



Ángel Palacios

editor de InfoCap

angelpalacios@infocap.es

El taller electromecánico, siempre conectado

El eCall, el coche conectado o los nuevos sistemas de ayuda a la conducción (ADAS) suponen avances innegables en la tecnología de los vehículos y en las futuras necesidades de los talleres encargados de su reparación. Un camino irreversible. Y también eje del cambio que tendrán que afrontar los reparadores en los próximos años.

Huyamos de mensajes catastrofistas sobre el efecto que estas tecnologías supondrá en un parte importante del colectivo de talleres. Las lógicas incertidumbres actuales, consecuencia del temor a lo desconocido, quedarán enterradas por la demostrada capacidad histórica del sector de afrontar esos continuos cambios y responder satisfactoriamente a los retos tecnológicos.

¿No han sido siempre los talleres los que han tenido que acoplarse a las innovaciones de los automóviles para hacer frente a la evolución tecnológica?

Es indiscutible, les iba en ello su viabilidad y supervivencia en el mercado.

Con esfuerzo y perseverancia los especialistas de la mecánica del automóvil mutaron en expertos en electrónica para hacer frente a los más complejos sistemas de gestión de motor, primero, y al resto de componentes pilotados en los coches modernos por algún tipo de fundamento electrónico.

MECÁNICOS 3.0. De reparadores de piezas y sistemas puramente mecánicos los operarios del taller se transformaron en expertos en la diagnosis, sin la cual se hace inviable en muchos casos la



La innovación tecnológica del automóvil condiciona la evolución de los profesionales del taller.

reparación. Ahora toca una nueva fase, la del mecánico 3.0, si se me permite la expresión, con vehículos que ofrecerán nuevas oportunidades de negocio al ampliarse y diversificarse los tipos de servicio asociados a la inclusión de estos nuevos dispositivos.

Lo que es muy deseable es que el mercado y sus reguladores ofrezcan un marco de igualdad de oportunidades para todos los talleres, sin distinción y/o discriminación entre las redes oficiales de los constructores y el sector multimarca. Claro que las oportunidades están para ser aprovechadas y el primer paso para ello es querer hacerlo.

Se comenta mucho en los eventos de la posventa que la mayoría de estos dispositivos ejercen de

Al taller le toca formarse en las nuevas tecnologías, demostrando que no se arredra ante los exigentes desafíos de la industria de automoción

barrera de entrada para los talleres independientes. Es indudable que las marcas de coches y sus redes de servicio cuentan con una ventaja inicial, pero esta circunstancia ha estado siempre presente en todos y cada uno de los grandes avances de la tecnología automovilística.

EXPERTOS EN CÁMARAS Y RADARES

La introducción en el automóvil de **sistemas de asistencia avanzada al conductor**, denominados genéricamente con las siglas **ADAS**, pone al taller en situaciones novedosas a la hora de afrontar el servicio sobre los **vehículos equipados con estas tecnologías**. Un mundo nuevo en los que **sensores, cámaras y radares** se erigen en componentes de obligado conocimiento para cualquier intervención en el taller. Como **elementos de elevada sensibilidad**, la clave está en la perfecta y actualizada calibración de cada uno de esos integrantes del sistema. Con el **equipamiento general** (maquinaria de diagnóstico) y **específico** (herramientas de calibración) y la información técnica adecuados, el acceso a este tipo de operaciones se generalizará entre todos los talleres dispuestos a **seguir avanzando** y a afrontar la inversión inicial en esos equipos. Aquí hay negocio.



Herramientas de calibración de componentes de los sistemas ADAS.

El mercado y sus reguladores deben garantizar un marco de igualdad de oportunidades para que todos los talleres puedan afrontar la reparación de los coches conectados

Reducir el debate a esa “confrontación” distrae de lo fundamental. Y lo básico es que los talleres dispongan de las herramientas y de la información técnica pertinente e imprescindible para reparar cualquier sistema de esos vehículos que, no lo olvidemos, representan hoy una parte reducida del parque.

El coche del futuro se convertirá en una verdadera máquina de emitir información, de ofrecer datos relevantes que ayudarán no sólo en situaciones de emergencias (el fundamento del eCall), sino también para la programación de su mantenimiento, para prevenir futuras averías y detectar a distancia funcionamientos incorrectos que deben ser corregidos por los especialistas.

Al taller le toca pues formarse en esas tecnologías, que le hará una empresa más experta y cualificada, demostrando, una vez más, que no se arredra ante los exigentes desafíos que le propone la industria de la automoción.

Anticiparse a otros competidores y apostar ahora por una actividad de la que obtener un claro beneficio en los años próximos coloca a los talleres más emprendedores en una posición de privilegio de la que será difícil desbancarles. Por tanto, a despejar recelos y que no digan que los talleres no están siempre conectados al negocio. ◀

Nuevo libro CESVIMAP

VEHÍCULOS HÍBRIDOS Y ELÉCTRICOS

Este libro recoge el análisis, la experimentación y la formación de CESVIMAP, a lo largo de una década, sobre **vehículos híbridos y eléctricos**.

www.cesvitienda.com