



Acceso al diagnóstico multimarca

Fin de trayecto

*Los ciberataques a empresas son habituales. En los vehículos, cada vez más conectados, también pueden serlo. La Unión Europea ha desarrollado una normativa que obliga a **homologar el vehículo en ciberseguridad**. ¿Qué harán los talleres independientes? ¿Deben comprar los equipos de diagnóstico de todas las marcas de vehículos?*



Por José Mª Miano Villar
ÁREA DE MOVILIDAD C.A.S.E.
✉ jmmiano@cesvimap.com

MAPFRE sufrió en 2020 una de las mayores catástrofes que le pueden suceder a una empresa: un **ciberataque**. El 15 de agosto, día de más tráfico en las carreteras, gran parte de la información de la compañía fue secuestrada

—por su gestión ante este problema recibió el premio DirCom en la categoría Comunicación de Crisis—.

Los ciberdelincuentes encriptan información crucial de las compañías (*ataque ransomware*)

y piden un rescate para recuperarla. Desde “el sofá de su casa” trabajan precisando solo conexión a internet. ¡Así de sencillo!

Sin embargo, además de los ataques a empresas, todo aquello conectado a internet es susceptible de ser robado o atacado. Y, actualmente, la mayoría de los coches están conectados... ¿Te imaginas que alguien accede a tu coche y manipula sus frenos o la dirección mientras conduces? Pues es real. Hace ya 6 años, el periodista Andy Greenberg¹ escribió un reportaje basado en una experiencia real –él mismo vivió la experiencia–. En su reportaje *hackeó* un Jeep (pero cualquier marca puede ser vulnerable, de hecho, existen muchos más casos, Eurocybcar² cita algunos de ellos). Chrysler –propietaria de Jeep en EE.UU.– llamó a revisión a 1,4 millones de sus vehículos para solucionarlo.

Normativa

Ante esta problemática, la Unión Europea ha intervenido. Para evitar que los nuevos vehículos puedan manipularse malintencionadamente, ha desarrollado la normativa UE 2019/2144 de 27 noviembre de 2019. Esta ley obliga a pasar una homologación relacionada con la ciberseguridad, de modo que cada vehículo homologado cumpla unos mínimos requisitos.

Por ejemplo: tanto fabricantes de vehículos como los de sus piezas deben tener un sistema de gestión de ciberseguridad que trate adecuadamente las amenazas. Así, ante una situación cotidiana, como calibrar una cámara ADAS, se requieren unas credenciales de acceso para evitar que alguien nos pueda cargar *software* malicioso durante la reparación.

Los talleres pueden plantearse diversas dudas. ¿Cuándo entra en vigor la normativa? ¿Qué harán si son talleres independientes? ¿Deben remitirse al concesionario para realizar determinadas reparaciones? ¿O comprar los equipos de diagnóstico de todas las marcas de vehículos? La normativa entra **en vigor** en julio de 2022 –para nuevas homologaciones– y en julio de 2024 –para nuevas matriculaciones–. Los **constructores** no prohibirán el diagnóstico de sus vehículos. Para acceder a su diagnóstico, el taller o mecánico habrá de registrarse en su red, tal y como se hace actualmente con la infor-



Token Renault

GROUPE RENAULT		After Sales Offer Subscriptions		0-110 English	
← Home REPROGRAMMING OFFERS					
EURO 5					
Your token balance is 0 token(s)					
Procedure	Offer id	Offer name	Number of tokens	Price	
Buy Tokens	2	Pro Pack	2	30,00 €	
Buy Software Modules	4	Work Pack	1	20,00 €	
PHYSICAL TOKEN	5	Expert Pack	10	150,00 €	
Buy Physical Token					Buy

Token soft de Renault

mación técnica. Este acceso está empezando a aparecer en algunos vehículos, por lo que aún hay tiempo para adaptarse. Y tampoco todos los fabricantes tienen implementado el procedimiento a seguir.

Los **talleres individuales** no tendrán que comprar los equipos de diagnóstico de ningún fabricante, ni acudir a los concesionarios. Todos los equipos multimarca están trabajando para gestionar este nuevo escenario del diagnóstico seguro.

Pero **¿cuánto costará** este acceso al diagnóstico? ¿Cuál va a ser el procedimiento? La respuesta no está clara. Depende del fabricante, cada uno tiene un protocolo. Asimismo, puede haber requisitos diferentes según qué se diagnostique o la marca del vehículo. Puede ser gratis, precio por horas de acceso o, en ocasiones, exigir *software* o *hardware* extra, y mayor precio.

ACCESO AL DIAGNÓSTICO DE RENAULT

OPERACIÓN	REQUISITOS
Procedimiento de desbloqueo de Gateway	<ul style="list-style-type: none"> – Token físico (30 €) – Módulo de desbloqueo de Gateway (50 €/año) – Equipo de diagnóstico compatible con protocolo SAE J2534
Reprogramación de centralitas + Procedimiento de configuración automático	<ul style="list-style-type: none"> – Token físico (30 €) – Módulo de Renault (software) (50€/año) – Acceso a la información técnica – Token de <i>software</i> (15–20 €/por reparación) – Equipo de diagnóstico compatible con protocolo SAE J2534

Acceso a la información de Renault y Fiat

Renault, junto con Fiat, es uno de los fabricantes que ya lo tienen implementado. El primero, además de identificarse en su red,

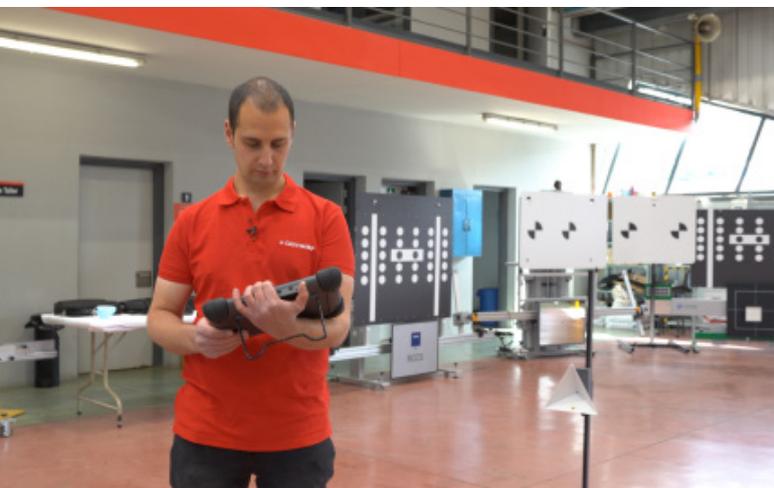
precisa varios componentes, que se usarán dependiendo de la reparación. Mostramos en la tabla qué requisitos exige para cada operación específica.

Para leer y borrar fallos (DTC), operación muy habitual, hay que desbloquear Gateway, pero también para realizar calibraciones, ajustes, etc. El taller necesitará un token físico (memoria USB, que cuesta 30 eur) para los modelos Renault con Gateway, y un módulo de desbloqueo con actualizaciones durante un año (50 eur). También es importante disponer de una interfaz de diagnóstico (VCI) compatible (la mayoría de los equipos actuales la incorporan).

Para instalar una **centralita de airbag nueva** que necesite una configuración, habrá que realizar el “procedimiento de configuración automático”. Conlleva, además del token físico, la compra de otro módulo de autoconfiguración (50 € con actualizaciones gratuitas durante un año). Es necesario también un token *software* –entre 15 y 20 €–, dependiendo de la cantidad de token *software* comprados.

Pero en Renault aún queda otro tipo de procedimiento: la **reprogramación de centralitas**. Necesitaremos el token físico, el token *software* y un nuevo módulo (50 € al año)... ¡Lo sé, un lío!

Fiat (actualmente en el grupo **Stellantis**) lo simplifica. Este grupo ha optado por cobrar el acceso a su diagnóstico por horas para los vehículos que lo necesiten y para todas las operaciones.



Calibración del radar trasero

¿QUÉ OFRECE EUROTALLER A TU FLOTA?

Cobertura Nacional

No importa dónde esté ubicada tu flota, en EuroTaller estaremos cerca.



Calidad

Reducimos los tiempos de inmovilización gracias a la mejor formación y asistencia técnica:

- Cualquier marca, modelo o tecnología.
- Con la mayor base de datos online de averías del mercado: Datatecnic.
- Con el servicio más avanzado de telediagnóstico remoto.
- Con Garantía Nacional – Tu flota estará cubierta por garantía de reparación en toda España y Portugal.

Imagen

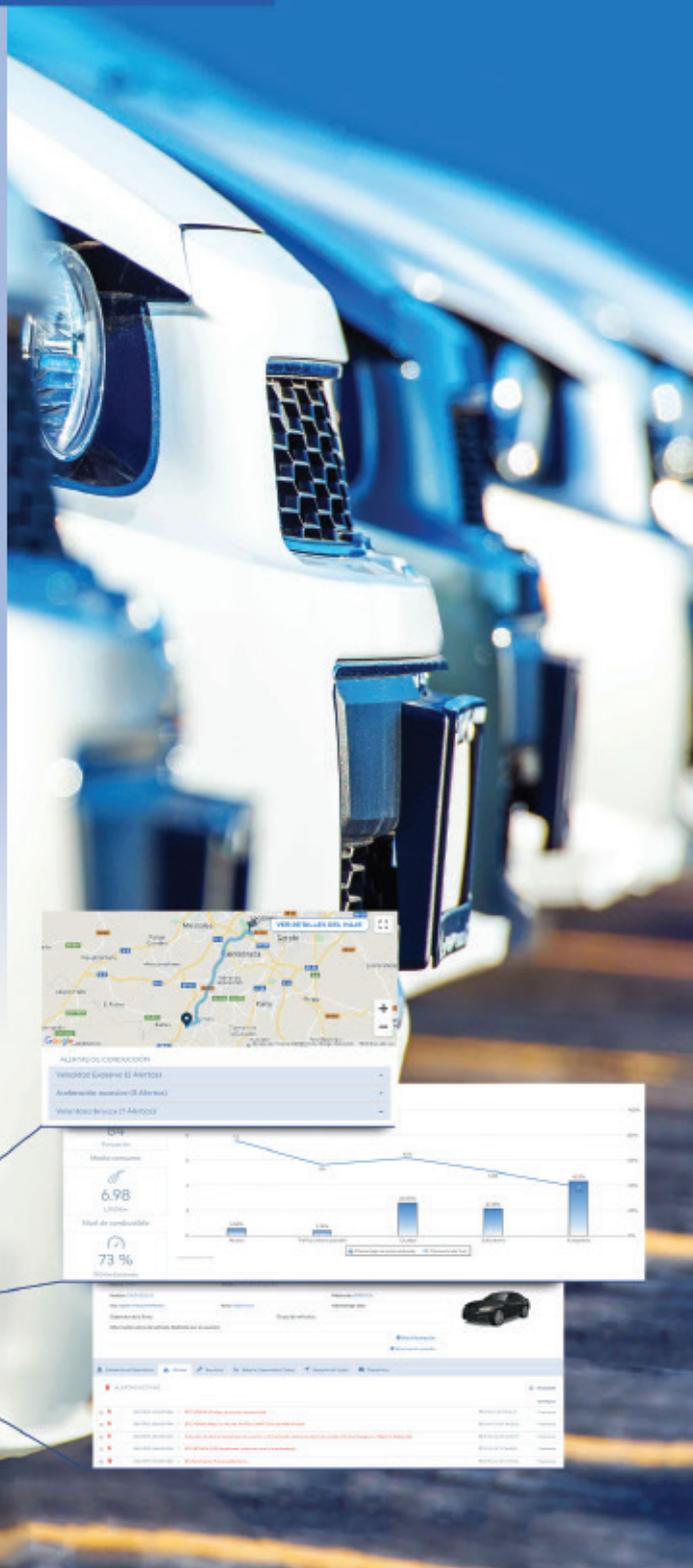
Una imagen homogénea y moderna para tus clientes.

Reparación y Mantenimiento

La plataforma online definitiva para la gestión de tu flota.



R&M
REPAIR AND
MAINTENANCE



www.eurotaller.com

¡Síguenos!

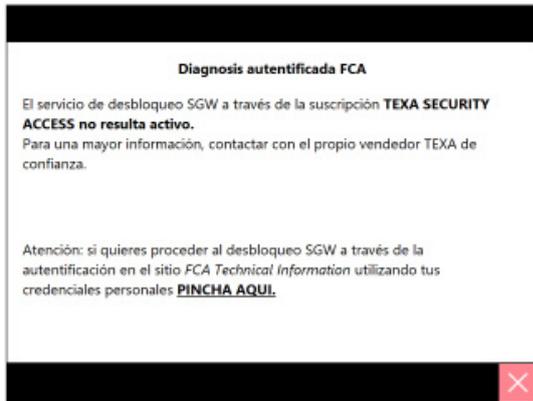


Cuestión de **Confianza!**

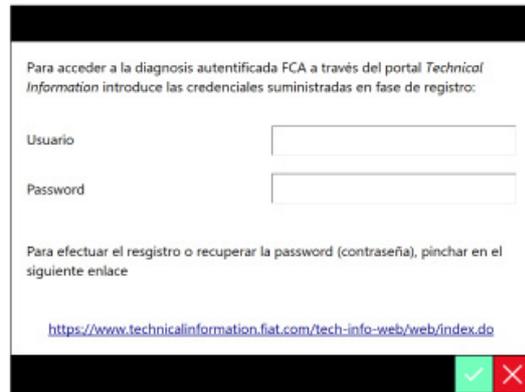
Una actividad de:

Con la garantía de los principales fabricantes:





Diagnosis autenticada FCA



Entrada al portal de identificación

Desbloqueo del diagnóstico seguro

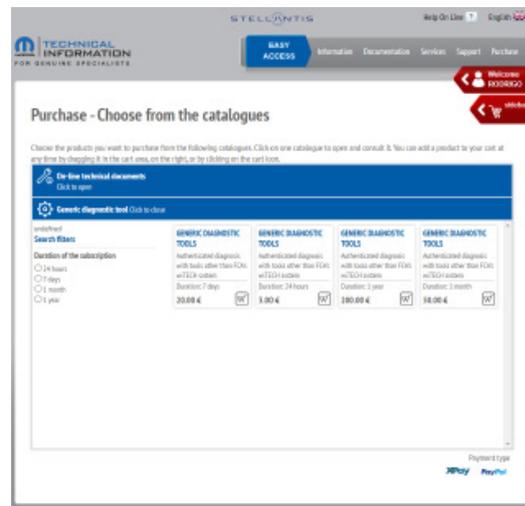
Vamos a explicar cómo desbloquear el diagnóstico de forma segura con un ejemplo. Utilizamos un equipo multimarca de Texa Ibérica y Fiat –incluye todas las marcas del grupo: Abarth, Alfa Romeo, Fiat, Jeep...–. Antes de nada, nos registraremos con los datos del taller en la web del fabricante. Una vez validado por la marca, accederemos para comprar el acceso durante el periodo necesario y activarlo.

Desde el momento de su activación empieza a descontar el tiempo de acceso que hemos adquirido. Hemos de conectar la VCI al coche y comenzar el diagnóstico. Al identificarnos pide en un link las claves de acceso –con las que nos hemos registrado–. Así, ya tenemos vía libre para diagnosticar, borrar errores, calibrar cámaras y radares, etc.

Para **Renault**, como hemos visto antes, el procedimiento vuelve a ser algo más complejo. El equipo de Texa³ dispone del mismo. Por el momento, solo estos dos fabricantes de vehículos tienen definidos sus protocolos para el desbloqueo del Gateway o acceso al diagnóstico de manera general.

Volkswagen tiene en su Golf VIII el acceso restringido al diagnóstico, y aún no está definido cómo lo podrán desbloquear los equipos multimarca.

Habrà que estar atentos a cómo implementan este sistema el resto de las marcas. Pero, en mayor o menor medida, las reparaciones se encarecerán y se complicarán en los nuevos vehículos... La buena noticia es que el **taller multimarca podrá seguir trabajando** ●



Compra



Para saber más:

- 1.Greenberg, Andy.** WIRED. Hackers Remotely Kill a Jeep on the Highway–With Me in It. 7 julio 2015. <https://www.wired.com/2015/07/hackers-remotely-kill-jeep-highway/>
- 2.EUROCYBCAR.** EUROCYBCAR test for new cars. 2021. <https://eurocybcar.com/en/>
- 3.TEXA S.p.A.** Youtube – How to unlock Renault gateway with TEXA. 23 octubre 2020. <https://www.youtube.com/watch?v=MaLw8DO3gTo>

