



Boletín de Noticias de Automoción

- nº 366 – 1 septiembre 2026 -

ASEPA informa:

- Vuelve el Curso de Baterías para vehículos eléctricos
- Semblanza de Jaime Revilla
- España busca liderar el mercado europeo de la movilidad inteligente
- Nuevo módulo de pila de hidrógeno para una autonomía de más de 1.000 kms.
- Monografía sobre la X Jornada InnovAutoUPM
- Jornada ASEPA para descubrir un vehículo ultraeficiente con combustible 100% renovable
- El E-axle, eje eléctrico integrado
- La 'Palabra del año en la automoción': Camiones pesados
- Así son las nuevas normas de la DGT que entran en vigor el 1 de octubre
- ASEPA constituye la Comisión Técnica de 'Ciberseguridad en Automoción'
- El Congreso Posventa Iberia 2026 regresa a Ávila los días 14 y 15 de septiembre en su 4ª edición
- Términos de automoción y su historia. El árbol de levas y los taqués
- Nuestros Protectores
- ¿Quieres leer gratis estas revistas de la automoción?
- La vida de ASEPA

Vuelve el Curso de Baterías para vehículos eléctricos

Nos complace anunciar el lanzamiento de nuestro nuevo Curso de Especialización: Baterías para Vehículos Eléctricos, en formato presencial, diseñado para ofrecer una formación rigurosa, actualizada y de alto nivel técnico en uno de los campos clave para el presente y el futuro de la movilidad sostenible.

El desarrollo del curso permite adquirir un conocimiento teórico fundamental de los temas de mayor interés, junto a un conjunto de aplicaciones a situaciones reales, con un enfoque práctico.

Es un curso de 48 horas, que **comenzará el día 11 de septiembre y terminará el 7 de octubre de 2026**, con clases los viernes por la tarde y los sábados por la mañana (excepto las dos últimas clases, que serán on-line).

Ha sido cuidadosamente estructurado en once módulos temáticos que cubren todos los aspectos de las baterías para los coches eléctricos y cada uno de ellos está dividido en unidades didácticas de dos horas, impartidas por expertos reconocidos en el sector de la automoción, la energía y la ingeniería electroquímica. Además, el curso ofrecerá acceso exclusivo a materiales didácticos, documentación técnica y recursos complementarios a través de nuestra plataforma web.

El curso está orientado a ingenieros, licenciados, científicos, técnicos, docentes, estudiantes, así como a profesionales del sector de la automoción, la energía y los medios de comunicación. También está abierto a cualquier persona interesada en adquirir un conocimiento sólido sobre las baterías y su papel en la transición energética del transporte.

Todos los detalles del curso, como el programa, el profesorado, los derechos de inscripción, el calendario de clases y cómo realizar las inscripciones, se pueden ver en este [enlace](#).



Semblanza de Jaime Revilla

La industria del automóvil y del transporte pesado en España despide a uno de sus líderes más influyentes y una de las personas que más hizo por la marca IVECO en nuestro país.

Jaime Revilla Arroyo, cuya trayectoria dejó una huella imborrable en el sector industrial español, falleció el 31 de julio de 2026. Su perfil profesional combinó una sólida base técnica, una visión estratégica excepcional y una capacidad de liderazgo caracterizada por el diálogo y la búsqueda incesante de la innovación.

Doctor en Ingeniería Industrial y con un máster por la Manchester Business School, este barcelonés dedicó toda su vida profesional al sector. Empezó en la mítica ENASA (Pegaso) y de ahí pasó a IVECO, tocando prácticamente todos los palos: desde Ingeniería y Desarrollo en las plantas de Valladolid y Barcelona, hasta la Dirección de Posventa y Comercial en Madrid.

Su talento lo llevó directo a la cima internacional. En 2001 dirigió Iveco Portugal, en 2003 la rama comercial en España y, para 2006, ya era vicepresidente mundial de vehículos ligeros en la sede central de Turín. Desde allí participó en la expansión de la marca en China y lideró el desarrollo de la mítica gama Daily.

En marzo de 2011 hizo historia al convertirse en el primer español en asumir la máxima responsabilidad de la compañía en nuestro país como Presidente y Consejero Delegado de IVECO ESPAÑA.

Fue precisamente su visión y su empeño lo que logró algo gigantesco para la industria nacional: en 2012 convenció a la cúpula del grupo de que España era el lugar idóneo para concentrar la producción de vehículos pesados, trayéndose la fabricación desde Ulm (Alemania) hasta Madrid. Tras intensas negociaciones con el Ministerio de Industria, la Comunidad de Madrid y la dirección italiana —e intervenciones al más alto nivel con Sergio Marchionne, Mariano Rajoy y el entonces Príncipe Felipe—, el proyecto salió adelante.

Aquella jugada catapultó a España al primer puesto europeo en fabricación de vehículos industriales. Supuso la creación de un nuevo Centro de Ingeniería y un Plan Industrial que trajo consigo la contratación de 1.200 trabajadores (entre ellos 200 jóvenes ingenieros captados en colaboración con el INSIA-UPM). Además, bajo su mando, la planta madrileña apostó fuerte por el medio ambiente, logrando en 2013 el Premio Europeo de la Sostenibilidad gracias al Stralis de gas natural licuado.

Su enorme trabajo le valió en 2013 la condecoración de ‘Ufficiale de la Orden de la Stella d'Italia’, entregada por el embajador italiano en España. También dejó su huella en el sector como miembro de la Junta Directiva de ANFAC y presidente de su Comité de Vehículos Industriales a partir de 2014, año en el que IVECO se integró en el grupo CNH Industrial.

En 2019 Jaime Revilla fue designado por ASEPA como ‘Personaje Ilustre de la Automoción Española’. Los actos de esta designación tuvieron lugar el 4 de diciembre en el Salón de Actos de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Madrid durante la celebración del ‘XXIII Forum de la Automoción Española’, la iniciativa anual más importante de ASEPA y en la que cada año se reúnen las principales personalidades del mundo del motor.



Para culminar su extensa carrera profesional, en 2022 Revilla fue contactado por el Gobierno para asumir un importante cometido en el Ministerio de Industria, pero se vio obligado a rechazarlo por la aparición de la enfermedad que cuatro años después le ha llevado a la muerte.

Un profesional brillante, un líder cercano y un referente que deja un legado imborrable en el motor español. Descanse en paz.

España busca liderar el mercado europeo de la movilidad inteligente

Un informe de AMETIC señala las fortalezas industriales del territorio, pero advierte de los riesgos de la fragmentación de datos y las amenazas en ciberseguridad. Fernando Álvarez en elperiodico.com.



España reúne las condiciones necesarias para posicionarse como un referente en el mapa de la movilidad inteligente en Europa. Con una industria consolidada, un tejido tecnológico sólido, múltiples casos de uso reales distribuidos por el territorio y el reciente impulso regulatorio de la Ley de Movilidad Sostenible, el país se encuentra en una posición estratégica.

Esta es la conclusión principal del *whitepaper* titulado "Tecnologías para la movilidad en España", elaborado por la Comisión de Vehículo Conectado y Movilidad Sostenible de AMETIC. El informe detalla las herramientas actuales y los desafíos pendientes para transformar este potencial en un motor de exportación tecnológica a escala continental.

"La movilidad del futuro será, esencialmente, digital. La creación de valor ya se está desplazando hacia el software, los datos y las plataformas, y quien no esté en condiciones de competir en ese terreno quedará relegado. España tiene una oportunidad real de liderar en Europa. La industria, la tecnología y los casos de uso ya existen. El momento es ahora", subraya Francisco Hortigüela, presidente de AMETIC.

El informe destaca que España no arranca desde cero, sino que cuenta con un ecosistema con diversas capas de I+D, validación y aplicaciones prácticas tanto en entornos interurbanos como urbanos:

Corredores y pruebas interurbanas

Galicia: El corredor ITS SISCOGA realiza pruebas en escenarios reales para testar servicios cooperativos de vehículo conectado y maniobras de conducción autónoma.

País Vasco: El Basque Connected Corridor funciona como un banco de pruebas para la conducción autónoma y la percepción colaborativa.

Vizcaya: El sistema de peaje Satelise (desarrollado por Cintra junto al socio tecnológico GMV) emplea el posicionamiento satelital y el reconocimiento de matrículas para implantar un modelo de cobro en flujo libre sin pódicos físicos.

Soluciones y gobernanza urbana

Madrid: Aplica la predicción de tráfico mediante Inteligencia Artificial dentro de su estrategia Madrid 360, además de participar en el proyecto europeo DUET en Las Rozas mediante el uso de gemelos digitales para modelar infraestructuras.

Barcelona: La Autoridad del Transporte Metropolitano impulsa el proyecto deployEMDS, un entorno de gobernanza de datos multioperador que conecta autobuses y servicios bajo demanda con estándares de interoperabilidad europeos. (sigue)

Donostia-San Sebastián: El operador urbano DBUS cuenta con un piloto de transmisión de vídeo en tiempo real desde su flota de autobuses empleando conectividad 5G.

Valencia, Santander y Vitoria-Gasteiz: Lideran el despliegue de iniciativas orientadas a datos abiertos de movilidad y la creación de espacios de datos compartidos entre operadores.

Para acelerar estos ciclos y reducir los riesgos antes de su implantación real, el ecosistema se apoya en centros de investigación y validación de referencia europea como CTAG (especializado en la estandarización de gemelos digitales para automoción) e IDIADA, encargados de conectar los desarrollos industriales con entornos de prueba virtuales.



12.250 millones de euros para componentes clave

Una de las piezas fundamentales para sostener el vehículo del futuro es el PERTE Chip, una iniciativa que movilizará más de 12.250 millones de euros hasta 2027 destinados a robustecer el tejido español de semiconductores. Entre las inversiones principales vinculadas a este plan se encuentran:

- La planta de semiconductores fotónicos SPARC Foundry en Vigo.
- La nueva fábrica avanzada impulsada por Diamond Foundry y SETT en Cáceres.

A pesar de los avances, AMETIC advierte de que España se encuentra en una ventana de oportunidad limitada y que necesita convertir los proyectos piloto aislados en una agenda de país coordinada. Para lograrlo, el informe identifica dos barreras críticas.

En primer lugar se encuentra la fragmentación y gobernanza del dato. Los vehículos conectados actuales llegan a generar hasta 25 GB de información por hora. Sin embargo, la falta de compatibilidad provoca que estos datos queden retenidos en silos aislados, un vacío que están capitalizando las grandes tecnológicas de fuera de Europa.

Para atajarlo, la reciente Ley de Movilidad Sostenible (Ley 9/2025) ha diseñado el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) como una plataforma unificada de intercambio para el transporte. No obstante, el informe señala la urgencia de establecer alternativas de colaboración público-privada, dado que los proyectos de espacios de datos cofinanciados por los fondos NextGenerationEU afrontan un hito financiero crítico a mediados de junio de 2026.

Por otro lado está la amenaza de la ciberseguridad. El incremento de la conectividad en vehículos y elementos de la carretera aumenta de forma directa la superficie expuesta a ataques informáticos. Según datos de ENISA, el sector de la movilidad se ha convertido en el segundo más ciberatacado de Europa, concentrando el 7,5% de las agresiones (tres puntos por encima del sector financiero). Por este motivo, el documento técnico insiste en que la seguridad debe integrarse por diseño en cada componente.

“El sector digital español tiene aquí un papel estructural. Podemos y debemos ser el puente entre industria y administraciones, impulsar los proyectos tractores y contribuir a definir los estándares que marcarán la movilidad europea. Convertir la movilidad en un motor de crecimiento y liderazgo tecnológico para España depende de que seamos capaces de combinar inversión, regulación inteligente y colaboración público-privada efectiva”, concluye Francisco Hortigüela, presidente de AMETIC.

Nuevo módulo de pila de hidrógeno para una autonomía de más de 1.000 kms.

¿El autobús del futuro? Bosch cree que la tecnología de pila de hidrógeno resulta especialmente adecuada para autobuses que recorren largas distancias cada día y disponen de pocas oportunidades para recargar durante la jornada.

Para avanzar en este campo Bosch ha creado el módulo FCPM C190 que ya ha superado las pruebas técnicas y las homologaciones necesarias y está dispuesto para la operación diaria que permita evaluar su fiabilidad y rendimiento.



Madrid se ha convertido en la ciudad escogida por Bosch para probar esta tecnología que se encuentra entre las más avanzadas para una movilidad sostenible, empleando un autobús equipado con su nuevo módulo de pila de hidrógeno y que circulará durante varias semanas transportando pasajeros dentro del sistema de transporte público madrileño.

El vehículo, fabricado por Irizar y operado por Alsa, empleará el sistema FCPM C190 desarrollado por Bosch. El objetivo de esta fase de pruebas es comprobar el comportamiento del sistema en condiciones reales de circulación, especialmente en rutas donde la elevada autonomía del hidrógeno

puede ofrecer ventajas frente a otras tecnologías de propulsión.

Una de las principales características del módulo FCPM C190 es su potencia continua de 190 kW y su capacidad para superar los 1.000 kilómetros de autonomía con un solo repostaje. Además, el tiempo necesario para volver a llenar los depósitos de hidrógeno es de apenas 10 a 15 minutos, una cifra que facilita su uso tanto en servicios urbanos como interurbanos.

La iniciativa llega en un momento en el que la Unión Europea ha fijado objetivos muy ambiciosos para el transporte público. Bruselas pretende reducir un 90% las emisiones de carbono de los autobuses urbanos antes de 2030, lo que está impulsando el desarrollo de soluciones alternativas como las baterías eléctricas y las pilas de combustible de hidrógeno.

Monografía sobre la X Jornada InnovAutoUPM

Disponemos de la monografía publicada de la X Jornada InnovAutoUPM con el título: ‘Descarbonización del transporte. Retos y alternativas’, cuya editora es Blanca Arenas Ramírez.

La X Jornada InnovAutoUPM, se desarrolló el día 16 de mayo de 2024 en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales, con más de 300 asistentes entre alumnos y profesores de la ETSII y de la UPM, y con la presencia de un número importante de profesionales del sector de la automoción pertenecientes a la Asociación Española de Profesionales de la Automoción (ASEPA).

Este evento fue patrocinado por la Cátedra UPM Fundación Repsol de Transición Energética, dentro de la línea de actuación de tecnologías emergentes y tuvo el apoyo del Instituto Universitario de Investigación del Automóvil Francisco Aparicio Izquierdo (INSIA), de la Asociación Española de Profesionales de la Automoción (ASEPA) y del departamento de Ingeniería Mecánica (DIMEC) de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales (ETSII).

Antes de las 6 ponencias preparadas por los alumnos del Máster de Ingeniería Industrial de la ETSII se contó primeramente con la Conferencia invitada, a cargo de Dña. Marina Alexandra Chirita, científica en diseño de productos en Repsol Technology Lab, quien presentó la conferencia ‘Combustibles renovables: una solución cero emisiones netas de CO2 para el transporte pesado por carretera’.

Las ponencias de los alumnos abordaron los temas de los combustibles renovables y las tecnologías derivadas del hidrógeno, que se presentan como una solución prometedora para la descarbonización del transporte de mercancías y viajeros a larga distancia.

Se puede acceder a la monografía completa en este [enlace](#).

Jornada ASEPA para descubrir un vehículo ultraeficiente con combustible 100% renovable

Organizada por la Comisión Técnica 'Motores y energías para una movilidad sostenible' de ASEPA, el próximo día 17 de septiembre celebraremos una jornada presencial para descubrir un vehículo ultraeficiente con combustible 100% renovable para descarbonizar la movilidad.



Repsol y Horse Powertrain han desarrollado un vehículo equipado con el nuevo motor híbrido y ultraeficiente, diseñado íntegramente en España y capaz de funcionar con gasolina de origen 100% renovable, fruto de la colaboración tecnológica entre ambas compañías para acelerar la descarbonización de la movilidad. Este nuevo desarrollo logra reducir el consumo de combustible del vehículo en un 40%, situándolo por debajo de 3,3 litros/100 km con cero emisiones netas de carbono.

El programa de la jornada incluye una introducción de **Guillermo Wolff**, presidente de la Comisión Técnica 'Motores y energías para una movilidad sostenible' de ASEPA sobre los 'Retos de la descarbonización del sector transporte ligero por carretera'.

A continuación y bajo un formato de panel de expertos y el concepto 'Tecnologías para incrementar la eficiencia de los vehículos con motor térmico' participarán: **Jacobo Porteiro**, catedrático de la Universidade de Vigo, GTE-Grupo de Tecnología Energética, **José Ramón Serrano**, catedrático de la Universitat Politècnica de València, director I.U.I CMT Clean Mobility & Thermofluids, **Jaime Rodríguez**, general manager de AVL Ibérica. Modera: **Jesús Casanova**, profesor emérito por la Universidad Politécnica de Madrid.

Seguirá la presentación del proyecto: 'Vehículo ultraeficiente y gasolina renovable' a cargo de **Jesús Francés**, director de Estrategia e Ingeniería Avanzada en Horse Technologies y **Fermín Oliva**, Product Design Technical Advisor en Repsol Technology Lab. Modera: **Natalia Fonseca**, profesora titular de la Universidad Politécnica de Madrid e investigadora en el INSIA.

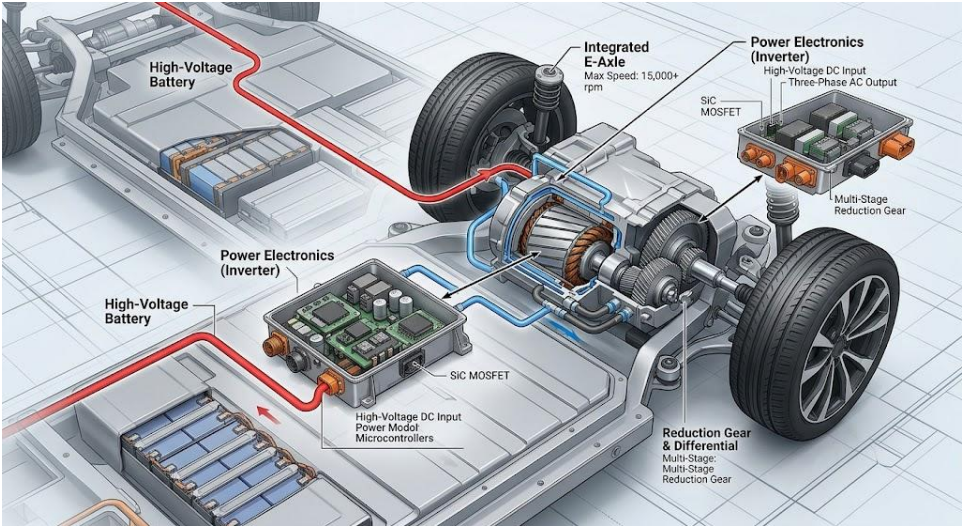
Se terminará la jornada con la exposición del vehículo ultraeficiente de demostración.

La jornada se desarrollará desde las 10:30 h a las 13:00 h del próximo día 17 en el Salón de Actos del INSIA-UPM (Campus Sur de la UPM. Carretera de Valencia, km 7. Av. del Campus Sur de Madrid). La inscripción es gratuita pero es necesario efectuarla por razones de organización en este [enlace](#), donde también se puede ver el programa detallado de la jornada.

El E-axle, eje eléctrico integrado

Presentamos en este artículo con la ayuda de la IA una introducción al *E-axle*, que representa uno de los hitos tecnológicos más significativos en la evolución de los vehículos eléctricos (EV) e híbridos enchufables (PHEV).

A diferencia de las arquitecturas tradicionales de propulsión central, el *E-axle* unifica tres subsistemas clave en una única carcasa compacta situada directamente sobre el eje de tracción: el motor eléctrico, la electrónica de potencia (inversor) y el sistema de transmisión (reductora y diferencial).



Arquitectura y componentes principales

La integración modular del *E-axle* optimiza drásticamente el espacio disponible bajo el chasis (el denominado *packaging* vehicular), eliminando la necesidad de ejes de transmisión mecánicos complejos o túneles de transmisión central. Los componentes fundamentales que componen esta solución son:

- **Motor eléctrico:** Por lo general, se emplean motores síncronos de imanes permanentes (PMSM) o motores de inducción asíncronos. Los diseños modernos priorizan densidades de potencia elevadas y regímenes de giro que superan con frecuencia las 15.000 rpm para maximizar la relación par-peso.
- **Inversor (electrónica de potencia):** Encargado de transformar la corriente continua (DC) proveniente de la batería de alto voltaje en corriente alterna (AC) trifásica para alimentar el motor. La incorporación de semiconductores de Carburo de Silicio (SiC) permite reducir las pérdidas por conmutación y elevar la frecuencia de trabajo.
- **Sistema de transmisión y diferencial:** Una caja reductora de una o múltiples relaciones ajusta la velocidad de giro del motor eléctrico al par óptimo requerido en las ruedas, operando en conjunto con un diferencial mecánico o sistemas de vectorización de par (*torque vectoring*) para mejorar la dinámica transversal.

Ventajas técnicas frente a trenes tradicionales

La consolidación de estos componentes aporta beneficios mecánicos, eléctricos y económicos sustanciales en el diseño de plataformas modulares:

Dimensión	Beneficio técnico	Impacto en el Vehículo
Espacio y Peso	Eliminación de cables de alta tensión expuestos y reducción de soportes mecánicos.	Incremento del espacio útil para pasajeros y carga, menor inercia no suspendida.
Eficiencia Energética	Minimización de pérdidas por resistencia parásita en las uniones mecánicas y eléctricas.	Aumento directo de la autonomía por kWh consumido.
Dinámica Vehicular	Capacidad de control independiente por eje (tracción total eléctrica o e-AWD).	Mayor estabilidad direccional, agilidad en curvas y tracción óptima en superficies de baja adherencia.

(sigue)

Desafíos de ingeniería actuales

A pesar de su madurez comercial, el desarrollo de *e-axes* enfrenta retos termomecánicos y electromagnéticos complejos. Entre los principales desafíos se encuentran:

- **Gestión térmica integrada:** Al concentrar fuentes de calor intenso (motor, inversor y engranajes) en un volumen reducido, la disipación térmica exige circuitos de refrigeración líquida avanzados, frecuentemente basados en aceites dieléctricos específicos para lubricación y enfriamiento directo de los devanados del estator.
- **Optimización NVH (ruido, vibración y aspereza):** Las altas velocidades de rotación del motor y los engranajes generan frecuencias acústicas agudas y molestas para los ocupantes. Los ingenieros aplican perfiles de dientes helicoidales optimizados por software, geometrías de estator sesgadas y algoritmos de control vectorial avanzados para mitigar las vibraciones armónicas.
- **Eficiencia a carga parcial:** Los motores eléctricos operan a menudo muy por debajo de su potencia nominal durante la conducción urbana o en autopista. Diseñar estrategias de control de modulación de ancho de pulso (PWM) eficientes a baja carga es crítico para minimizar el consumo energético en el uso real.

Perspectivas Tecnológicas

La tendencia actual de la industria automotriz apunta hacia los e-axes descentralizados (motores independientes en cada rueda o eje trasero vectorial) y la adopción universal de arquitecturas eléctricas de 800V. Estas innovaciones permiten reducir las secciones transversales del cableado, acelerar drásticamente los tiempos de carga ultrarrápida y elevar la eficiencia global del sistema de propulsión por encima del 95%.

La ‘Palabra del año en la automoción’: Camiones pesados

Por quinto año consecutivo continuamos en este 2026 con la iniciativa de elegir la ‘Palabra del año en automoción’. Recordamos a nuestros lectores que, las palabras de los años 2022, 2023, 2024 y 2025 han sido: ‘electromovilidad’, ‘descarbonización’, ‘hidrogenera’ y ‘electrolinera’, respectivamente.



En cada mes estamos proponiendo 3 palabras como candidatas primero a elegir la ‘Palabra del mes’ y a final de año elegiremos la ‘Palabra del año’ entre las mejor clasificadas en cada mes.

Las tres palabras que nos planteamos ahora para elegir la ‘palabra del mes’ de septiembre son:

megavatio (Carga de): Sistema de recarga ultrarrápida de alta potencia (MCS, por sus siglas en inglés *Megawatt Charging System*) diseñado específicamente para vehículos industriales pesados, capaz de suministrar más de 1 megavatio de potencia para completar recargas de batería durante las pausas reglamentarias de los conductores.

platooning: Técnica de conducción automatizada en agrupamiento o en caravana, mediante la cual dos o más camiones circulan conectados electrónicamente a corta distancia entre sí, sincronizando aceleración y frenado para reducir la resistencia aerodinámica y optimizar el consumo de energía.

E-Axle: Eje electrificado de propulsión que integra en una sola unidad compacta el motor eléctrico, la transmisión y la electrónica de potencia, reemplazando el tren motriz convencional de combustión para maximizar el espacio útil de carga y la eficiencia energética en camiones pesados.

Por favor, dinos cuál es tu palabra preferida entre estas tres como ‘palabra del mes’ de septiembre:

[VOTA AQUÍ](#)

Igualmente, si crees que puedes mejorar las definiciones aportadas o si tienes nuevas palabras que crees que pueden ser candidatas a la ‘palabra del año en la automoción’, puedes enviárnoslas [aquí](#). En el próximo boletín del 16 de septiembre comunicaremos cuál es la palabra elegida de este mes.

Así son las nuevas normas de la DGT que entran en vigor el 1 de octubre

Luz V16, pasillos de emergencia y adelantamientos lentos: la nueva normativa llega en octubre. Nacho González en eleconomista.com



Si vas a ponerte al volante durante estas vacaciones, conviene ir refrescando el código de circulación. El Gobierno y la Dirección General de Tráfico han dado verde a una reforma profunda del Reglamento General de Circulación —sancionada mediante el Real Decreto 518/2026— pensada para atajar la siniestralidad vial poniendo el foco de protección en los colectivos más expuestos: peatones, ciclistas, motoristas y usuarios de patinetes eléctricos.

Aunque el texto ya figura en el Boletín Oficial del Estado (BOE), sus novedades no serán de obligado cumplimiento hasta el próximo 1 de octubre. Sin embargo, los expertos en movilidad de Alquiber, firma especializada en renting flexible, aconsejan no esperar a la vuelta al cole y aprovechar los trayectos veraniegos para ir interiorizando estos cambios.

Adelantamientos a ciclistas y emergencias: más distancia y menos velocidad

Hasta ahora, para rebasar a una bicicleta bastaba con guardar la distancia de 1,5 metros. Con la nueva norma, las exigencias suben de nivel: al adelantar a un ciclista o grupo en carretera, será obligatorio reducir la velocidad al menos 20 km/h por debajo del límite máximo fijado para esa vía. Si además la calzada cuenta con más de un carril por sentido, habrá que cambiar completamente de carril para hacer la maniobra.

Esta misma pauta (respetar la separación de metro y medio y reducir la velocidad 20 km/h por debajo del límite) se aplicará con carácter obligatorio al rebasar a cualquier vehículo averiado o detenido en el arcén o en la calzada.

Adiós a los triángulos y vía libre a las emergencias

La reforma confirma la jubilación definitiva de los clásicos triángulos de señalización: la luz de emergencia geolocalizada V16 pasa a ser el único sistema legal en carretera para advertir de una avería o percance.

Además, el texto introduce una nueva pauta de convivencia en las retenciones. En caso de atasco prolongado, los conductores tendrán la obligación de arrimarse a los extremos de sus respectivos carriles para generar de forma automática un pasillo central de emergencia que facilite el paso fluido de ambulancias, policía y bomberos.

Normas claras para las caravanas y fin de las excepciones con el cinturón

Para poner fin a la confusión y evitar sanciones injustas al colectivo camper, la ley matiza por fin la frontera entre aparcar y acampar: una caravana o autocaravana estará correctamente estacionada siempre que no rebase su propio perímetro (sin desplegar toldos ni ventanas batientes), descansa sobre sus neumáticos y no vierta ningún tipo de fluido al exterior.

Por último, la seguridad deja de hacer concesiones profesionales. Aquellos sectores que hasta la fecha contaban con permisos para no abrocharse el cinturón en trayectos cortos o urbanos —como repartidores, taxistas en servicio o profesores de autoescuela— pierden dicha exención y deberán llevarlo puesto y abrochado en todo momento.

COMISIONES TÉCNICAS

CT14 Ciberseguridad en Automoción

ASEPA constituye la Comisión Técnica de ‘Ciberseguridad en Automoción’

Valladolid, 20 de agosto de 2026. La Asociación Española de Profesionales de Automoción (ASEPA) ha celebrado la reunión constitutiva de su Comisión Técnica nº 14 de ‘**Ciberseguridad en Automoción**’, una nueva iniciativa orientada a impulsar la colaboración, el intercambio de conocimiento y la difusión de buenas prácticas en materia de ciberseguridad aplicada al sector de la automoción.

Durante la sesión quedaron definidos la misión, visión y objetivos de la comisión, centrados en fomentar la cooperación entre industria, academia y profesionales especializados, promover la formación y la divulgación técnica, facilitar la comprensión de normativas y estándares del sector, y generar conocimiento práctico que contribuya a una movilidad más segura, resiliente y competitiva.

Asimismo, se formalizaron los nombramientos de la nueva comisión, quedando designado **Luis Aso** como presidente, **Antonio González** como vicepresidente y **David Vacas** como secretario.



Los tres cargos directivos de la nueva Comisión Técnica desarrollan actualmente su actividad profesional en HORSE, empresa protectora de ASEPA. Esta circunstancia pone de manifiesto el compromiso de la compañía con el impulso de la ciberseguridad en automoción y con las iniciativas técnicas promovidas por la asociación, en una comisión concebida como un foro abierto a la participación de profesionales, empresas y entidades de todo el ecosistema de la movilidad.

Entre las primeras actividades previstas destaca la organización del webinar ‘*Ciberseguridad del automóvil en 2026: R155, R156, ISO/SAE 21434 y CRA en proyectos reales*’, previsto para noviembre 2026, así como el impulso de publicaciones periódicas en LinkedIn para difundir conocimiento y actualidad del ámbito de la ciberseguridad automotriz.

Con esta nueva comisión, ASEPA refuerza su compromiso con los retos tecnológicos de la movilidad conectada y consolida un foro de referencia para profesionales, empresas y entidades interesadas en la seguridad de los vehículos conectados, los sistemas de software y las futuras exigencias regulatorias del sector.

El Congreso Posventa Iberia 2026 regresa a Ávila los días 14 y 15 de septiembre en su 4ª edición

Manteniendo la esencia de las tres ediciones anteriores, el Congreso Posventa Iberia 2026 regresará a Ávila los próximos 14 y 15 de septiembre, consolidándose, en su cuarta edición, como el gran punto de encuentro para los profesionales que marcan el rumbo del mercado de la posventa en España y Portugal.



Organizado por Cesvimap, centro de I+D+i de Mapfre, este importante evento se ha consolidado como una de las citas más influyentes del sector en la península ibérica, —con una participación récord de más de 530 directivos el pasado año—. A lo largo de dos intensas jornadas, los principales ejecutivos de fabricantes de vehículos y equipamiento, aseguradoras, grandes grupos de talleres, distribuidores, empresas de movilidad y proveedores tecnológicos analizarán los grandes desafíos del mercado y compartirán nuevas oportunidades de colaboración.

Posventa Iberia 2026 está diseñado para quienes lideran y toman decisiones. La agenda del congreso estará centrada en los desafíos más inmediatos para la rentabilidad y la sostenibilidad del sector, entre los que destacan:

- Nuevas oportunidades de negocio en un mercado en plena transformación.
- La evolución del recambio, su competitividad y la resiliencia de la cadena de suministro.
- Modelos operativos más responsables y el creciente peso de la sostenibilidad.
- Digitalización avanzada, gestión del dato, diagnóstico y eficiencia de procesos.
- El impacto de la nueva movilidad en el negocio del taller y la distribución.

Más allá de las conferencias, Posventa Iberia 2026 ofrece un entorno de *networking* incomparable, al concentrar en un mismo espacio a los principales decisores del ecosistema ibérico de la posventa. Un contexto único para generar alianzas, compartir visiones y anticipar los desafíos que marcarán el corto y medio plazo del sector.

La combinación de un elevado nivel ejecutivo, temas críticos para el negocio y un formato orientado al intercambio de conocimiento garantiza, año tras año, una amplia repercusión mediática y refuerza la proyección del congreso como referencia sectorial.

Más información y programa detallado puede verse en este [enlace](#). Contacto: 920 20 63 00.

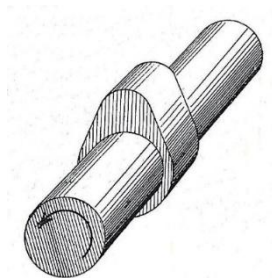
Congreso Posventa Iberia 2026. 14 y 15 de septiembre de 2026. Sofraga Palacio – Palacio de Congreso Lienzo Norte, Ávila.

Términos de automoción y su historia

El árbol de levas y los taqués

En el lenguaje mecánico se marca una diferencia entre eje y árbol. El árbol está sometido a torsión, es decir que transmite movimiento de giro venciendo una resistencia. No es raro confundir ambos términos y leer eje de levas, pero lo correcto es árbol de levas.

Las levas son unas excéntricas solidarias con el árbol, colocadas de forma que sincronizadamente vayan abriendo y cerrando las válvulas de admisión y escape de cada cilindro. Su forma más o menos ovoide convierte su movimiento de rotación en desplazamiento lineal de los empujadores o taqués.



Detalle de una leva (Cartilla de Automóviles, Arias y Otero, 1930)

En francés es *arbre à cames* y en inglés *camshaft*. En ambos casos la leva es *came*, *cam*, términos que según sus respectivos diccionarios tienen origen neerlandés y hacen referencia a su forma de cresta.

En los primeros años del siglo XX en España encontramos ya referencias con su nombre actual de leva, cuyo origen según el DRAE viene del latín *levare* (elevar) en línea con el término naval de levar anclas. Resulta curioso observar que en francés e inglés se hace referencia a su forma geométrica mientras que en español la denominamos por su función mecánica.

En la literatura técnica y de formación de mecánicos de los primeros años hubo titubeos en cuanto al nombre de estas piezas:

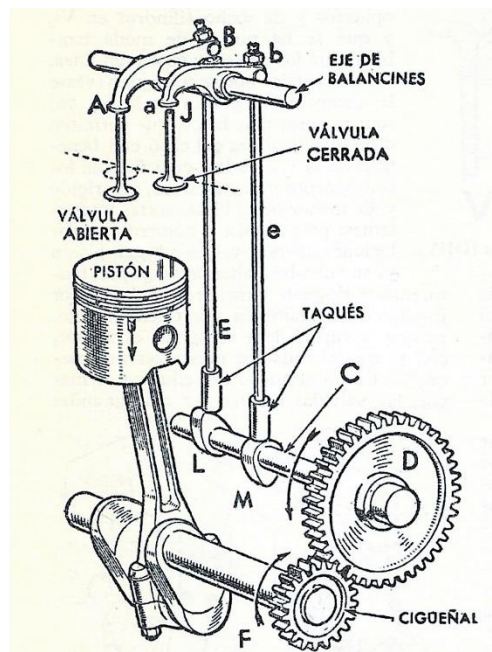
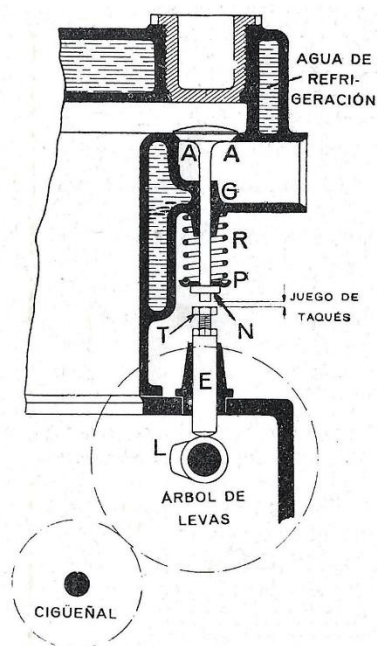
El *Manual del chauffeur* de P. Martí editado en 1906 ya utiliza el nuevo término *árbol de levas*.

En la *Cartilla del mecánico* (1910) y el *Manual del Mecánico de Automóviles* (1928), su autor R. Goytre consolida la denominación de *leva*.

El *Manual de funcionamiento del automóvil a esencia* de S. Gallo de 1909 se refiere a la leva como *rueda con prominencia* y también con el término francés *camme* españolizado en *cama*.

Un caso curioso lo encontramos en el libro *Motores de Combustión Interna Marinos* de I. Núñez y P. Fernández editado en 1926, en el que hace referencia a las *levas* o *camones*, por su gran tamaño.

En 1932 *Autos, camiones y autobuses* de R. Yesares habla del *árbol de levas* o *excéntricas*.



Izda. Accionamiento de una válvula lateral (Cartilla de Automóviles, Arias y Otero, 1930)

Dcha. Accionamiento de válvulas en culata (Arias Paz, 1940)

Los taqués

El diccionario RAE define el taqué como: “Cada uno de los vástagos que transmiten la acción del árbol de levas a las válvulas de admisión y de escape del motor”. Sitúa su origen al término francés *taquet*, que también dio lugar en inglés a *tappet*. El *taquet* francés tiene varios significados, siendo el de ‘tope’ el que mejor se adapta a su función en el motor.

El dibujo adjunto de la *Cartilla de Automóviles* de Arias y Otero publicada en 1930, nos explica el sistema de apertura de válvulas laterales en los motores antiguos: el taqué es el tornillo regulable T que empuja la cola de la válvula y el juego de taqués es la separación entre el taqué y la válvula para compensar las dilataciones en caliente.

Con la progresiva adopción de motores con válvulas en culata, la regulación pasó a ser el juego de válvulas, entre el balancín y la válvula (tornillos B y b). Por su parte desaparecieron los taqués regulables, pero su nombre se quedó para designar el empujador cilíndrico sobre el que actúa la leva.

El tucho de Pegaso

En 1971 la dirección técnica de Enasa publicó el *Nomenclátor Pegaso* (del que un ejemplar está depositado en la RAE), un compendio de todas las piezas de un vehículo con su denominación y explicación funcional. No aparece taqué y en su lugar está *tucho*, definido como ‘seguidor de leva’.

Es un curioso término de origen desconocido, pues no está recogido en el *Diccionario RAE* ni tampoco aparece en el *Diccionari de la llengua catalana de l'IEC*. Una posibilidad estudiada fue que se tratase de una herencia de La Hispano Suiza, cuya dirección técnica pasó a Pegaso en 1946, pero no es así porque HS utilizaba ‘empujador’, como en francés *poussoir*. Tampoco aparece en el diccionario multilingüe *Vocabolario tecnico illustrato* de A. Schlomann (1908) ni en el *Diccionario técnico-automovilista y de aeronáutica* de C. Olavarría de 1912.

Una aproximación podría ser el término *buzo* (en lugar de taqué) que encontramos en *El automóvil de gasolina moderno* de V.W. Page traducido por G. Flórez y editado en Barcelona en 1922.

¿Podría el buzo haberse convertido en tucho?

© Copyright: Manuel Lage (presidente C.T. ASEPA ‘Observatorio de Términos de Automoción’)

Nuestros Protectores

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



Alsa pone en marcha en Madrid el primer autobús autónomo y a demanda de España (*)



La compostelana Castrosua desembarca en Palma con los primeros autobuses eléctricos de la isla (*)



Programa Master en Ingeniería de Automoción (*)



Convenio entre el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial «Esteban Terradas» y la Fundación para el Fomento de la Innovación Industrial, para la realización de trabajos conjuntos en el sector de la automoción (*)



Repsol, Toyota, BMW y Bosch lanzan un proyecto piloto con vehículos impulsados por gasolina 100% renovable (*)



Experimenta el futuro de la movilidad (*)

¿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 **1 de septiembre** contamos con 33 Protectores, 1.917 Socios y 14.038 Simpatizantes. 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, solo añadir que este Boletín se distribuye ya a más de 15.000 profesionales de la automoción.

El pasado 20 de agosto se ha constituido la Comisión Técnica nº 14 de ASEPA sobre '**Ciberseguridad en Automoción**', con el nombramiento de sus directivos.

El próximo día 11 comenzará el curso de especialización sobre '**Baterías para vehículos eléctricos**' en su segunda edición como hemos visto en la primera noticia de este boletín.

El próximo día 17 de septiembre celebraremos una Jornada Técnica presencial sobre '**Vehículo ultraeficiente con combustible renovable**'.

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. Asepa
3. <https://www.elperiodico.com/es/motor/20260616/espana-busca-liderar-mercado-europeo-movilidad-inteligente-131446469>
4. Bosch
5. Asepa
6. Asepa
7. Asepa-IA
8. Asepa
9. <https://www.eleconomista.es/motor/amp/14003784/reforma-historica-del-reglamento-de-circulacion-asi-son-las-nuevas-normas-que-entran-en-vigor-el-1-de-octubre>
10. Asepa
11. Cevimap
12. Asepa
13. Nuestros Protectores
14. Revistas automoción
15. 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.



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 Platino:



Protectores Oro:



Protectores Plata:



Acuerdos de colaboración con:



REAL ACADEMIA ESPAÑOLA



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