importar dónde se expida esa homologación”, declaró en conferencia de prensa el secretario general de la ACEA, Erik Jonnaert.

Actualmente, un vehículo certificado en cualquiera de los 28 Estados miembros de la UE puede comercializarse en toda la Unión.

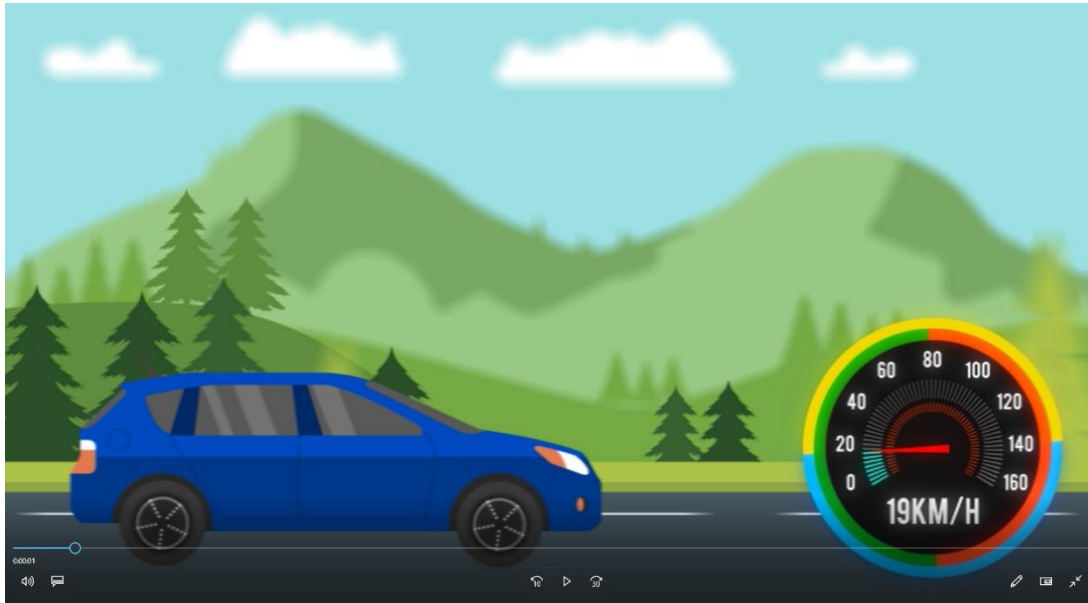
Además, Jonnaert reclamó que Londres y Bruselas diluciden cómo será el sistema de

homologación y abogó por un protocolo parecido al de reconocimiento mutuo que existe entre la UE y Suiza. De esa forma se evitaría duplicar costes que oscilan entre los 450.000 y 600.000 euros por cada versión de cada modelo de vehículo.

Ruedas iluminadas según la velocidad del vehículo

A través de Raúl Hernández Moral, nos llega del **Club de Inventores Españoles** un invento que vamos a detallar.

Se trata de un sistema de iluminación de las ruedas de un coche, que se ilumina al girar gracias a la incorporación en ella de un dispositivo eléctrico que comprende una serie de *leds*, como fuente de luz, asociados a un mecanismo de inducción electromagnética, y que, de manera innovadora, cambia de color en función de la velocidad a la que se desplaza el vehículo.



Más concretamente, dicho dispositivo comprende, esencialmente, un imán y una bobina acoplados al eje de la rueda de manera que se mueven de modo relativo, es decir, de manera que, al menos uno de ellos gira con ella alrededor del otro determinando la generación un campo de corriente de inducción electromagnética que alimenta los *leds* conectados a la bobina, sin que para ello sea necesaria la inclusión de pilas u otros medios de alimentación eléctrica y con la particularidad de que la intensidad de dicha corriente está relacionada, directa o indirectamente, con la velocidad de giro de la rueda y de que dichos *leds* consisten en, al menos, un empaque de tres *leds* de colores primarios rojo (*Red*), verde (*Green*), y azul (*Blue*) o empaque de *leds* RGBW, cada uno de los cuales se enciende solamente con una determinada intensidad de corriente, de tal modo que, en función de la velocidad del vehículo, y por tanto, de la velocidad de giro de la rueda, ésta se ilumina con un color u otro de toda la gama del espectro visible, en función del *led* o *leds* que se iluminen en cada momento según la velocidad del vehículo.

La rueda incorpora el dispositivo acoplado a la parte interior de la llanta de la rueda, la cual presenta una serie de alojamientos expresamente previstos para la inserción de los *leds* RGBW, de modo que son visibles desde la parte lateral del vehículo.

V en km/h	Transición de Colores
0 - 20	apagado
21 - 35	Rojo- Naranja
36 - 50	Naranja – Amarillo
51 – 65	Amarillo – Verde
66 - 80	Verde – Azul
81 - 95	Azul – Violeta
111 - 125	Violeta – Rosa
126 - 140	Rosa - Blanco

Con ello, se consigue que la rueda luminosa proporcione luces de colores al moverse el vehículo, colores que irán cambiando con la velocidad a que se desplace el mismo, por inducción electromagnética, sin pilas, baterías ni mantenimiento ni fricción.

Cabe señalar que, opcionalmente, el dispositivo contempla la inclusión de un componente electrónico de control que regula el suministro de voltaje desde la bobina a los empaques de *leds* RGBW, para evitar sobretensiones, y sin que se descarte que, además, se trate de un componente programable, por ejemplo un microchip, para conseguir determinados patrones de funcionamiento en base al comportamiento de giro de la rueda,

provocados por las maniobras del vehículo, por ejemplo para que en función del sentido de giro de la rueda se iluminen unos u otros *leds* de cada empaque RGBW.

Este invento es una mejora comunicativa y por tanto positiva para la seguridad vial, otorgando a los vehículos un lenguaje preventivo a distancia que reduciría notablemente los tiempos de respuesta de los conductores gracias a un sencillo código de color.

Para consultas en relación con la patente de este invento se puede contactar con el Club de Inventores en el email: asesor@inventoseinventores.com (página web: www.inventoseinventores.com).

Neumáticos sin aire para los eléctricos

El fabricante japonés de vehículos **Toyota** está llevando a cabo diversos estudios para posibilitar la utilización de neumáticos sin aire, con los que reducir el peso de sus vehículos eléctricos, con el consiguiente aumento del rendimiento.



Desde la empresa nipona pretenden que los nuevos neumáticos sin aire pesen alrededor de cinco kilos menos. El objetivo es que este logro se haya culminado en 2025, aunque Wako Iwamura, jefe de este proyecto en Toyota confía en tener un producto listo para comercializarse en 2020.

Toyota está probando esta clase de neumáticos, así como motores individuales en cada rueda, en su vehículo conceptual impulsado por

hidrógeno *Fine-Comfort Ride*, presentado en el último en el Salón del Automóvil de Tokio.

Cabe recordar que Toyota anunció el pasado abril el inicio de un proyecto de investigación sobre materiales con una inversión de 35 millones de dólares (30 millones de euros) en los próximos cuatro años, para desarrollo de tecnologías de futuro.

5 profesiones curiosas del mundo del automóvil

Según Ok Diario, ingenieros, diseñadores... todo el mundo tenemos más o menos claro cuáles son las profesiones que tienen relación con el mundo de la automoción. Sin embargo, hay otros puestos tan importantes como estos que seguramente desconozcas, y que te vamos a descubrir con la ayuda de **Seat**. Son los siguientes:

1. *El primer conductor*. Dos millones de kilómetros al año son muchos, ¿verdad?. Pues debes saber que ésta es la distancia que recorre el equipo de expertos conductores para poner a prueba todos los coches que salen de la fábrica de Seat en Martorell en un año. Estos profesionales se dedican a estudiar el rendimiento de los vehículos justo al salir de la línea de montaje. En un circuito de 6 tipos de pavimento diferentes, los prueban a distintas velocidades por adoquines o desniveles y se aseguran de que no se produzcan ruidos molestos. Durante el recorrido, también comprueban el buen funcionamiento del claxon, las luces o los frenos.



2. *El escultor de arcilla*. Crear artesanalmente coches de arcilla es otra de las profesiones que rodea a este mundo. Estos se fabrican a tamaño real, y duplican el peso de cualquier vehículo. Para ello, necesita 2.500 kilos de barro y hasta 10.000 horas de trabajo con la espátula para elaborar uno de los llamados 'clay models', que permitirá apreciar las formas del coche antes de congelar su diseño.

3. *El costurero de los coches*. Su misión es la de hilvanar a mano los patrones de la tapicería del vehículo, pensando en la mejor combinación de colores y materiales, que deben encajar con la personalidad de cada coche. Su experto modista necesita más de 30 metros de costura para tapizar un coche entero y para realizar sus tareas tiene que trabajar a dos años vista.

4. *El probador de asientos*. Su profesión consiste en idear el asiento ideal. Para algo aparentemente sencillo, él y su equipo tienen que comprobar el abatimiento hasta 20.000 veces por cada variante de asiento. El estudio es completo, ya que deben encontrar la espuma, el tejido, la estructura o el cosido ideal que se adapte a diferentes tipos de cuerpo y condiciones exteriores. Se aseguran también del correcto diseño del reposacabezas, que evitará posibles lesiones cervicales.

5. *Sommeliers del automóvil*. La nariz es su principal herramienta de trabajo para lograr su objetivo: el famoso "olor a coche nuevo". El equipo de químicos realiza más de 400 tests olfativos al año, exponiendo el coche a temperaturas de 60°C. La suya es una profesión con curiosas exigencias: no pueden fumar ni llevar perfume para que los resultados de las pruebas no aparezcan alterados.

Acabarás comprando un coche a gas

¿A día de hoy, es el vehículo eléctrico la única solución para reducir emisiones? ¿Es una realidad competitiva? ¿Es un producto al alcance de todos los bolsillos? ¿Podemos imaginar a 22 millones de personas recargándolo? Son interrogantes que se hizo el responsable de Relaciones Institucionales de **Seat**, Ramón Calderón, para advertir de que mientras “se democratiza” y se extiende el coche eléctrico, ya es una realidad el de gas natural, que tiene las cuatro virtudes fundamentales que se exigen al eléctrico: limpio y ecológico, fácil de utilizar, barato en el consumo y con un precio asequible. “Está aquí y ha llegado para quedarse”, añadió.

El gas natural para vehículos, también denominado GNV (Gas Natural Vehicular), constituye una alternativa más económica y sostenible a los combustibles tradicionales. En poco tiempo, los coches híbridos propulsados de manera combinada a gasolina y gas están ocupando su espacio en una sociedad que cada vez se preocupa más del medio ambiente y la contaminación.

Además, no importa si el trayecto es largo o corto, el ahorro es considerable. Un coche de este tipo cuesta entre 2.000 y 3.000 € más (siempre dependiendo de la marca o de los planes a los que acogerse) que el mismo modelo a gasolina, pero vamos a recuperar ese importe rápidamente porque gastaremos un 30% menos respecto a un diésel y hasta un 50% respecto a un gasolina, tal y como lo recoge el blog del RACC.



Por ejemplo, con un coche a gasolina al que echamos 20 €, recorremos cerca de 280 kilómetros, con un diésel, hasta 375 km, y con un híbrido a gas podríamos hacer hasta 555, incluso 600. Y en conjunto, sin tener que parar para repostar, se pueden hacer en algunos casos más de 1.300 km.

Por otra parte, el gas natural vehicular mejora la calidad del aire de las ciudades. El coche a gas puede reducir las emisiones de CO₂ hasta un 24%, pero más del 85% de emisiones de óxido de nitrógeno y el 99% de partículas. Además, reduce notablemente la contaminación acústica, en un 50%. Y otra ventaja es que tienen un menor desgaste mecánico. Así lo recoge el RACC.

Decálogo del conductor relajado

El 77 % de los conductores españoles circula bajo los efectos de algún tipo de estrés. Así lo asegura la red de talleres **Confortauto Hankook Masters** que, en colaboración con el Consejo General de la Psicología y la Dirección General de Tráfico (DGT), puso en marcha una campaña de concienciación para tratar de paliar las consecuencias de conducir estresado.

Este problema en verano se ve agravado por las altas temperaturas, generando situaciones de malestar, impaciencia, ansiedad y nerviosismo a la hora de ponerse al volante. Para combatir este estado de ansiedad es conveniente seguir una serie de pasos antes y durante nuestros viajes.

- Organiza bien tu tiempo para salir unos minutos antes. Irás más relajado sin prisas.
- Antes de subir al coche, relájate, respira hondo, pon calma en tus pensamientos.
- No conduzcas con sueño ni después de grandes comilonas. Tampoco debes conducir bajo los efectos del alcohol, otras drogas, o tranquilizantes, antidepresivos, somníferos...
- Vigila que tu atención a la conducción no se vea perjudicada por otras tareas. No trabajes, ni hables por teléfono mientras conduces.
- Evita las competiciones, los altercados, la ira o la búsqueda de sensaciones. No te transformes al subir al coche y conduce de forma sosegada. Ganarás en seguridad, salud y bienestar.
- Sé amable y considerado con los demás conductores y peatones. Humaniza a las personas que te rodean. Sé amable y educado.
- Escoge tu música favorita, que no sea excitante, y disfruta con ella mientras conduces.
- Desarrolla emociones positivas y una conducta lúdica, pero siempre atento a la carretera.
- Admira el paisaje que te rodea. Quizás no vuelvas a contemplarlo en mucho tiempo.
- Fomenta la conversación agradable con tus acompañantes. No discutas con ellos.



La posventa, víctima de un parque móvil viejo

A partir de los diez años, los coches recorren menos kilómetros, sufren menos averías y, como consecuencia, pasan menos por el taller, según **Audatex**. Sin embargo, los vehículos nuevos son los que hacen crecer las reparaciones en dichos establecimientos. Según el informe, los automóviles nuevos recorren una media de 24.000 km al año, los de más de 10 años, 12.000 km y, los que superan los 15 años, 8.000 km.

A esto hay que añadir que los vehículos nuevos, aunque se averíen menos, pasan por el establecimiento oficial para sus revisiones periódicas. Y cuando alcanzan los seis años, por su buen estado, si se averían siguen acudiendo a los talleres oficiales, indica Audatex.



Pero una vez superados los diez años, los propietarios solo acuden con sus coches a estos centros cuando no queda más remedio.

No obstante, la consultora subraya que a partir de 2019 la facturación de la posventa volverá a crecer alrededor del 2%. Esta recuperación viene motivada por el aumento de matriculaciones los últimos años, superándose el millón de unidades

ventas y, como consecuencia, un aumento de los ingresos de los talleres del 2,2%.

Entre los datos menos positivos del estudio cabe destacar que para 2021 el porcentaje de nuevos sobre el total del parque móvil será del 5,5%. A un ritmo constante del 5%, se necesitarían 20 años para renovar el conjunto de vehículos.

La crisis económica que ha sufrido nuestro país en los últimos años es la causante de que más de 3 millones de vehículos superen los 10 años. Además, la falta de ventas entre 2009 y 2013 ha provocado que haya menos coches entre seis y diez años.

Calidad y servicio por encima del precio en recambios

A la hora de reparar un vehículo, los profesionales del taller prefieren las marcas de recambios que les proporcionan más calidad y servicio frente al factor precio. Esta es una de las conclusiones de la investigación hecha por la empresa de estudios de mercado **The Hub Automotive Insights** en el marco de los *“Premios Calidad y Servicio en la Posventa de Automoción: el valor de las marcas de recambio”*, que promueve la iniciativa Posventa Plural y que ya tienen ganadores.



CATEGORÍA	CALIDAD Y SERVICIO	MARCA SORPRENDENTE
AIRE ACONDICIONADO	BOSCH	NISSENS
ALTERNADORES Y ARRANQUES	BOSCH	MAGNETI MARELLI
ALIMENTACIÓN GASOLINA Y DIÉSEL	BOSCH	DELPHI
AMORTIGUADORES	MONROE	AL-KO
ANTICONGELANTES	IADA	OLIPES
BATERIAS	BOSCH	TAB
BOMBAS DE AGUA	DOLZ	MEYLE
BUJIAS	BOSCH	BERU

Para el estudio de percepción, el universo de referencia han sido los 47.861 talleres consignados a partir de las estadísticas oficiales del INE y la base de datos propia de la citada consultora. El trabajo de campo tuvo lugar entre los pasados meses de enero y febrero, periodo en el que se encuestó a 404 profesionales del taller de todo el país, preguntándoles por cuáles son las marcas de recambios, en 37 categorías de producto distintas, que, a su juicio, más calidad y servicio ofrecen en el mercado español.

También se preguntó a los talleres por aquellas marcas que, sin ser necesariamente las de más calidad y servicio, les han sorprendido muy gratamente por la actividad desarrollada durante el último año. Esas son, pues, las dos categorías en las que una marca pudo ser elegida: “Calidad y Servicio” y “Marca que sorprende”. El estudio preguntó, además, por el valor de otras marcas proveedoras del taller como las de las compañías de *renting*, aseguradoras, formación o programas de gestión de taller.

La vida de ASEPA

Continuamos con esta nueva pequeña sección donde damos a conocer someramente lo que vamos haciendo en nuestra Asociación, tanto sobre la actualización de nuestros datos principales, así como introduciendo algunas reseñas de las actividades que puedan ser de interés y que permitan a todos conocer mejor lo que hacemos cotidianamente en ASEPA.

A la fecha del **16 de junio de 2018** contamos con **32** Protectores, **1.541** Socios y **2.146** Simpatizantes. En LinkedIn tenemos **1.366** contactos y el Grupo ASEPA en esta misma Red cuenta con **1.083** miembros. Por último, mantenemos **8** Acuerdos de Colaboración con diferentes Entidades y Colegios Profesionales. Actualmente tenemos pendiente de firma un nuevo acuerdo con SAE International.

El día 26 mantendremos la **3ª Reunión de Buenas Prácticas en Automoción**, dedicada al diésel y al gas natural en la movilidad. El patrocinio de la reunión correrá a cargo de NEDGIA (Grupo Gas Natural Fenosa) y del INSIA. La asistencia está abierta gratuitamente a todos los socios y simpatizantes de ASEPA que reciben este boletín y regalaremos a los asistentes la **Monografía 8** de ASEPA sobre 'El gas natural en la movilidad' (273 páginas).

La **Comisión Técnica ASEPA de Formación** está preparando la versión *on line* de los cursos de Vehículos Híbridos/Eléctricos y de Emisiones.

La **Comisión Técnica ASEPA de Producción** ha establecido la estructura de capítulos de la monografía que está preparando y también ha entregado el primer capítulo terminado, concretamente el capítulo 8 relativo al 'Desarrollo de Series Cortas'. Lo meteremos en nuestra página web, dejando abierta la entrada al resto de capítulos.

La edición impresa del 'Informe Asepa' sobre '**El automóvil en la movilidad sostenible**' está disponible y la presentaremos a socios y simpatizantes de ASEPA el próximo día 4 de julio en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Madrid. Más adelante comunicaremos los detalles.

Fuentes información e imágenes:

(Imagen de cabecera gentileza de Bosch)

1. Avanza
2. Anfac y Aniacam
3. <http://www.posventa.info/tecnica-y-tecnologia/las-cuatro-claves-del-coche-del-futuro/>
4. <http://www.ecoticias.com/co2/131257/Ciudades-europeas-contaminadas-2030>
5. <https://www.revistaviajeros.com/noticia/11195?b=1>
6. CMT-Motores Térmicos
7. <https://www.efemotor.com/fabricantes-coches-brexite-industria/>
8. Club de Inventores
9. <http://www.posventa.info/tecnica-y-tecnologia/toyota-estudia-utilizar-neumaticos-sin-aire-para-aumentar-el-rendimiento-de-sus-electricos/>
10. https://okdiario.com/motor/2017/04/19/5-profesiones-curiosas-automovil-45086?utm_campaign=newsletter-20-abr-2017&utm_medium=email&utm_source=acumbamail
11. http://www.abc.es/motor/reportajes/abci-razones-acabaras-comprando-coche-201710131328_noticia.html
<http://gasnam.es/coche-gas-natural-esta-aqui-ha-llegado-que-darse/>
12. http://neumaticos-y-accesorios.cdecomunicacion.es/noticias/22997/decalogo-del-conductor-relajado?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=20161031-cuadernos-de-neumaticos
13. <http://www.infotaller.tv/reparacion/multimarca-y-general/la-posventa-victima-de-un-parque-movil-viejo>
14. <http://www.posventa.info/actualidad/los-talleres-espanoles-prefieren-recambios-de-mas-calidad-y-servicio-por-encima-del-precio/>
15. Asepa



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.

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