



Boletín de Noticias de Automoción

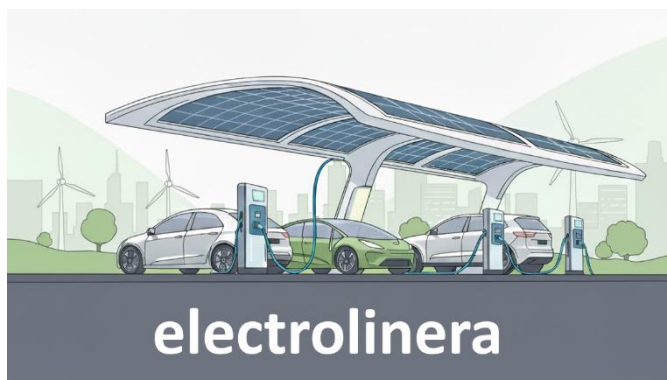
- nº 350 – 16 enero 2026 -

ASEPA informa:

- La ‘palabra del año 2025 en la automoción’
- El mercado en 2025, una agradable sorpresa para el sector del automóvil
- El 2026 llega con cambios importantes en movilidad
- Los coches eléctricos no podrán consumir más de 15,1 kWh por cada 100 km
- El futuro del transporte circula ya en un camión autónomo de hidrógeno
- El gobierno de España encabeza las críticas a la rectificación de la UE sobre combustión
- Bulos y realidades de la baliza V16 de la DGT
- Las matriculaciones en España al cierre del año 2025
- Una página de historia: Así nació el Mini, el pequeño coche y gran icono de la automoción
- Nuestros Protectores
- ¿Quieres leer gratis estas revistas de la automoción?
- La vida de ASEPA

La ‘palabra del año 2025 en la automoción’

Esta iniciativa la iniciamos en el 2022, año en el que elegimos la palabra ‘**electromovilidad**’ como ‘Palabra del año 2022 en automoción’, siguiendo la idea de la Fundación del Español Urgente (Fundéu RAE), que elige todos los años la ‘palabra del año’ en español.



Después, seguimos en el año 2023 eligiendo la palabra ‘**descarbonización**’ y en el año 2024 la palabra ‘**hidrogenera**’. En el pasado año 2025 hemos tenido estas 10 palabras finalistas: bioetanol, alcolock, sostenibilidad, hidrometano, conducción autónoma, electrolinera, autogas, ansiedad por autonomía, conducción automatizada y ADAS.

Y con la votación de los lectores de este boletín y de la Junta Directiva de ASEPA, la palabra elegida ha sido ‘**electrolinera**’, que ha resultado definida como: *Establecimiento equipado con uno o varios cargadores que ofrece un servicio de recarga de baterías de vehículos eléctricos.*

Si crees que puedes aportar una mejor definición, puedes enviar la tuya a nuestra dirección de correo electrónico info@asepa.es

Para este año 2026, igualmente, elegiremos la ‘palabra del año en automoción’, comenzando en el próximo mes de febrero. Si tienes palabras que crees que pueden ser candidatas, puedes enviárnoslas también a esta misma dirección.

El mercado en 2025, una agradable sorpresa para el sector del automóvil

Las matriculaciones de turismos crecieron un 12,9% en 2025 con los electrificados como palanca al llegar a una cuota del 19,6%. Toni Fuentes en cocheglobal.com.

El mercado automovilístico español ha cerrado 2025 con un balance claramente positivo y por encima de las expectativas iniciales. Las ventas de turismos alcanzaron los 1.148.650 coches y todoterrenos, lo que supone un crecimiento del 12,9% respecto al año anterior y permite al sector superar de nuevo el millón de matriculaciones por quinto año consecutivo, consolidando la recuperación tras la crisis provocada por la pandemia.



Pese a este sólido resultado anual, el mes de diciembre mostró una ligera corrección. Con 103.012 turismos vendidos, las matriculaciones se situaron un 2,2% por debajo de diciembre de 2024 y un 2,7% menos que en 2019, después de dos meses consecutivos superando niveles pre-pandemia. Según el sector, este retroceso puntual se explica en gran medida por el efecto excepcional de la comparación con el plan Reinicia Auto por la

DANA en Valencia, que en diciembre de 2024 impulsó de forma extraordinaria la demanda de vehículos para reponer los dañados por las inundaciones.

El año del despegue del vehículo electrificado

Uno de los grandes protagonistas de 2025 ha sido el vehículo electrificado. Las matriculaciones de turismos eléctricos e híbridos enchufables (BEV+PHEV) se dispararon un 94,6%, hasta alcanzar las 225.617 unidades, una cifra histórica que supera por primera vez las 200.000 matriculaciones anuales. Además, los eléctricos puros rebasaron el umbral de las 100.000 ventas en un solo ejercicio.

Gracias a este avance, la cuota de mercado de los electrificados se sitúa en el 19,6%, ocho puntos porcentuales por encima de 2024, cuando representaban el 11,4% del total. Un crecimiento que confirma el cambio de tendencia en las preferencias del consumidor y el impacto positivo de los programas de incentivos.

Menos emisiones y un parque más eficiente

La mejora del mix de ventas también se refleja en el apartado medioambiental. Las emisiones medias de CO₂ de los turismos vendidos en diciembre se situaron en 100,1 gramos por kilómetro, un 10,75% menos que en el mismo mes de 2024. En el conjunto del año, la media descendió hasta 103 gramos de CO₂ por kilómetro, lo que supone una reducción del 10,81% interanual.

El crecimiento del mercado ha sido generalizado en los distintos canales. En el acumulado de 2025, las ventas a particulares alcanzaron las 539.642 unidades, un 18,1% más, convirtiéndose en uno de los principales motores del ejercicio. Las empresas matricularon 418.574 turismos, con un aumento del 12%, mientras que el canal de alquiladores cerró el año con 190.434 unidades, un 2,3% más que 2024.

Vehículos comerciales ligeros al alza

El segmento de vehículos comerciales ligeros también cerró el año en positivo. En diciembre se matricularon 15.427 unidades, un 6,3% más, y el acumulado anual alcanzó las 185.056 unidades, lo que supone un incremento del 11,6%. Todos los canales crecieron, destacando especialmente el de alquiladores, con un aumento del 21,4%. Por el contrario, las matriculaciones de vehículos industriales, autobuses y autocares cerraron diciembre con una caída del 45,4%, hasta las 3.259 unidades. En el conjunto de 2025, el segmento acumuló 35.389 ventas, un 3,1% menos que el año anterior, con descensos en los vehículos industriales y estabilidad en autobuses y microbuses.

El sector celebra el año y mira a 2026 con optimismo

Desde ANFAC, su director de comunicación y marketing, Félix García, destacó que “cerramos un 2025 con un crecimiento a doble dígito, con casi 1,15 millones de turismos vendidos”, subrayando el impulso de particulares y empresas y la progresiva recuperación hacia los niveles de 2019. Además, puso el foco en la necesidad de renovar un parque cuya edad media superará los 15 años, por razones de seguridad y sostenibilidad.

El 2026 llega con cambios importantes en movilidad

Además de la baliza V16, el año 2026 llega con cambios en las zonas de bajas emisiones y en la normativa de circulación. Helena Martín en cocheglobal.com.



El año 2026 arrancará con importantes novedades en materia de movilidad y seguridad vial en España. Más allá de la ya conocida obligatoriedad de la baliza V16 conectada, que sustituye definitivamente a los triángulos de emergencia, el 1 de enero han entrado en vigor nuevas normas de la Dirección General de Tráfico (DGT) que afectarán a la forma de conducir tanto en ciudad como en carretera.

Más restricciones en las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE)

Uno de los cambios con mayor impacto ciudadano será el endurecimiento de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE). En 2026, todas las ciudades de más de 50.000 habitantes, así como los territorios insulares, deberán tener plenamente implantadas estas zonas, lo que afecta a más de 149 municipios y a cerca de la mitad de la población española.

Las restricciones se basan en la etiqueta ambiental de la DGT, limitando el acceso de los vehículos más contaminantes, especialmente los gasolina anteriores a 2001 y los diésel anteriores a 2006.

Los vehículos con etiqueta B y C suelen tener acceso limitado a las zonas más protegidas, mientras que los ECO y Cero mantienen plena libertad de circulación y estacionamiento, además de bonificaciones. No obstante, cada ayuntamiento puede aplicar criterios propios dentro de su ZBE.

Madrid prorroga la moratoria para vehículos sin etiqueta

En el caso de Madrid, estaba previsto que a partir de enero de 2026 finalizara la moratoria para los vehículos sin etiqueta ambiental, impidiéndoles circular por todo el municipio, incluida la M-30. Sin embargo, el Ayuntamiento ha aprobado una nueva prórroga hasta el 31 de diciembre de 2026 para los vehículos sin distintivo empadronados en la ciudad, argumentando su reducido impacto ambiental en comparación con el conjunto del tráfico.

Cinturón de seguridad: obligación universal en ciudad

Una de las novedades más relevantes es la universalización del uso del cinturón de seguridad en vías urbanas. A partir de 2026 desaparecen las excepciones vigentes hasta ahora para determinados colectivos profesionales, como taxistas, repartidores o profesores de autoescuela, que deberán utilizar el cinturón en todo momento durante su actividad laboral.

Adelantar vehículos averiados: nuevas reglas

También cambia la forma de adelantar a vehículos detenidos en la calzada por avería o incidencia. Cuando un coche inmovilizado ocupe total o parcialmente el carril, el conductor deberá reducir su velocidad en 20 km/h respecto al límite de la vía y mantener una distancia lateral mínima de 1,5 metros durante la maniobra.

El carril de emergencia, obligatorio en retenciones

Otra medida que se convierte en norma general es la creación de un carril central de emergencia en retenciones de autopistas y autovías. En caso de atasco, los vehículos del carril derecho deberán desplazarse hacia la derecha y los del carril izquierdo hacia la izquierda, dejando libre un espacio central para permitir el paso rápido de ambulancias, bomberos y otros servicios de emergencia.

Cambios en el examen teórico del carné de conducir

El acceso al carné de conducir también se moderniza. A partir de enero de 2026, los exámenes teóricos de la DGT incorporarán vídeos de percepción del riesgo, una medida inspirada en modelos de países como Reino Unido o Francia.

Los aspirantes deberán analizar situaciones reales de tráfico y decidir cómo actuar ante posibles peligros, como peatones cruzando inesperadamente, vehículos averiados o condiciones meteorológicas adversas.

Los coches eléctricos no podrán consumir más de 15,1 kWh por cada 100 km

China acaba de dar un golpe en la mesa con la primera normativa mundial de eficiencia obligatoria para coches eléctricos que obligará a hacer muchos cambios. Javier Gómara en hibridosyelectricos.com.

Occidente lleva años obsesionada con la autonomía de los coches eléctricos. Que si 600 kilómetros, que si 800, que si baterías de estado sólido... Pero mientras nosotros nos peleábamos por ver quién tenía la batería más grande, China ha decidido cambiar las reglas del juego. No se trata de cuánto llegas, sino de cómo lo haces. El gigante asiático acaba de anunciar el primer estándar obligatorio del mundo de eficiencia energética para vehículos eléctricos. Una norma que va a poner en un aprieto a más de un fabricante que se ha pasado de la raya con el peso de las baterías.



La noticia, adelantada por fuentes chinas no es una simple sugerencia. A partir de 2026, cualquier coche eléctrico que quiera venderse en el mayor mercado del mundo tendrá que pasar por el aro de la eficiencia. Y aquí es donde la cosa se pone seria: para los modelos de más de dos toneladas (un peso habitual hoy en día en cualquier SUV eléctrico medio), el consumo máximo permitido será de 15,1 kWh por cada 100 kilómetros.

Una bofetada de realidad para los SUV 'pijos'

Seamos honestos: nos hemos acostumbrado a ver auténticos tanques eléctricos por nuestras carreteras que, bajo la bandera de las 'cero emisiones', consumen energía como si no hubiera un mañana. En Europa, donde el sector pisa el freno ante los objetivos de 2035, seguimos midiendo el éxito por el tamaño de la pantalla central. China, en cambio, sabe que la energía no es infinita y que un eléctrico ineficiente es un error de ingeniería.

La nueva normativa establece diferentes tramos según el peso del vehículo (CLTC):

- Coches de menos de 1.000 kg: No podrán superar los 10,1 kWh/100 km.
- Segmento medio (1.500 kg aprox.): El límite se queda en unos 12,2 kWh/100 km.
- Los "pesos pesados" (más de 2.000 kg): Tope de 15,1 kWh/100 km.

Si tenemos en cuenta que muchos SUV eléctricos actuales que se venden en España flirtean con los 20 o 22 kWh -incluso más- de consumo real en autopista, el mensaje es claro: o adelgazas o te vas. China está obligando a sus marcas (y a las nuestras que quieran fabricar allí) a invertir en aerodinámica y gestión térmica, y no solo en meter baterías más grandes y pesadas.

Europa, otra vez con el paso cambiado

Mientras la Unión Europea endurece sus normas de emisiones y pone en jaque a marcas como Volkswagen, Pekín va un paso por delante. Allí no te multan por vender pocos eléctricos; te prohíben venderlos si no son eficientes. Es una jugada maestra para limpiar el mercado de 'chatarra tecnológica' y obligar a la industria a ser competitiva de verdad.

¿Qué significa esto para Europa? Pues que las marcas chinas que aterrizarán en el Viejo Continente en los próximos años vendrán con la lección aprendida. Si un coche tiene que cumplir con estas exigencias para sobrevivir en su país de origen, llegará al Viejo Continente siendo una máquina de eficiencia imbatible.

China vuelve a sentar un peligroso y actualizado precedente que obliga a las marcas europeas a mejorar en aspectos donde resulta complicado sacar provecho. Echando un vistazo a la lista de los 10 coches de mayor autonomía de Europa, pocos son los que reducen el consumo por debajo de la barrera de los 18 kWh/100 km (WLTP).

El futuro del transporte circula ya en un camión autónomo de hidrógeno

El camión autónomo de hidrógeno XCIENT Fuel Cell, desarrollado por Hyundai Motor y PlusAI, ha sido reconocido por TIME como uno de los “Mejores Inventos de 2025” (elconfidencialdigital.com)

El XCIENT Fuel Cell Class 8, el camión autónomo de pila de combustible desarrollado por Hyundai Motor Company y la empresa tecnológica PlusAI, ha sido incluido en la prestigiosa lista de los ‘*Best Inventions of 2025*’ que elabora anualmente la revista TIME, un reconocimiento que distingue a las innovaciones capaces de transformar nuestra forma de vivir, trabajar y movernos.



Este vehículo combina la propulsión limpia por pila de combustible con tecnología de conducción autónoma de nivel 4, ofreciendo una solución pionera para el transporte de mercancías de larga distancia, eficiente y sin emisiones.

Desde hace más de dos décadas, TIME elabora su lista de los inventos más destacados del año, y en esta edición ha seleccionado 300 soluciones que marcan el rumbo de la innovación global. Entre ellas, el camión autónomo de hidrógeno de Hyundai y PlusAI destaca como un avance pionero en el transporte de mercancías sostenible.

Una alianza que redefine el transporte de mercancías

El vehículo galardonado integra la probada plataforma de camiones pesados XCIENT Fuel Cell Class 8 de Hyundai —el primer camión de hidrógeno producido en serie del mundo— con el sistema de conducción autónoma de nivel 4 SuperDrive™ desarrollado por PlusAI. Esta unión tecnológica da lugar a una solución de transporte de larga distancia capaz de operar sin emisiones y con una notable mejora en la eficiencia logística.

“Este reconocimiento de TIME es un testimonio del poder de la innovación y la colaboración”, señaló Chul Youn Park, vicepresidente senior y responsable global de Vehículos Comerciales y Ligeros de Hyundai Motor Company. “En Hyundai queremos construir un ecosistema de transporte sostenible y seguro mediante vehículos impulsados por hidrógeno, y nuestra asociación con PlusAI ha sido clave para hacerlo posible”, añadió.

Por su parte, David Liu, cofundador y consejero delegado de PlusAI, subrayó el valor del premio como reflejo del liderazgo de su empresa en el campo de la inteligencia artificial aplicada a la movilidad. “Nuestro sistema de conducción autónoma ha sido diseñado desde cero para ofrecer innovación con seguridad y escalabilidad en su núcleo. Al combinar nuestra tecnología con la plataforma de pila de combustible de Hyundai, estamos estableciendo un nuevo estándar para el transporte de mercancías sostenible”, afirmó.

Innovación al servicio de la sostenibilidad

El reconocimiento llega en un momento en que el transporte de mercancías afronta desafíos sin precedentes. Los camiones pesados son esenciales para la economía mundial, pero también son responsables de una parte significativa de las emisiones de CO₂, pese a representar una fracción mínima del parque automovilístico global. A ello se suman problemas estructurales como la escasez de conductores o el aumento de los costes operativos. (*sigue*)

El proyecto de Hyundai y PlusAI aborda todos estos retos con una combinación que promete revolucionar el sector: la propulsión por pila de combustible de hidrógeno —que ofrece gran autonomía y un repostaje rápido— y la conducción autónoma, que permite operaciones continuas entre centros logísticos.

Entre las ventajas clave de esta solución destacan:

- Rutas estratégicas para el transporte sostenible: La integración de estos camiones permite establecer corredores de alta utilización que fomentan la expansión de la infraestructura de hidrógeno, beneficiando a toda la red de transporte.
- Eficiencia operativa mejorada: Los vehículos autónomos de hidrógeno pueden optimizar el tiempo de actividad, aumentar la seguridad y reducir los costes por unidad para las flotas.
- Transporte escalable y sin emisiones: Su uso facilita la transición hacia un modelo de logística verde, contribuyendo a los objetivos de descarbonización del sector.

De la innovación a la realidad comercial

El XCIENT Fuel Cell no es un prototipo futurista, sino una realidad consolidada. Hyundai lanzó este modelo en 2020, convirtiéndolo en el primer camión pesado de hidrógeno producido en serie a nivel mundial. Desde entonces, la compañía ha desplegado unidades en diez países —entre ellos Corea del Sur, Estados Unidos, Suiza, Alemania, Nueva Zelanda e Israel—, acumulando casi diez millones de millas recorridas. Este rendimiento refuerza el liderazgo de Hyundai en la movilidad con hidrógeno y demuestra la fiabilidad de su tecnología en entornos logísticos reales.



En Estados Unidos, el camión está cobrando especial protagonismo a través de dos iniciativas de gran escala:

- Proyecto NorCAL ZERO: 30 camiones XCIENT Fuel Cell operan en los puertos de Oakland y Richmond, llevando el transporte de mercancías con cero emisiones al corazón del área de la bahía de San Francisco y al valle central de California.
- Iniciativa Logística HTWO: 21 camiones XCIENT apoyan las operaciones de Hyundai Motor Group Metaplant America (HMGMA) en Georgia, aprovechando la producción y repostaje de hidrógeno in situ para las principales actividades logísticas del grupo.

Estas implantaciones demuestran la viabilidad comercial del modelo y consolidan el compromiso de Hyundai Motor con el desarrollo del ecosistema del hidrógeno, un paso esencial para lograr un transporte limpio y eficiente.

Un avance hacia el futuro de la movilidad pesada

El camión autónomo XCIENT Fuel Cell Class 8 representa una nueva era en el transporte de larga distancia. Su diseño responde a las exigencias de las redes logísticas modernas, donde la continuidad operativa, la eficiencia energética y la sostenibilidad son factores determinantes.

El vehículo, de clase 8 —la categoría más alta de camiones pesados—, está impulsado por el sistema eléctrico de pila de combustible de Hyundai y cuenta con el software de conducción autónoma de nivel 4 SuperDrive™ de PlusAI, capaz de operar sin intervención humana en rutas predefinidas entre centros de operaciones.

Además de reducir las emisiones y los costes de explotación, su despliegue favorece el desarrollo de las infraestructuras necesarias para el repostaje de hidrógeno, allanando el camino hacia la creación de corredores energéticos sostenibles.

Con este reconocimiento de TIME, Hyundai Motor y PlusAI no solo reciben un premio, sino una validación pública de su apuesta conjunta por transformar el transporte de mercancías. La combinación de autonomía, inteligencia artificial e hidrógeno abre una vía escalable para reducir las emisiones globales, mejorar la eficiencia del sector logístico y fortalecer cadenas de suministro más resilientes y sostenibles.

El gobierno de España encabeza las críticas a la rectificación de la UE sobre combustión

Pedro Sánchez se muestra más duro que los ecologistas al calificar de "error histórico" la suavización del veto a la combustión, elogiado por la automoción. Toni Fuentes en cocheglobal.com

La decisión de la Comisión Europea de suavizar el veto a la venta de coches nuevos con motor de combustión a partir de 2035 ha abierto una profunda brecha política, industrial y social en Europa. En ese escenario, el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, se ha situado en el bloque más crítico con la rectificación de Bruselas, al calificarla de "error histórico de Europa" por, a su juicio, debilitar los compromisos climáticos en nombre de una competitividad mal entendida.



Durante la presentación del Pacto de Estado frente a la emergencia climática, Sánchez defendió que "proteger el clima es proteger la prosperidad y el empleo" y advirtió de que relajar los objetivos de descarbonización envía un mensaje equivocado tanto a la industria como a los ciudadanos. El jefe del Ejecutivo español se suma así a una posición minoritaria dentro del Consejo, frente a países como Alemania o Italia y a buena parte de los fabricantes europeos, que han presionado para introducir más flexibilidad en el calendario climático.

La marcha atrás planteada por la Comisión, que ignoró la petición de Sánchez enviada en una carta, consiste en rebajar el objetivo de cero emisiones en 2035 a una reducción del 90% del CO₂, permitiendo que el 10% restante pueda compensarse mediante reducciones previas en la cadena de valor. Para acogerse a este margen, los fabricantes deberán obtener créditos vinculados al uso de acero bajo en carbono producido en Europa, así como al empleo de biocombustibles avanzados o combustibles sintéticos.

Alivio para la industria

El nuevo enfoque ha sido recibido con alivio por gran parte de la industria, que llevaba meses alertando de la falta de condiciones para cumplir los objetivos fijados en 2021. La Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA) ha valorado positivamente que Bruselas reconozca la necesidad de mayor flexibilidad y neutralidad tecnológica.

Su directora general, Sigrid de Vries, considera que el paquete supone "un cambio importante respecto a la legislación vigente", aunque advierte de que su eficacia dependerá de los detalles y de que se actúe con urgencia sobre los objetivos intermedios de 2030, el despliegue de infraestructuras de recarga y un marco de apoyo más sólido a la electromovilidad.

En la misma línea, la patronal española ANFAC defiende que la propuesta permite compaginar la reducción de emisiones con la defensa de la competitividad y el empleo. Desde la asociación se recuerda que los objetivos del *Pit for 55* se aprobaron sin políticas industriales ni de demanda suficientes, y que un enfoque basado casi exclusivamente en sanciones ponía en riesgo la posición de Europa como potencia automovilística. ANFAC insiste en que la electrificación seguirá siendo la tecnología dominante, pero reclama incentivos eficaces, marcos fiscales adecuados y mecanismos de flexibilidad que aporten certidumbre a fabricantes, en línea con la hoja de ruta del Plan España Auto 2030. *(sigue)*

Complejidad del cumplimiento normativo

Más crítica se muestra la patronal de proveedores SERNAUTO, que considera que las medidas anunciadas no responden a la magnitud de la crisis industrial que atraviesa la cadena de valor europea. Aunque reconoce que el ajuste del objetivo de 2035 introduce margen para tecnologías como los híbridos enchufables o los motores de combustión con compensaciones, advierte de que se trata de un sistema complejo y potencialmente costoso, del que solo se beneficiará un número limitado de empresas. Además, alerta de que condicionar el cumplimiento a factores externos —como la disponibilidad de acero verde o combustibles sintéticos— añade incertidumbre y no resuelve problemas estructurales como los elevados costes energéticos, la presión regulatoria o la creciente competencia extracomunitaria.



Desde la distribución, Ganvam ha defendido un enfoque tecnológicamente diverso para garantizar una transición justa. Su presidente, Jaime Barea, subraya que el objetivo no debe ser imponer una única tecnología, sino reducir emisiones sin excluir a la clase media y trabajadora de la movilidad, especialmente en un contexto de precios elevados y adopción más lenta de lo previsto del vehículo eléctrico.

Aviso de los ecologistas

En el lado opuesto, las organizaciones ecologistas y de seguridad vial han reaccionado con dureza al giro de la Comisión. Transport & Environment (T&E) considera que la rectificación envía una señal confusa a la industria y a los inversores en un momento clave, y advierte de que los mecanismos de compensación podrían reducir hasta en un 25% las ventas de vehículos eléctricos de batería en 2035 respecto al escenario actual. A su juicio, permitir que los fabricantes vendan menos eléctricos a cambio de créditos teóricos de emisiones desviaría inversiones esenciales justo cuando Europa necesita acelerar para competir con China.

Greenpeace, por su parte, ha reclamado al Gobierno español que lidere el rechazo a cualquier excepción al horizonte de 2035. La organización alerta de que dar marcha atrás pone en riesgo la salud pública, la lucha contra el cambio climático y la propia viabilidad futura de la industria automovilística europea, al retrasar una transformación que otros mercados ya están abordando a mayor velocidad.

Con el debate abierto, la propuesta de la Comisión Europea deberá ahora ser negociada con el Parlamento Europeo y los Estados miembros. El resultado marcará no solo el calendario de la descarbonización del automóvil, sino también el equilibrio entre ambición climática, política industrial y competitividad en uno de los sectores estratégicos de la economía europea.

Bulos y realidades de la baliza V16 de la DGT

Desmontamos mitos y confirmamos verdades sobre la baliza V16 de la DGT conectada: fraudes, bulos, realidades e informaciones contradictorias con las que empezamos el año 2026. Gonzalo García en hibridosyelectricos.com

Desde que la Dirección General de Tráfico (DGT) anunció la obligatoriedad de la baliza V16 conectada a partir del 1 de enero de 2026 para señalizar vehículos averiados o accidentados, han circulado numerosas afirmaciones erróneas en redes sociales, foros y medios no especializados.



La DGT y organismos oficiales han emitido aclaraciones para desmentir las ideas equivocadas que podrían confundir o alarmar a los conductores. Aquí recogemos los bulos más extendidos, junto con la explicación real basada en fuentes oficiales.

1. “Tengo que introducir mis datos en una app de la DGT para que la baliza funcione”

Bulo: Algunos ‘expertos’ aseguran que los usuarios deben registrar información personal en una app móvil de la DGT para que la baliza V16 conectada sea válida o funcione correctamente.

Realidad: La baliza ya incorpora el hardware necesario para transmitir su ubicación (chip GPS y tarjeta SIM integrada). No es necesario ni obligatorio introducir datos personales en ninguna app de la DGT ni registrarla manualmente en un sistema digital. Al activarse, la baliza transmite la posición directamente a la plataforma DGT 3.0 sin intervención del conductor.

No requiere aplicaciones, ni Bluetooth, ni emparejamientos con dispositivos móviles para transmitir la ubicación cuando se activa.

2. “La baliza me geolocaliza todo el tiempo y rastrea mis movimientos”

Bulo: Se ha difundido la idea de que la baliza V16 rastrea constantemente al conductor y registra datos personales o históricos de localización. Algunas desinformaciones han llegado a sugerir que la baliza estará permanentemente transmitiendo datos que permitan ‘vigilar’ a los conductores o hacer seguimiento continuo.

Realidad: La baliza únicamente transmite información cuando ha sido activada manualmente por el conductor en una situación de emergencia. El dispositivo no envía datos de posición continuos, no crea historiales de trayectorias y no puede identificar al propietario ni al conductor. Esta limitación está respaldada por la Agencia Española de Protección de Datos, que ha aclarado que no existe ningún registro que vincule la baliza con la identidad de quien la utiliza.

3. “Tendré que pagar por la conectividad o una suscripción”

Bulo: Algunas versiones erróneas afirmaban que la conectividad de la baliza tendría una cuota anual o que los usuarios tendrían que pagar tarifas adicionales.

Realidad: La conectividad está incluida en el precio de venta de la baliza y la normativa exige que este servicio tenga una disponibilidad mínima de 12 años sin coste adicional para el usuario. No hay tarifas de suscripción ni pagos periódicos para mantener la funcionalidad básica de la baliza. (sigue)

4. “Cualquier baliza V16 es válida”

Bulo: Algunas publicaciones han dado a entender que cualquier luz o dispositivo comercializado como baliza V16 servirá para cumplir la norma.



Realidad: No todas las balizas que se venden como V16 o que llevan un logotipo de DGT son válidas legalmente. A partir del 1 de enero de 2026, solo serán aceptadas las balizas homologadas oficialmente y que figuren en el listado publicado por la DGT, tras superar ensayos técnicos de laboratorio.

Para asegurarse de que la baliza que se adquiere es válida, la DGT recomienda consultar el listado oficial de modelos homologados en su página web antes de comprar.

Difundir información errónea sobre la baliza V16 puede llevar a conductores a:

- Adquirir dispositivos no válidos, que no cumplan la normativa a partir de 2026.
- Posponer la compra de una baliza homologada por creer que hace falta un registro o app adicional.
- Interpretar mal sus obligaciones, lo que puede derivar en sanciones de hasta 200 € por no llevar un dispositivo conformado correctamente.



La baliza V16 conectada es un dispositivo obligatorio a partir de 2026 para señalar vehículos inmovilizados de forma más segura, pero no requiere que los conductores introduzcan datos personales en apps de la DGT ni que realicen ningún registro más allá de comprar un modelo homologado.

Las funciones básicas de geolocalización se activan automáticamente con la luz del propio dispositivo, diseñado para mejorar la seguridad sin comprometer la privacidad ni añadir trámites innecesarios.

Las matriculaciones en España al cierre del año 2025

Las ventas de **turismos** cierran el año con 1.148.650 unidades, un 12,9% más que el año anterior. Una cifra que vuelve a superar el millón de unidades matriculadas por segundo año consecutivo. No obstante, diciembre ha finalizado con datos a la baja tras dos meses superando cifras prepandemia, con 103.012 turismos vendidos se sitúa un 2,2% por debajo de 2024 y un 2,7% de 2019. El principal motivo de este ligero retroceso es que en diciembre de 2024 la tragedia de la DANA aumento las ventas de vehículos en Valencia.

Respecto a los **turismos electrificados** (BEV+PHEV) cierran 2025 con cifras muy positivas, ya que registran un aumento del 94,6% y un total de 225.617 unidades. Una cifra histórica que supera, por primera vez, las doscientas mil unidades matriculadas en un año; y los eléctricos puros superan el listón de las 100.000 ventas en un año. La cuota de mercado alcanza un 19,6% en el acumulado anual, 8 puntos porcentuales por encima de 2024, que registró un 11,4% de cuota de electrificados.

Las emisiones medias de CO2 de los turismos vendidos en diciembre se quedan en 100,1 gramos de CO2 por kilómetro recorrido, un 10,75% inferior que la media de emisiones de los turismos nuevos vendidos en el mismo mes de 2024. En el total del 2025, se registra una media de 103 gramos de CO2 por kilómetro recorrido, un 10,81% inferior a 2024.

Matriculaciones España año 2025 Cierre al mes de diciembre

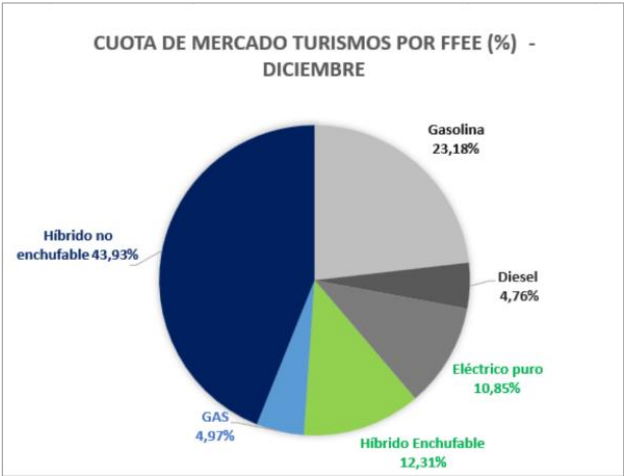
		mes	% /2024	acumulado	% /2024
Automóviles		103.012	-2,2%	1.148.650	12,9%
Derivados, furgonetas y pick-up		8.628	-3,4%	97.804	9,1%
Furgones y chasis cabina <=3,5 t		6.799	21,9%	87.252	14,6%
V.I. Ligeros < 6 t		193	196,9%	1.167	42,8%
V.I. Medios 6-16 t		386	41,9%	3.679	-13,2%
V.I. Pesados > 16 t		2.333	34,1%	26.143	-3,5%
Autocares, Buses y Microbuses		347	110,3%	4.400	0,7%
Total Mercado Vehículos alternativos*	Híbridos no enchufables (HEV)	45.388	0,3%	484.416	22,7%
	Híbridos enchufables (PHEV + E-REV)	13.565	108,1%	130.567	118,7%
	Eléctricos (BEV)	12.476	30,3%	115.062	75,7%
	Gas (GLP)	5.227	50,6%	59.783	76,4%
	Gas (GNC+GNL)	62	-39,2%	797	-35,6%
	Hidrógeno (FCEV)	0	0,0%	1	-98,4%

Fuente: ANFAC
* Incluye: turismos, comerciales, industriales, autobuses y cuadríciclos

Las ventas de **vehículos electrificados** (eléctricos e híbridos enchufables, comprendiendo turismos, cuadríciclos, vehículos comerciales e industriales y autobuses) cierran 2025 con 245.629 unidades

vendidas, un aumento del 96,2% respecto a 2024. Diciembre ha registrado 26.041 nuevas unidades, con un crecimiento del 96,2% respecto al mismo mes del año anterior y estas ventas representan el 21,34% del mercado total. El mercado, en 2025, ha duplicado las ventas respecto al 2024 y los vehículos electrificados suponen el 17,9% del total vendido, casi 8 puntos porcentuales más que 2024.

En cuanto a las matriculaciones de **vehículos alternativos** (electrificados, híbridos y de gas), crecen un 18,13% en el mes, con 76.718 unidades vendidas y representando el 62,8% del mercado. En el total del año, 2025 ha acumulado 790.626 ventas, un 42,39% más que el



año anterior y con el 57,62% del mercado global.

Una página de historia

Así nació el Mini, el pequeño coche y gran icono de la automoción

Su historia se remonta a 1957, cuando el gran patrón de la British Motor Company decidió crear una alternativa a los populares automóviles ‘burbuja’ alemanes.



Alex Issigonis, el genial creador del Mini, entre los dos Mini, el primer ejemplar y otro ya de segunda generación Wikipedia

El 1957, a raíz de la primera gran crisis del petróleo, Leonard Lord, el gran patrón de British Motor Company (BMC), encargó a Alex Issigonis que hiciera un automóvil pequeño que plantara cara a los ‘coches burbuja’ alemanes. Así comenzó la gestación del popular Mini.

En esa época, con el conflicto del canal de Suez, había quien pensaba que volvería el gasógeno y quien intentó apostar por los coches eléctricos. Fue un momento confuso, en el que si bien existía un ansia popular por el automóvil, los coches tradicionales británicos, grandes y potentes, no se vendían debido al elevado precio del combustible.

Aunque Leonard Lord detestaba los ‘coches burbuja’ alemanes, se dio cuenta de que debía crear su modelo de pequeño formato

Lord se dio cuenta de que los ‘coches burbuja’ alemanes, especialmente el Isetta realizado por BMW, se vendían bien pese a las trabas de importación. Los detestaba, pero era consciente de que debía plantarles cara con otro modelo de pequeño formato. De ahí que pidiera a Issigonis que desarrollara una propuesta.

Issigonis llamó a John Sheppard, uno de sus adláteres en Alvis, y a Jack Daniels, que le había ayudado en la creación del Morris Minor. También se llevó a Chris Kingham de la empresa automovilística Alvis en la que también había trabajado él mismo, así como incorporó a dos estudiantes de ingeniería y a cuatro dibujantes.

En julio de 1957, diseñaron y construyeron el prototipo original, bautizado entre ellos como Caja Naranja -porque era de ese color-, aunque el proyecto tenía oficialmente el código XC9003. El día 19 de ese mes, Leonard Lord aprobó el proyecto, que pasó a denominarse ADO-15.

Pese a su tamaño, ofrecía una buena habitabilidad y tenía muchas soluciones inéditas, por no decir revolucionarias

El coche era tan pequeño que comenzaron a llamarlo ‘Box Soap’ (caja de jabón). Pero, pese a su tamaño, ofrecía una buena habitabilidad y tenía muchas soluciones inéditas, por no decir revolucionarias. Y solo pasaron dos años desde que se puso en marcha el proyecto hasta que comenzó su fabricación en serie.

Los primeros ejemplares tenían un interior absolutamente minimalista, reducido a lo esencial, como era habitual en la época en los coches económicos.

Era diminuto: medía solo 3,054 metros de longitud y tenía una anchura de 1,41 metros y una altura de 1,34 m. ¿Cómo se podía conseguir suficiente espacio interior con estas dimensiones? Issigonis lo logró diseñando todos los elementos del automóvil de forma específica.

Soluciones para maximizar la habitabilidad

Las ruedas eran muy pequeñas, de solo 10 pulgadas, e iban colocadas en las esquinas del coche para evitar cualquier intrusión en el espacio interior. Montó el propulsor de forma transversal y como la caja

de cambios no cabía a continuación del motor, simplemente la colocó bajo el mismo, en el cárter. El radiador, por su parte, se instaló lateralmente. De esta manera, el coche podía ser al menos 40 ó 45 cm más corto.

Se decidió que la tracción fuera delantera para prescindir del túnel de transmisión a las ruedas posteriores, que siempre perturba la habitabilidad interior. Para que las suspensiones no restaran espacio al habitáculo se recurrió a un sistema genial: tacos macizos de goma, en los que la elasticidad de la goma hacía de muelle.



La arquitectura del Mini es tremendamente simple con un objetivo claro: minimizar el tamaño y maximizar el espacio interior

El motor tenía que ser por fuerza pequeño, de bajo consumo, con una potencia modesta. Su cilindrada inicial de 950 cc se redujo a 848 cc y la potencia pasó de 37 a 33 CV. Issigonis cuidó de forma preferente el peso total del coche, por lo que las primeras unidades marcaban en la balanza solo 580 kg.

Además de en los compartimentos de las puertas, también se podían guardar objetos bajo la baqueta trasera

El interior estaba reducido a la mínima expresión, aunque destacaban las dos grandes bolsas rígidas en las puertas. La leyenda dice que Issigonis las hizo a medida para poder preparar su bebida favorita donde quiera que fuera, el Dry Martini. Las ventanillas eran deslizantes para permitir que las puertas fueran más delgadas.

Otro elemento interesante era la baqueta trasera, bajo la que se podían guardar objetos. Además, su estructura unía los dos laterales de carrocería para ganar rigidez y poder usar una chapa más delgada. La bandeja portaobjetos posterior también ayudó.



El Mini Clubman, ligeramente mayor y con la parte delantera muy cambiada, fue un intento de sustituir al Mini clásico, pero no acabó de cuajar

Con el tiempo, el Mini iría ganando equipamiento y refinamiento en los acabados. De hecho, montó suspensión Hydrolastic y motorizaciones más potentes (1000, 1100 y 1300 cc). Incluso se lanzaron versiones deportivas con aletines para cubrir las ruedas, ya que tenían las vías más anchas. Y hubo versiones de carrocería especiales: 'familiar de dos puertas' (Countryman y Traveler), furgoneta, versión 'tres volúmenes' (para la marca Wolseley y Riley) o el MiniMoke, un vehículo playero tipo Jeep.

Fue el rey de los rallies, peleando incluso con Porsche. Dominó su categoría en las carreras de turismo. El Mini original es una de las grandes lecciones de ingeniería y arquitectura de la historia del automóvil.

(Artículo de Raymond Blancafort en lavanguardia.com)

Nuestros Protectores

En esta sección del Boletín incluimos iniciativas y actividades de interés desarrolladas por nuestros Protectores. Clicar en (*) para acceder:



Bosch convierte el coche en un socio inteligente gracias a la IA (*)



CARTIF se posiciona como aliado estratégico para acceder a los Certificados de Ahorro Energético (*)



Isva-Labiv (*)



La Universidad de Nebrija regresa al Dakar 2026 con Pedro Peñate (*)



Repsol alcanza las 1.500 estaciones de servicio con Diesel Nexa 100% renovable en España y Portugal (*)



Urovesa acelera su expansión global con un nuevo acuerdo clave con Thales (*)

¿Quieres leer gratis estas revistas de la automoción?

Te ofrecemos la posibilidad de leer o descargar **gratuitamente** las siguientes revistas, simplemente clicando sobre la portada de cada una de ellas.



ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PROFESIONALES DE AUTOMOCIÓN

Boletín editado por la Asociación Española de Profesionales de Automoción (ASEPA)

Las fuentes de información e imágenes están indicadas al final de este Boletín

www.asepa.es

La vida de ASEPA

A la fecha del **16 de enero** contamos con 31 Protectores, 1.884 Socios, 12.777 Simpatizantes y 958 Varios. En LinkedIn tenemos 39.905 contactos y los tres Grupos ASEPA en esta misma Red cuentan con 1.761 miembros. Además, participamos en 6 grupos internacionales de automoción con 2.027.430 miembros y en 17 grupos nacionales con 182.596 miembros. También, mantenemos 14 Acuerdos de Colaboración. Por último en cuanto a cifras, indicar que este Boletín se distribuye ya a más de 15.000 profesionales de la automoción.

El pasado 9 de enero ha comenzado la 14ª edición del curso de especialización en **Vehículos Híbridos y Eléctricos**.

El próximo 21 de enero celebraremos la **Asamblea General de Socios** de ASEPA, precedida de la primera reunión de la Junta Directiva del año.

En estos días estamos cubriendo las últimas plazas para el nuevo curso integral sobre **Homologación de Vehículos** que comenzará el próximo 23 de enero en versión presencial.

Recordamos a todos que la 3ª edición del libro '**Personajes Ilustres de la Automoción Española**' está disponible (ver detalles y pedidos [aquí](#)).

Las **grabaciones completas y las presentaciones** de todos los webinars realizados por ASEPA están disponibles en el 'Acceso área de socios' de nuestra página web: www.asepa.es. Asimismo, todos los boletines editados hasta ahora están siempre actualizados y disponibles en dicha [página web](#).

Fuentes información e imágenes:

(Imagen de cabecera gentileza de Bosch)

1. Asepa
2. https://www.cocheglobal.com/mercado/mercado-automovilistico-confirma-sorpresa-positiva-en-2025_811142_102.html
3. https://www.cocheglobal.com/tendencias/ano-2026-llega-con-cambios-importantes-en-movilidad_811134_102.html#google_vignette
4. https://www.hibridosyelectricos.com/coches/prohibido-consumir-mas-151-kwh-medida-extrema-va-cambiar-coches-electricos-siempre_84229_102.html?utm_source=taboola&utm_medium=personalized-push
5. <https://www.elconfidencialdigital.com/articulo/motor/futuro-transporte-pesado-circula-camion-autonomo-hidrogeno-hyundai-premiado-time/20251013135715983961.amp.html>
6. https://www.cocheglobal.com/industria/sanchez-encabeza-criticas-rectificacion-ue-sobre-combustion_811112_102.html
7. https://www.hibridosyelectricos.com/coches/bulos-realidades-baliza-v16-dgt-todo-hay-saber-no-meter-pata-con-compra-mas-polemica-2026_84281_102.html?utm_source=taboola&utm_medium=personalized-push
8. Anfac
9. <https://www.lavanguardia.com/motor/actualidad/20230520/8977296/historia-origen-mini-pequeno-coche-convertido-gran-icono-automocion.html>
10. Nuestros Protectores
11. Revistas automoción
12. Asepa

Importante: Salvo que se indique lo contrario, los artículos expuestos en este boletín no son propiedad de ASEPA, son recogidos de otros medios públicos de prensa digital y su veracidad no está contrastada por esta asociación. Por tanto, ASEPA y sus Protectores no asumen por principio como propias las informaciones u opiniones de terceros incluidas en este boletín.



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 Platino:



Protectores Oro:



Protectores Plata:



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
tfn: 910 678 874 - web: <https://www.asepa.es/> - email: asepa@asepa.es