



Ministerio del Interior
DIRECCION GENERAL POLICIA
Jefatura Superior de Policía de Cataluña

TRÁFICO ILÍCITO DE VEHÍCULOS



DIFUSIÓN RESTRINGIDA SOLO PARA USO JUDICIAL O POLICIAL.

INDICE

TEMA 1.- EL VEHÍCULO EN GENERAL 7

1.- INTRODUCCIÓN.....	7
2.- CONCEPTO	8
3.- CLASES:	9
4.- EL AUTOMÓVIL EN PARTICULAR:	12
SUS ELEMENTOS:	12
5.- INCIDENCIA DE ESTE MEDIO EN EL CAMPO DE LA DELINCUENCIA	15

TEMA 2.- IDENTIFICACIÓN MUNDIAL DEL VEHÍCULO .. 19

1.- INTRODUCCIÓN.....	19
2.- CONCEPTO DE I.S.O.: I=INTERNATIONAL S=STANDARIZACIÓN O=ORGANIZACIÓN.	19
3.- NORMAS I.S.O. MAS IMPORTANTES.- TC-22, 3779, 3780, 3833 Y 4030	19
4.- EL V.I.N. : SU SIGNIFICADO Y CONTENIDO.....	20
SIGNIFICADO	20
CONTENIDO:.....	21
UBICACIÓN.....	22
5.- COMPOSICIÓN DEL V.I.N.= W.M.I + S.D.V + S.I.V. = 17 CARACTERES.....	23
6.- SIGNIFICADO Y COMPOSICIÓN DE LAS SECCIONES ANTERIORES:.....	25
I) LA W.M.I. INDICA EL PAÍS Y FIRMA QUE FABRICÓ EL VEHÍCULO	25
II) LA V.D.S.....SECCIÓN DESCRIPTIVA DEL VEHÍCULO.	25
III) LA V.I.S. SECCIÓN IDENTIFICATIVA DEL VEHÍCULO.....	26
6.- DETERMINACIÓN DEL AÑO DE PRODUCCION.	32
7.- COMENTARIO FINAL.	33

TEMA 3.- FALSIFICACIONES DEL VEHÍCULO 35

1.- INTRODUCCIÓN.....	35
2.- METODOS UTILIZADOS EN LA DESTRUCCION DEL VIN:	35
A) BORRAR EL V.I.N. CON MUELAS ABRASIVAS, ESMERILES O LIMAS.	36
B) BORRAR EL V.I.N. POR CALENTAMIENTO Y MARTILLO.....	36
C) BORRAR EL V.I.N. CON SOLDADURAS, RELLENOS DE HIERRO, COBRE O ESTAÑO U OTROS ELEMENTOS.	36
D) BORRADO O DESTRUCCIÓN DE UN GUARISMO DEL V.I.N. O PARTE DEL MISMO CON UN TALADRO O PUNZON.	36
E) RECORTANDO EL V.I.N. COMPLETO PARA POSTERIORMENTE MEDIANTE SOLDADURA U OTRA TÉCNICA, INJERTAR EL DEL VEHÍCULO QUE SE QUIERE SUPLANTAR.	37
3.- FALSIFICACIONES DEL VEHÍCULO. TÉCNICAS MAS DETECTADAS:.....	37
A) RETROQUELAMIENTO:	37
B) RETROQUELAMIENTO SIMPLE:	38
C) RETROQUELAMIENTO TÉCNICO:	38
D) RETROQUELAMIENTO POR TRASLACION:.....	39
4.- INJERTO.....	39

A) INJERTO PROPIAMENTE DICHO	40
B) INJERTO AMPLIO.....	40
C) INJERTO POR INCRUSTAMIENTO.....	41
D) INJERTO POR CONTACTO.....	41
5.- SUSTITUCIÓN VIN DEL SALPICADERO	41
6.- SUSTITUCIÓN DE PLACAS DE MATRÍCULA.....	42
7.- FALSIFICACION DE PLACAS DE MATRÍCULA.	42
MANIPULADORES	43

TEMA 4.- IDENTIFICACION DE VEHÍCULOS DE LAS MARCAS: AUDI, BMW, CITROEN, MERCEDES, SEAT.....45

GENERALIDADES.....	46
1. NÚMERO DE BASTIDOR DEL VEHÍCULO	46
2. SECUENCIA LÓGICA - FINAS.....	48
3. PLACA Y ADHESIVO DE MODELO	50
4. LLAVES DEL VEHÍCULO.....	51
5. LLAVES DEL VEHÍCULO/ TRANSPONDEDOR	52
6. MEDIOS INFORMÁTICOS PARA LA INVESTIGACIÓN POLICIAL.....	52
7. CONSULTA SOBRE EL PROPIETARIO.....	54
8. VEHÍCULOS DE LA CHATARRA	55
9. OTROS MEDIOS AUXILIARES PARA LA INVESTIGACIÓN POLICIAL.....	55
10. CONFIRMACIÓN DE LA SOSPECHA	56
11. POSIBILIDADES ADICIONALES PARA LA INVESTIGACIÓN POLICIAL	58
12. VEHÍCULOS DE ALQUILER	60
13. CONTROL DE UN VEHÍCULO – PASOS QUE DEBEN SEGUIRSE	60
AUDI.....	63
1. NÚMERO DE BASTIDOR DEL VEHÍCULO:	64
2. PLACA DE MODELO:	69
3. NÚMERO DISTINTIVO DE LA PRODUCCIÓN (PKN):	74
4. NÚMERO DEL MOTOR:	75
5. NÚMERO DEL CAMBIO:	76
6. ADHESIVO DEL SERVICIO POSTVENTA:	77
7. CÓDIGO DE BARRAS:	79
8. NÚMERO DE LA RADIO	79
9. LLAVES DEL VEHÍCULO:	80
BMW	81
1. NÚMERO DE BASTIDOR DEL VEHÍCULO	82
2. PLACA DE FÁBRICA	98
3. NÚMERO DEL CHASIS	102
4. NÚMERO DEL MOTOR.....	104
5. LLAVES DEL VEHÍCULO.....	106
CITROEN	107
1. NÚMERO DE BASTIDOR DEL VEHÍCULO:	108
2. PLACA DE MODELO:	113
3. NÚMERO DEL MOTOR Y NÚMERO DEL CAMBIO	119
4. LLAVES DEL VEHÍCULO:	125
MERCEDES	127
1. NÚMERO DE BASTIDOR DEL VEHÍCULO	131
2. PLACA DE FÁBRICA (PLACA DE MODELO).....	141
3. PLACA DE LA CARROCERÍA.....	147

4. NÚMERO DEL MOTOR.....	152
5. NÚMERO DEL CAMBIO.....	157
6. TIRA DE PRODUCCIÓN O BIEN COMPROBANTE DE MONTAJE	158
7. LLAVES DEL VEHÍCULO.....	158
8. REGULACIÓN ESPECIAL PARA LOS EE.UU.....	158
SEAT.....	167
1. NÚMERO DE BASTIDOR DEL VEHÍCULO	168
2. PLACA DE FÁBRICA	172
3. NÚMERO DISTINTIVO DE LA PRODUCCIÓN (PKN).....	174
4. NÚMERO DEL MOTOR.....	175
5. NÚMERO DEL CAMBIO.....	177
6. ADHESIVO DEL SERVICIO POSTVENTA	178
7. NÚMERO DE LA RADIO.....	181
8. LLAVES DEL VEHÍCULO.....	181

TEMA 5.- LEGISLACIÓN PENAL..... 183

INTRODUCCIÓN.-.....	183
FIGURAS DELICTIVAS:	184
COMENTARIOS SOBRE ESTOS DELITOS:	184
CASOS PRACTICOS:	191
COMENTARIO FINAL	192

TEMA 6..... 193

DIRECTRICES PARA LA INVESTIGACIÓN DEL TRÁFICO ILÍCITO DE VEHÍCULOS EN BASE AL VALOR INTRÍNSECO DEL VEHÍCULO..... 194

1. INFORMACIÓN GENERAL.....	194
1.1. INTRODUCCIÓN	194
1.1.1. TRÁFICO ILÍCITO DE VEHÍCULOS- MUY BIEN ORGANIZADO.....	195
1.1.2. MODUS OPERANDI	195
1.2. HISTORIA.....	196
2. DELITOS COMETIDOS EN RELACIÓN CON VEHÍCULOS POR SU VALOR INTRÍNSECO	196
3. MEDIDAS PARA COMBATIR LOS DELITOS COMETIDOS EN RELACIÓN CON VEHÍCULOS POR SU VALOR INTRÍNSECO	197
3.1. MEDIDAS INICIALES	197
3.2. ACCESO DIRECTO A LAS BASES DE DATOS DE LOS FABRICANTES.....	198
3.3 INFORMACIÓN ADICIONAL	198
4. INDICACIONES IMPORTANTES	198
4.1. LLAVES DEL VEHÍCULO / TRANSPONDEDORES.....	198
4.2 IDENTIFICACIÓN DE VEHÍCULOS.....	199
5. CONTROL DE VEHÍCULOS: CARACTERÍSTICAS QUE PUEDEN SER INDICIO DE IRREGULARIDADES.....	200
5.1. EL VEHÍCULO	200
5.2. DOCUMENTOS.....	201
5.3. PLACAS DE MATRÍCULA	201
5.4. COCHES DADOS DE BAJA	202

6. NOTAS EXPLICATIVAS RELACIONADAS CON LOS MENSAJES DE ALERTA DE VEHÍCULOS ROBADOS	202
6.1. INFORMACIÓN BÁSICA	202
6.2. NÚMERO DE BASTIDOR DEL VEHÍCULO (VIN).....	202
6.3. EL USUARIO DEL VEHÍCULO	203
7. INFORMACIÓN ADICIONAL	203
8. EL EIS - EL SISTEMA DE INFORMACIÓN DE EUROPOL	203
9. CONVENIO DE APLICACIÓN DEL ACUERDO DE SCHENGEN Y EL SISTEMA DE INFORMACIÓN DE SCHENGEN (SIS)	204
10. ASF (FUNCIÓN AUTOMÁTICA DE BÚSQUEDA PARA VEHÍCULOS DE MOTOR SUSTRÁIDOS)	205
11. EUCARIS (SISTEMA EUROPEO DE INFORMACIÓN DE VEHÍCULOS)	205
12. RAKK (RECHERCHE AMTLICHER Kfz-KENNZEICHEN) (BÚSQUEDA DE PLACAS DE MATRÍCULA OFICIALES)	205
13. ACCESO A LOS MENSAJES DE ALERTA DE VEHÍCULOS ROBADOS A TRAVÉS DE INTERNET	206
14. VLNASSIST	206



TEMA 1.- EL VEHÍCULO EN GENERAL

1.- INTRODUCCIÓN

La evolución social del hombre está en parte, íntimamente ligada a la de sus medios de locomoción y transporte, corroborándose lo dicho mediante el simple análisis del paralelismo histórico existente entre avance social y medios de locomoción y transporte. Desde la aparición de la rueda el nacimiento de nuevos medios de transporte ha ido marcando hitos en la transformación de la sociedad.

El nacimiento del automóvil, como medio de transporte que es, también ha supuesto un cambio social, iniciándose éste a finales del siglo pasado y mediados del presente, llegando a nuestro país de forma tardía, pues solo pasado el ecuador del siglo XX comenzó esta transformación.

La sociedad actual utiliza cada vez con mayor profusión el vehículo como medio de locomoción y transporte, haciéndolo casi de forma exclusiva si tomamos la acepción más amplia del término, y en dos terceras partes al menos, si nos limitamos a la acepción que considera o equipara vehículo con automóvil, y en una tercera parte si tomamos el concepto como sinónimo de coche o turismo.

La delincuencia que nace, vive y se mueve dentro de una determinada sociedad, no puede por menos que valerse de los mismos medios de locomoción y transporte que aquella, por ello se aprovecha del vehículo no sólo para su transporte y locomoción si no como medio para la comisión de hechos delictivos, e incluso como producto en sí mismo, siendo esto último el estudio fundamental de este Curso.

Su uso es adaptado al ritmo de su aparición. Comienza con la utilización de la bicicleta, pasa a la utilización del ciclomotor una vez aparece éste en el tráfico normal, seguidamente con la aparición del automóvil de forma más masificada, comienza la utilización de éste, llegando al uso del camión, la nave o aeronave si el tipo de delito o el medio en que éste se comete, lo requiere.

El estudio de la utilidad que del vehículo se hace por la delincuencia, es uno de los fines de éste Curso, por lo que intentaremos conocer al máximo éste medio, para poder así combatir esa utilización delictiva.

2.- CONCEPTO

Etimológicamente la palabra vehículo deriva del latín “vehículum”, que a su vez procede del verbo “vehere” = conducir, transportar, llevar.

El diccionario de la lengua lo define como “artefacto que sirve para transportar personas animales o cosas de una parte a otra”.

La amplitud de ésta definición se desprende de un mero análisis de la misma, ya que dentro del concepto vehículo podemos encuadrar todo lo que sirva para transportar de un lugar a otro, personas, animales o cosas con independencia del medio por donde y por el que se mueva. No caben más limitaciones que las que el propio diccionario establezca al definir el concepto de artefacto, no siendo estas muchas, puesto que lo define como “cualquiera artefacto, máquina o aparato”.

Esta definición apuntada está basada en la utilidad o finalidad del artefacto, pues exige que el mismo sirva para el transporte de personas, animales o cosas, para ser considerado como tal.

Este criterio no es seguido por nuestro Código de la Circulación que prescinde de dicha finalidad o utilidad basando la definición de vehículo en atención al medio por donde se mueve, y así define como tal “todo artefacto o aparato capaz de circular por vías públicas”.

A simple vista la definición dada por la norma citada no establece muchas limitaciones al campo de aplicación de este término. En comparación con la dada por el diccionario de la lengua parece ampliar dicho campo, ya que prescinde la utilidad que el artefacto tenga. Por otra parte estimamos que no supone limitación alguna la exigencia de que dicho artefacto sea capaz de hacerlo por estas vías lo podrá hacer igualmente por las privadas y viceversa.

No obstante la definición dada por el C.cr. sí comprende restricciones al término si tenemos en cuenta lo que por vía pública entiende esta norma:

“Vía pública es todo camino que pueda ser utilizado sin más limitaciones que las impuestas por el presente Código”. (Art. 5-a).

La acepción dada a vía pública tanto por el Diccionario de la Lengua como por el C.cr. es la de calle, plaza, camino u otro sitio por donde transita el público. Según esta definición, y atendiendo a las limitaciones impuestas por el propio C.cr., quedan fuera del concepto de vehículo los artefactos que circulan por vías férreas, aéreas y marítimas los cuales sí están comprendidos en la definición dada por el diccionario, además de ser alguno de ellos objeto de tráfico ilícito y por tanto de interés para este Curso.

3.- CLASES:

Partiendo de la definición de vehículo dada por el C.cr. podemos distinguir en principio dos clases:

- ✓ Los que pueden circular por vías públicas.
- ✓ Los que lo hacen por otras vías.

Para este curso ambas clases de vehículos son de interés, pues no sólo existe tráfico de los vehículos que circulen por vías públicas, según la acepción dada por la citada norma, -automóviles en general-, sino también se da éste con los vehículos que circulan por otros medios, como sucede con las naves y aeronaves.

El C.cr. hace una clasificación, distinguiendo hasta 16 clases de vehículos. Artículo 4:

“a) Vehículo, en general, designa todo artefacto o aparato capaz de circular por las vías públicas.

b) Carro es el vehículo destinado al transporte de cosas o mercancías, arrastrado por personas o animales.

c) Coche es el vehículo destinado al transporte de personas.

d) Ómnibus es el coche con capacidad mayor de nueve personas, incluido el conductor.

e) Tranvía es el vehículo que circula sobre carriles instalados en las vías públicas.

f) Trolebús es todo vehículo accionado por electricidad con toma de corriente por trole, que circula sin carriles.

g) Automóvil es todo vehículo dotado de medios de propulsión mecánica propios e independientes del exterior, que circula sin carriles. Se excluyen de esta designación los ciclomotores.

h) Automóvil de turismo o turismo es el coche automóvil con capacidad hasta nueve personas, incluido el conductor.

i) Autobús o autocar es todo ómnibus automóvil con capacidad para más de nueve personas, incluido el conductor.

j) Camión es todo vehículo automóvil destinado al transporte de cosas o mercancías.

k) Tractor es todo vehículo automóvil capaz de arrastrar a otros vehículos, o destinado especialmente a este fin, lleve o no carga por sí mismo.

l) Remolque designa todo vehículo destinado o precisado a ser arrastrado por un tractor.

m) Vehículo articulado significa todo vehículo formado por un tractor y uno o varios remolques sin eje delantero, llamados en este caso “semirremolque”, que se apoyan en el vehículo que les precede, transmitiéndole parte de su peso.

n) Motociclo o motocicleta designa todo vehículo automóvil en que el motor está unido a una estructura que soporta, a la vez, una de las ruedas y el asiento del conductor, sea cualquiera el número total de ruedas, y esté o no provisto de dispositivos para el transporte de mercancías o de otros viajeros. Se denomina sidecar al coche adosado lateralmente a la motocicleta.

o) Ciclo es el vehículo accionado por el esfuerzo del propio conductor, lleve o no dispositivo para el transporte de cosas u otras personas.

p) Ciclomotor es la bicicleta que, conservando todas las características normales en cuanto a su estructura, peso y posibilidades de empleo, se halle provista de un motor auxiliar de cilindrada no superior a 50 centímetros cúbicos o de un motor eléctrico equivalente y que, por construcción, no pueda alcanzar en llano una velocidad superior a 40 kilómetros por hora.

q) Bicicleta es el ciclo de dos ruedas.

r) Vehículo comercial es el destinado a transporte de viajeros, mercancías u otras cargas por cuenta y riesgo del titular del vehículo o de otra persona, mediante retribución o sin ella. Se denomina auto taxi el alquiler para viajeros, en número no superior a nueve, y provisto de aparato contador taxímetro.

s) Peso en carga o peso total del vehículo significa el peso del mismo y de su carga, detenido y en orden de marcha, incluido el peso del conductor y de cualquier otra persona transportada al mismo tiempo.

t) Carga máxima significa el peso de la carga autorizado por la autoridad competente.

u) Peso máximo autorizado de un vehículo es el mayor peso en carga con el que se permite su circulación.

u') Tara es el peso del vehículo en vacío, pero con su dotación completa de agua, combustible y lubricante, con sus repuestos, herramientas, accesorios y utensilios reglamentarios y de uso normal.

v) Peso por eje de un vehículo es el peso que carga sobre la totalidad de las ruedas acopladas a un eje que diste más de un metro del eje más próximo.

x) Coche de inválido es el automóvil con tara no superior a 300 kilogramos y cuya velocidad no puede pasar en llano de 30 kilómetros por hora, proyectado y construido para el uso de una persona con algún defecto o incapacidad físicos.

y) Conjunto de vehículos, designa un grupo de vehículos acoplados que participan en la circulación vial como una unidad.”

Sin pretender hacer una clasificación exhaustiva, los encuadraremos a modo de ejemplo en tres apartados, dejando entendido que ninguna de estas clasificaciones tiene influencia en el estudio que nos ocupa:

a) Por el origen de sus medios de propulsión:

- ✓ Los que están dotados de medios de propulsión mecánica propios e independientes del exterior: automóviles en general.
- ✓ Aquellos cuyos medios de propulsión dependen del exterior: tranvías, trolebús, remolque, etc.

b) Por la naturaleza del medio sobre el que circulan, sin llegar a entrar en la propiedad de este medio (público o privado):

- ✓ Los que se mueven por carriles: tranvías, etc.
- ✓ Los que lo hacen sin necesidad de estos medios: automóviles en general, naves y aeronaves, etc.

c) Por el destino de los mismos, dejando a un lado si éste es público o privado.

- ✓ Vehículos destinados al transporte de personas.
- ✓ Vehículos destinados al transporte de animales o cosas.
- ✓ Vehículos mixtos.

No cabe duda que se podría continuar haciendo multitud de clasificaciones basadas en cualquier otro aspecto, ya que ninguna de ellas sería excluyente, pero tanto las expuestas a título ejemplificativo, como las que se pudieran seguir haciendo, serían irrelevantes para la finalidad del presente trabajo, para el cual nos sirve una clasificación tan simplista como puede ser distinguir entre: coche, camión, motocicleta, embarcación y aeronave, pues en ella se compendian casi la totalidad de los vehículos utilizados en el tráfico en estudio.

Podemos concluir con la observación de que en todas las clasificaciones hechas, se halla una, la cual destaca en el tráfico de vehículos, “el automóvil”, vehículo en cuyo estudio se basará principalmente este curso.

4.- EL AUTOMÓVIL EN PARTICULAR:

La palabra automóvil deriva etimológicamente del griego “autos”: el mismo y del latín “mobilies”: movable.

Unidas las dos raíces tendremos que automóvil será todo artefacto que se mueva por sí mismo.

Anteriormente a los grandes progresos del automovilismo, la palabra automóvil, no tenía el mismo significado de ahora, pues era un adjetivo que en lenguaje técnico se usaba como sinónimo de automático o de automotor, acompañando siempre al sustantivo: por ejemplo: torpedo automóvil, pero la vulgarización de coches automóviles hizo que el término entrara en el lenguaje normal, pasando a ser un sustantivo; limitando también el uso de su extensión, de modo que el significado actual de la palabra es la de coche.

Coche deriva del turco “Cohi”: carruaje. Es el carruaje destinado al transporte de personas, aunque puede servir para otros usos.

En general el coche es una caja que apoya sobre dos, cuatro o más ruedas.

Como ya se dijo, el automóvil o coche es el vehículo que más interesa en el presente estudio, ya que es el medio de transporte y locomoción más utilizado en las sociedades modernas, según se desprende del análisis de nuestro parque nacional de coches o vehículos de turismo, como los clasifica la Dirección General de Tráfico, que ascendía en 1985 a 9.273.710, suponiendo un 79,15% de todos los vehículos que componían nuestro parque.

Sus elementos:

Estimamos la conveniencia de hacer seguidamente una breve reseña del nacimiento del automóvil como la necesidad de exponer unas nociones básicas de los elementos que componen un coche o automóvil, sin pretender hacer una descripción técnica y detallada del mismo.

El coche o automóvil nace con una fuerza muscular, bien animal o humana, mediante sistema de relojería. Luis XIV, en 1.644 autoriza a Juan Tesón, escudero suyo, para que use una pequeña carroza de cuatro ruedas que se mueve sin ningún caballo, sólo por dos hombres sentados.

Al francés Cugnot se le deben los primeros ensayos positivos de automóviles de vapor, en 1764.

En Inglaterra, en 1.784, Jaime Watt patentó un automóvil movido por una máquina de vapor. En 1.803 Trvitik construyó en Inglaterra el primer automóvil de vapor práctico, que llegó a recorrer hasta 200 Km.

En 1.862, Leonoir aplicó un motor de gas alimentado por aire carburado a la propulsión de un coche que hizo el trayecto Paris-Joinville-Le Pont en tres horas. (unos 60 Km).

A partir del año 1.881 comenzó a aplicarse la electricidad en la tracción de los coches. Al llegar el año 1.883 los progresos de los motores de petróleo permitieron aplicarlos a la tracción de los coches, siendo desde entonces el avance espectacular, como se puede ver con el estudio de la realidad actual.

Las partes esenciales del automóvil son:

1. El chasis

Se entiende por chasis el bastidor completo con sus ruedas, resortes y con el motor y todos los mecanismos de marcha y dirección.

En un chasis de automóvil hay que distinguir los siguientes grupos de órganos:

- a) El bastidor o marco donde se montan todos los mecanismos, que es un cuadro de acero o de madera con ejes, resortes y medios destinados a llevar el motor y los diversos mecanismos del automóvil, así como la caja.
- b) Las ruedas y los resortes de suspensión, con los amortiguadores cuando los hay.
- c) El motor con sus accesorios: el carburador, el regulador, el encendido, el escape de los gases, el enfriamiento.
- d) Los aparatos de transmisión con el embrague, el cambio de velocidad, el cardan y el diferencial.
- e) Órganos de dirección, volante, frenos, aparatos de arranque.
- f) Las ruedas y sus accesorios.

(Ver ANEXO I)

2. La carrocería.

Es la parte ajena a todo mecanismo que se monta sobre el chasis y sirve de habitáculo y para la comodidad del que dirige, y de los que entran en el automóvil.

El Código de la Circulación por su parte establece las condiciones técnicas o partes que debe reunir todo automóvil para que pueda circular de forma legal por vías públicas, en su artículo 209:

“I.- Los vehículos automóviles de cualquier categoría, así como los remolques y semirremolques, cuyo peso máximo autorizado exceda de 750 kilogramos, no deberán circular por las vías públicas sin haber obtenido previamente el Permiso de Circulación, que expedirán las Jefaturas Provinciales de Tráfico en que aquellos se matriculen y cuyas características, que se adaptarán al certificado internacional de matrícula, serán determinadas por el Ministerio de la gobernación.

II.- Previamente a la obtención del permiso de circulación todos los automóviles y los remolques y semirremolques cuyo peso máximo autorizado exceda de 750 kilogramos, que no correspondan a tipos ya aprobados, deberán ser objeto de inspección técnica unitaria, que efectuarán las Delegaciones Provinciales del Ministerio de Industria y Energía o las del Ministerio de Agricultura y Pesca, cuando se trata de tractores y maquinaria agrícolas, las cuales expedirán una certificación de sus características y aptitud para circular por las vías públicas. En los vehículos que correspondan a tipos aprobados no será necesaria la inspección unitaria y el fabricante expedirá para cada vehículo un certificado de características en el que se acredite que éste corresponde con el tipo aprobado.

Ambos certificados de características se denominarán tarjeta de inspección técnica de vehículos y su formato y contenido serán determinados por el Ministerio de Industria y Energía.

III.- La inspección técnica, matriculación y expedición del permiso de circulación o autorización para circular de los automóviles, remolques y semirremolques pertenecientes al Estado se llevará a cabo por los propios Organismos encargados de su conservación y empleo, con arreglo a las prescripciones y trámites que se determinen por la Presidencia del Gobierno”.

Para finalizar este apartado cabe mencionar aquí la clasificación que de los automóviles realiza el Código de la Circulación.

El artículo 98 de la citada norma establece:

“La circulación de automóviles queda sometida a todos los preceptos que con carácter general establece este Código y a los que particularmente para esta clase de vehículos, se previenen en el presente capítulo.

Los automóviles se clasificarán a los efectos de este Código, en la forma siguiente:

Primera categoría.- Motocicletas con o sin sidecar, coches de inválidos y vehículos de tres ruedas dotadas de motor cuyo peso en vacío no exceda de 400 kilogramos.

Segunda categoría.- Los destinados al transporte de personas que tengan, además del asiento del conductor, un máximo de ocho plazas y los de mercancías cuyo peso máximo autorizado no exceda de 3.500 kilogramos.

Tercera categoría.- Los destinados al transporte de mercancías cuyo peso autorizado exceda de 3.500 kilogramos y los de transporte de personas, que tengan, además del asiento del conductor, más de ocho plazas.”

5.- INCIDENCIA DE ESTE MEDIO EN EL CAMPO DE LA DELINCUENCIA

La movilidad es una de las características de la delincuencia actual. El delincuente moderno se desplaza con suma facilidad, bien para cometer sus delitos fuera de las zonas donde es conocido, bien con el fin de huir de la justicia, entendiéndose ésta no sólo en el sentido estricto de los tribunales sino en la acepción que comprende la actuación policial.

Los desplazamientos pueden ser múltiples: de una zona a otra dentro de la ciudad donde vive, de una ciudad a otra, de una ciudad a zonas rurales o a la inversa, o de un país a otros, etc..

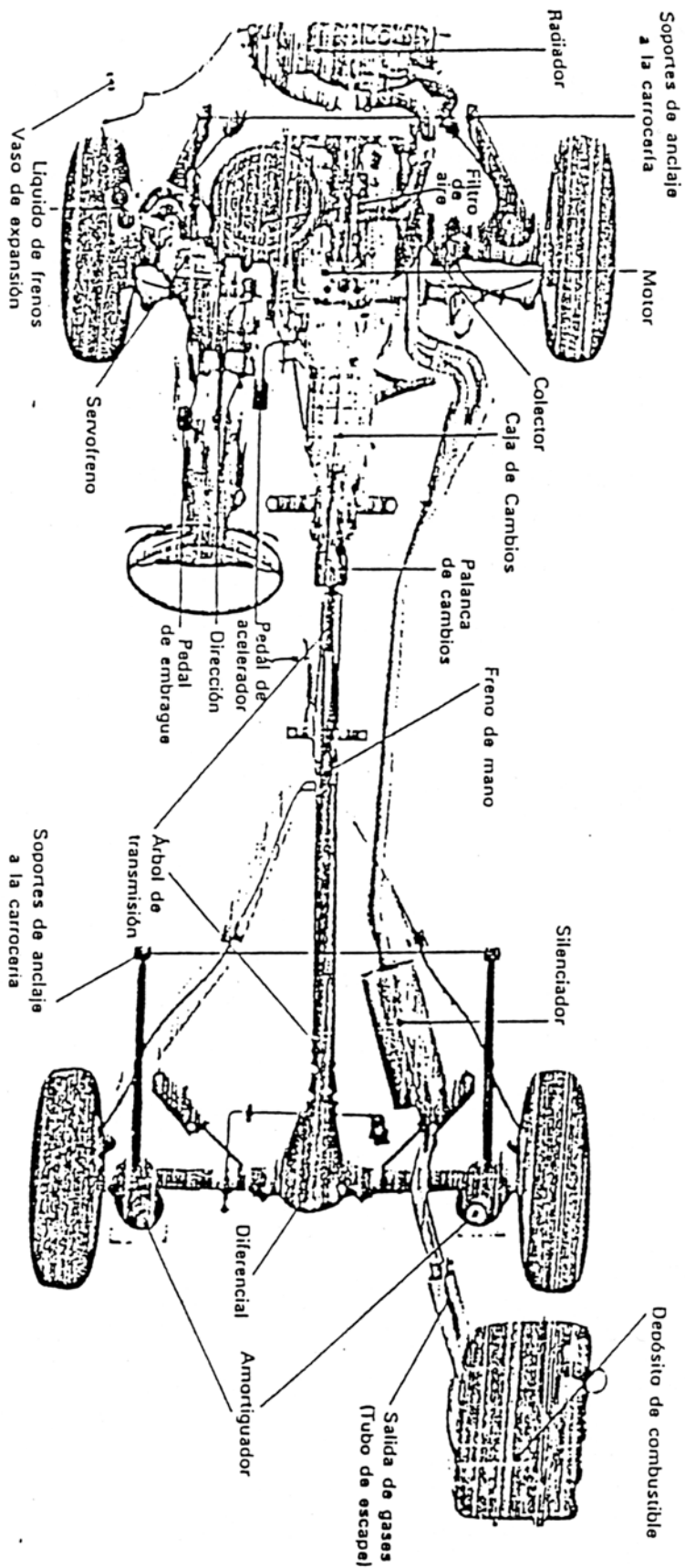
No cabe duda que a esta movilidad a contribuido en gran manera el automóvil.

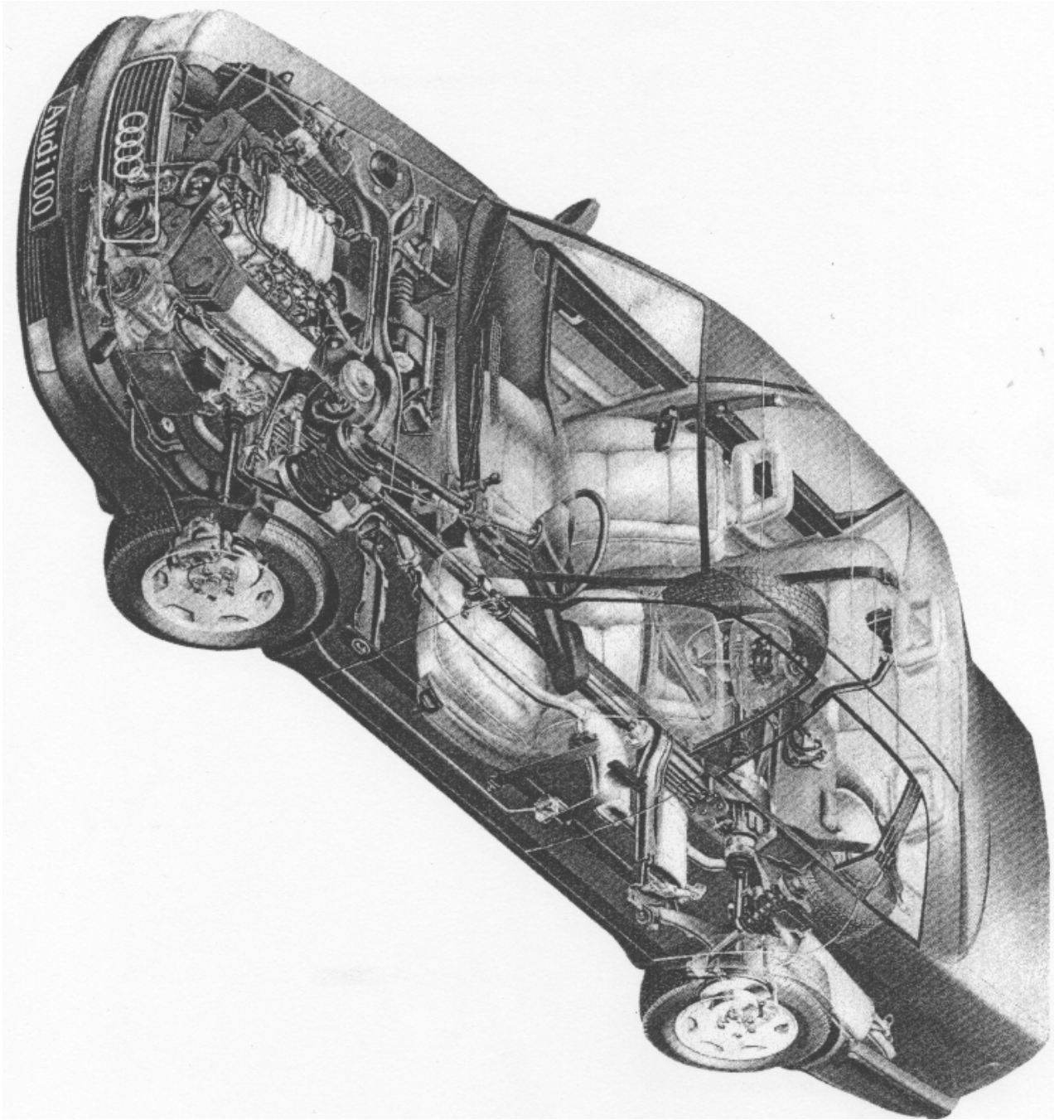
Por otra parte este medio de locomoción o transporte es utilizado por la delincuencia para infinidad de usos además del lícito de locomoción y transporte, como es su empleo como instrumento de huida en la mayoría de los delitos y especialmente en los de terrorismo, o como medio para la comisión, como es el caso de los delitos contra la propiedad (tirones, atracos, etc.) en los delitos contra la salud pública, contrabando, delitos monetarios que es utilizado como medio de ocultación y transporte, etc., etc.

También existe una delincuencia especializada que utiliza el vehículo con el fin último del delito, como sucede en los delitos de sustracción de vehículos los cuales ascendieron en los años 1986, 1987 y 1988 a 110.362, 117.791 y 109.746 respectivamente, de los cuales en un número superior al 20% no son recuperados: los delitos de sustracción en interior de vehículos, en los que están incluidos los robos y hurtos de piezas y elementos de los propios vehículos y que según estadísticas de los tres últimos años ascienden a 221.310, 237.597 y 222.814 respectivamente, el tráfico ilícito de vehículos, con todos los delitos que estos llevan conexos como estafas, falsificaciones, contrabando, etc.

De todo lo expuesto se desprende en la mayoría de los delitos cometidos, que interviene de una forma u otra el vehículo.

ANEXO I
CHASIS DE UN AUTOMOVIL.







TEMA 2.- IDENTIFICACIÓN MUNDIAL DEL VEHÍCULO

1.- INTRODUCCIÓN.

El presente tema trata sobre la identificación del vehículo a través del V.I.N., así como de los conceptos correspondientes a las normas **ISO** que contemplan las claves o códigos correspondientes a los vehículos en general

2.- CONCEPTO DE I.S.O.: I=INTERNATIONAL S=STANDARIZACIÓN O=ORGANIZACIÓN.

La ISO es una Federación de ámbito mundial, integrada por Institutos Nacionales, que pueden ser de origen convencional que, en la actualidad, se llaman Oficinas y Miembros de **ISO**.

Dentro de esta Federación mundial existen comités técnicos de **ISO** muy importantes que reciben el nombre de **ISO TC22**, a los que les corresponde el trabajo de fomento en los International Standard.

Las Oficinas miembros reciben el nombre de Órganos Internacionales, y pueden ser gubernamentales o no gubernamentales, públicos o privados, y cuando están interesadas en un tema que el Comité técnico haya planteado a las Oficinas Miembros, tienen derecho a estar representados en éste y pueden tomar parte en los debates de aquellos temas que les pueda incumbir.

Los criterios internacionales (International Stándar) aprobados, se presentan con las siglas **ISO** añadiéndole un número. El International Stándar, es decir **ISO-3779** es pues el indicativo técnico para referirse a vehículos varios, es decir todo tipo de vehículos en general, nombre o clave dado por el Comité Técnico **ISO TC22** en abril de 1975.

3.- NORMAS I.S.O. MAS IMPORTANTES.- TC-22, 3779, 3780, 3833 Y 4030

ISO 3779.- Se refiere a todo tipo de vehículos en general

ISO 3780.- Indica los WMI de los vehículos. Código identificación de país y firma productora.

ISO 3833.- Define el vehículo a motor, abarca los vehículos a motor, automóviles, camiones, camiones articulados, autocares y motocicletas con la excepción de los ciclomotores.

ISO 4030.- Define el **VIN**, su ubicación y acoplamiento.

EL W.M.I.: W = Mundo, M = Manufacturación. I= Identificación. Palabras inglesas que significan: Identificación Mundial del Vehículo W=País, M.I.= Firma productora

* Son las siglas en inglés: **World, Manufacture, Identificación / Mundo, Manufactura Identificación**

Esta sección refleja o indica el país y la firma productora del vehículo, se representa con tres letras, letras y números o números y letras como mas adelante se detallará.

4.- EL V.I.N. : SU SIGNIFICADO Y CONTENIDO.

UNE 26-313-83
Norma española

Significado

Combinaciones estructuradas de caracteres asignadas a un vehículo por su constructor con finalidad de identificación.

El **V.I.N.** son las siglas en ingles de: **Vehicle Identification Number** (número de identificación del vehículo), siendo por tanto, el número o código que identifica el vehículo, no pudiéndose fabricar, actualmente, mas de un vehículo, en todo el mundo, que posea el mismo VIN. En la mayoría de los países se viene utilizando para sustituir las palabras **chasis o bastidor**.

El **VIN** no solo identifica al vehículo, independizándolo de los demás, sino que también contiene información sobre su fabricante y sobre determinadas características del vehículo en concreto, por lo que puede considerarse, en cierta forma, el **ADN** del automóvil o su documento nacional de identidad, que al igual que en las personas son individuales e intransferibles, es técnicamente la marca y/o contraseña que lo identifica e individualiza de otro de la misma marca, modelo, color etc.

Cobertura legal:

El **V.I.N.** está regulado por diversas normas **I.S.O.** (International Estándar Organization), entre ellas:

ISO 3779.- Se refiere al vehículo en general.

ISO 3780.- Define los **W.M.I.** de todos los vehículos de mundo, al menos en los treinta años siguiente a la firma del acuerdo. (Ginebra, Abril de 1.975)

ISO 3833.- Define el vehículo a motor, abarca los vehículos a motor, automóviles, camiones, camiones articulados, autocares y motocicletas con la excepción de los ciclomotores.

ISO 4030.- Define el VIN, su ubicación y acoplamiento.

Esta individualización del vehículo está protegida en nuestro ordenamiento jurídico en el **artículo 390 del actual C.P. del 95** que trata de las falsedades documentales, siendo considerado a efectos legales el **VIN** como un documento público.

La **Administración** protege su contenido en aquellas oficinas públicas, Registros Oficiales (**Jefaturas Provinciales de Trafico, Delegaciones de Industria, I,T,V.s, etc.**) que recogen, garantizan y protegen esta identidad o individualización.

En nuestro país, para la matriculación de un vehículo es obligatorio que este grabado el VIN en el chasis del vehículo. En algunos países como EEUU no es obligatorio siendo de validez la placa del VIN que llevan en el salpicadero. (Generalmente los fabricantes suelen grabar todos los vehículos al salir de fabrica.).

CONTENIDO:

DATOS QUE SE PUEDEN UTILIZAR EN EL VIN:

En el **VIN** pueden utilizarse todas las cifras, del cero al nueve, (**0, 1,2,3,4,5,6,7,8,9**), si bien el cero (“**0**”) no puede utilizarse en la primera sección, para no confundirlo con la letra “**O**”. Pueden utilizarse todas Las letras del abecedario, (**A, B, C, D, E, F, G, H, J, K, L, M, N, P, R, S, T, U, V, W, X, Y y Z**) salvo la “**Ñ**” por no existir en la mayor parte de los idiomas, la “**T**” para no confundirla con el “**1**”, y la “**Q**” y la “**O**” para no confundirlas con el “**0**” cero, si bien la “**O**” se utiliza en la primera sección por los fabricantes Porsche (WPO), Opel (WOL) y Ford (WFO).

Letras totalmente prohibidas en el **VIN: I, Ñ, Q.**

Números totalmente prohibidos en la sección **W.M.I.** del **VIN: El cero “0”.**

Las dimensiones de las letras latinas y cifras árabes que componen el **VIN** deben ser las siguientes:

- ✓ **7 mm** como mínimo según lo dispuesto en el punto “a” siguiente.
- ✓ **4 mm** como mínimo según lo dispuesto en el punto “b” siguiente.

En todo caso debe ser marcado de forma legible, inalterable y duradera.

Hay que tener en cuenta que actualmente existen dos tipos de troqueles para el troquelado de los vehículos: El inglés con cifras árabes y letras romanas mayúsculas y el japonés con signos distintos a los arábigos.

UBICACIÓN.

El VIN debe estar troquelado en los vehículos conforme establezca, y en el lugar que determine el fabricante, utilizando los guarismos o letras establecidos en el **ISO 4030**, si es posible, en la mitad delantera del vehículo.

Cuando, por razones de tipo reglamentario, el VIN deba poderse leer desde el exterior del vehículo debe ser colocado en el lado del conductor.

En todo caso, el VIN debe ser colocado en una zona fácilmente visible, por un sistema tal que no se borre ni altere; el emplazamiento elegido debe ser indicado en el Manual de utilización o publicación equivalente.

Para la colocación del VIN, el constructor del vehículo puede elegir entre las dos soluciones siguientes:

a).- Marcar el VIN directamente sobre una pieza solidaria al vehículo; esta puede ser el chasis, o, en su caso de vehículos de estructura autoportante, una pieza inamovible o difícilmente reemplazable de la carrocería,

b).- Marcar el VIN sobre una placa separada que a su vez se fije de forma permanente sobre el vehículo de conformidad con lo anteriormente expuesto en el punto “a”.

Las dos soluciones pueden ser aplicadas sobre un mismo vehículo si el constructor le conviene hacerlo.

Actualmente, algunas marcas y modelos, además del VIN que va troquelado en el Chasis, suelen llevar como elemento auxiliar una plaquita con el VIN en el salpicadero del vehículo visible desde el exterior, normalmente en frente del conductor.

El VIN en todo tipo de escritos, documentos, tanto oficiales como privados, se escribirá en éstos o exhibirá en una línea sin espacios, puntos, guiones o similares.

El VIN, como elemento auxiliar de identificación se refleja en la placa de características del fabricante, puede grabarse en una o en dos líneas sin espacios y sin separar ninguna de las secciones de éste. Asimismo se refleja en números secretos, pegatinas, códigos de barras, Unidades de Mando dentro del ordenador de a bordo, etc.

El VIN, en lo referente a la grabación con los 17 dígitos según las normas ISO, firmado en Ginebra, comenzó a ponerse en práctica en el año **1.980**.

Es de significar que el **año de producción 1980** comenzó el **01 de Septiembre de 1.979**.

Observaciones: Se han detectado grabaciones mal hechas en las Jefaturas de Tráfico referentes a vehículos de la marca Porsche: **WMI=WPO** grabadas como **WP0** y Opel **WMI=WOL** grabados como **W0L**, siendo de interés recordar que como quiera que se pueden dar estas confusiones en las grabaciones, si hay que chequear estos VIN, hacerlo con la “O” y con el cero “0”.

5.- COMPOSICIÓN DEL V.I.N.= W.M.I + S.D.V + S.I.V. = 17 CARACTERES

El **V.I.N.** se compone de **DIECISIETE CARACTERES**, letras o cifras, de los que al menos los cuatro últimos, han de ser cifras o guarismos, porque determinan el número de orden.

Según su composición, el **VIN** se podría convertir en una fórmula matemática, con toda la dificultad que conlleva encuadrar los criterios de los distintos fabricantes en dicha fórmula.

Consta de **TRES SECCIONES** con identidad y significado propios cuyo significado se detallará mas adelante, siendo estas como anteriormente se mencionaba:

La **W.M.I.....**Indica país y firma que fabricó el vehículo...3 caracteres

La **V.D.S.....**Sección descriptiva del vehículo 6 u 8 caracteres

La **V.I.S.**Sección identificativa del Vehículo 6 u 8 caracteres

La fórmula matemática que expresa o recoge más racionalmente la mayoría de los VIN de los fabricantes es:

FORMULA MATEMÁTICA DEL V.I.N.: EJEMPLOS:

$$\begin{array}{r} \text{VIN} = \text{W.M.I.} + \text{V.D.S.} + \text{V.I.S.} = 17 \text{ Caracteres} \\ 17 = 3 + 6 \text{ u } 8 + 6 \text{ u } 8 = 17 \text{ Caracteres} \end{array}$$

Ejemplo: A.- **WDB12603212000001**

B.- **WPOZZZ92ZC5840001**

C.- **WBA4711 000 0000001**

D.- **TMBBPU1U1Y2385582**

E.- **VS5L48205K0000281**

$$A.- \text{ W.M.I. } + \text{ V.D.S } + \text{ V.I.S. } = 17 \text{ Caracteres}$$

<u>WDB</u>	<u>126</u>	<u>0</u>	<u>32</u>	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>000001</u>
1	2	3	4	5	6	7

- 1.- País y firma productora: W= West Germany. DB Daimler Benz
- 2.- Tipo de carrocería
- 3- Combustible: 0 = gasolina, 1 = Diesel.
- 4.- Cilindrada del motor: 10= 3,2
- 5.- Posición del volante: 1 Izq. 2 Der.
- 6.- Tipo caja cambios: 0 = manual 2 = au.
- 7.- Número de orden.

$$B.- \text{ W.M.I. } + \text{ V.D.S } + \text{ V.I.S. } = 17 \text{ Caracteres}$$

<u>WPO</u>	<u>ZZZ</u>	<u>92</u>	<u>Z</u>	<u>C</u>	<u>S</u>	<u>8</u>	<u>4</u>	<u>0001</u>
1	2	3	4	5	6	7	8	9

- 1.- País y firma productora: W = West Germany. PO= Porsche.
- 2.- Sin contenido / Reservado a las versiones americanas.
- 3.- Indican las dos primeras cifras del modelo.
- 4.- Sin contenido. / Lugar reservado
- 5.- Año de producción.
- 6.- Lugar de producción dentro de Alemania: S: Stuttgart. N: Neckarsum.
- 7.- Lugar para la tercera cifra indicativa del modelo.
- 8.- Código indicativo del año de producción.
- 9.- Número de producción.

$$C.- \text{ W.M.I. } + \text{ V.D.S } + \text{ V.I.S. } = 17 \text{ Caracteres}$$

<u>WBA</u>	<u>4711</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0000001</u>
1	2	3	4	5	6

- 1.- País y firma productora: W= West Germany. B. Bayerische Motorenwerken. A: Automóvil.
- 2.- Modelo del vehículo.
- 3.- Sin contenido. / Lugar reservado
- 4.- Expresa el fabricante.
- 5.- Año de producción.
- 6.- Número de producción.

$$D.- \text{ W.M.I. } + \text{ V.D.S } + \text{ V.I.S. } = 17 \text{ Caracteres}$$

<u>TMB</u>	<u>BPU</u>	<u>1U</u>	<u>1</u>	<u>Y</u>	<u>2385582</u>
1	2	3	4	5	6

- 1.- País y firma productora:
- 2.- Tipo de vehículo.
- 3.- Indicativo del modelo
- 4.- Un nuevo indicativo del modelo.
- 5.- Año de producción. Y = año 2.000
- 6.- Número de orden de producción

$$E.- \underline{\text{W.M.I.}} + \underline{\text{V.D.S}} + \underline{\text{V.I.S.}} = 17 \text{ Caracteres}$$

<u>VS5</u>	<u>L</u>	<u>48</u>	<u>2</u>	<u>0</u>	<u>5</u>	<u>K</u>	<u>0000281</u>
1	2	3	4	5	6	7	8

- 1.- País y firma productora:
- 2.- Carrocería.
- 3.- Indicativo del modelo 48 = R21
- 4.- Motor.
- 5.- Especificaciones del modelo.
- 6.- Caja de cambios.
- 7.- Año producción. K = 89
- 8.- Número producción

6.- SIGNIFICADO Y COMPOSICIÓN DE LAS SECCIONES ANTERIORES:

I) La W.M.I. Indica el país y firma que fabricó el vehículo

Significado:

Son las siglas en inglés: **World, Manufacture, Identificación/Mundo, Manufactura Identificación**

Composición

Se compone siempre de tres letras o cifras que expresan el país o área geográfica donde se fabrica el vehículo y la marca o nombre del fabricante, no existiendo normas sobre ese orden, si bien el primer carácter suele indicar el país y los dos siguiente la firma productora. Los países europeos utilizan letras para iniciar el **VIN**. Los países americanos utilizan dígitos, reservándose Estados Unidos el número 1, Canadá el 2, y el 9 para Brasil.

Cuando el tercer carácter del **WMI** está representado por un 9 significa que, en esa marca no se producen más de 500 unidades por año.

En esta Sección no existe el “0” (cero), no debiendo confundirse este número con la letra “O”, que es en la única sección en la que se permite su uso.

Los fabricantes de automóviles son numerosos, y sería prácticamente imposible estudiar todos los W.M.I.; no obstante, los que posteriormente se destacaran, supone el 90% de la producción mundial.

II) La V.D.S.....Sección descriptiva del vehículo.

Significado:

Son las siglas en inglés: **Vehicle description section/Sección descriptiva del vehículo.**

Composición:

Se compone de **seis u ocho caracteres**, que indican determinadas características del vehículo (tipo de carrocería, cilindrada, modelo, tipo de combustible, transmisión, sistema de alimentación del motor, posición del volante, etc.), siendo algunos fabricantes más explícitos, utilizando todos los caracteres, que otros que, por el contrario, utilizan sólo parte de los caracteres de esta Sección rellenando los restantes con ceros, zetas, equis, u otros carentes de significado.

III) La V.I.S. Sección Identificativa del Vehículo.

Es la sección principal, pues como su nombre indica es la que identifica o singulariza el vehículo en concreto, diferenciándolo de los demás de la misma marca y modelo, importancia que es conocida por los falsificadores expertos, que se limitan, generalmente, a alterar únicamente estos caracteres, consiguiendo con ello, transformar la identidad de un automóvil en la de otro de la misma marca y modelo.

Esta sección está compuesta por un total de seis, siete u ocho caracteres, de los que, al menos los cuatro últimos, han de ser números, y en su conjunto, indica el número de orden de producción o fabricación del automóvil, motivo por el que, algunas personas del ramo del automóvil denominan a esta sección el número de chasis ó bastidor.

La mayor parte de los fabricantes utilizan cifras en los seis últimos caracteres para numerar el orden de producción, y en los dos caracteres anteriores suelen utilizar letras que indican la factoría de montaje y el año de fabricación.

RELACION DE WM.I MAS FRECUENTES:

Aunque los fabricantes de automóviles son numerosos y sería difícil y poco práctico enumerarlos todos, en la relación siguiente, ordenada alfabéticamente por marcas, se incluyen los más significativos:

ZAR. ALFA ROMEO. (Z=Italia.)

ZAS. ALFA SUD. (Z=Italia.)

VFA. ALPINE (Francia)

1AC. AM.C. (American Motors Corporation). 1= U.S.A.

2AC. A.M.C. (American Motors Corporation). 2 = Canadá

1JC. A.N.C. (American Jeep Corporation)

. ----ARO.

. ----ASTON MARTIN.

SAX. AUSTIN MINI MORRIS (Grupo . Leilan).

WAU.--- AUDI (W=West Germany)

ZAA. AUTOBIANCHI (Z=Italia)
 . ---- AUTOVAZ
 . ---- BENTLEY
 . ---- BERTONE
WBA. B.M.W. (W West Germany)
1G4. BUICK USA.
2G4. BUICK CANADÁ (Canada)
1G5. CADILLAC USA. (EEUU)
2G5. CADILLAC CANADÁ. (Canada)
 . ---- CATERHAM.
VF7.--- CITROEN FRANCIA. (V=Vehiculo. F= Francia).
VS7. CITROEN ESPAÑA. En desuso.
1G1. CHEVROLET (General Motors USA).
2G1. CHEVROLET (General Motors Canadá)
1C4. --- CHRYSLER. (EEUU), también usan: **1B3, 1C7.**-
2A3. CHRYSLER CANADA, también usan: **2A5, 2A6, 2A7.**-
VF4. CHRYSLER FRANCIA
KLA. DAEWOO.
JDA. DAIHATSU. (Japón)
JD1. DAIHATSU (Japón), también **JD2, JT3, JT4, JT5, JT6, JT7, JT8 y JD9.**
SAD. DAIMLER (Grupo Leyland) (Inglaterra)
 . ---- DALLAS
 . ---- DANGEL
JN1. DATSUN. (Japón).
ZFF. FERRARI. (Italia)
ZFA. FIAT ITALIA. (Italia).
WFO. FORD ALEMANIA. (W= West Germany. Alemania)
VS6. FORD ESPAÑA. (V= Vehículo. S= Spain. (España)
XLC. FORD HOLANDA (Holanda)
SFA. FORD INGLATERRA (Inglaterra)
UN1. FORD IRLANDA. (Irlanda)
TW2. FORD PORTUGAL, (Portugal)
1F0. FORD USA. (1=EEUU, Tambien: **1L1)**
VFK. FRUEHAUF (Francia)
1H1. FRUBHAUF (USA), también utilizan: **1H2, 1H3, 1H4, 1H5, 1H6, 1H7.**
SED. G.M.E

1HD. HARLEY DAVIDSON (motocicleta) USA.
KMH. HYUNDAI (Corea)
JHM. HONDA. (Japón)
JH1. HONDA (Japón), también usan **JH2, JH3, JH4, JH5.**
ZJN. INOCENTI (Italia)
. ----ISUSU
ZCF. IVECO (Italia)
SAJ. JAGUAR (Grupo Leyland) (Inglaterra)
KNE. KIA (Corea)
XCA. LADA. (X= Rusia)
ZLA. LANCIA (Italia)
SAL. LAND ROVER (Grupo Leyland) (Inglaterra)
JT1. LEXUS
. ----LONDON TAXI (Inglaterra) (SCR??)
SCC. LOTUS.
1M2. MAC (USA)
. ----MAINDRA
ZAM. MASERATI (Italia)
VF8. MATRA (Francia)
JNZ. MAZDA (Japón)
SAR. MG (Grupo Leyland) (Inglaterra)
. ----MEGA
VSA. MERCEDES BENZ ESPAÑA.
WDB. MERCEDES (Daimler Benz) (Alemania)
WDC. MERCEDES (Daimler Chrysler)
JMB. MITSUBISHI (Japón)
JA3. MITSUBISHI (Asia), también usan: **JA4, JA5, JA6, JA7.**
JB3. MITSUBISHI (Asia), también usan: **JB3, JB4, JB5, JB6 y JB7.**
JMC. MITSUBISHI (Asia), también usan: **JMD, JME, JMF y JMG.**
. ----MORGAN
VSK. NISSAN ESPAÑA
JN1. NISSAN (Japón), también: JN2, JN3, JN4, JN5, JN6, JN7, JN8, JN9.
JNA. NISSAN (Japón)
SJN. NISSAN
WOL. OPEL ALEMANIA. (Alemania)
VSX. OPEL ESPAÑA (España)
SKF. OPEL INGLATERRA. (Inglaterra) también usa: **SKA:** Vauxhall
1G3. OLDSMOBILE USA.

2G3. OLDSMOBILE CANADÁ
VS8. PEUGEOT ESPAÑA-VIGO, actualmente **VF3.**-
VSC. PEUGEOT ESPAÑA-MADRID.
VF3. PEUGEOT FRANCIA.
1G2. PONTIAC USA.
2G2. PONTIAC CANADA
WPO. PORSCHE (Alemania)
VS5. RENAULT ESPANA En desuso.
VF1. RENAULT FRANCIA.
SAR. ROVER. (Grupo Leyland) (Inglaterra)
. ----ROLLS ROYCE (Inglaterra)
YS3. SAAB. (Suecia)
VSS. SEAT. (España)
TMB. SKODA. (Polonia)
WME. SMART (Alemania)
. ---- SOVAMAG
. ----SSANGYONG
JF1. SUBARU.
JS1. SUZUKI (Japón), también: **JS2, JS3, JS4.**
JSA. SUZUKI. (Japón)
VSE. SUZUKI (España)
VSC. TALBOT ESPANA.
VN4. TALBOT FRANCIA.
. ----TATA.
TMY. TATRA.- (Europa)
. ----TAVRIA.
JC1. TOYO KOGYO (Europa), también usan: **JC2 al JC9 y JM1 al JM9.**-
JM1. TOYO KOGYO (Europa), también usan: **JM2 al JM9.**
JTA. TOYOTA (Japón), también usan: **JTB, a JTN** menos **JTI.**
JT1. TOYOTA. (Japón), también usan: **JT2,JT3,JT4,JT5,JT6,JT7,JT8, JT9.**
SAT. TRIUMPH (Grupo Leyland) (Inglaterra)
. ----TVR.
. ----UMM
SKA. VAUXHALL (Opel Inglaterra)
. ----VENTURI
WVW. VOLKSWAGEN. (Alemania)
9VW. VOLKSWAGEN BRASIL.
1VW. VOLKSWAGEN USA.

YB1. VOLVO BELGICA

YV1. VOLVO HOLANDA.

YV1. VOLVO SUECIA

. ----UAZ.

. ----YUGO.

VS9. DIVERSAS MARCAS que fabrican menos de 500 unidades/año.

VEHÍCULOS INDUSTRIALES:

VT1. --- ABELLO () Europa

VSM. -- ACERBI INDUSTRIAL SA.

VSB. --- AVÍA (España)

XLA.--- BATABUS.- () Europa

1CL. --- COLEMAN (Grupo Chrysler) EEUU

UH1. --- COMBÍ CAM (Dinamarca)

XLA.--- DAF (Holanda)

VSB. --- EBRO (España)

VTC.--- EMPRISA (España)

VS2.---- ENASA, también **VS3 y VS4.**-

XLE. --- ESCANIA

XLC.--- FORD CAMIONES (Suecia)

VSP. --- FRUEHAUF SA.

VF6.---- FURGONES (Renault) Francia

VV2. --- INTAIMER.

VV3. --- GARRIGOS ALMAGRO SA.

WLA. -- LANGERDORF.- () Europa

VSE. --- LAN ROVER SANTANA

VSR. --- LECIÑENA

VV1. --- LECI TRAILER.

VO9. --- MAC () (Europa)

WMD. -MAGIRUS DEUSTZ (Alemania)

WVW. -M.A.M. (Grupo Volkswagwen (Alemania)

VT6. --- MAQUINARIA ESPAÑOLA , también **VT7.**

VSA. --- MERCEDES (Daimler Benz) (España)

VST. --- MONTENEGRO IBERICA SA.

VSG. --- MOTOR IBERICA.- También usan: **VSH, VSJ, VSK y VSL.**

XLD.--- PACTON () (Europa)

VS1.---- PEGASO (España)

VTD.--- PERMAGER () Europa

VSB. --- RENAULT INDUSTRIALES,

VSC. --- RENAULT INDUSTRIALES.
VSY. --- RENAULT INDUSTRIALES
VSZ. --- RENAULT INDUSTRIALES
SLC. --- SARIA () (Europa)
VF2. --- SAVIEN (Camiones Renault) (Francia)
XLA.--- SCHROER & BRI-ESREVE () Europa.
VSU. --- TRABOSA
XTA.--- VOLGA (Holanda)
XLV.--- VOLVO.

VS9.---- Los que a continuación se reseñan, distintos a los estudiados anteriormente tanto en España como en los restantes países fabricantes de automóviles. Como ejemplo significativo reflejaremos en su mayoría todos los que existen en España, en los que la **WMI** será **VS9** por ser la producción inferior a 500 unidades/año.

ARPON INBERICA, S.A.
AYATS
BEULAS, S.A
BLAMON
BRIAB ESPAÑOLA
CCAS., S.A.
CEPEMAR
CIMA, S.A
CONEJO
DCMO. S.A.
E. CAMPILLO CLEMENTE
FORCAR FAGA, S.L
HERMANS IBERICA,
IBACAR
IMACHO,
IMESA,
INCIPRESA
INDOX
INDUSTRIAS ALARCÓN,
IRIZAE.

J,F,C,B.
JOMAR.
M. CARRERA Y CIA
MIROFRET, S.A.
LIQUID CARBONIC ESP.,
OBRADORS 9/034...FLYDEL
OLTRA.
PARCISA
RAFALES.
SETRA SEIDA,
TALLERES PANISSARS
REMOLCAUTO, S.A.
REMOLQUES F. GARCIA,
REMOLQUES LARA
REMOLQUES LIGEROS RAFA
RIGUAL, S.A.
SANCHIZ, MANUEL
TALLERE CASTELLE, S.A.
TECNOVE, S.L.
TRAYL ONA, I.P.V.
UROVESA.

VOLQUETES MONTALBÁN, S.L.

MOTOCICLETAS

VTA.	VESPA.	VTJ.	PEUGEOT
VTB.	GILERA.	VTK.	MERLÍN.
VTC.	DERBI.	VTL.	YAMAHA
VTD.	MONTESA.	VTM.	HONDA
VTE.	RIEJU.	VTN.	LAMBREITA
VTF.	LAMBRETA y VTN	VTP.	RIEJU
VTF.	SANGLAS	VT1.	AVELLO
VTH.	DERBI	VT2.	MOBILETTE
VT3.	BULTACO	VU1.	MONCAYO
VT4.	GIMSON	VU2.	ROLLER
VT5.	TORROT	VU3.	BENIMAR
VT6.	OSSA	VU4.	HERGO
VT7.	DUCATTI	VU5.	CATUSA
VT8.	GILERA	VU6.	CALSER
VUB.	SUN	VU7.	INAP
VUC.	INDCAR	VU8.	CONVER

Todos los VIN de los automóviles fabricados desde el año 1980 comienzan con los tres caracteres antes aludidos, seguidos de catorce caracteres más, siendo estas letras o cifras.

Además de los anteriormente mencionados existen otros W.M.I. distintos a los estudiados, tanto en España como en los restantes países fabricantes de automóviles.

6.- DETERMINACIÓN DEL AÑO DE PRODUCCIÓN.

El año de fabricación o producción del vehículo se enmarca en un grupo de cifras y letras que se inicia con el número “1” en 1971 y la letra “Y” para el año 2.000.

Esta secuencia se repetirá hasta concluir el plazo de treinta años que consensuadamente, aceptaron los fabricantes. La relación de caracteres que integran este grupo son los siguientes:

Año 19711	Año 1986 ... G	Año 2001.... 1	Año 2016.... G
Año 19722	Año 1987 ... H	Año 2002.... 2	Año 2017.... H
Año 19733	Año 1988 ... J	Año 2003.... 3	Año 2018.... J
Año 19744	Año 1989 ... K	Año 2004.... 4	Año 2019.... K
Año 19755	Año 1990 ... L	Año 2005.... 5	Año 2020.... L
Año 19766	Año 1991 ... M	Año 2006.... 6	Año 2021.... M
Año 19777	Año 1992 ... N	Año 2007.... 7	Año 2022.... N
Año 19788	Año 1993 ... P	Año 2008.... 8	Año 2023.... P
Año 19799	Año 1994 ... R	Año 2009.... 9	Año 2024.... R
Año 1980A	Año 1995 ... S	Año 2010.... A	Año 2025.... S
Año 1981B	Año 1996 ... T	Año 2011.... B	Año 2026.... T
Año 1982C	Año 1997 ... V	Año 2012.... C	Año 2027.... V
Año 1983D	Año 1998 ... W	Año 2013.... D	Año 2028.... W
Año 1984E	Año 1999 ... X	Año 2014.... E	Año 2029.... X
Año 1985F	Año 2000 ... Y	Año 2015.... F	Año 2030.... Y

Nota: Como se puede observar las series se van repitiendo una vez pasados los treinta primeros años, es decir que en el 2001 la serie empieza otra vez por “1” y así sucesivamente, no utilizándose las letras “I”, “Ñ”, “O”, “Q”, “U”, las consonantes dobles “CH”, “LL”, ni el número “0”.

7.- COMENTARIO FINAL.

Independientemente de todo la información obtenida sobre la identificación del vehículo desde el punto de vista normativo, es de vital importancia que estos conocimientos sean aplicados a la hora de identificar a un vehículo, sobre todo por la dotación policial que primeramente toma los datos del mismo, cotejando sobre todo en unión de la documentación del vehículo, el VIN grabado, ya que se han dado muchos casos en que tras chequear la placa de matrícula y datos de la documentación no figuraban como sustraídos en las bases de datos de Informática, sin embargo, una vez plenamente identificados los vehículos le correspondía otro VIN con el que figuraban sustraídos, amparados en falsas documentaciones de otros vehículos.



TEMA 3.- FALSIFICACIONES DEL VEHÍCULO

1.- INTRODUCCIÓN

La falsificación, sustitución y alteración del V.I.N. de un vehículo o de cualquiera de sus elementos auxiliares de identificación como son: **número de motor, caja de cambios, placa de características, códigos de barras**, etc, de manera que induzcan a error sobre su autenticidad, están perfectamente recogida en el **Artº. 390 del C.P.**, ya que estos elementos del vehículo a todos los efectos legales están considerados como **DOCUMENTOS OFICIALES**, según el **artº. 26 del C.P.**, cuando dice: **Que a los efectos de este Código Penal se considera documento todo soporte material que exprese o incorpore datos, hechos narraciones con eficacia probatoria o cualquier otro tipo de relevancia probatoria.** Por tanto encuadra perfectamente en el **artº. 390.1.1º** del C.P. la falsificación cuando dice: **Alterando un documento en alguno de sus elementos o requisitos de carácter esencial**, y en el 390.1º y 2º: **suponiendo un documento en todo o en parte de manera que induzca a error sobre su autenticidad.**

Que a tal efecto, dentro de la legislación penal esta considerado como: **FALSIFICACIÓN DE DOCUMENTOS PUBLICOS, OFICIALES O MERCANTILES. Artº. 390 a 399 del C.P.**

Penas: Autoridad o funcionario público: P. 3 a 6 años. Multa de 6 a 24 meses. Inh. esp. 2 a 6 años.
Particular: P. 6 m. a 3 años y Multa de 6 a 12 meses.

2.- METODOS UTILIZADOS EN LA DESTRUCCION DEL VIN:

Dentro de la falsificación de automóviles nos vamos a centrar en varias de las técnicas más detectadas hasta la fecha que afectan al V.I.N. como son: **EL RETROQUELAMIENTO** y el **INJERTO**.

El primer paso que da el **FALSIFICADOR** de automóviles para lograr su objetivo, desde el punto de vista de la falsificación, es la destrucción mediante el corte o borrado de los números de bastidor, chasis o VIN, una vez tiene en su poder el vehículo que ha de falsificar y los datos del que va a suplantar. El borrado de estos números tendría las fases siguientes:

a) BORRAR EL V.I.N. CON MUELAS ABRASIVAS, ESMERILES O LIMAS.

El borrado del V.I.N. por este sistema, supone una pérdida de moléculas de la zona o soporte donde va grabado, con un desgaste importante de los guarismos del mismo, pero no su destrucción. Las moléculas aplastadas por la presión del troquel original, aunque aparentemente no sean visibles las huellas dejadas por el troquel, subsisten y aplicándoles el reactivo adecuado los números vuelven a detectarse. Las moléculas que han sufrido el choque del troquel presentan una coloración distinta y el número de origen puede leerse con facilidad.



b) BORRAR EL V.I.N. POR CALENTAMIENTO Y MARTILLO.

Este sistema, si bien es más costoso y delicado, desde luego más eficaz. No exige raspados ni lesión de la zona por muelas abrasivas, la desaparición del número se efectúa por el martilleo en la zona que contiene los guarismos basta su desaparición por el efecto del martilleo. Para obtener el resultado más rápido se calienta la zona hasta el rojo vivo.



c) BORRAR EL V.I.N. CON SOLDADURAS, RELLENOS DE HIERRO, COBRE O ESTAÑO U OTROS ELEMENTOS.

Es un procedimiento sencillo y eficaz. Consiste en rellenar los surcos dejados por el troquel con la soldadura adecuada al efecto.

d) BORRADO O DESTRUCCIÓN DE UN GUARISMO DEL V.I.N. O PARTE DEL MISMO CON UN TALADRO O PUNZON.

Es un procedimiento que permite la destrucción de un guarismo perforando con una broca o troquel su totalidad o aquella parte que no pudiera quedar cubierta por el número que se pretende insertar.

E) RECORTANDO EL V.I.N. COMPLETO PARA POSTERIORMENTE MEDIANTE SOLDADURA U OTRA TÉCNICA, INJERTAR EL DEL VEHÍCULO QUE SE QUIERE SUPLANTAR.



3.- FALSIFICACIONES DEL VEHÍCULO. TÉCNICAS MAS DETECTADAS:

De forma simplificada, vamos a estudiar cada una de estas técnicas utilizadas:

a) RETROQUELAMIENTO:

En los apartados A, B, C y D, la técnica utilizada sería la conocida como RETROQUELAMIENTO, que tal como su nombre indica no es mas que un segundo troquelamiento en la zona ya troquelada. Este es licito cuando lo realizan los Organismos competentes a través del Ministerio de Industria en las Estaciones de I.T.V. u otros organismos con delegaciones el efecto.



El retroquellamiento que pretendemos estudiar es el ilegal, el delictivo, Este exige dos acondicionamientos previos que son:

- 1) El borrado de los números auténticos, ya estudiado.
- 2) Elementos de comparación para contrastar la ejecución perfecta.

Implica por tanto la obtención de muestras, suficientes para comparar los facsímiles dejados por el número retroquelado o falsificado y el que obra en las fichas técnicas que reconoce y legaliza el Ministerio de Industria a cada fabricante.

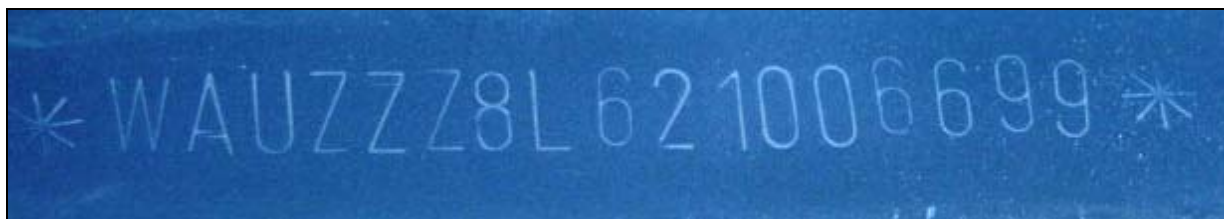
Elegido el troquel adecuado, este sistema de falsificación pasaría por las siguientes fases:

b) RETROQUELAMIENTO SIMPLE:

Es la forma más sencilla y la menos utilizada de retroquelamiento.

Consiste en grabar los números de la documentación o que interesan en la posición y orden establecido, sobre la zona que el fabricante ubica este número.

Algunas veces estos números no se graban sobre el soporte metálico sino sobre plastes o cementos de los utilizados en chapistería mientras están blandos a fin de facilitar el retroquelamiento.



Este sistema sobre superficies con estaño, muy utilizado por los buenos chapistas en automóviles buenos, es fácil de obtener ya que no es necesaria demasiada presión sobre el troquel y una vez pintada la zona puede inducir a engaño fácilmente.

c) RETROQUELAMIENTO TÉCNICO:

Este es el más utilizado, y habría que distinguir las fases siguientes:

1) Obtención de varias copias, hasta diez del número troquelado por el fabricante y que se pretende imitar.

La finalidad de estos facsímiles no es otra que la de auxiliar al falsificador en la obtención del nuevo retroquelado y la comparación de los facsímiles dejados por ambos, es decir, el de origen del retroquelado.

2) La segunda fase consiste en pegar una de las copias obtenidas sobre la parte donde debe hacerse el retroquelamiento.

La finalidad de esta operación es la de servir de guía en el retroquelamiento de cada guarismo. Si se realiza cuidadosamente se puede hacer coincidir el troquel sobre el que aparece en el facsímil, pegado sobre la chapa del automóvil.

Se obtiene de esta forma un retroquelamiento perfecto, según la pericia del falsificador pero generalmente, los guarismos de cada número de chasis estarían perfectamente colocados en un eje imaginario de coordenadas. Las alturas y las distancias estarían en el espacio o lugar ideal.

3) La tercera fase o de comparación es posterior al retroquelamiento.

Consiste en la comparación del facsímil del número retroquelado y una de las copias obtenidas en la primera fase. Si el trabajo fue correcto ambos facsímiles deben coincidir en alturas y distancias.

Esta técnica permitirá obtener un grabado del VIN muy difícil de detectar. Se logra mediante el estudio profundo de la zona y la comparación de ambos facsímiles. Los trazos serán más fuertes o más débiles según la profundidad del surco dejado por el troquel.

d) RETROQUELAMIENTO POR TRASLACION:

Es un procedimiento muy eficaz y muy utilizado en Europa, principalmente en Francia.

Es pues, una transformación puntual, en la que cada punto de cada guarismo del número a falsificar le corresponde uno en el falsificado.

La traslación ha de realizarse con una máquina adaptada a cada caso y no siempre es posible por la ubicación por parte del fabricante de los números de bastidor. Es difícil de obtener, un artificio, un trasladador Kemple, que pudiera adaptarse al traslado de los números de chasis en algunos vehículos como los SAAB 9000 o Volvo 670 y algunos más.

Este sistema tiene sus inconvenientes, porque los casos descubiertos hasta la fecha, la traslación se efectúa con el auxilio de una pequeña fresa o broca, movida por un taladro, es decir, que los surcos de cada guarismo o letra no se hacían con el troquel sino por desgaste con la mencionada broca o fresa.

4.- INJERTO.

Es la sustitución de una parte del chasis portadora del VIN, en otro automóvil similar, para utilizarlo con los elementos de identificación del primero.

Los tipos de INJERTOS más comunes detectados son:

A) INJERTO PROPIAMENTE DICHO

B) INJERTO AMPLIO.

C) INJERTO POR INCRUSTAMIENTO.

D) INJERTO POR CONTACTO.

A) INJERTO PROPIAMENTE DICHO

Consiste en colocar el trozo de chasis pequeño portador del VIN del vehículo que se posee la documentación, en otro similar de procedencia ilícita, que va a sustituir al primero generalmente accidentado o en mal estado.



Las uniones de ambas partes se realizan mediante soldadura y posterior limado, maquillaje y pintura para su simulación.

B) INJERTO AMPLIO.

Como su nombre indica, consiste en la sustitución de parte del vehículo como, pase de rueda, frente, lateral y algunos casos hasta medio coche.



Esta modalidad está siendo últimamente muy utilizada por los grupos organizados dedicados a esta ilícita actividad, si bien, respetan los números y elementos auxiliares de identificación de los vehículos siniestrados o en mal estado sustituyendo en los mismos las piezas de los vehículos sustraídos que no se pueden identificar. Si bien el sistema es más costoso, a la larga es más eficaz, ya que al no poder identificar la procedencia ilícita

de las piezas los hechos suelen quedar impunes, como mucho se les puede imputar alguna infracción administrativa por haber realizado reparaciones de mayor importancia sin haber solicitado la autorización correspondiente a los Órganos de Industria.

C) INJERTO POR INCRUSTAMIENTO.

Consiste en introducir un trozo o chasis en la escopladura u horadación dilatada por calentamiento.

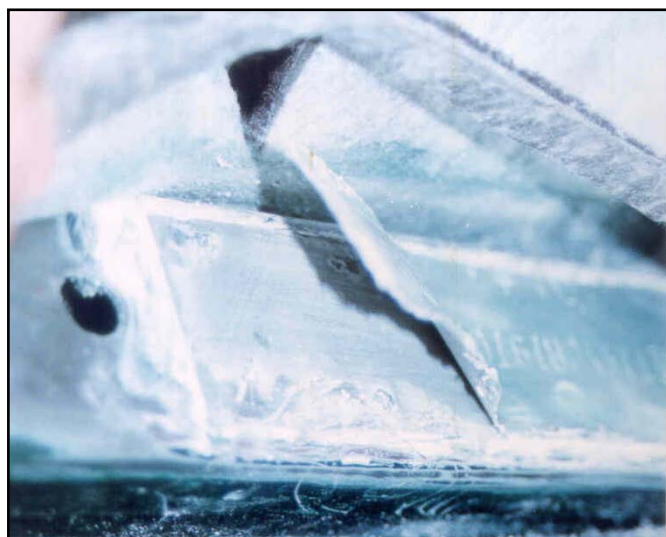
Cuando las dos partes, la introducida a temperatura ambiente en la escopladura, es decir, y la caliente adquieren la misma temperatura habrá desaparecido la dilatación y por tanto será imposible extraer la parte de chasis incrustada.

Esta modalidad es la más técnica y complicada, ya que es necesario utilizar máquinas de ajustar y estudiar cuidadosamente las dilataciones por calentamiento.

D) INJERTO POR CONTACTO

Es un injerto por superposición del número falsificado sobre el original.

Para realizarlo es necesario un desgaste o rodaje sobre ambas partes, para unirlos después con algún adhesivo de los utilizados en mecánica, como pueden ser: plata, cobre o similares. Esta operación necesita presión y calor para quedar perfectamente unidas las dos partes. Los contornos deberán ser simulados con plastas, cemento o similares, pero el relleno más indicado es el estaño.



5.- SUSTITUCIÓN VIN DEL SALPICADERO



coincida con los datos del vehículo que se ha falsificado.

6.- SUSTITUCIÓN DE PLACAS DE MATRÍCULA.

Esta modalidad, sin falsificar el VIN del vehículo robado, se está detectando últimamente en la venta de vehículos nuevos con su VIN original el cual figura sustraído, amparados en documentaciones de vehículos siniestrados de la misma marca y modelo, si bien en líneas generales, si no se detecta antes, al pasar la ITV se suelen descubrir al comprobar que los datos del VIN no coinciden con los de la documentación.

Asimismo, al objeto de utilizar un vehículo de procedencia ilícita para cualquier fin, por supuesto ilícito, suelen sustituirle placas de matrícula, generalmente que coincidan con la marca y modelo sin alterar el VIN.

7.- FALSIFICACION DE PLACAS DE MATRÍCULA.

Las matriculas se pueden falsificar de dos maneras:



a) Parcialmente: Sería cuando se cambian los números o letras de una matrícula, de manera que pueda inducir a error. Estos cambios se pueden hacer o bien con

pintura o con números de goma pegados a la placa o bien con otros medios.

b) Integralmente: Sería cuando se coge una placa de matrícula virgen y se retroquela el número completamente.

Para realizar esta falsificación, es necesario disponer de placas de matrícula y de una máquina retroqueladora, normalmente ambas robadas de concesionarios o talleres autorizados.



En estos casos es muy útil, saber lo que es el nº de manipulador.

En las matrículas españolas, podemos encontrar dos números grabados con troquel. Uno es el número de Homologación, y se encuentra en la parte

superior central de la matrícula y el otro y mas importante el número de manipulador, y lo veremos en el lateral izquierdo de la matrícula.

Nº de Manipulador



El número de manipulador es el número que tiene asignada la maquina con la que se ha grabado la matrícula, y este queda grabado cada vez que troquelamos una placa de matrícula.

Nº de Homologación



Este número es único, y con el se puede identificar la maquina que ha realizado la matricula.

MANIPULADORES

En España, las empresas homologadas, para fabricar placas de matrícula son:

- Para las placas que empiezan por 01: Pertenece a la empresa "SAMART" TEL 972 50 18 99
- Para las placas que empiezan por 02: Pertenece a la empresa "HEGOPLAC" TEL 961 40 14 56
- Para las placas que empiezan por 03: Pertenece a "INDUSTRIAS SALUDEL" TEL 961 22 10 94

Base de Datos de Matrículas: En Internet, podemos encontrar paginas de coleccionistas de matrículas, que pueden ser de utilidad para determinar el país de una determinada placa de matricula. Una página interesante para consultar es <http://www.worldlicenseplates.com>



Ministerio del Interior
DIRECCION GENERAL POLICIA
Jefatura Superior de Policía de Cataluña

EUROPOL



TEMA 4.- IDENTIFICACION DE VEHÍCULOS DE LAS MARCAS: AUDI, BMW, CITROEN, MERCEDES, SEAT

GENERALIDADES

1. Número de bastidor del vehículo

El número de bastidor del vehículo (abreviatura VIN o FIN) sirve para identificar inequívocamente un vehículo. Dicho número permite asignar el fabricante, el tipo, el número de serie individual y, a menudo, el año de modelos.

Por regla general, el VIN se aplica al vehículo de forma mecánica durante el proceso de producción en las instalaciones del fabricante. Las empresas de TUNING (trucado) suponen una excepción a esta “regla” ya que en las mismas el VIN se aplica a mano. Sin embargo, también en este caso es posible realizar una identificación inequívoca.

Los lugares de colocación y la colocación propiamente dicha del VIN varía entre las distintas marcas/ tipos de vehículos por lo que ambos aspectos se relacionan en las descripciones detalladas de los distintos fabricantes.

A partir del año de fabricación 1980 (aproximadamente), el número de bastidor tiene 17 caracteres en todos los vehículos y comienza siempre con la abreviatura internacional del fabricante correspondiente, p.ej. WDB para Daimler-Chrysler.

Estructura del VIN

El número de bastidor está formado por el número de fabricante (WMI) de tres dígitos, por una parte que describe el vehículo y por una parte que lo individualiza. La parte del VIN que describe el vehículo, compuesta de 6 caracteres (caracteres de relleno inclusive), contiene información relativa a las características generales del vehículo. Los 8 caracteres restantes componen la parte del VIN que individualiza al vehículo. Los 4 últimos dígitos de esta parte tienen que ser necesariamente números. Estas 4 cifras son asignadas por el fabricante para diferenciar los vehículos entre sí.

Las letras I, O y Q no pueden utilizarse en el VIN.

En vehículos destinados al mercado norteamericano, el VIN se aplica en la parte derecha o izquierda interior del borde inferior del parabrisas y puede leerse desde fuera (VIN visible).

Algunos fabricantes como Volkswagen, Ford y Porsche han introducido también el VIN visible en el mercado europeo para determinados tipos de vehículos.

EL VIN se encuentra adicionalmente en la placa/el adhesivo de tipo, código de barras y adhesivo del servicio postventa, siempre que el fabricante coloque dichos identificadores en el vehículo.

EL VIN se asigna una vez por vehículo por lo que no puede haber dos vehículos con el mismo número de bastidor.

Atención

Los vehículos de la marca Ford son una excepción. Aquí, puede haber en casos excepcionales dos vehículos con el mismo VIN.

Algunas empresas de trucaje, p.ej. Alpina (para BMW) asignan a los vehículos trucados un número de bastidor nuevo que puede diferir completamente de la descripción anterior. Por este motivo, una identificación inequívoca del vehículo sólo puede realizarse en las instalaciones de la empresa en cuestión.

El número de bastidor permite comprobar un vehículo consultando las bases de datos de investigación y de matriculación. Para realizar la comprobación es absolutamente necesario disponer del VIN completo (normalmente 17 caracteres). Una sola equivocación al leer o escribir el VIN resultará indefectiblemente en una información errónea o en una ausencia de información.

En Austria sólo las personas que trabajan en el departamento de tráfico, los funcionarios del SID y de las estaciones de datos pueden realizar consultas utilizando partes del VIN (consulta fragmentada).

En Suiza, para realizar una consulta en el marco de una investigación policial basta con indicar los números de serie del VIN.

Las modificaciones ilegales del VIN se llevan a cabo con gran profesionalidad. El procedimiento puede consistir en modificar algunas partes del VIN que se encuentra en el vehículo o bien en tomar el número de bastidor de un vehículo de la chatarra y aplicarlo al turismo robado. Este tipo de manipulación no deja apenas huellas.

El VIN puede modificarse utilizando por ejemplo masilla para alisar la superficie en cuestión. A continuación se procede a cubrir con pintura la zona *trabajada*. Los puntos del VIN donde se ha aplicado masilla pueden detectarse con un imán ya que, en dichos puntos, éste se adhiere a la chapa con menos fuerza. Dado que la pintura no ha pasado por un proceso de horneado, ésta se puede retirar fácilmente con un paño impregnado de acetona. ¡Importante! Antes de aplicar la acetona debe sacarse una fotografía del VIN tal como se descubrió. Las nuevas pinturas de dos componentes ya no pueden retirarse aplicándoles acetona.

Prueba del espejo:(principalmente en vehículos Volkswagen y Audi)

Para modificar el número de bastidor, el delincuente debe oponer una fuerza por la parte trasera de la chapa con un trozo de madera o similar. Al hacerlo, la pintura de la parte posterior de la chapa resulta dañada. Estas huellas pueden verse claramente con un espejo. Debido a la diversidad de lugares donde se coloca el VIN, la prueba del espejo no puede realizarse con todos los vehículos. Algunas veces puede llegar a ser necesario desmontar piezas de plástico.

2. Secuencia lógica - FINAS

La forma más habitual de modificar la identidad de un vehículo es el “apaño con chatarra”. El delincuente compra un vehículo de la chatarra, recibe con él el documento de matriculación auténtico y desmonta del mismo el VIN y la placa de fábrica. Después, busca un turismo parecido del mismo tipo, lo sustrae y pasa los datos del vehículo adquirido en la chatarra al coche robado.

Una vez preparado de esta forma, el vehículo sustraído, que ya dispone de los datos técnicos falsificados, se transporta al extranjero o se matricula en el país en que se ha robado. Una manipulación como la que se ha descrito aquí apenas puede detectarse.

Sin embargo, en la mayoría de los casos el delincuente comete un error decisivo que puede ponerse en evidencia realizando una comprobación con **FINAS** y siguiendo una “**secuencia lógica**”.

Por regla general, las piezas de un vehículo se fabrican poco antes de proceder al ensamblaje del mismo. Los métodos de almacenamiento industriales, caracterizados por la escasez de espacio, hacen que entre la fecha de producción de las piezas (p.ej. cristales, cinturones de seguridad, piezas de plástico, amortiguadores de portones, ceniceros, etc.) y el inicio del montaje del coche no puedan transcurrir más de tres meses (fabricación “just in time”).

Por lo tanto, las siguientes fechas deben seguir una secuencia lógica:

- Fabricación de las piezas
- Fabricación (entrega) del vehículo
- Primera matriculación según el permiso de circulación

En la mayoría de los casos, los delincuentes roban vehículos nuevos o seminuevos (con piezas en muy buen estado) y les asignan los números de bastidor de coches de la chatarra.

Al consultar en FINAS el VIN del que se sospecha, se visualiza la información referida a la fecha de fabricación del vehículo así como la denominación de tipo exacta, (p.ej. “Passat”).

Teniendo en cuenta la fecha de fabricación del vehículo facilitado por FINAS y las fechas de producción de las piezas, puede comprobarse si el vehículo respeta la **concordancia temporal**.

Así por ejemplo, en un vehículo fabricado en septiembre de 1997 la mayoría de las piezas no pueden haber sido fabricadas en febrero de 1998.

El sistema FINAS permite verificar indicios que sostengan una sospecha inicial pero ésta deberá confirmarse con medidas de control complementarias (p.ej. mediante un acceso en línea a datos del fabricante)

Actualmente FINAS contiene datos de los siguientes fabricantes:

-AUDI	-ALFA-ROMEO
-BMW	-FERRARI
-DAIMLER-CHRYSLER	-FIAT
-FORD	-LANCIA
-OPEL	-PORSCHE
-Volkswagen	-PEUGEOT

Nota

La mayoría de los fabricantes de automóviles codifica el año de modelos en el décimo carácter del número de bastidor:

F = 1985;	G = 1986;	H = 1987;	J = 1988;	K = 1989
L = 1990;	M = 1991;	N = 1992;	P = 1993;	R = 1994
S = 1995;	T = 1996;	V = 1997;	W = 1998;	X = 1999
Y = 2000;	1 = 2001;	2 = 2001;	3 = 2003;	4 = 2004
5 = 2005;	6 = 2006;	7 = 2007;	8 = 2008;	9 = 2009

Importante: El año de modelos no se corresponde con el año de calendario. Normalmente, el año de modelos comienza después de las vacaciones de la empresa del año anterior, p.ej. el año de modelos 1999 comienza en el verano de 1998.

Piezas (ejemplos)



Cinturones de seguridad

La fecha puede haberse imprimido en la etiqueta del cinturón de dos formas:

1. **Como se muestra en la foto:** 41 1993 = semana 41 de 1993 / 10. 1993 = octubre de 1993 o bien

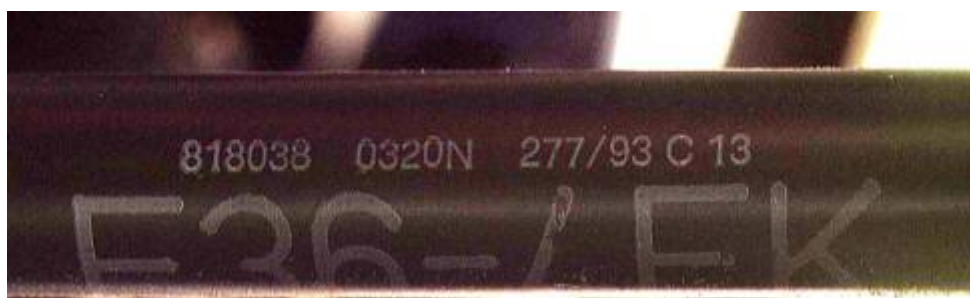
2. Con formato normal: p.ej. 04.09.96

Cristales de las ventanas



aquí: enero de 1997 (explicación véase manual de FINAS)

Amortiguadores del portón trasero



Aquí: 277/93 = 277. Día 277 del año 1993 = principios de octubre de 1993

3. Placa y adhesivo de modelo

Los fabricantes dotan a todos los vehículos de una placa o de un adhesivo de modelo. Estos portadatos pueden colocarse con remaches, tornillos o adhesivo.

Excepción

Los vehículos destinados al mercado austriaco no tienen que llevar necesariamente una placa de modelo (KFG – Ley de vehículos austriaca). Esto hace que los turismos de las marcas Volkswagen, Audi y Porsche destinados a Austria no tengan placa de modelo.

Las placas de modelo no están reguladas por una norma lo que hace que su aspecto varíe según el fabricante. Los distintos cuadernos para la identificación ofrecen información detallada al respecto.

Sin embargo, por regla general puede decirse que una placa de modelo auténtica debe contener la siguiente información:

Número de bastidor
Fabricante del vehículo
Peso total y peso de los ejes
Excepción

Aquellos vehículos destinados al mercado austriaco y que sin embargo llevan una placa de modelo (p.ej. Daimler-Chrysler y BMW). En estos vehículos, la información relativa al peso se sustituye por guiones.

Placas metálicas

Los rasguños en el área de los remaches son un indicio de que la placa de modelo se ha cambiado.

Normalmente, cuando una placa de modelo se modifica, los cambios suelen realizarse en los números del VIN (las últimas 6 cifras).

En las placas con pavón negro, los cambios se retocan con pintura que puede eliminarse con disolvente nítrico. (**Importante: hay que informarse antes**)

Las manipulaciones realizadas en placas en blanco (sin pintura) se reconocen la mayoría de las veces cuando se limpia la placa.

Placas adhesivas

Desde hace algunos años, la mayoría de los fabricantes de automóviles aplican placas de modelo adhesivas. En teoría, estas placas quedan tan deterioradas si se intenta despegarlas que resulta imposible volver a pegarlas en otro vehículo.

4. Llaves del vehículo

Si un turismo se conduce con una copia de la llave, debe realizarse un control exhaustivo. Hay que asegurarse de que la llave funciona en todas las cerraduras (también en la de la guantera). De no ser así, puede tratarse de una copia.

Las llaves originales se reconocen porque en la empuñadura de plástico o en la paleta está gravado el logotipo del fabricante, p.ej. la estrella de Mercedes en la paleta o el rayo de Opel o bien los nombres Audi y BMW en la empuñadura de plástico.

Excepción

En los modelos más antiguos de los fabricantes franceses, la llave original puede haber sido fabricada por "Simplex" o "Neimann".

Hoy en día pueden adquirirse llaves con logotipo original y transpondedor (código fijo) en tiendas especializadas. Esto hace que una simple comprobación visual no sea suficiente para saber si se trata de la llave original o no. El punto de granete utilizado antes por los fabricantes para marcar una copia de llave ya no tiene aplicación.

El control de la llave del vehículo tiene gran importancia a la hora de registrar las entradas de control policial. Para más información sobre este tema, consúltese el apartado “Medios informáticos para la investigación policial”.

5. Llaves del vehículo/ transpondedor

La cantidad de llaves del vehículo que la persona afectada entrega a la compañía aseguradora es de gran importancia para comprobar si realmente se trata de un robo de vehículo o de una estafa. Un punto importante que debe comprobarse es si se trata del juego original de llaves o si entre ellas hay alguna copia. ¿Hay alguna **huella** en las llaves originales que indique que éstas se han copiado?

El **catálogo de llaves** editado por la *Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.* contiene una relación de las llaves entregadas de fábrica. Dicho catálogo puede pedirse por correo escribiendo a siguiente dirección: Glockengiesserwall 1, 20095 Hamburgo.

La utilización de **transpondedores** va cobrando **cada día más importancia para los fabricantes de automóviles** a la hora de aumentar la seguridad antirrobo. Dichos dispositivos se utilizan para el inmovilizador (EWS, bloqueo electrónico de marcha en sus siglas alemanas) y el cierre centralizado.

6. Medios informáticos para la investigación policial

Sistemas de investigación policial

INPOL (Sistema de información de la policía bávara)

SIS (Sistema de Información de Schengen)

EKIS (Sistema electrónico de información de la policía judicial) - Austria

Las consultas en estos sistemas pueden realizarse indicando el número de bastidor (VIN), la matrícula y, si están registrados, el número del motor, de la caja de cambios y de la radio.

Acceso en línea a datos relativos a la producción almacenados en la BLKA (Oficina de la Policía Judicial de Baviera) de Múnich y la BKA (Oficina de la Policía Judicial Federal) de Wiesbaden

La consulta en línea permite en cada caso identificar el vehículo tomando como base los datos individuales del mismo o, como mínimo, excluir p.ej. la correspondencia entre un número de bastidor falsificado y el número del motor que se encuentra en el vehículo, consiguiéndose así que la sospecha adquiera mayor fundamento.

Marca	Criterio de búsqueda	Tiempos de acceso
Audi	Número de bastidor del vehículo Número distintivo de la producción Número del motor Número del cambio Número de la radio Número de control del inmovilizador	24 horas al día A excepción de actualizaciones que realizan los días laborables entre 20.00 y 24.00 horas
BMW	Número de bastidor del vehículo Número del motor Número del cambio Número de chasis Número de la radio	24 horas al día
Mercedes – Benz	Número de bastidor del vehículo Número del motor Número de producción Número del cambio Número de la radio	24 horas al día
Mercedes – Benz (Vehículos industriales, camiones, familiares, vehículos todo-terreno)	Como arriba, adicionalmente con criterios de búsqueda ampliados (p.ej. número de eje, «de la cabina y de la radio)	24 horas al día
Mazda (Sólo en los vehículos destinados a Alemania)	Número de bastidor del vehículo	Lunes a viernes de 07:00 a 20:00 horas y si no hay trabajos de mantenimiento, también sábados, domingos y festivos.
Mitsubishi (Sólo en los vehículos destinados a Alemania)	Número de bastidor del vehículo Número del motor	Lunes a viernes de 06:30 a 20:00 horas Sábados y domingos de 07:30 a 23:00 horas
Opel	Número de bastidor del vehículo	Lunes a sábado, de 03:00 a 21:00 horas Domingos de 06:00 a 14:00 horas
Porsche	Número de bastidor del vehículo Número de producción	24 horas al día
Toyota (Sólo en los vehículos destinados a Alemania)	Número de bastidor del vehículo Número del motor	Lunes a viernes de 07:30 a 18:30 horas Sábados de 08:00 a 13:00 horas

Volkswagen	Número de bastidor del vehículo	Lunes a viernes 24 horas, sábados de 00:00 a 18:00 horas Actualizaciones aprox. de 19:00 a 21:00 horas y de 03:00 a 04:00 horas
------------	---------------------------------	---

Las consultas relacionadas arriba pueden realizarse en horario de oficina a través del *Sachgebiet 544 (Fahndung und –Verschiebung)* mandando un fax al número 089/1212-4598.

Fuera del horario de oficina las consultas pueden realizarse a través del KDD de la LKA (Oficina de la Policía Judicial de Baviera) de Múnich llamando al número 089/1212-2510 o mandando un fax al número 089/1212-2523. Las consultas pueden realizarse igualmente a través de la BKA (Oficina de la Policía Judicial Federal), Sachgebiet OA 32 o del servicio de guardia, tel. 0611-55-1 (operadora). Número de fax del OA 32: 0611/55-15919 o número de fax del KSS 0611/55-12141.

Adicionalmente, para consultas de **BMW** en Austria:

Número de teléfono 01-31345-85440 -85439, número de fax 01-31345-85498, KDD-85405, fax -85499

7. Consulta sobre el propietario

Si se roba un vehículo en Alemania e inmediatamente se le dota de unos papeles de matriculación extranjeros falsificados para poder trasladarlo fuera del país, y se realiza un control poco después del robo, por regla general el vehículo todavía no se ha registrado para la investigación policial. Realizando una consulta sobre el propietario puede comprobarse que el vehículo todavía está matriculado.

Por este motivo, la consulta de comprobación del propietario debe realizarse siempre indicando el VIN.

Si esta consulta da como resultado que el vehículo está todavía matriculado es imprescindible ponerse en contacto con el propietario del vehículo.

Si, por el contrario, la consulta tiene como resultado que el vehículo ya no está matriculado (“abgemeldet seit...” - “dado de baja el.....”), puede deducirse que se trata de un “apaño con chatarra”.

Debe tenerse en cuenta que las modificaciones (dar de alta/de baja un vehículo) pueden aparecer con un retraso de 2 a 3 semanas en el ordenador de la KBA.

En el caso de turismos que no fueron matriculados en Alemania, la consulta sobre el propietario puede realizarse en los países vecinos a través de una oficina de la policía de fronteras del *Land* o de la BGS (*Bundesgrenzschutz*, Policía Federal de Fronteras), que se encuentre en la frontera con el país en cuestión.

En algunos casos, el país al que fue destinado el vehículo puede verse en la placa de modelo. Los turismos producidos para el mercado alemán tienen en la segunda línea (bajo el fabricante) el número “ABE”.

La denominación de este número varía según el país:

- Bélgica "PVA" - Italia "DGM"
- Francia "AA" - España "B"

Los vehículos Opel presentan las siguientes particularidades:

- Gran Bretaña número de 6 caracteres
- Italia: en lugar de "DGM" puede encontrarse también "OM".
- Bélgica: p. ej. 93/4785

En el marco de la unificación europea, los distintos números "ABE" nacionales se han ido sustituyendo por un único número "ABE" comunitario (número europeo). Este nuevo número no contiene la información que acabamos de mencionar.

8. Vehículos de la chatarra

Con el fin de dotar al vehículo de una identidad falsificada se utiliza a menudo el número de bastidor de un vehículo de la chatarra. Para ello el número de bastidor se inscribe a mano o bien se cambia el soporte del número. Al comprar un vehículo de la chatarra, los delincuentes obtienen también en la mayoría de los casos la documentación original del vehículo ya que, a menudo, ésta no se retira ni se destruye.

(Sólo para Baviera)

En Baviera, los vehículos que van a la chatarra (siniestro total de vehículos de gran valor) se registran en el sistema de búsqueda policial. Si el número que se consulta coincide con un número registrado en este archivo, se visualiza lo siguiente: „Stammt von einem Totalschaden, Überprüfung vornehmen“ (“El número proviene de un siniestro total, realizar comprobación”).

En este caso debe comprobarse si el vehículo es realmente un “apaño de la chatarra” o si se trata del vehículo que fue declarado siniestro total pero que se ha reparado. Aquí es imprescindible consultar la jefatura que tramita el caso. Este registro sólo debería utilizarse para vehículos nuevos y de gran valor que han sido declarados real y definitivamente “chatarra”.

Además de registrar un número de bastidor de la chatarra en el sistema de búsqueda policial, dicho número puede registrarse como bloqueado en la KBA (*Krafftahrt Bundesamt*, Oficina Federal de Tráfico) de Flensburg. En el caso de que se intente matricular un vehículo que tiene un número de bastidor bloqueado, la KBA de Flensburg lo comunicará inmediatamente a la instancia policial emisora y a la policía del distrito de matriculación en cuestión.

9. Otros medios auxiliares para la investigación policial

RAKK (*Recherche ausländischer Kfz-Kennzeichen*, Base de datos de matrículas de vehículos extranjeros)

La RAKK es un banco de datos de la Policía Judicial de Baviera para determinar el origen de las matrículas de vehículos a motor. Los registros se realizan introduciendo en la base de datos características visibles de una matrícula (p.ej. color del fondo, color de las letras y números, combinaciones de números y letras) a través de una ventana de entrada. En caso de que la búsqueda dé resultados positivos, se visualiza una ventana con datos relevantes referidos al país de origen y otra información de utilidad (p.ej. documentos que deben llevarse en el vehículo, validez de los mismos, etc.). Se ha previsto que RAKK sea en el futuro una solución de examinador apta para Intranet.

Entrada de control policial AHM (sólo para Baviera)

Si se realiza un control y el resultado es negativo, en Baviera se dispone de la posibilidad de registrar el vehículo y el conductor en el archivo "AHM". Durante un espacio de tres meses desde que se realizó el control los datos se comparan diariamente de forma automática con la base de datos policial nacional INPOL (no SIS). Si en alguna ocasión se detecta un registro de investigación policial, el sistema envía automáticamente un mensaje a la jefatura de policía que realizó la entrada de control. En caso de que el control tenga un resultado positivo, puede enviársele a la jefatura que tramita el caso información relativa a posibles estafas de fingimientos de robos.

Algunos aspectos sospechosos que pueden llevar a realizar una entrada "AHM" son:

- El conductor no es el propietario del vehículo.
 - El perfil del conductor no concuerda con el vehículo.
 - Los registros relativos al conductor no son actuales en INPOL.
 - La llave del vehículo que tiene el conductor es una llave de repuesto.
 - No hay equipaje aunque se va de vacaciones.
 - Vehículo de alquiler.
- etc.

10. Confirmación de la sospecha

Cristales

- Rotos o forzados.
- Pueden abrirse desde fuera con la mano.
- Resquebrajados, con muescas, rayones o deformaciones.
- Restos de cristal en el vehículo (en el tapizado o en el espacio para los pies).
- Ventanillas que no se cierran o que están inclinadas.
- Denominación del fabricante del cristal o bien cifras de comprobación del cristal que no concuerdan (cambio).

Marcos de las puertas

- Deformaciones o rasguños en la pintura.
- Juntas de goma con grietas.
- Listones de recubrimiento o de adorno que no se ajustan o que faltan.

Manillas y cerraduras de las puertas

- Agujero o adhesivo en el área de la manilla (lado del acompañante o maletero).
- Cerraduras que no ajustan.
- Caperuza guardapolvo torcida en la entrada del canal de cierre.
- Bombín deteriorado.

Dispositivos de cierre y eléctricos

- Llave de contacto que falta o que sólo está introducida *pro forma* en la cerradura.
- Bombín de la cerradura de encendido que falta o está suelto.
- Huellas de herramientas en la cerradura de encendido o bien en la cubierta de la misma.
- Recubrimiento de la columna de dirección suelto o inexistente.
- Cables sueltos bajo el salpicadero.
- Sospecha de utilización de una copia de llave en el caso de llaves sin el logotipo del fabricante del vehículo o bien con la marca del fabricante de la llave, p.ej. Silca, Börkey o Errebi.
- Huellas de herramientas en la boquilla de llenado del depósito (“método de la tapa del depósito”).

Posibilidades de control

- ¿Encastra el bloqueo de la dirección?
- ¿Puede girarse el volante sin que la llave esté introducida en la cerradura de encendido?
- ¿Funciona la bocina?(posible corte de los cables del sistema de alarma).
- Probar a cerrar todas las cerraduras.
- Comprobar si la llave de encendido cierra todas las otras cerraduras del vehículo.
(También la guantera)
- Huellas de manipulación debajo del recubrimiento de la columna de dirección, p.ej. recubrimientos de plástico rotos o desencajados, tornillos sueltos, cables sueltos descolocados, etc.
- Huellas de manipulación en el salpicadero, como p.ej. tornillos sueltos, desperfectos, cables descolocados, etc.
- Unidades de control del movilizador colocadas adicionalmente en el espacio para los pies.
- Manipulación de la unidad de control del motor o bien aparatos montados adicionalmente en el compartimento del motor.
- Equipo de diagnóstico VAG, ordenadores pequeños (portátiles o similares) o piezas de ordenadores como microchips, etc, en el vehículo.
- Huellas de manipulación en la cerradura de encendido, especialmente en el área de la antena de circular.
- Evidencia de “herramientas de forzado similares a llaves” (llave polaca).
- Comprobación del testigo del inmovilizador.

Si el inmovilizador funciona correctamente, al conectar el encendido la luz del testigo de control se enciende durante unos 3 segundos y se apaga

después. Un funcionamiento que no se corresponda con lo descrito puede ser indicio de manipulación.

- Al realizar el control, deberá pedirse siempre que se extraiga la llave de encendido y no intentar arrancar el vehículo durante un mínimo de 5 minutos.

Matrículas

- Dos matrículas superpuestas.
- Matrícula delantera y trasera distinta.
- Cambios en las letras y los números.
- Adhesivo de nacionalidad que no coincida con las matrículas.
- Matrículas antiguas con tornillos de sujeción nuevos.
- Marcas de suciedad correspondientes a otras matrículas en la placa para la colocación de las matrículas.
- Manipulación de los adhesivos/sellos de matriculación o, si los hubiere, de la inspección de gases de escape y de la inspección principal.

Manipulación del número de bastidor

- El número de bastidor estampado/ grabado no coincide con el número de bastidor de la placa de modelo y con el que figura en el permiso de circulación.
- Huellas de manipulación cerca de/en el número de bastidor estampado.
- Remaches/ tornillos deteriorados o nuevos en la placa de modelo.
- Divergencias con las fechas de fabricación indicadas en FINAS.

Permiso de circulación

- El lugar de matriculación (visible en el adhesivo de matriculación) y las letras de la ciudad de la matrícula deben corresponder con la información del permiso de circulación.

- Comprobación del vehículo y de la información del permiso de circulación (descripción normal/ cifras/ número de códigos).

-- Estructura del vehículo e información en el campo 1--

Clave: 0101 = abierto, 0102 = cerrado

-- Variante de motor e información en el campo 5--

Clave 01 = motor de gasolina, 02 = motor diesel

-- Peso total/carga ejes admisibles (placa de modelo) y campo 15/16

-- Pintura e información del número de clave de la pintura en el campo 32

0= blanco 4= lila/violeta 8= marrón

1= amarillo 5= azul 9= negro

2= naranja 6= verde

3= rojo 7= gris

¡¡ No existe obligación de registrar un eventual cambio de color del vehículo!!

-- Fabricante del vehículo e información en el campo 2--

(Número de clave según el registro de fabricantes de la KBA)

11. Posibilidades adicionales para la investigación policial

Convenio de Aplicación del Acuerdo de Schengen y Sistema de Información de Schengen (SIS)

Con motivo del acuerdo del Comité Ejecutivo de los Estados de Schengen, el 26 de marzo de 1995 se puso en funcionamiento el Sistema de Información de Schengen (SIS). El SIS es un sistema electrónico de información e investigación policial para objetos y personas que funciona en todos los Estados participantes.

El sistema está estructurado en dos partes: el Sistema Central de Información de Schengen (CSIS) y el Sistema Nacional de Información de Schengen (NSIS). El CSIS, con sede en Estrasburgo sirve como unidad de apoyo del sistema que asegura la homogeneidad de los distintos bancos de datos SIS nacionales.

Según el Artículo 100, párrafos 1 y 3, apartados a) y b) del Convenio de Aplicación del Acuerdo de Schengen, **los vehículos de motor de una cilindrada superior a 50 c.c. que hayan sido robados, sustraídos u ocultados fraudulentamente, así como los remolques y caravanas de un peso en vacío superior a 750 kg** se introducirán en el Sistema de Información de Schengen con vistas a su incautación o como pruebas en un procedimiento penal.

ASF SMV (Automated Search Facility-Stolen Motor-Vehicles)

La OIPC de Lyon se encarga desde el 01.04.1996 del sistema ASF. Con un total aproximado de 2,2 millones de registros, el sistema contiene actualmente entre otras cosas los datos para la búsqueda e investigación policial de vehículos de motor de 60 países de todo el mundo.

En principio, los 178 Estados miembros de la OIPC tienen acceso al sistema ASF. El objetivo perseguido es que en aproximadamente dos años también el resto de Estados miembros de la UE introduzcan sus datos de investigación en el sistema ASF-SV ya que sólo así podrá sacarse pleno provecho al sistema.

En el caso de Alemania el aspecto más importante no es la posibilidad de consultar sino la de ofrecer a los países del Este, que no participan en el SIS, toda la información de la base de datos de investigación policial de vehículos a motor. La transmisión de datos y la autorización para realizar la búsqueda se administra actualmente a través de las oficinas centrales nacionales. La opción de descentralizar todo el proceso es, sin embargo, competencia de cada uno de los Estados miembros.

En caso de concordancia (p.ej. mensaje de robo o control de un vehículo matriculado en un país, en un país conectado al sistema ASF), los Estados afectados reciben automáticamente una notificación del ordenador central de Interpol-Lyón ("HIT-Alarm")

Al realizar una consulta en ASF, el ordenador central de Interpol-Lyón consulta automáticamente el sistema de búsqueda e investigación policial norteamericano NCIC (EE.UU. y Canadá) para los Estados que tengan la autorización correspondiente.

EUCARIS (Sistema europeo de información sobre vehículos y permisos de conducción)

EUCARIS es un nuevo registro informático internacional de servicios de matriculación en que el participan los Estados del Benelux, Alemania y Gran Bretaña. Se ha previsto la adhesión de más Estados.

De esta forma, EUCARIS impide la matriculación en Alemania de vehículos robados en el extranjero. El sistema se pondrá en marcha cuando los países participantes hayan ratificado los acuerdos EUCARIS. Para el futuro se ha previsto ofrecer información a las jefaturas de policía.

NCIC (National Crime Information Center)

Para acceder al sistema norteamericano de búsqueda NCIC puede utilizarse un correo electrónico transmitido a través de la sección OA32 de la BKA alemana. Las consultas pueden realizarse directamente en la BKA de Alemania (Tel. 0611/550) o a través de la BLKA, SG 544 de Baviera.

12. Vehículos de alquiler

- Los viajes a los países del este de Europa están sujetos por lo general a disposiciones legales restrictivas.
- ¿Viaja en el vehículo la persona que ha alquilado el vehículo?.
- Los contratos de alquiler auténticos se rellenan generalmente por ordenador.
- Comprobación del contrato de alquiler con los documentos personales presentados y con los datos del vehículo
- Validez del contrato de alquiler.

13. Control de un vehículo – pasos que deben seguirse

Presentación de los documentos necesarios		Permiso de conducción
		Permiso de circulación
		Posible contrato de alquiler
		Posible tarjeta verde del seguro

Comprobar coincidencia		Matrícula --- Permiso de circulación Persona --- Permiso de conducción o bien documento personal Contrato de alquiler --- documento personal
Comprobar autenticidad		Permiso de conducción Permiso de circulación Tarjeta verde del seguro Contrato de alquiler
Comprobar búsqueda		Persona – aunque actualmente no Matrícula Número de bastidor del vehículo Número de impreso
Consulta en FINAS y consulta del propietario con el VIN		Comparar los datos con el permiso de circulación y constatar la fecha de fabricación
Comprobar el vehículo		Número de bastidor del vehículo Placa de modelo Adhesivo de datos Fechas de producción en las piezas del vehículo Números de control Manipulación parcial Huellas de haber accedido al vehículo utilizando violencia Llave original
Entrada de control policial		Motivos de sospecha

Sólo para uso interno
- guardar en lugar seguro -

AUDI

Generalidades
Número de bastidor del vehículo
Placa de modelo
Número distintivo de la producción (PKN)
Número del motor
Número del cambio
Adhesivo del servicio postventa
Código de barras
Número de la radio
Llaves del vehículo

AUDI

GENERALIDADES:

Los turismos AUDI pueden identificarse mediante los siguientes números:

	Lugar de colocación
Número de bastidor del vehículo	- Estampado en el vehículo
	- En la placa de modelo
	- En el adhesivo del servicio postventa
Número distintivo de producción (PKN) ¹	- En la placa de modelo
Número del motor	- En el bloque motor
Número de la caja de cambios (a partir del año de fabricación 1998)	- En la caja de cambios
Número de la radio (a partir del año de fabricación 1999)	- En la radio ²

AUDI guarda además la siguiente información relativa al vehículo:

• Color
• Descripción del modelo
• Equipamiento adicional

¹ Al realizar consultas con el PKN, indicar siempre el modelo y el año de fabricación (año de calendario)

² Antes del año de modelos 1999 todavía "informática manual", de ahí la gran cantidad de tiempo necesario

- | |
|---|
| • Receptor (Centro de distribución/concesionario/país de destino) |
| • Número de la llave |

Los lugares de colocación de los distintos portadatos se muestran a continuación mediante gráficos.

1. NÚMERO DE BASTIDOR DEL VEHÍCULO:

1.1 Lugar de colocación del número de bastidor

(todos los modelos excepto el Audi A2 y el nuevo Audi A8):



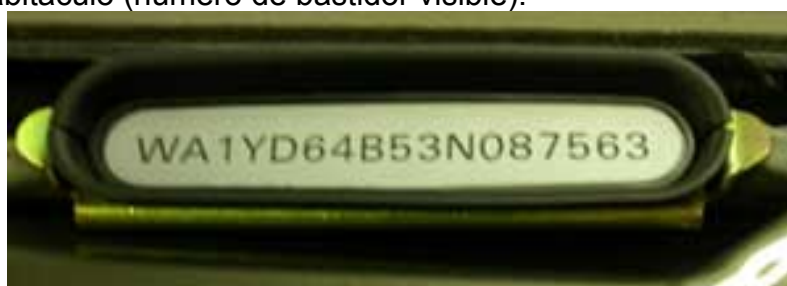
FIN = Número de bastidor

En principio, el número de bastidor se encuentra en la parte superior central del panel que divide el compartimento del motor del habitáculo interior.

En el Audi A8 (hasta el año de modelos 2002 inclusive) el número de bastidor está colocado como se ha descrito anteriormente pero cubierto por una placa de goma.

Adicionalmente

En los vehículos que se exportan a EE.UU. y Canadá el número de bastidor está colocado detrás del parabrisas (lado del conductor) y puede leerse desde fuera del habitáculo (número de bastidor visible).



Adicionalmente en el montante "B" (lado del conductor), en la etiqueta de certificación.

En los vehículos para Suecia, en la parte posterior del vehículo (maletero), esquina inferior derecha de la bandeja portaobjetos.

Excepción: Lugar de colocación del número de bastidor en el Audi A2



FIN = Número de bastidor

El número de bastidor sólo se ve cuando se retira el cenicero de la consola intermedia.



Número de bastidor en el Audi A2, antes de ser pintado

Excepción: Lugar de colocación del número de bastidor en el A8
(a partir del año de modelos 2003)



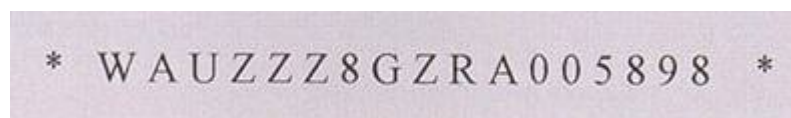
El número de bastidor sólo se ve cuando se el asiento del acompañante se coloca en su posición más anterior y se levanta la tapa de moqueta que lo recubre.



Primer plano del número de bastidor en el nuevo Audi A8

1.2 Inscripción del número de bastidor

(Inscripción original en tamaño real)



Número de bastidor grabado

Normalmente en los modelos A6, A8 y TT
Vehículos fabricados en Ingolstadt hasta el 25.05.1998.

Número de bastidor entallado

Normalmente en el modelo A2.

Vehículos fabricados en Ingolstadt a partir del 14.07.98.

En el periodo que va del 25.05.98 hasta el 14.07.98, en la fábrica de Ingolstadt se utilizaron ambos métodos para colocar el número de bastidor.

El número de bastidor del **Audi Cabrio** se aplica siempre manualmente

1. 3 Desglose del número de bastidor:

2.

W	A	U	Z	Z	Z	8	G	Z	R	A	0	0	5	8	9	8
1			2			3		4	5	6						7

1 = Abreviatura internacional del fabricante

WAU	=	Abreviatura internacional de Audi
WAC	=	Abreviatura internacional de Arge Audi/Porsche
WUA	=	Abreviatura internacional de Quattro GmbH
T R U	=	Abreviatura internacional de Audi TT/TTS
WA1	=	Abreviatura internacional del Allroad, sólo EE.UU./Canadá
9 3 U	=	Abreviatura internacional de Audi-Volkswagen do Brasil
A A A	=	Abreviatura internacional de VW of South Africa

2 = Caracteres de relleno ZZZ (sin significado)

En los vehículos para el mercado norteamericano de EE.UU. y Canadá, el cuarto y sexto lugar del número de bastidor no está ocupado por caracteres de relleno (ZZZ) sino por otras letras o cifras.

3 = Designación de tipo

	Tipo	Año de modelos	
		A partir de	Hasta
81	Audi 80 Audi 90	MJ 79 MJ 85	MJ 86 MJ 86
85	Audi Coupé, modelo original de la Quattro Audi Coupé	MJ 80 MJ 81	MJ 87
89	Audi 80	MJ 87 MJ 88	MJ 89 MJ 89
8A	Audi 80 Audi 90	MJ 90 MJ 90	MJ 92

8B	Audi Coupe	MJ 89	MJ96
8C	Audi 80 (B4)	MJ 92	MJ 96
8D	Audi 80 (B5) Audi A 4/ S 4 Audi RS 4 Quattro	MJ 95 MJ 95 MJ 2001	MJ 96 MJ 2002
8E	Audi A 4 (B6)	Mj 2001	
8G	Cabrio	MJ 91	
8H	Audi A4 Cabrio	MJ 2002	
8L	Audi A 3 / S 3	MJ 97	
8N	Audi TT/TTS	MJ 98	
8P	Audi A3 (nuevo)	MJ 2002	
8Z	Audi A 2	MJ 2000	
43	Audi 100 Audi 200	MJ 77 MJ 80	MJ 82 MJ 82
44	Audi 100 Audi 200 Audi V 8	MJ 83 MJ 84 MJ 89	MJ 2000 MJ 90 MJ 90
4A	Audi 100 Audi A 6	MJ 91 MJ 95	MJ 96 MJ 98
4B	Audi A 6 / S 6 Audi RS 6 Quattro	MJ97 MJ 2003	
4C	Audi V 8	MJ 91	MJ 94
4D	Audi V 8 Audi A 8 / S 8	MJ 94 MJ 95	
4E	Audi A8 (nuevo)	MJ 2003	

4 = Carácter de relleno (Z) o carácter de comprobación

A partir del año de modelos 2002 (que comenzó aprox. en junio de 2001), el noveno carácter del número de bastidor de Audi se ocupó con el denominado "carácter de comprobación americano". El año de modelos se puede reconocer porque el número "2" ocupa el décimo dígito del número de bastidor.

El noveno dígito del número de bastidor de los vehículos para el mercado norteamericano de EE.UU. y Canadá, ya tenía un carácter de comprobación antes del año de modelos 2002.

5 = Año de modelos

H	=	1987	R	=	1994	1	=	2001
J	=	1988	S	=	1995	2	=	2002
K	=	1989	T	=	1996	3	=	2003
L	=	1990	V	=	1997	4	=	2004
M	=	1991	W	=	1998	5	=	2005
N	=	1992	X	=	1999	etc.		

P	=	1993	Y	=	2000				
---	---	------	---	---	------	--	--	--	--

Excepción:

Los vehículos AUDI destinados a Francia, tienen una identificación del número de bastidor correspondiente al año posterior.

p.ej. un turismo fabricado en el año 1990 (normalmente "L") lleva la letra distintiva "M", correspondiente al año de fabricación 1991.

6 = Fábrica

A	=	Ingolstadt	4	=	Curitiba/Brasil
N	=	Neckarsulm	1	=	Győr/Ungar
G	=	Graz	K	=	Karmann/Rheine
X	=	Poznan/Polonia	U	=	Uitenhage/Suráfrica
Z	=	Zuffenhausen Arge Audi/Porsche			

En general puede decirse que los modelos A3, A4 y Audi 80 se fabrican en Ingolstadt y los modelos A6, Audi 100 y A8 en Neckarsulm. En el caso de producirse cuellos de botella o problemas en el ciclo de producción en Neckarsulm, el A6 se fabrica también en Ingolstadt (asignándosele en ese caso la letra A).

7 = Número de serie

2. PLACA DE MODELO:

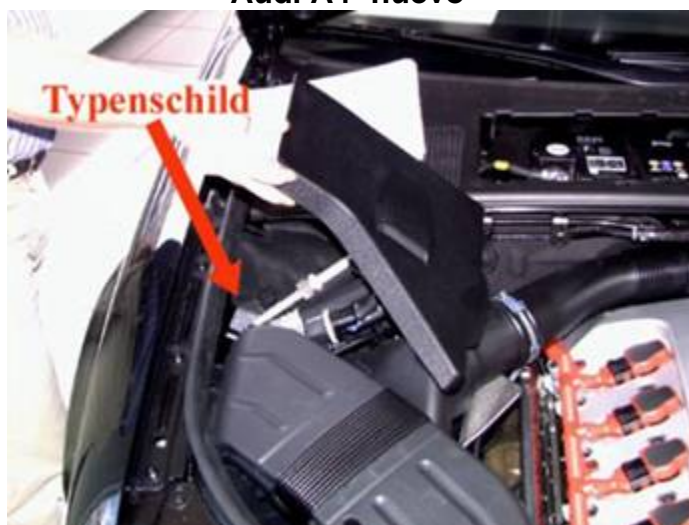
2.1 Lugar de colocación de la placa de modelo:



A = Audi A3 y antiguo A4
B = Audi 80, A6, A8 (antiguo), Audi TT

Por regla general, los vehículos exportados a Austria no tienen placa de modelo. Las placas de modelo no son obligatorias en Austria.

Excepciones Audi A4 -nuevo-



Typenschild = Placa de modelo

En el nuevo Audi A4, la placa de modelo se encuentra en el lado interior del guardabarros derecho pero está tapado por una cubierta negra de plástico.

Audi A2



Typenschild = Placa de modelo

En el Audi A2, la placa de modelo se encuentra en la chapa del piso del espacio reposapiés (lado del acompañante), cubierta por la moqueta. En algunas ocasiones, la placa puede encontrarse también en el espacio para los pies del conductor.

Audi A8 (nuevo)



En el nuevo Audi A8, la placa de modelo se encuentra en el centro del travesaño del radiador.

2.2 Forma de la placa de modelo

2.2.1 Hasta finales de 1996:



A = Número distintivo de la producción (PKN)
 B = Rebaje
 C = Canto de rotura

FIN = Núm. de bastidor

Las placas son de aluminio pintado de negro y los caracteres se escriben con láser.

Número distintivo de la producción:

Este número tiene 7 dígitos. Para más información, véase el punto 3.

Rebaje:

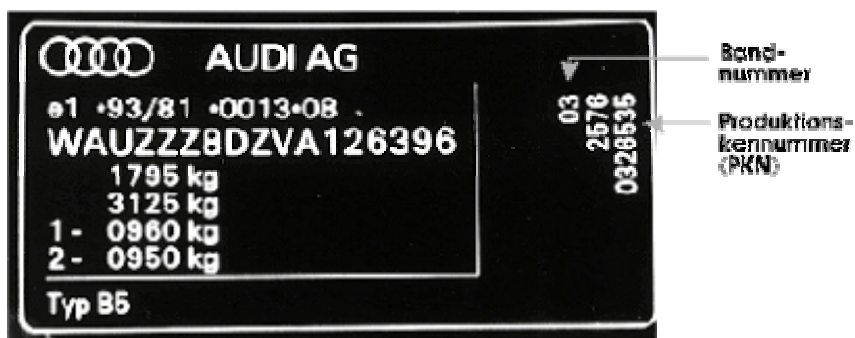
Todas las placas de modelo originales tienen un rebaje en su parte inferior (entre 0,5 y 1 mm de alto)

Canto de rotura:

En su parte inferior, a la derecha del rebaje la placa de modelo tiene un borde de rotura perceptible a la vista y al tacto. Al fabricar las placas, éstas tienen una pequeña lengüeta en la que se encuentra grabado el número de la llave. Al separar de la placa dicha lengüeta, se forma el canto de rotura. Dicho canto se encuentra **siempre** en las placas originales en la parte inferior derecha.



2.2.1 Desde finales de 1996:



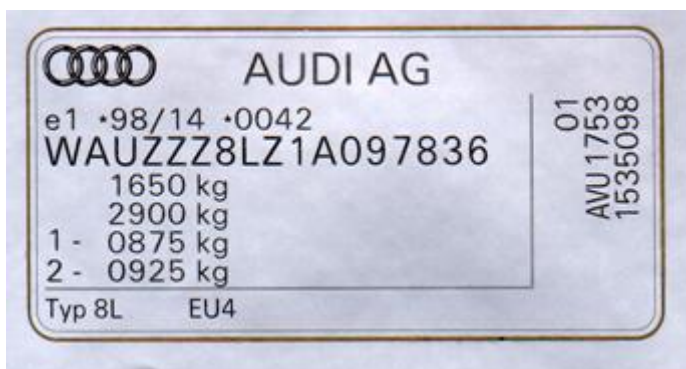
Bandnummer = Número de la cadena de producción

Produktionskennnummer (PKN) = Número distintivo de la producción (PKN)

Desde finales de 1996, AUDI emplea placas adhesivas negras en los modelos A3, A4 y A6. En el AUDI A 8 el cambio a placa adhesiva se retrasó ligeramente. Las placas de modelo adhesivas se utilizan también en vehículos que van a ser exportados a Austria.

Las nuevas placas de modelo se rotulan directamente en la cadena de producción con una máquina automática a láser. Utilizando un rodillo se introduce cinta adhesiva negra en la máquina y a continuación ésta rotula la placa. El láser elimina la película negra, quedando así visible la película blanca del plástico. A continuación, la máquina recorta la placa del resto de la cinta.

2.2.2 Nueva placa de modelo para el Audi A3 y el nuevo Audi A4 a partir del AM 2001 y para el Audi A2, A6 y A8 a partir de comienzos de 2003.



En las nuevas placas adhesivas plateadas, encima del número distintivo de la producción, en el extremo derecho se encuentra el código del motor (letras distintivas del motor).

Excepción

Bélgica exige una placa de modelo propia para los vehículos que se exporten al país. Dichas placas son bicolor (plateado y negro). Puede ocurrir que en algún vehículo sólo se encuentre la placa de modelo belga. Pero también puede ser que el vehículo posea la placa alemana y la belga.

2.3 Placa de modelo de sustitución:



PKN = Número distintivo de la producción

En caso de que la placa adhesiva original se pierda o resulte dañada, podrá solicitarse una segunda placa a través de un concesionario autorizado de Volkswagen AG. Estas placas se fabrican y registran de forma centralizada para todo el consorcio Volkswagen AG en la central de piezas de repuesto de Kassel.

Las placas de sustitución pueden reconocerse por el número distintivo de la producción (PKN) que, al contrario de lo que ocurre con las originales, comienzan con el número "8".

La información relativa a las placas de sustitución puede obtenerse a través de la Policía Criminal de Baviera (Bayerisches Landeskriminalamt) de Múnich, Sachgebiet 544.

3. NÚMERO DISTINTIVO DE LA PRODUCCIÓN (PKN):

El número distintivo de la producción es un número de control interno que se aplica antes de que el chasis abandone la cadena de producción

El número se coloca en distintos lugares del vehículo:

- En la placa de modelo (hasta finales de 1996 – placa de aluminio)
- En el adhesivo del servicio postventa
- En un portados distinto

¡El PKN debe ser el mismo en todos los portadatos del vehículo!

3.1 Desglose del número distintivo de la producción:

El número de la producción tiene 7 dígitos y presenta la siguiente estructura:
p.ej.

32 - 4 - 2461

32 = Semana del calendario
4 = Día de la semana
2461 = Número correlativo

Semana del calendario:

El primer y el segundo carácter del PKN corresponden a la semana del calendario (no a la semana del año de producción) del año corriente. Por regla general los números van de 01 a 52.

Excepciones:

Pueden aparecer números mayores que 52 si se trata de una segunda placa.

Otra variante es la que presentan los turismos de fabricación especial. En este caso, el número comienza con “59-0-...”.

Las placas adhesivas de sustitución tienen un número PKN que comienza por 8.....

Día de la semana:

1 = Lunes
2 = Martes
3 = etc.
6 = Sábado
7 = Vehículo planeado con posterioridad
0 = No se dispone del día exacto de producción

Importante:

El número de la producción (PKN) no permite deducir el año de fabricación. En caso de realizar consultas EN LÍNEA con el PKN es indispensable indicar siempre el año de fabricación (año del calendario).

4. NÚMERO DEL MOTOR:

4.1 Forma y aspecto del número del motor

Número del motor estampado en matriz de puntos



Número del motor estampado en matriz fija.



4.2. Lugar de colocación del número del motor:

- a) 4 y 5 cilindros Centro del bloque motor (en el sentido de marcha, a la izquierda)
- b) 6 cilindros Detrás de la protección de la correa dentada (derecha)
- c) 8 cilindros (V8) Bajo la primera salida del tubo colector (en el sentido de marcha, a la izquierda)

(más material gráfico sobre los motores Volkswagen AG en el directorio de Skoda)

4.3 Desglose del número del motor:

El número del motor de los vehículos AUDI es un código de 8 ó 9 dígitos.

- | | |
|--|------------------|
| a) 2 letras / 6 números | p.ej. PT021409 |
| b) 1 número / 1 letra / 6 números | p.ej. 1Z594703 |
| c) 3 letras / 6 números | p.ej. AFB109610 |
| d) 3 letras / 7 números
(sólo en el Audi 80 Avant RS 2) | p.ej. ADU1203452 |

En ocasiones, el número del motor está limitado por dos asteriscos, aunque a veces falta el primer asterisco o ambos. También puede haber espacios en blanco entre los distintos grupos.

El número del motor de los "motores V8 " y los "motores V6" está colocado en dos líneas.

PT

212 321.

!!!! Los nuevos números ya **no** tienen asteriscos ni espacios en blanco !!!!!

Nota:

El número del motor se escribe normalmente con una máquina de control numérico utilizando una aguja (procedimiento de matriz de puntos). Si la aguja se rompe, el número del motor incompleto se pule y se inscribe a mano.

Los números de los motores se asignan individualmente al número de bastidor desde el año 1983. Para averiguar los números de años anteriores es preciso realizar una búsqueda sujeta a pago de tasas.

5. NÚMERO DEL CAMBIO:

Lugar de colocación del número del cambio:

En la campana del cambio (estampado o en adhesivo con código de barras).



Desglose del número del cambio:

El número del cambio que puede consultarse se compone del código del cambio (3 letras) y de un número de 6 dígitos.

Ejemplo

GNU	008337
-----	--------



A	=	Número del cambio de nueve caracteres (el primer cero después de las tres letras del cambio es un carácter de relleno)
B	=	Fecha de producción 03 = 2003; 02 = febrero; 26 = día
C	=	Número de 6 dígitos del número del cambio con cero añadido a la izquierda.

En algunos casos excepcionales, el número del cambio puede estar formado por un código alfanumérico de 10 caracteres.

Ejemplo:

DMU4M0PRA3

6. ADHESIVO DEL SERVICIO POSTVENTA:

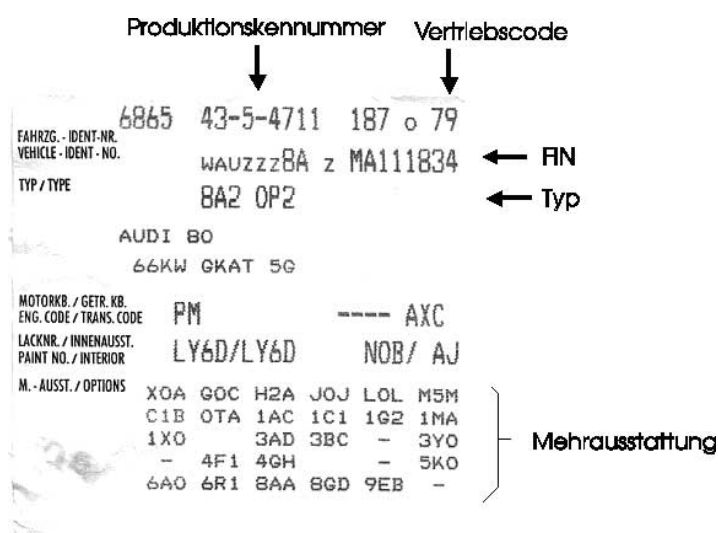
El adhesivo del servicio postventa es una pegatina impresa por ordenador. Dicho adhesivo contiene información importante para la búsqueda y la identificación de un vehículo. Una parte de la pegatina se coloca en el vehículo y la otra en el Plan de Asistencia Técnica.

A menudo el adhesivo del servicio postventa se retira después de haber procedido al trucaje (tuning) del vehículo. Sin embargo, con frecuencia quedan pegados en la chapa restos del adhesivo que pueden eliminarse empapándolos con un disolvente. En muchos casos, observando a contraluz el lugar limpiado todavía se puede adivinar el número de bastidor u otros datos.

6.1 Lugar de colocación del adhesivo del servicio postventa:

Desde el año de modelos 1983 / 84	en la parte interior del capó/ portón del maletero
A partir del año de modelos 1990	en el hueco de la rueda de repuesto o bien
	en el maletero, en la parte interior trasera de la pared lateral, a izquierda o derecha
En el Audi A 2	en el maletero, a la izquierda de la batería
En el Coupé	en la parte izquierda del maletero, detrás del revestimiento
En el Avant	en la parte derecha del maletero, detrás de la cubierta

6.2 Aspecto e información del adhesivo del servicio postventa:



Produktionskennnummer (PKN) = Aspecto e información del adhesivo del servicio postventa

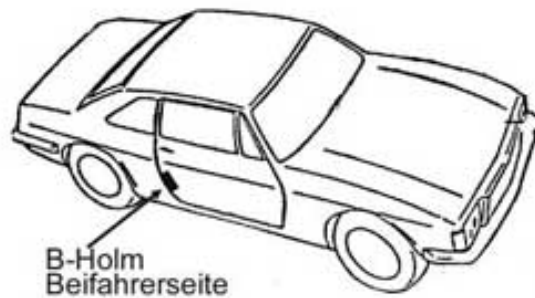
Vertriebscode = Cód. comercial

FIN = Núm. bastidor

Typ = Modelo

Mehrausstattung (Ausstattungscode) = Equipamiento adicional

7. CÓDIGO DE BARRAS:



B-Holm Beifahrerseite = Montante B Lado del acompañante

7.1 Lugar de colocación del código de barras:

El código de barras dejó de colocarse en todos los modelos a partir del año de fabricación 1998. En el Audi TT sin embargo, la barra suele conservarse en el montante A Lado del conductor (bisagra de la puerta alta).

7.2 Aspecto e información del código de barras:

El código de barras es una tira de papel alargada que tiene impresa una versión abreviada del número de bastidor.



p.ej.

89 JA 377543
Versión abreviada

WAUZZZ 89 ZJA 377543
Versión íntegra

8. NÚMERO DE LA RADIO

8.1 Ejemplo de número de la radio de 14 dígitos:

AUZ1Z3X2009968

8.2 Lugar de colocación del número de la radio:

El número de la radio se encuentra en un adhesivo colocado en la pared lateral de la carcasa principal de la radio.

8.3 Desglose del número de la radio:

AU	Z1	Z3	X	2009968
Identificativo Audi	Abreviatura del fabricante	Abreviatura del tipo	Año de fabricación	Número de serie
	Z1 = Blaupunkt Z2 = Grundig Z3 = Heha Z4 = Hitachi Z5 = Panasonic Z6 = Philips Z7 = EEO Z8 = Alpine Z9 = Clarion	Z1 = alpha Z2 = beta Z3 = gamma/c Z4 = delta Z5 = gamma CD Z6 = heidelberg gamma CDUS Z7 = heidelberg Z8 = Cambiador de CDs		

9. LLAVES DEL VEHÍCULO:

Los vehículos Audi se entregan con dos ó más llaves (de 2 a 4). Los nuevos vehículos (a partir del año de fabricación 1997) disponen por regla general de 4 llaves.



GENERALIDADES
Número de bastidor del vehículo
Placa de fábrica
Número del chasis
Número del motor
Llaves del vehículo

BMW

GENERALIDADES

Los vehículos BMW pueden identificarse mediante los siguientes números:

	Lugar de colocación
Número de bastidor del vehículo (VIN)	- Estampado en el vehículo - En la placa de modelo
Número de chasis	- Estampado en el vehículo
Número del motor	- En el bloque motor
Número de la caja de cambios (a partir del año de fabricación 1995)	- En el bloque del cambio
Número de la radio (14 dígitos) ¹¹	- En la parte posterior de la radio

Los lugares de colocación pueden variar según los modelos. Los lugares de colocación se muestran a continuación mediante gráficos.

No es posible realizar una identificación a través del número del dispositivo de cierre.

1. NÚMERO DE BASTIDOR DEL VEHÍCULO

1.1 Lugar de colocación del número de bastidor



Serie 3:E 30 y E 36

Serie 5:E 28 y E 34

Serie 7:E 23 y E 32

Serie 6:E 24

Serie 8:E 31

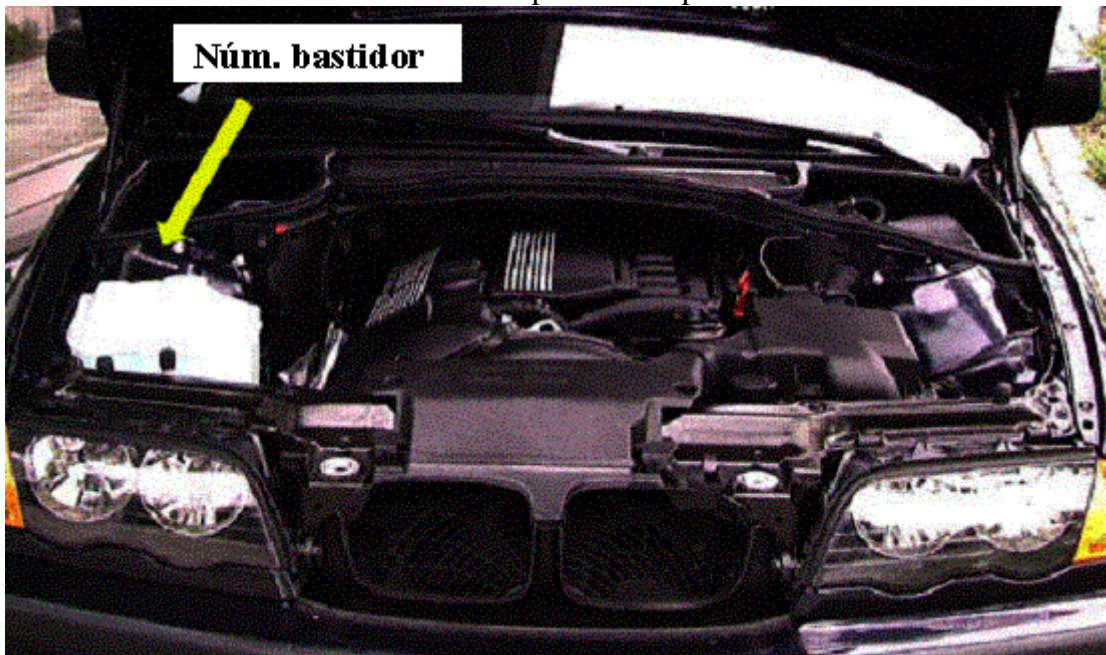
En el sentido de marcha, en la parte derecha de la chapa deflectora

Nueva serie 3:E 46

Nueva serie 5:E 39

Nueva serie 7:E 38 y E 65/66 X 5 Z 4 Z 8

--En la torreta derecha de la pata telescópica--





BMW Z 1

En el sentido de marcha, a la derecha del compartimento del motor, en la chapa de separación entre la batería y el compartimento del motor

BMW Z 3

En el compartimento del motor, centrado, en la chapa terminal del motor (apenas visible).

MINI One – MINI Cooper – MINI Cooper S --En la torreta derecha de la pata telescópica--

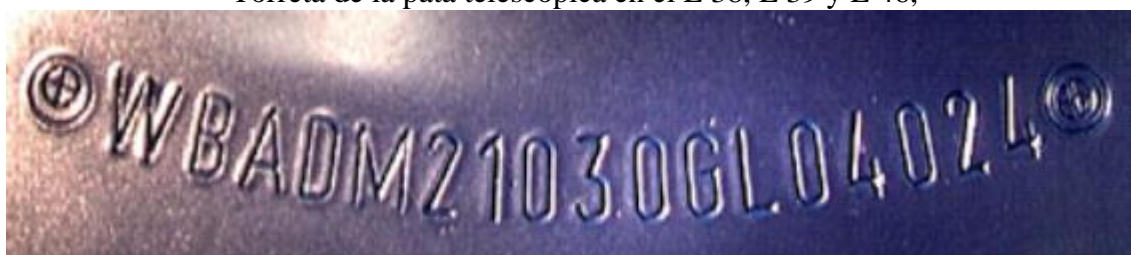


1.2 Inscripción del número de bastidor

Aspecto de la inscripción utilizada hasta ahora.



Torreta de la pata telescópica en el E 38, E 39 y E 46,





El número de bastidor de BMW está flanqueado a izquierda y derecha por un signo que simboliza el logotipo de BMW.

Excepción

- La fábrica no asigna números de bastidor a los chasis de repuesto. En dichos chasis, es el taller el que inscribe el número de bastidor en el vehículo.
- Si un número de bastidor no ha quedado grabado correctamente, se tacha y se vuelve a grabar utilizando un equipo de grabado semiautomático.

Colocación del número del bastidor (VIN)

Serie de modelos E 46 (nueva serie 3)

Desde que se inició su producción en 1998/1999, en la serie de modelos E 46 de BMW el número de bastidor no se estampa sino que se entalla. Dado que este procedimiento deteriora la capa de pintura, el fabricante pega sobre el número de bastidor una película de protección para evitar la corrosión. El aspecto del número de bastidor es considerablemente más claro (metálico) que el de los números de bastidor de los vehículos con fecha de fabricación anterior.

El número del bastidor de este modelo está colocado en la torreta derecha de la pata telescópica (vista en el sentido de marcha).

Aspecto de los caracteres del número de bastidor entallado:



Series de modelos E 38 (serie 7) y E 39 (serie 5)

En estas dos series, el número de bastidor se seguirá grabando en la chapa hasta el final de la producción. Por lo tanto, en este caso el número de bastidor está pintado.

Excepciones

Fábrica de Suráfrica

Desde enero de 2000 el número de bastidor se entalla en los vehículos de todas las series de modelos.

Fábrica de Spartanburg (EE.UU.)

Desde enero de 2000 el número de bastidor se entalla en los vehículos de la serie X 5 y Z 3.

Serie de modelos Z8

Cada uno de los caracteres del número de bastidor, colocado en la torreta derecha de la pata telescópica, se estampa con un equipo de aire comprimido. Una vez estampado, el número de bastidor se protege contra la corrosión aplicándole una película adhesiva transparente. El aspecto del número de bastidor aplicado de esta forma es parecido al aspecto del número de bastidor entallado.

Número de bastidor estampado en el BMW Z8:

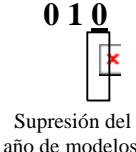


Número de bastidor del MINI – entallado y cubierto con una película de plástico



1.3 Estructura del número de bastidor

Desde 1/79	WBA	1831	000	1234567
	Abreviatura del fabricante	Código del tipo de vehículo	Carácter de relleno	Dígitos numéricos, antiguo núm. bastidor de 7 dígitos
Desde 09/80	WBA	AH31	0 1 B	1234567
Año de modelos	Codificación en caracteres alfabéticos A = 1 B = 2 C = 3 etc.	Carácter de comprobación B = 1981 C = 1982 D = 1983	de 0 a 9 o bien X	

Desde 09/83	WBA	AH31	0 1 0	1234567
				

Desde enero de 1989

WBA	GG81	0	9	0	D	F86990
1	2	3	4	5	6	7

1 = Código internacional del fabricante

WBA	=	BMW
WBS	=	BMW Motorsport
4US	=	Modelos BMW para EE.UU.
7AV	=	BMW México
7B3	=	BMW Nueva Zelanda
ABM	=	BMW Suráfrica
X4X	=	BMW Kaliningrado
5UX	=	BMW Carolina del Sur
WMW	=	MINI (One, Cooper y Cooper S)

2 = Clave de modelo BMW (véase relación de claves bajo 1.3.1)

3 = Sin ocupar "0"

4 = Cifra de comprobación

5 = Sin ocupar "0"

Excepción

En los vehículos destinados a determinados países como p.ej., EE.UU., Canadá, México, Argentina, Brasil, Israel y Korea en este lugar puede encontrarse el código del año (X = 1999, Y = 2000, 1 = 2001 etc.).

6 = Lugar de fabricación (fábrica)

A + F + K	=	Múnich
B + C + D + G	=	Dingolfing
E + J	=	Ratisbona
L	=	Spartanburg (EE.UU)
N + P	=	Suráfrica
R	=	México
T	=	Mini/GB

7 = Número de serie correlativo (1 letra y 5 cifras). Desde mediados de 2001 también es posible que el número conste de 6 cifras.

1.3.1 Lista de modelos

El modelo se registra de forma codificada entre los dígitos cuarto y séptimo del número de bastidor.

Serie 3 antigua

Serie 3, código de fábrica E30, berlina de 2 puertas

AK51	316i, desde 1985 hasta 1989
AK61	316i A, desde 1985 hasta 1989
AB11/12	316i, desde 1989 hasta 1991
AB11/22	316i A, desde 1989 hasta 1991
AK31	318i, desde 1982 hasta 1988
AK41	318i A, desde 1982 hasta 1988
AK51	318i 1989
AF61/62	318i A, desde 1989 hasta 1991
AF61/52	318i, desde 1990 hasta 1991
AA31	320i, desde 1983 hasta 1991
AA41	320i A, desde 1983 hasta 1991
AA71	323i, desde 1982 hasta 1986
AA81	323i A, desde 1983 hasta 1986
AB31	325i, desde 1986 hasta 1989
AA11	325i, desde 1989 hasta 1991
AB41	325i A, desde 1986 hasta 1989
AA21	325i A, desde 1989 hasta 1991
AB71	325iX, desde 1986 hasta 1989
AB91	325iX, desde 1989 hasta 1991
AB81	325iX A, desde 1986 hasta 1989
AB01	325iX A, desde 1989 hasta 1991
AK01	M3, desde 1988 hasta 1989

Serie 3, código de fábrica E30, berlina de 4 puertas

AC51	316i, desde 1985 hasta 1989
AC61	316i A, desde 1985 hasta 1989
AC11/12	316i, desde 1989 hasta 1991
AC11/22	316i A, desde 1989 hasta 1991
AC71	318i, desde 1984 hasta 1988
AC81	318i A, desde 1984 hasta 1988
AJ51/52	318i, desde 1989 hasta 1991
AJ61/62	318i A, desde 1989 hasta 1991
AD31	320i, desde 1984 hasta 1991
AD41	320i A, desde 1984 hasta 1991
AC95	320is
AD71	323i, desde 1984 hasta 1986
AD81	323i A, desde 1984 hasta 1986
AE31	325i, desde 1986 hasta 1989
AE41	325i A, desde 1986 hasta 1989
AD11	325i, desde 1989 hasta 1991
AD21	325i A, desde 1989 hasta 1991

AE71	325iX, desde 1986 hasta 1989
AE81	325iX A, desde 1986 hasta 1989
AB91	325iX, desde 1989 hasta 1991
AE01	325iX A, desde 1989 hasta 1991
AE11	324d, desde 1985 hasta 1991
AE21	324d A, desde 1985 hasta 1991
AD91	324d, desde 1987 hasta 1991
AD01	324d A, desde 1987 hasta 1991

Serie 3, código de fábrica E30, touring de 5 puertas

AJ11/12	316i
AJ21/22	316i
AG71/72	318i, desde 1989 hasta 1993
AG81/82	318i A, desde 1989 hasta 1993
AH51/52	320i
AH61/62	320i
AH71/81	320i, desde 1988 hasta 1991
AG51/52	325i, desde 1988 hasta 1993
AG61/62	325i A, desde 1988 hasta 1993
AG95	325iX, desde 1988 hasta 1992
AG05	325iX A, desde 1988 hasta 1992
AH91	324td, desde 1988 hasta 1993
AH01	324td A, desde 1988 hasta 1993

Serie 3, código de fábrica E30, Cabrio

BA51/52	318i
BA61/62	318i
BA73	318i
BA11/12	320i
BA21/22	320i
BA31/32	320i, desde 1987 hasta 1993
BA41/42	320i A, desde 1987 hasta 1993
BB31/32/13/23	325i, desde 1987 hasta 1990
BB41/42	325i A, desde 1986 hasta 1990
BB11/12	325i, desde 1990 hasta 1993
BB21/22	325i A, desde 1987 hasta 1993

Serie 3, código de fábrica E36, Compact de 3 puertas

CG11	316i, a partir de 1994
CG21	316i A, a partir de 1994
CG51	318ti, a partir de 1994
CG61	318ti A, a partir de 1994
CJ51	318tds, a partir de 1995
CS11	316i
CS21	316i A,
CH11	316g,
CT31	323ti,
CT41	323ti A,
CJ51	318tds,

Serie 3, código de fábrica E36, berlina de 4 puertas

CA11	316i, desde 1991 hasta 1993
CA21	316i, desde 1991 hasta 1993
CA71	316i, desde 1993 hasta 1998
CA81	316i A, desde 1993 hasta 1998
CA31	318i, desde 1990 hasta 1993
CA41	318i A, desde 1990 hasta 1993
CA91	318i, desde 1993 hasta 1998
CA01	318i A, desde 1993 hasta 1998
CA51	318iS, desde 1993 hasta 1998
CA61	318iSA, desde 1993 hasta 1998
CB11	320i, desde 1990 hasta 1995
CB21	320i A, desde 1990 hasta 1995
CB51	320i, desde 1995 hasta 1998
CB61	320i A, desde 1995 hasta 1998
CB71	323i, desde 1995 hasta 1998
CB81	323i A, desde 1995 hasta 1998
CB31	325i, desde 1990 hasta 1995
CB41	325i A, desde 1990 hasta 1995
CD11	328i, desde 1995 hasta 1998
CD21	325i A, desde 1995 hasta 1998
CB91	M3, desde 1994 hasta 1995
CC51	318tds, desde 1994 hasta 1998
CC11	325td, desde 1991 hasta 1998
CC21	325td A, desde 1991 hasta 1998
CC31	325tds, desde 1993 hasta 1998
CC41	325tds A, desde 1993 hasta 1998

Serie 3, código de fábrica E36, Touring de 5 puertas

CE31	318i, a partir de 1995
CE41	318i A, a partir de 1995
CE51	320i, a partir de 1995
CE61	320i A, a partir de 1995
CF11	328i, a partir de 1995
CF21	328i A, a partir de 1995
CF51	318tds, a partir de 1995
CF91	325tds, a partir de 1995
CF01	325tdsA, a partir de 1995

Serie 3, código de fábrica E36, Coupé de 2 puertas

BE11	316i, a partir de 1993
BE21	316i A, a partir de 1993
BE51	318iS, a partir de 1992
BE61	318iS A, a partir de 1992
BF11	320i, desde 1992 hasta 1995
BF21	320i A, desde 1992 hasta 1995
BF51	320i, a partir de 1995
BF61	320i A, a partir de 1995

BF71	323i, a partir de 1995
BF81	323i A, a partir de 1995
BF31	325i, desde 1992 hasta 1995
BF41	325i A, desde 1992 hasta 1995
BG11	328i, a partir de 1995
BG21	328i A, a partir de 1995
BF91	M3, a partir de 1992

Serie 3, código de fábrica E36, Cabrio

BH31	318i, a partir de 1994
BH41	318i A, a partir de 1994
BJ11	320i, desde 1987 hasta 1993
BJ21	320i A, desde 1987 hasta 1993
BJ31	320i, a partir de 1993
BJ41	320i A, a partir de 1993
BJ51	325i, desde 1993 hasta 1994
BJ61	325i A, desde 1993 hasta 1994
BK71	328i, a partir de 1995
BK81	328i A, a partir de 1995
BJ91	M3, desde 1994 hasta 1995

Serie 3, código de fábrica E46, berlina de 4 puertas

AL51	316i, 1,6 litros, a partir de 1999
ER51	316i, 1,6 litros, a partir de 1999
AL11	316i, 1,9 litros, a partir de 1999
ER11	316i, 1,9 litros, a partir de 1999
AY11	316i, a partir de 2001
AY31	316i, a partir de 2001
AL31	318i, 1,9 litros, a partir de 1998
AN91	318i, 1,9 litros, a partir de 1998
AY71	318i, 2,0 litros, a partir de 1998
AZ71	318i, 2,0 litros, a partir de 1998
AM11	320i, 2,0 litros, a partir de 1998
AN11	320i, 2,0 litros, a partir de 1998
ET11	320i, 2,0 litros, a partir de 1998
ES11	320i, 2,0 litros, a partir de 1998
AV11	320i, 2,2 litros
EV11	320i, 2,2 litros
AN15	320i, 2,2 litros
ET15	320i, 2,2 litros
AM31	323i, a partir de 1998
AV31	325i, 2,5 litros
EV31	325i, 2,5 litros
AN35	325i, 2,5 litros
ET55	325i, 2,5 litros
EU31	325iX, 2, 5 litros
AM51	328i, a partir de 1998
AV51	330i, 3,0 litros, a partir de 2000
EV51	330i, 3,0 litros, a partir de 2000
AV51	330i, 3,0 litros, a partir de 2000

AN55	330i, 3,0 litros, a partir de 2000
ET55	330i, 3,0 litros, a partir de 2000
EW51	330iX, 3,0 litros, a partir de 2000
EU51	318d, 2,0 litros, a partir de 1998
AS71	320d, 2,0 litros, a partir de 1998
ER91	330d, 3,0 litros, a partir de 2000
EV91	330xd, 3,0 litros, a partir de 2000
AL71	320d, 2,0 litros, a partir de 1998
AL91	330d, 3,0 litros, a partir de 2000

Serie 3, código de fábrica E46, Coupé de 2 puertas

BL51	316Ci, 1,6 litros, a partir de 1999
BM71	316Ci, 1,6 litros, a partir de 1999
BL31	318Ci, 1,9 litros, a partir de 1999
BV71	318Ci, 2,0 litros, a partir de 1999
BM11	320Ci, 2,0 litros, a partir de 1999
BN11	320Ci, 2,2 litros, a partir de 1999
BM31	323Ci, a partir de 1999
BN31	325Ci, 2,5 litros
BM51/52	328i, a partir de 1999
BN51	330CSi, 3,0 litros, a partir de 2000
BL91	M3, 3,2 litros
BL95	M3, CSL, a partir de 2003
BV91	330Cd

Serie 3, código de fábrica E46, Touring de 5 puertas

AX31	316i, a partir de 2001
AP31	318i, 1,9 litros, a partir de 1999
AX51	318i, 2,0 litros
AR11	320i, 2,0 litros, a partir de 1999
EM11	320i, 2,0 litros, 6 cilindros
AW11	320i, 2,2 litros
EN11	320i, 2,2 litros, 6 cilindros
AW31	325i, 2,5 litros
EN31	325i, 2,5 litros, 6 cilindros
EP31	325iX, 2,5 litros, 6 cilindros
AR51	328i, de 1999 a 2000
EN51	330i, 3,0 litros, 6 cilindros
EP51	330iX, 3,0 litros, 6 cilindros
AW51	330i y 330Xi, 3,0 litros, a partir de 2000
AP51	318d, 2,0 litros
EL51	318d, 2,0 litros
AX71	320d, 2,0 litros, a partir de 1999
AP71	320d, 2,0 litros, a partir de 1999
AP91	330d, 3,0 litros, a partir de 2000
EL91	330d, 3,0 litros, a partir de 2000
EX91	330d, 3,0 litros, a partir de 2003
EP71	330dX, 3,0 litros, a partir de 2000
EX71	330dX, 3,0 litros, a partir de 2003

91

Serie 3, código de fábrica E46, Cabrio

BP71	318Ci, 2,0 litros
BS11	320Ci, 2,2 litros
BS31	325Ci, 2,5 litros
BR31	323Ci, a partir de 2000
BS51	330Ci, 3,0 litros, a partir de 2000
BR91	M3, 3,2 litros

Serie 3, código de fábrica E46, Compact

AT11	316ti, a partir de 2002
AT51	316ti, a partir de 2001
AU51	318ti, a partir de 2001
AT31	325ti, a partir de 2001
AT91	318td, a partir de 2003
AT71	320td, a partir de 2001

Serie 5, código de fábrica E28, berlina de 4 puertas

DK11	518, de 1981 a 1985
DK91	518i, de 1985 a 1988
DK51	520i, de 1981 a 1988
DK61	520i A, de 1981 a 1988
DB51	525e, de 1983 a 1986
DB61	525e A, de 1983 a 1988
DA31	525i, de 1981 a 1988
DA41	525i A, de 1981 a 1988
DA71	528i, de 1981 a 1988
DA81	528i A, de 1981 a 1988
DC31	535i, de 1985 a 1987
DC71	M535i, de 1985 a 1987
DC81	M535i A, de 1985 a 1987
DC91	M5, de 1987 a 1988
DB91	524d, de 1986 a 1988
DB11	524td, de 1983 a 1988
DB21	524td A, de 1983 a 1988

Serie 5, código de fábrica E34, berlina de 4 puertas

HA11/12	518i, de 1989 a 1994
HA31	518i, de 1993 a 1995
HA41	518i A, de 1993 a 1995
HB11/12	520i, de 1988 a 1989
HB21/22	520i, de 1989 a 1990
HB31	520i, de 1989 a 1990
HB51/52	520i, de 1990 a 1995
HB41	520i A, de 1988 a 1990
HB61/62	520i A, de 1990 a 1995
HC11	525i, de 1988 a 1990
HD51/52/53	525i, de 1990 a 1995

HC21	525i A, de 1988 a 1990
HD61/62/63	525i A, de 1990 a 1995
HD71/72	525iX, de 1991 a 1995
HD81/82	525iX A, de 1991 a 1995
HC51/52	530i, de 1988 a 1990
HC61/62	530i A, de 1988 a 1990
HE11/12/13	530i, de 1992 a 1995
HE21/22/23	530i A, de 1992 a 1995
HD11/12/13	535i, de 1988 a 1992
HD21/22/23	535i A, de 1988 a 1992
HE51	540i, de 1992 a 1995
HE61	540i A, de 1992 a 1995
HD91	M5, de 1989 a 1992
HC91/92/93	M5, de 1992 a 1995
HA51	524td, de 1990 a 1991
HA61	524td A, de 1990 a 1991
HA71	525tds, de 1993 a 1995
HA81	525td, de 1993 a 1995
HA91	525tds, de 1991 a 1995
HA01	525tds A, de 1991 a 1995

Serie 5, código de fábrica E34, Touring de 5 puertas

HG11/31	518i, de 1993 a 1997
HH11	518g, de 1995 a 1996
HG51/52	520i, de 1991 a 1997
HG61/62	520 i A, de 1991 a 1997
HJ51/52	525i, de 1991 a 1997
HJ61/62/63	525i A, de 1991 a 1997
HJ71/72	525iX, de 1991 a 1997
HJ81/82	525iX A, de 1991 a 1997
HK11/12	530i, de 1992 a 1997
HK21/22/23	530i A, de 1992 a 1997
HK31	540i, de 1993 a 1997
HK41	540i A, de 1993 a 1997
HJ91	M5, de 1992 a 1997
HG91	525td, de 1993 a 1997
HG01	525td A, de 1993 a 1997
HG71	525tds, de 1991 a 1997
HG81	525tds, de 1991 a 1997
DP71	530d, a partir de 1998
DP81	530dA, a partir de 1998

Serie 5, código de fábrica E39, berlina de 4 puertas

DD11/12	520i, a partir de 1995
DD21/22	520i A, a partir de 1995
DD31/32	523i, a partir de 1995
DD41/42	523i A, a partir de 1995
DD51/52	528i, a partir de 1995
DD61/62	528i A, a partir de 1995
DE11/12	535i, a partir de 1996

DE21/22	535i A, a partir de 1996
DE51/52	540i, a partir de 1995
DE61/62	540i A, a partir de 1995
DE81/82	540i A protection, a partir de 1997
DE91	M5, 5,0 litros, 8 cilindros
DF51/52	525td, a partir de 1997
DF71/72	525tds, a partir de 1995
DF81/82	525tds A, a partir de 1995
DL71	530d, 3,0 litros, 6 cilindros, a partir de 1998
DL81	530dA, 3,0 litros, 6 cilindros, a partir de 1998
DM11	520i, 2,0 litros, 6 cilindros, a partir de 9/98
DM21	520i A, 2,0 litros, 6 cilindros, a partir de 9/98
DT11	520i, 2,2 litros, 6 cilindros, a partir de 9/98
DT21	520i A, 2,2 litros, 6 cilindros, a partir de 9/98
DT31	525i, 2,5 litros, 6 cilindros, a partir de 9/98
DT41	525i A, 2,5 litros, 6 cilindros, a partir de 9/98
DM31	523i, a partir de 9/98
DM41	523i A, a partir de 9/98
DM51	528, a partir de 9/98
DM61	528i A, a partir de 9/98
DT51	530i, 3,0 litros, 6 cilindros
DT61	530i A, 3,0 litros, 6 cilindros
DN11	535i, 3,5 litros, 8 cilindros, a partir de 2000
DN21	535i A, 3,5 litros, 8 cilindros, a partir de 2000
DN51	540i, 4,4 litros, 8 cilindros, a partir de 2000
DN61	540i A, 4,4 litros, 8 cilindros, a partir de 10/98
DN81	540i A Protection, 4,4 litros, 8 cilindros, a partir de 2000
DM71	520d, 2,0 litros, 4 cilindros, a partir de 9/98
DL91	525d, 2,5 litros, 6 cilindros, a partir de 9/98
DL01	525d A, a partir de 2000
DL71	530d, a partir de 2001
DL81	530d A, a partir de 2001
BA46	Alpina B10 V8, a partir de 1999

Serie 5, código de fábrica E39/2, Touring de 5 puertas

DH11/12	520i, a partir de 1997
DH21/22	520i A, a partir de 1997
DH31/32	523i, a partir de 1997
DH41/42	523i A, a partir de 1997
DH51/52	528i, a partir de 1997
DH61/62	528i A, a partir de 1997
DJ51/52	540i, a partir de 1997
DJ61/62	540i A, a partir de 1997
DG71/72	525tds, a partir de 1997
DG81/82	525tds A, a partir de 1997
DR11	520i, 2,0 litros, 6 cilindros, a partir de 9/98
DR21	520i A, 2,0 litros, 6 cilindros, a partir de 9/98
DS11	520i, 2,2 litros, 6 cilindros
DS21	520i A, 2,2 litros, 6 cilindros
DS31	525i, 2,5 litros, 6 cilindros
DS41	525i A, 2,5 litros, 6 cilindros

DS51	530i, 3,0 litros, 6 cilindros
DS61	530i A, 3,0 litros, 6 cilindros
DR31	523i, a partir de 9/98
DR41	523i A, a partir de 9/98
DR51	540i, 4,4 litros, 8 cilindros, a partir de 2000
DR61	540i A, 4,4 litros, 8 cilindros, a partir de 2000
DP51	528i, a partir de 2000
DP61	528i A, a partir de 2000
DR71	520d, 2,0 litros, 4 cilindros, a partir de 2000
DP91	525d, 2,5 litros, 6 cilindros, a partir de 2000
DP01	525d A, 2,5 litros, 6 cilindros, a partir de 2000
DP71	530d, 3,0 litros, 6 cilindros
DP81	530d A, 3,0 litros, 6 cilindros

Serie 5, código de fábrica E60, berlina

NA31	520i, 2,2 litros, 6 cilindros, a partir de 2003
NA71	530i, 3,0 litros, 6 cilindros, a partir de 2003
NC71	530d, 3,0 litros, 6 cilindros, a partir de 2003

Serie 7, código de fábrica E23, berlina de 4 puertas

FD71	728i, de 1981 a 1985
FE71	728i, de 1981 a 1986
FE81	728i A, de 1981 a 1986
FF71	732i, de 1981 a 1986
FF81	732i A, de 1981 a 1986
FH71	735i, de 1981 a 1986
FH81	735i A, de 1981 a 1986
FJ91	745i A, de 1983 a 1986

Serie 7, código de fábrica E32, berlina de 4 puertas

GA31	730i, de 1986 a 1989
GA71/72	730i, de 1989 a 1994
GA41	730i A, de 1986 a 1989
GA81/82	730i A, de 1989 a 1994
GD11	730i, 8 cilindros, de 1992 a 1994
GD21/22/23	730i, 8 cilindros, de 1992 a 1994
GC11/12	730i L, de 1987 a 1994
GC21/22	730i L, de 1987 a 1994
GD51/61/62	730i L, 8 cilindros, de 1992 a 1994
GB51	735i, de 1986 a 1989
GB31/32/33	735i, de 1989 a 1992
GB61	735i A, de 1986 a 1989
GB41/42/43	735i A, de 1989 a 1992
GC51	735i L, de 1986 a 1989
GC31/32	735i L, de 1989 a 1991
GC61	735iL A, de 1986 a 1989
GC41/42/43	735iL A, de 1989 a 1992
GD41/42/43	740i, de 1992 a 1994

GD81/82/83	740i L, de 1992 a 1994
GB81/82	750i A, de 1986 a 1994
GC81/82/83/85	750iL A, de 1986 a 1994

Serie 7, código de fábrica E38, berlina de 4 puertas

GE11/31	728i, a partir de 1995
GE21/41	728i A, a partir de 1995
GH21/22	728iL A, a partir de 1995
GF11	730i, a partir de 1994
GF21	730i A, a partir de 1994
GJ11	730iL, a partir de 1994
GJ21	730iL A, a partir de 1994
GF31	735i, a partir de 1996
GF41	735i A, a partir de 1996
GJ31	735iL, a partir de 1996
GJ41	735iL A, a partir de 1996
GF51	740i, de 1994 a 1996
GJ51	740iL, de 1994 a 1996
GF61	740i A, de 1994 a 1996
GJ61	740iL A, de 1994 a 1996
GF71	740i, a partir de 1996
GF81	740i A, a partir de 1996
GJ81	740iL A, a partir de 1996
GG21/22	750i A, a partir de 1994
GK21/22	750iL A, a partir de 1994
GE91	725tds, a partir de 1996
GE01	725tds A, a partir de 1996
GE61	730d A, 3,0 litros, a partir 1998
GG41	735i A, 3,5 litros
GE81	740d A, 3,9 litros, a partir 1999
GG81	740i A, 4,4 litros, a partir 10/98
GG01	750i A, 5,4 litros

Serie 7, código de fábrica E38/2, berlina de 4 puertas

GH41	728iL, 2,8 litros
GH61	735iL A, 3,5 litros
GH81	740iL A, 4,4 litros
GH01	740iL A Protection, 4,4 litros
GJ01	750iL A, 5,4 litros, 12 cilindros
GK91	750iL A Protection, 5,4 litros, 12 cilindros
GK01	750iL/3, 5,4 litros, 12 cilindros
GK81	L7, 5,4 litros, 12 cilindros

Serie 7, código de fábrica E65, berlina de 4 puertas

GL21	730i, a partir de 2003
GN21	730Li, a partir de 2003
GL41	735i, 3,6 litros, a partir de 2001
GN41	735Li, 3,6 litros, a partir de 2001

GL61	745i, 4,4 litros, a partir de 2001
GN61	745Li, 4,4 litros, a partir de 2001
GM21	730d, a partir de 2002
GM41	740d, a partir de 2002
GL81	760i, a partir de 2003
GN81	760Li, a partir de 2003

Serie 6, código de fábrica E24, Coupé de 2 puertas

EA71	628 CSi, de 1982 a 1987
EA81	628 CSi A, de 1982 a 1987
EC51/71	635 CSi, de 1982 a 1989
EC81	635 CSi A, de 1982 a 1989
EE31	M635 CSi, de 1984 a 1988

Serie 8, código de fábrica E31, Coupé de 2 puertas

EF51	840 Ci, a partir de 1993
EF61	840 Ci A, a partir de 1993
EG11/12/13	850 Ci, de 1992 a 1994
EG21/22/23	850 Ci A, de 1990 a 1994
EG41	850 Ci A, a partir de 1993
EG91	850 CSi, a partir de 1992

Z 1, código de fábrica Z 1, Roadster 2 puertas

BA91	2,5, de 1989 a 1991
------	---------------------

Z 3, código de fábrica Z 3, Roadster 2 puertas

CJ11	1,8, de 1996 a 1998
CH71	1,9, a partir de 1996
CJ31	2,8, a partir de 10/96
CH31	2,8, a partir de 10/96
CK91	M, a partir de 9/96
CM11	1,9 litros, a partir de 1999
CN11	2,2 litros
DH93	2,3 litros, a partir de 1999
CL31	2,0 litros, a partir de 1999
CN51	3,0 litros, a partir de 2000
CL91	HP, 3,2 litros

Z 3, código de fábrica Z 3, Coupé

CK31/51	2,8, a partir de 1998
CM91	M, 3,3 litros, a partir de 1998
CK71	3,0 litros, a partir de 2000
CN91	HP, 3,2 litros

Z 4, código de fábrica E85, Roadster

BT31	Z4, 2,5i, a partir de 2003
------	----------------------------

BT51 Z4, 3,0i, a partir de 2003

Z 8, código de fábrica Z8, Roadster

EJ 11 Z8, 5,0 litros, a partir de 2000

todoterreno
Serie 5, código de fábrica X5 (E53), vehículo

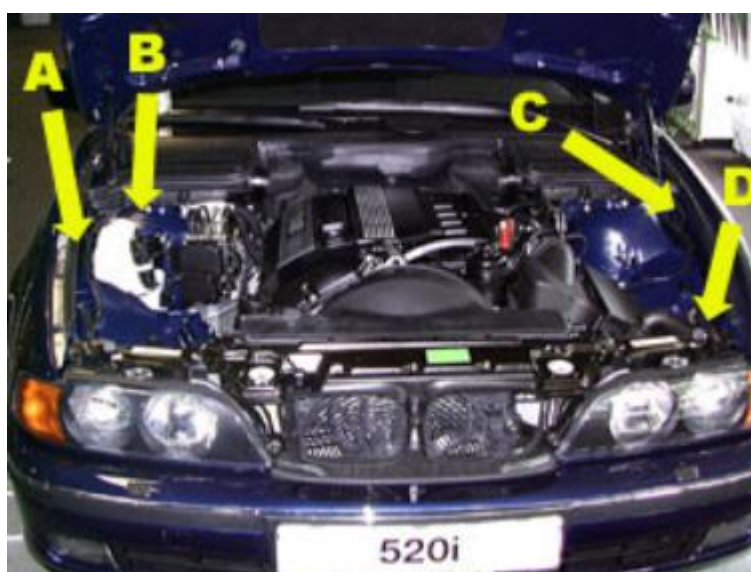
FA51 X5, 3,0i litros, 6 cilindros
FB31 X5, 4,4i litros, 8 cilindros
FB91 X5, 4,6i litros, 8 cilindros
FA71 X5, 3,0 litros, 6 cilindros, diesel

Mini, R50

RA31 Mini One
RA11 Mini One (sólo para Portugal y Grecia)
RC31 Mini Cooper
RE31 Mini Cooper S
RB11 Mini One D

2. PLACA DE FÁBRICA

La placa de fábrica se remacha después de pintar la carrocería. Esto indica que el color que se vea debajo de la placa debe ser el original del vehículo.



2.1 Lugar de colocación de la placa de fábrica

A = lado interior del guardabarros derecho
Serie 3, 5, 6, 7 y 8 antiguas,
Serie E 38 (nueva serie 7) + Z 3 + X 5 + Z 8

B = torreta de la pata telescópica derecha (en el sentido de marcha)
Serie E 36 (serie 3 intermedia)

C = lado interior del guardabarros izquierdo
Serie E 39 (nueva serie 5)
Serie E65/66 (nueva serie 7; 735i y 745i)
Serie E 46 (nueva serie 3 a partir de 2002)

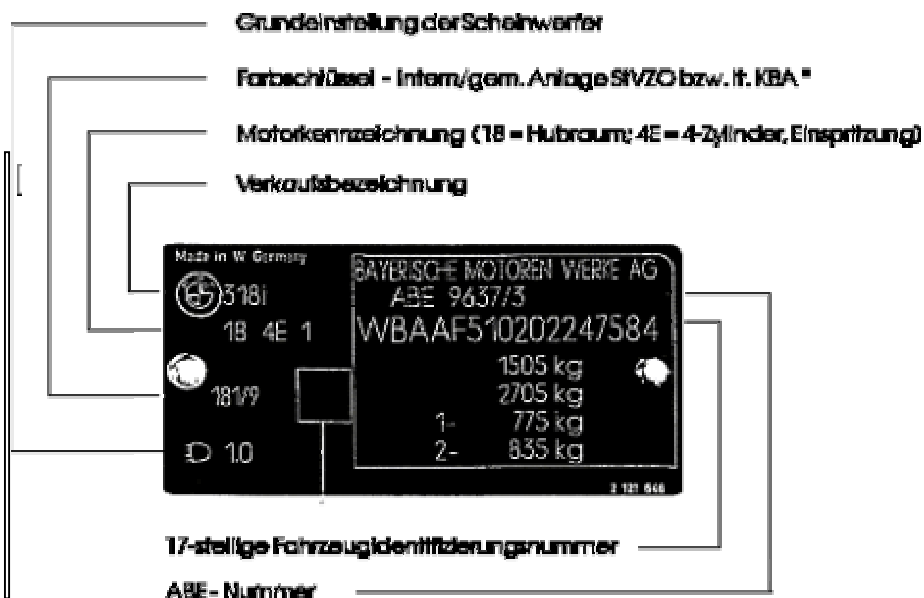
D = lado interior del guardabarros izquierdo, cerca del faro izquierdo
Serie E 46 (nueva serie 3 hasta 2002)

MINI – Placa de modelo en la parte exterior del guardabarros derecho



2.2 Forma de la placa de fábrica

En el periodo entre septiembre de 1986 y finales del año 1987 se realizó el cambio a colocación de placas de modelo con inscripción por láser. El paso a dicho método se concluyó el 01.01.1998.



Grundeinstellung der Scheinwerfer	Ajuste básico de los faros
Farbschlüssel – intern/gem. Anlage StVZO bzw. Lt. KBA*	Código de la pintura – interno/según Anexo StVZO o bien según KBA*
Motorkennzeichnung (18=Hubraum; 4E=4 Zylinder, Einspritzung)	Código del motor (18=cilindrada; 4E=4 cilindros, inyección)
Verkaufsbezeichnung	Nombre comercial
17-stellige Fahrzeugidentifizierungsnummer	Número de bastidor, 17 dígitos
ABE-Nummer	Número ABE

En los vehículos fabricados para Alemania, al número se anteponen las letras "ABE"

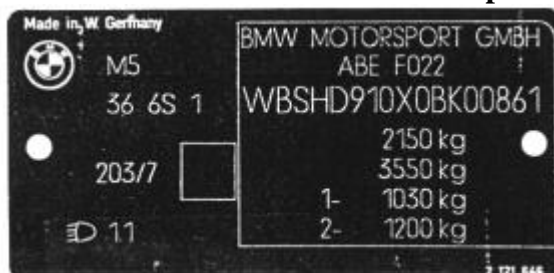
Las letras cambian según el país:

- Bélgica "PVA" - Italia "DGM"
- Francia "AA" - España) "B"
- Gran Bretaña - un código alfanumérico de 8 dígitos
- Suiza y Suecia – no se antepone nada.

* Código de pintura según KBA (véase anexo *Straßenverkehrszulassungsordnung - StVZO* – Normativa de Matriculación para el Tráfico Rodado):

- | | | |
|------------------------|-------------------|------------------|
| 0 = blanco/ azul claro | 4 = lila/ violeta | 8 = marrón |
| 1 = amarillo | 5 = azul | 9 = negro |
| 2 = naranja | 6 = verde | 00 = excepciones |
| 3 = rojo | 7 = gris | |

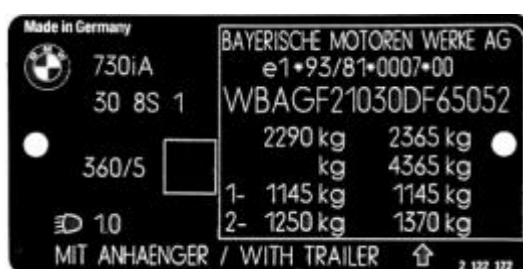
Placa de modelo de BMW Motorsport



2.3 Placa de modelo a partir de 1995 (metálica)

En el año 1995 se comenzó a colocar la siguiente placa de modelo. Según la información disponible, la transición del cambio a esta placa se concluyó a finales de dicho año.

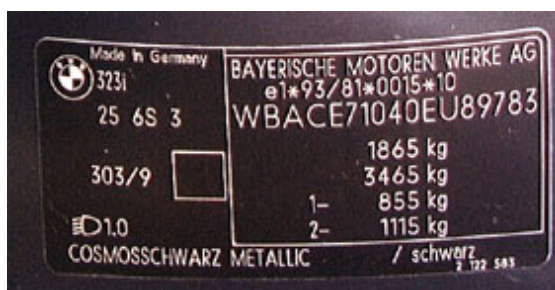
En la segunda línea se encuentra el número de permiso europeo.



En el campo que contiene la información relativa al peso, la segunda columna indica el peso referido al uso de remolque.

2.4 Placa de modelo a partir de 1996 (adhesiva)

Inmediatamente después de la placa metálica de modelo se fue pasando paulatinamente según modelos a la placa adhesiva.



El adhesivo es una lámina de seguridad de acrilato con un recubrimiento negro utilizado para fabricar etiquetas de grabado por láser. Se trata de una lámina antirrobo, es decir, está diseñada para romperse en el caso de que se intente despegar.

El color del vehículo, escrito en el borde inferior izquierdo, se incluye a partir del año de modelos 1999. El Z 3 no dispone todavía de esta información.

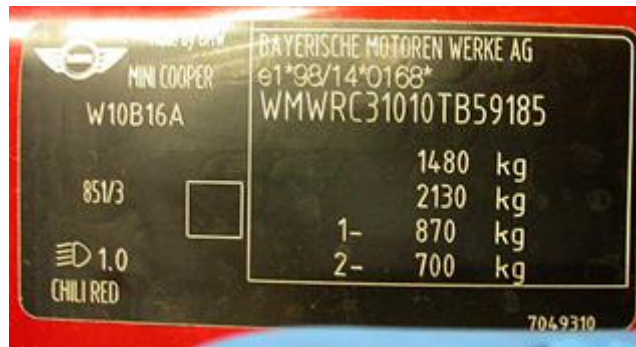
2.5 La nueva placa de modelo adhesiva

En la fábrica de BMW de Dingolfing se viene utilizando desde comienzos de 2000 una nueva placa adhesiva de modelo. Dicha placa (adhesiva y de dos capas) se ha provisto de una "textura de rotura controlada" (véase figura), diseñada para impedir el despegue de la placa sin que ésta se rompa.

El resto de adhesivos colocados en el vehículo, p.ej. adhesivo del combustible, de la presión de los neumáticos, del código de barras de la pintura, etc., también se han provisto de la “textura de rotura controlada”.

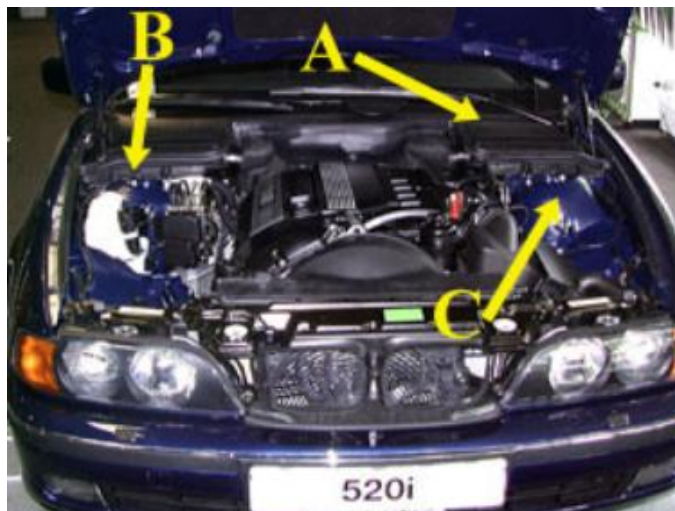


Placa de modelo del MINI



3. NÚMERO DEL CHASIS

3.1 Lugar de colocación del número del chasis



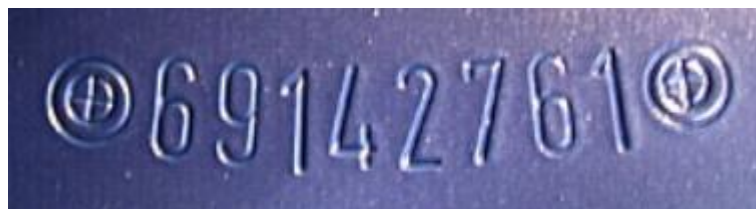
A	En la chapa deflectora	En todas las series antiguas
		A partir del AM 1990, tapado por una cubierta de

		plástico
		Z 3 (a la izquierda, seguido del número de bastidor, tapado por una pestaña de plástico)
B	Torreta derecha de la pata telescópica	Serie E 38 (nueva serie 7, a partir del AM 1999-2001)
		Modelo X 5
C	Torreta izquierda de la pata telescópica	Serie E 46 (nueva serie 3)
		Serie E 39 (nueva serie 5)
		Serie E 38 (nueva serie 7, hasta el AM 1999)
		Serie Z8 y Z4
		Serie E65/66 (nueva serie 7, 735i y 745i)
		MINI One – MINI Cooper – MINI Cooper S

MINI - Número del chasis – torreta izquierda de la pata telescópica



3.2 Forma y aspecto del número del chasis



El número del chasis tiene 8 caracteres y está limitado normalmente a izquierda y derecha por sendos símbolos de BMW.

Excepciones:

Z4 y X5

Número del chasis del Z4 – sin limitación a izquierda ni a derecha



Hasta el año de modelos 2003, el número del chasis tenía 8 dígitos. A partir del AM 2003, a partir del 5º carácter de dicho número se utilizarán también letras. Ejemplo: la letra “L” en el número del chasis del Z4 (v. la foto más arriba) o la letra “A” en el número del chasis del MINI (v. la foto más abajo).

Número del chasis del MINI



El número se graba en el chasis antes de pintarlo.

Excepción:

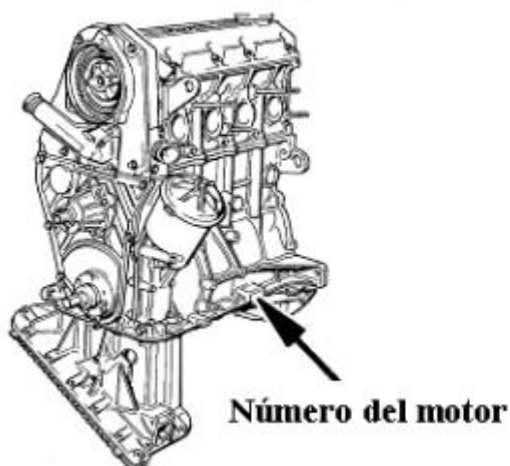
Nuevo modelo del X5

El número del chasis permite identificar los vehículos BMW cuando se realiza una consulta a la fábrica, a la Oficina Federal de la Policía Criminal (BKA) de Wiesbaden y a la Oficina Bávara de la Policía Criminal.

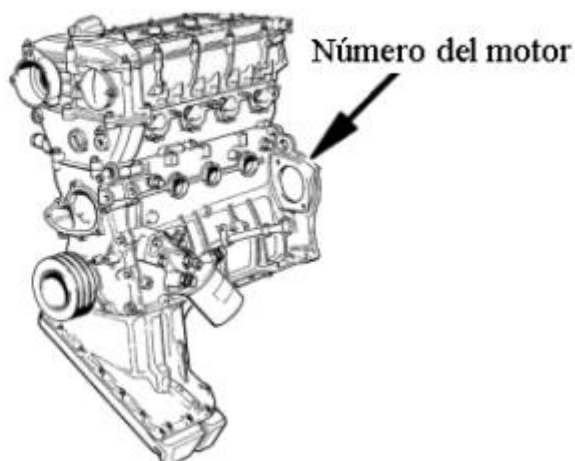
4. NÚMERO DEL MOTOR

4.1 Lugar de colocación del número del motor

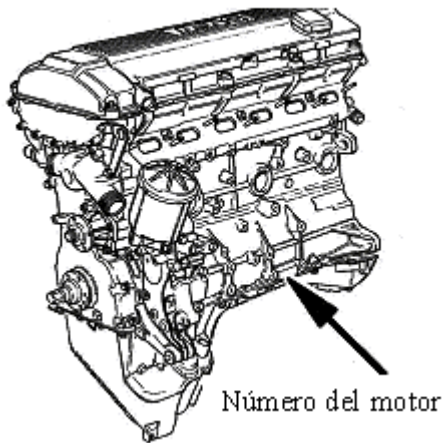
Motor de 4 cilindros, 1,6 a 1,8 litros



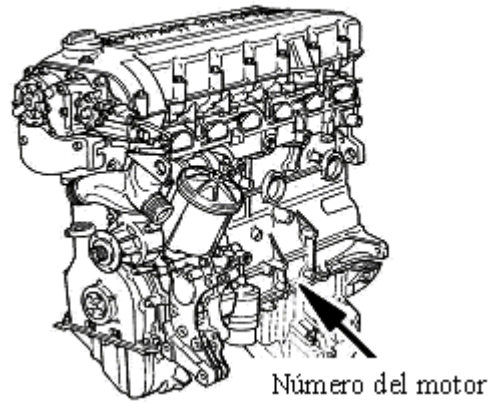
Motor de 4 cilindros, 2,0 a 2,5 litros



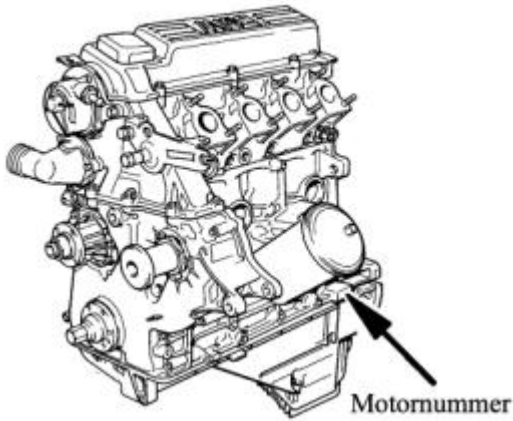
Motor de 6 cilindros, 2,0 a 2,5 litros



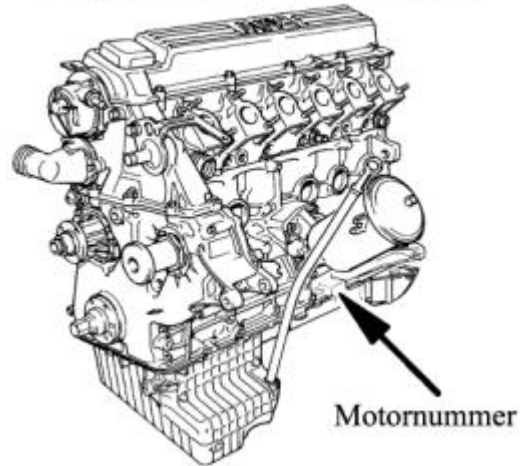
Motor de 6 cilindros, 3,0 litros



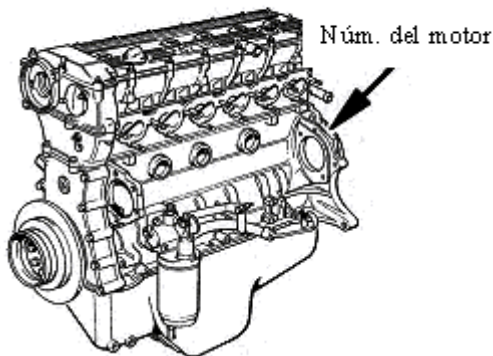
4-Zylinder-Dieselmotor



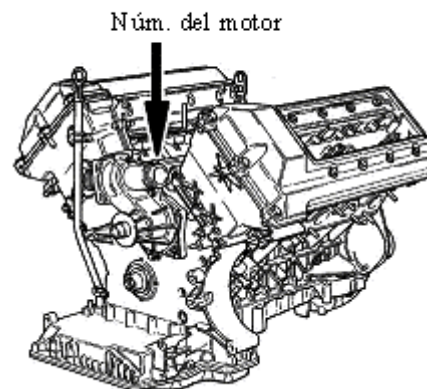
6-Zylinder-Dieselmotor



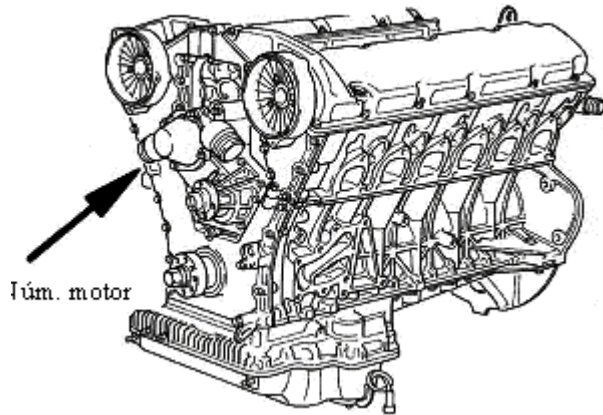
Motor de 6 cilindros, 3,5 – 3,8 litros



Motor de 8 cilindros



Motor de 12 cilindros



	Lugar de colocación del número del motor
Motores de 4 cilindros M3 (nuevo) 6 cilindros hasta 2,5 litros de Cilindrada	A la izquierda, detrás del soporte del motor
6 cilindros a partir de 2,5 litros Cilindrada M3 (antiguo) M5 y M6	A la izquierda, encima del motor de arranque, donde el motor y el cambio se embridan
Diesel	A la izquierda, bajo el filtro del aceite, cerca de la varilla para medir el nivel de aceite

5. LLAVES DEL VEHÍCULO

Para obtener información sobre las llaves de los vehículos, consúltese el catálogo de llaves de la asociación GdV.

Nuevo juego de llaves de la Serie 7 (E65/66)





GENERALIDADES
Número de bastidor del vehículo
Placa de modelo
Número del motor y número del cambio
Llaves del vehículo

CITROEN

GENERALIDADES:

Los vehículos CITROEN pueden identificarse mediante los siguientes números:

	Lugar de colocación
Número de bastidor del vehículo (VIN)	- Estampado en el vehículo
	- En la placa de modelo
Número del motor	- En el bloque motor
Número del cambio	- En la caja de cambios

La empresa P.S.A. guarda además la siguiente información relativa al vehículo:

·	Color
·	Descripción del modelo
·	Número del mecanismo de dirección
·	Número de los airbags
·	Equipamiento adicional
·	Receptor (Centro de distribución/concesionario/país de destino)
·	Número de pieza de repuesto
·	Número de la llave
·	Código de la radio

Los lugares de colocación de los distintos portadatos se muestran a continuación mediante gráficos.

1. NÚMERO DE BASTIDOR DEL VEHÍCULO:

1.1 Lugar de colocación del número de bastidor

En el compartimento del motor, en el lado interno del guardabarros derecho delantero

AX



Berlingo



C 15



C 5



Evasion und Jumpy



Xantia



XM



ZX



En la pared de separación del motor, a la derecha:

C 3



Xsara



Xsara Picasso



C 8

Travesaño que se encuentra bajo el parabrisas



Jumper

En el paso de rueda del lado del acompañante:



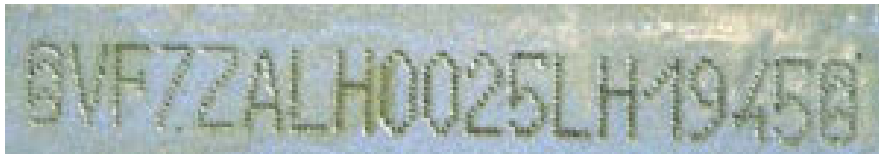
Saxo

En la chapa deflector, junto al eje de la carrocería:



1.2 Inscripción del número de bastidor:

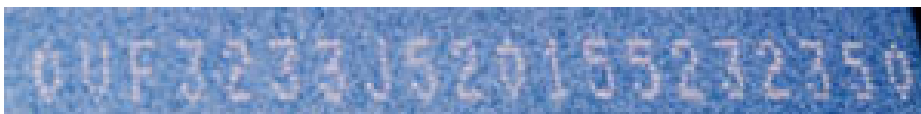
Estampado en matriz de puntos:



Nuevo estampado en matriz cerrada:



Nuevo estampado en el JUMPER



Estampado en el Boxer



1. 3 Desglose del número de bastidor:

1.3.1 Desglose del número de bastidor del AX, C15, Evasion Phase I, Jumpy Phase I, Xantia Phase I y XM:

VF7 VD PP 00 43 PP 3170
1 2 3 4 5 3 5

1 = Abreviatura internacional del fabricante

VF7 = Abreviatura internacional de PEUGEOT

2 = Familia

VD = C15

U6 = Evasion o Jumpy Phase I

X1 = Xantia Phase I

Y3 = XM

Y4 = XM

ZA = AX

3 = Motores

4 = Carácter de relleno

5 = Número correlativo

1.3.2 Desglose del número de bastidor del Berlingo, C3, C5, C8, Evasion Phase II, Jumpy Phase II Saxo, Xsara, Xsara Picasso, Xantia Phase II:

VF7 S 0 CDZ G 31702498
1 2 3 4 5 6

1 = Abreviatura internacional del fabricante

VF7	=	Abreviatura internacional de CITROEN
-----	---	--------------------------------------

2 = Familia

S = Saxo

G = Berlingo Phase II

M = Berlingo Phase I

F = C3

D = C5

E = C8

C = Xsara Picasso

N = Xsara

X = Xantia Phase II

A = Evasion Phase II

B = Jumpy Phase II

3 = Carrocería

4 = Motores

Los tres caracteres alfanuméricos indican el tipo del ajuste del motor. (Estos caracteres se encuentran en una plaqueta bicolor (negro y plateado) o están estampados junto al número del motor).

5 = Getriebe

El tipo de cambio viene indicado por un carácter alfanumérico.

6 = Número correlativo

1.3.3. Desglose del número de bastidor del BOXER Phase I:

VF7	23	2	J	5	2	31702498
1	2	3	4	5	6	7

1 = Abreviatura internacional del fabricante

VF7	=	Abreviatura internacional de CITROEN
-----	---	--------------------------------------

2 = Familia

23 = Boxer Phase I

3 = Distancia entre ejes

1 = CORTA 2,850 m

2 = MEDIA 3,200 m

3 = LARGA 3,700 m

4 = Carrocería

A = FURGÓN 10Q

B = FURGÓN 14Q

C = COMBI 10Q

D = MICROBUS 18Q

E = CHASIS 10Q

F = PLATAFORMA 14Q

G = CHASIS 14Q

H = CAMIONETA 14Q

J = FURGÓN 18Q

K = CHASIS 18Q

L = CAMIONETA 18Q

N = PLATAFORMA 18Q

V = CAMIONETA 10Q

U = COMBI 14Q

5 = Motores

1 = XU102C R5B

2 = XU10J2 RFW

4 = DJ5TED THX

5 = DJ5 T9A

6 = XUD9A D9B

7 = XUD9 D8B

8 = XUD9 DHX

9 = DJ5T T8A

0 = DJ5T THZ

6 = Cambio

2 = BVM5

4 = 4x4

7 = Número correlativo

1.3.4. Desglose del número de bastidor del BOXER Phase II:

VF7	Z	D	A	M	F	A	31702498
1	2	3	4	5	6	7	8

1 = Abreviatura internacional del fabricante

VF7	=	Abreviatura internacional de CITROEN
-----	---	--------------------------------------

2 = Familia

Z = Boxer Phase II

3 = Versión

A	=	11Q
B	=	15Q
C	=	18Q
D	=	9Q

4 = Motores

T	=	XU10J2
A	=	DW10UTD
R	=	DW12TED
P	=	F.28

5 = Cambio

M	=	BVM5
A	=	BVA
W	=	4x4

6 = Carrocería

A	=	CHASIS CON CABINA
B	=	CHASIS SIN ESTRUCTURA
C	=	PLATAFORMA CON CABINA
D	=	CAMIONETA CON CABINA
F	=	FURGÓN
G	=	CAMIONETA CON DOBLE CABINA
H	=	CHASIS CON DOBLE CABINA
N	=	FURGÓN, ALTO
P	=	COMBI CLUB
R	=	COMBI CONFORT

7 = Distancia entre ejes

A	=	CORTA
B	=	MEDIA
C	=	LARGA
G	=	EXTRALARGA

8 = Número correlativo

2. PLACA DE MODELO:

2.1 Lugar de colocación de la placa de modelo:

AX

En el travesaño, delante a la derecha
Placa de aluminio



C15

En el compartimento del motor, remachada en la zona del amortiguador delantero derecho. Placa de aluminio



C3

Remachada en la pared posterior del maletero. Placa de aluminio



Berlingo

En el compartimento del motor, remachada en la parte interior del guardabarros delantero derecho. Placa de aluminio



C5

A la izquierda, remachada en el piso que se encuentra debajo del asiento posterior. Placa de aluminio



C3

Pegada en la parte inferior del montante B izquierdo. Placa de plástico



C8

Pegada en el montante B derecho. Placa de aluminio



Evasion

Remachada en el soporte lateral delantero derecho del marco. Placa de aluminio



Jumper

Remachada en el travesaño delantero del compartimento del motor. Placa de aluminio



Evasion

Pegada en el montante B derecho. Placa de plástico



Jumpy

Remachada en el soporte lateral derecho delantero del marco. Placa de aluminio



Jumpy

Pegada en el montante B derecho. Placa de plástico



Xantia

En el lado interior del guardabarros delantero derecho o remachada en el soporte lateral delantero derecho del marco. Placa de aluminio



Saxo

Remachada en la chapa interior del maletero. Placa de aluminio



Xsara

Remachada en la chapa interior del maletero. Placa de aluminio



Xsara Picasso

Remachada en el montante B derecho. Placa de aluminio



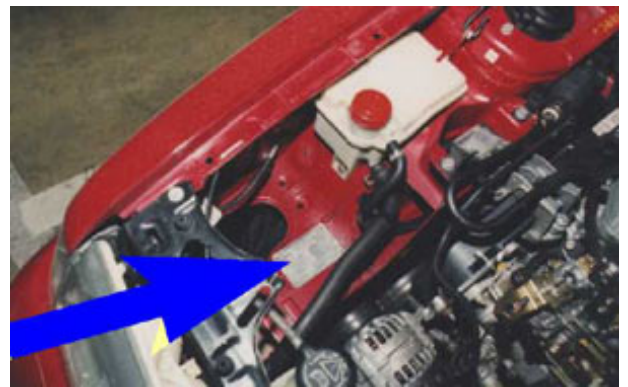
XM

Remachada en el travesaño delantero derecho. Placa de aluminio



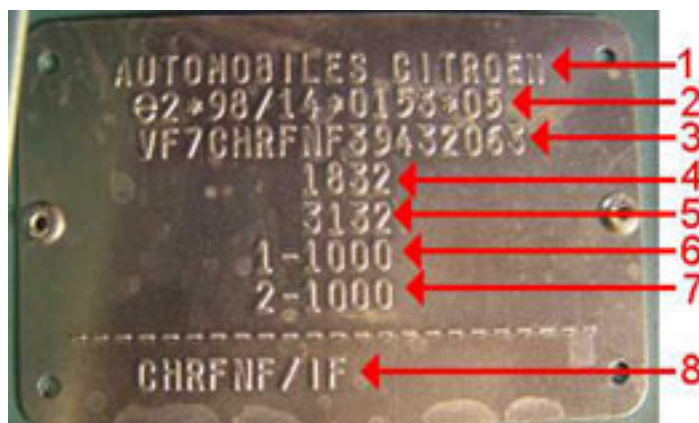
ZX

Remachada en el lado interior del guardabarros delantero derecho. Placa de aluminio



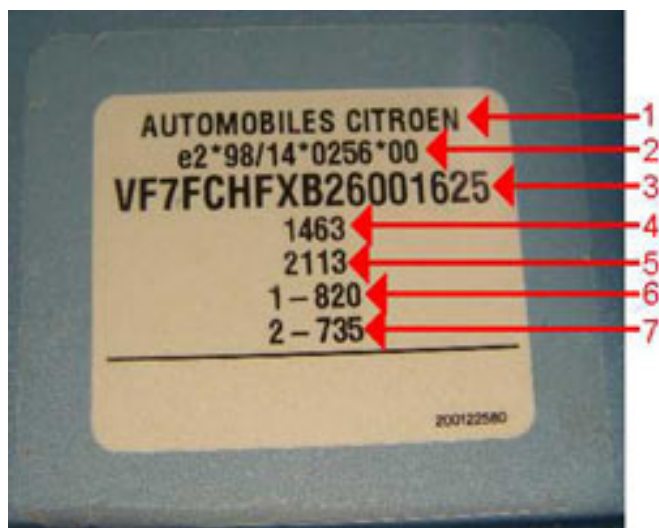
2.2 Aspecto de la placa de modelo:

2.2.1 Aspecto de la placa de modelo en todos los vehículos (excepto C3, C8, Evasion, Jumpy año de fabricación posterior a 2000):



- 1 = Nombre del fabricante
- 2 = Número del certificado CE
- 3 = Número de bastidor del vehículo
- 4 = Peso máximo admisible
- 5 = Peso total de tracción
- 6 = Carga máxima admisible (eje delantero)
- 7 = Carga máxima admisible (eje trasero)
- 8 = Designación de tipo

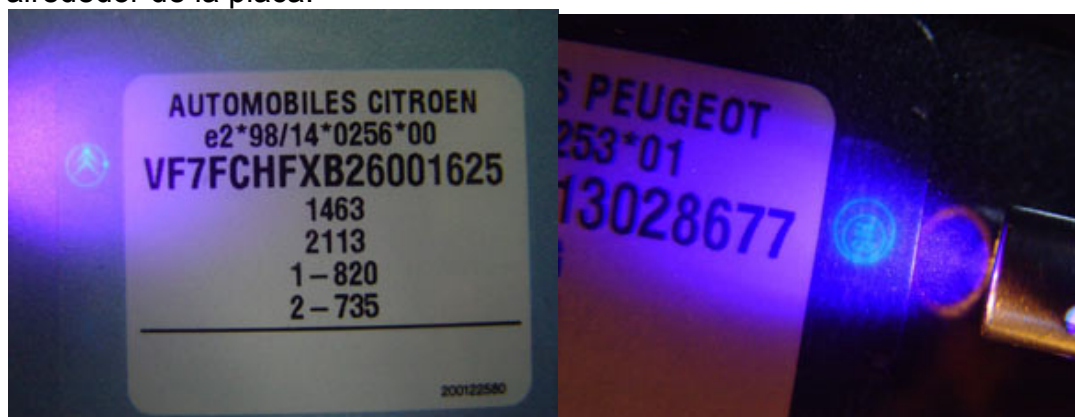
2.2.2 Aspecto de la placa de modelo en el C3, C8, Evasion, Jumpy año de fabricación posterior a 2000:

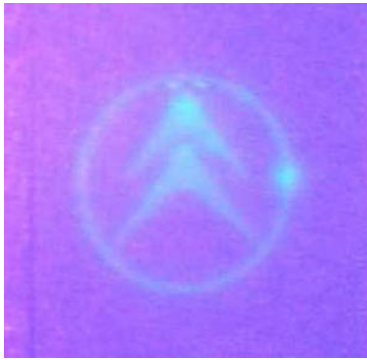


- 1 = Nombre del fabricante
- 2 = Número del certificado CE
- 3 = Número de bastidor del vehículo
- 4 = Peso máximo admisible
- 5 = Peso total de tracción
- 6 = Carga máxima admisible (eje delantero)
- 7 = Carga máxima admisible (eje trasero)
- 8 = Designación de tipo
- 9 = Número distintivo de la producción

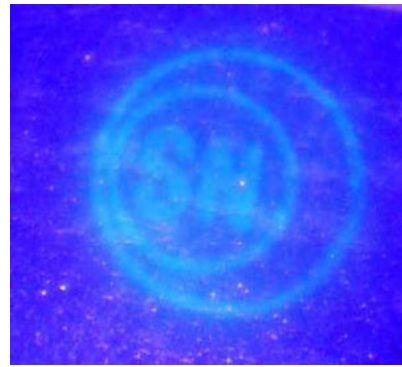
2.3 Seguridad

Expuesta a la luz UV, pueden verse las letras “SN” o el logotipo de CITROEN alrededor de la placa.





C3

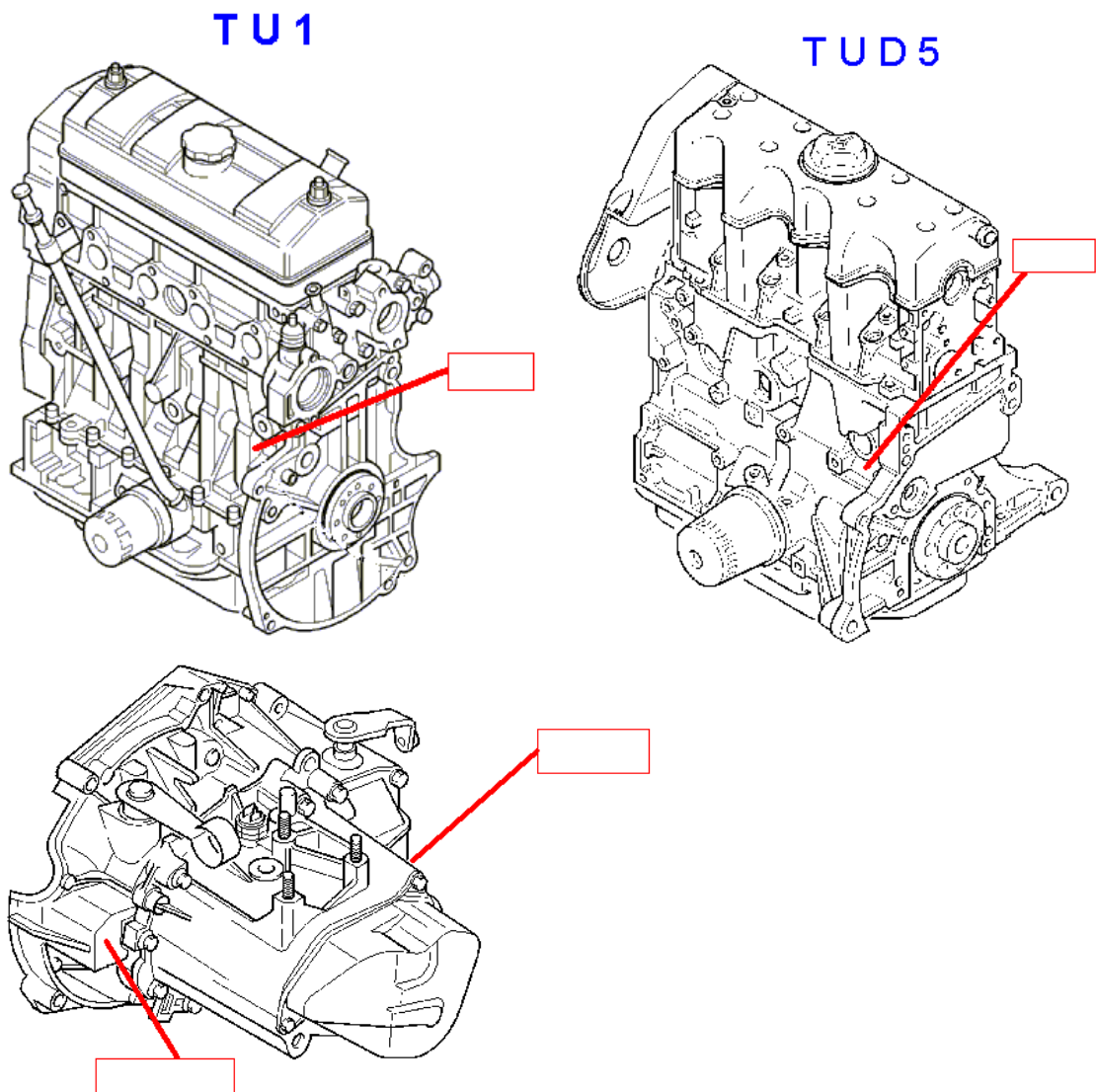


Jumpy 806-807

Con luz UV

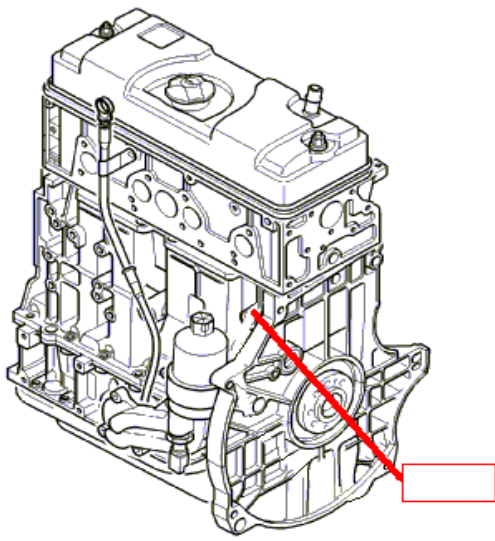
3. NÚMERO DEL MOTOR Y NÚMERO DEL CAMBIO

3.1 Lugar de colocación del número del motor y del número del cambio: Citroen AX

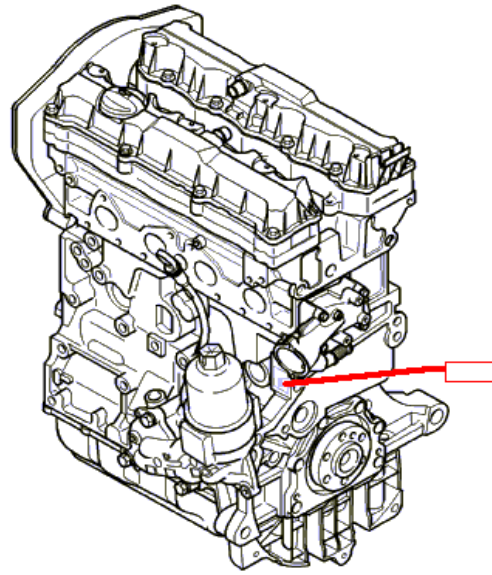


Citroen C3 y Saxo

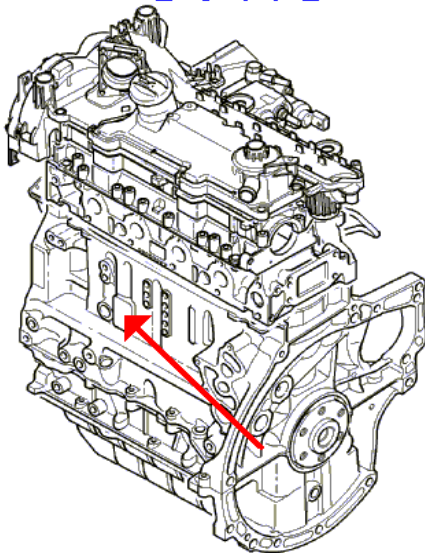
TU1JP



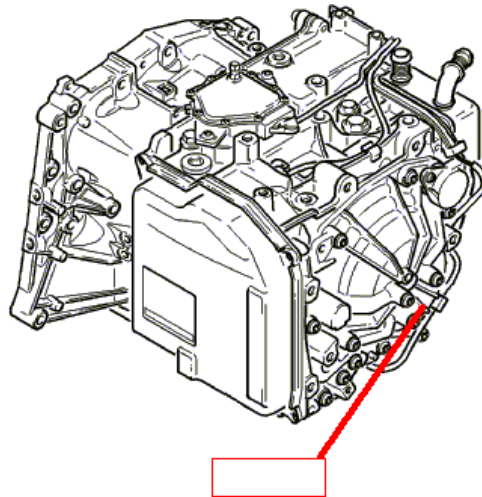
TU5JP4



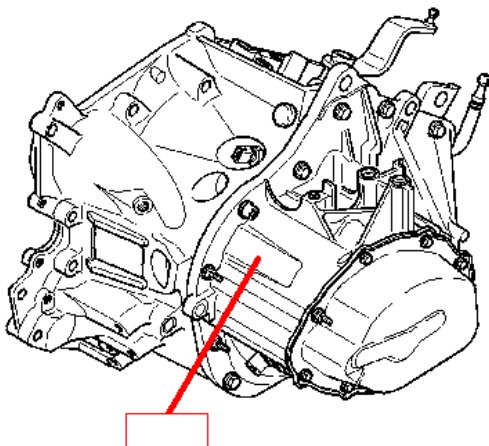
DV4TD



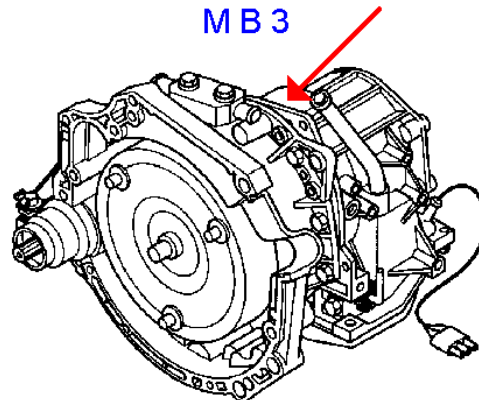
AL4



BE 4/5

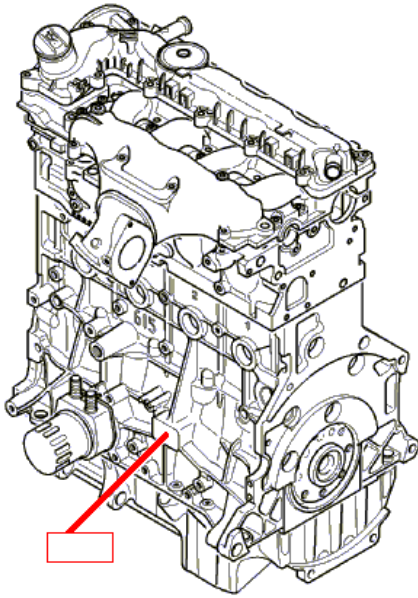


MB3

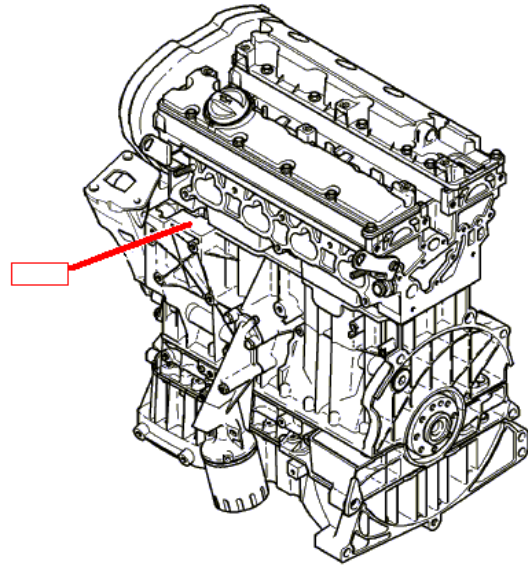


Citroen C5 , C8 , Xantia, Xsara, Picaso

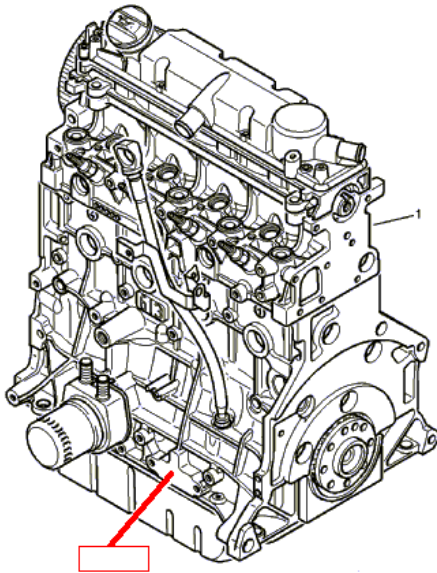
DW12TED4



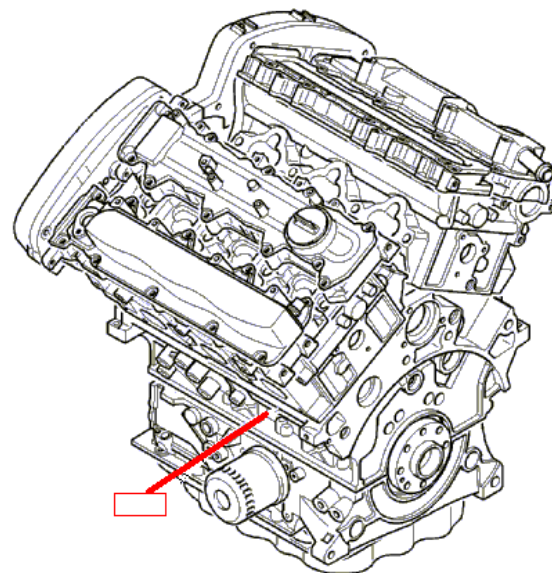
EW7J4



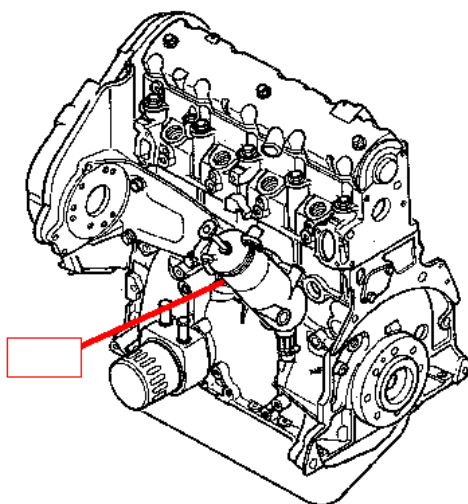
DW10ATED



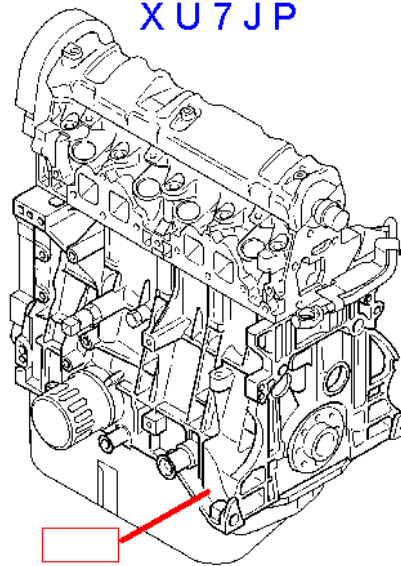
ES9J4S



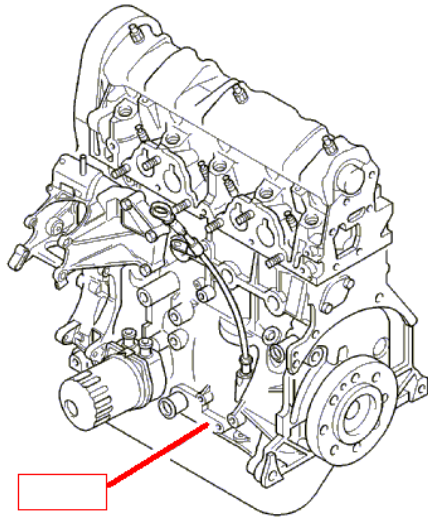
XUD9SD



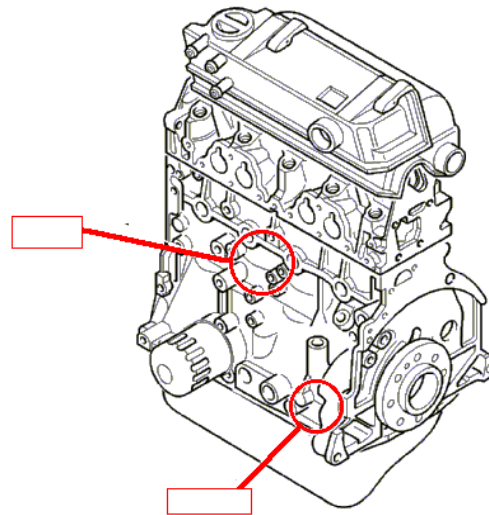
XU7JP



XU10J2TE

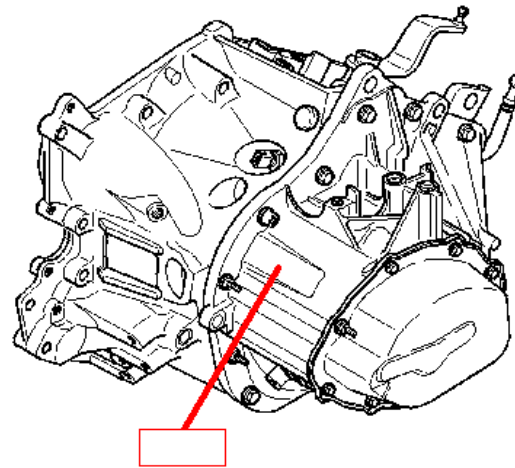
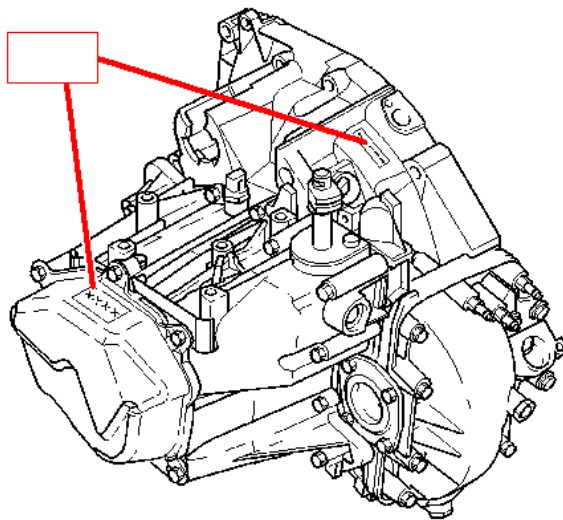


XU7JB

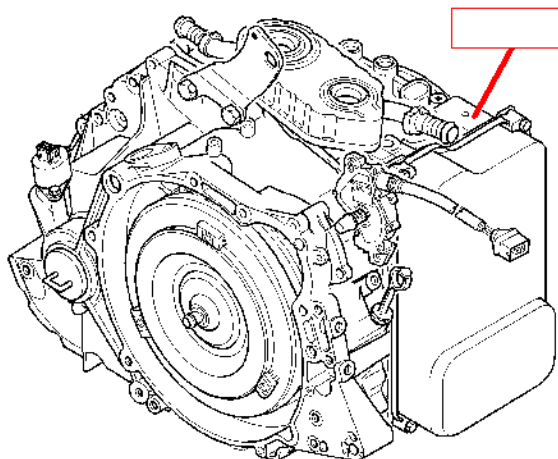


Caja de Cambios C5

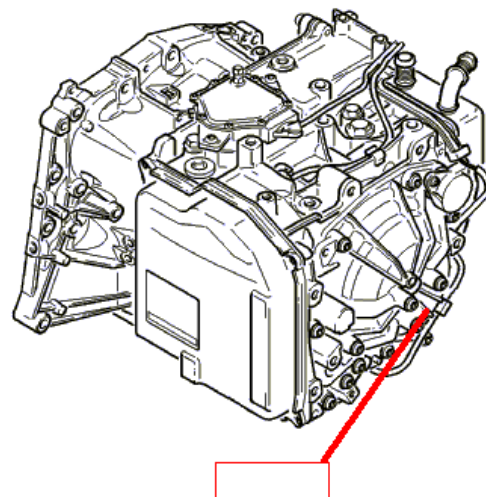
BE 4/5



4HP20

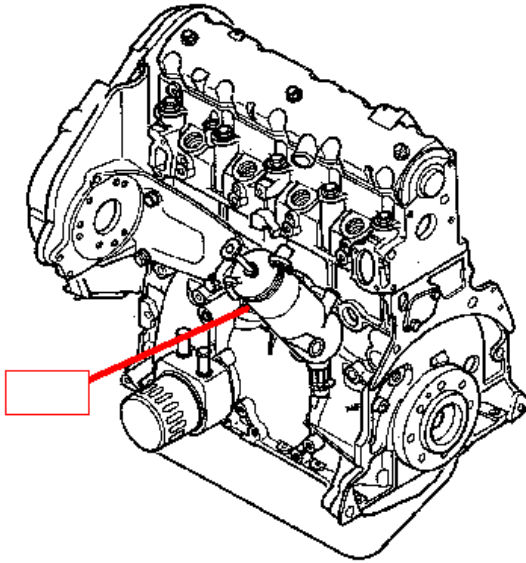


AL4

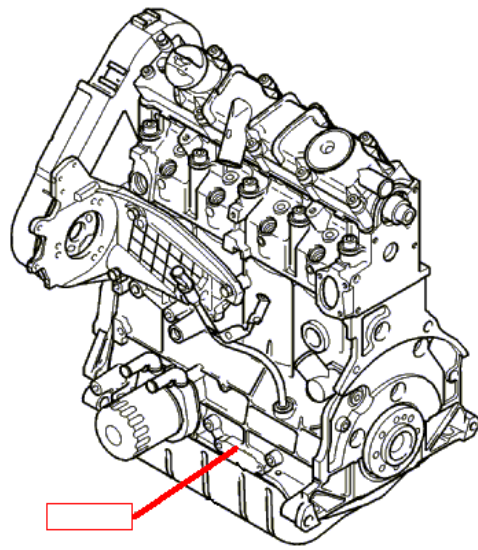


Citroen C15

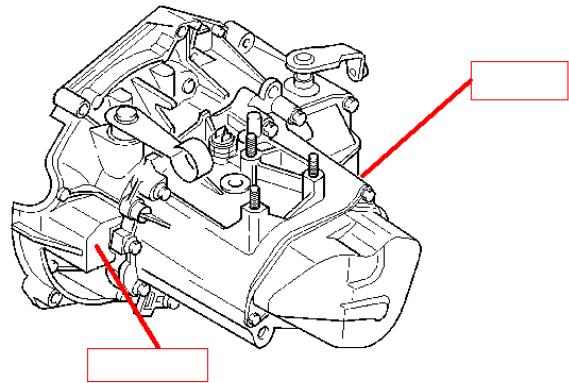
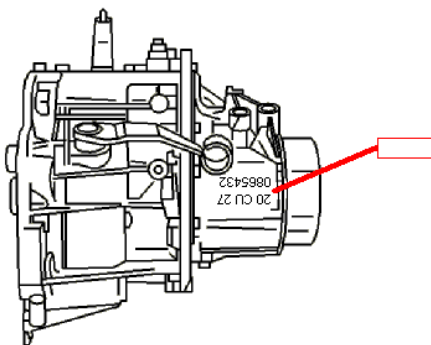
XUD7



DW8B



BE 3/5



3.2 Desglose del número del motor

El número del motor de los vehículos CITROEN empieza siempre por 1 o por 10, a continuación sigue un grupo de 4 caracteres alfanuméricos y un número de siete dígitos.

Número del motor estampado:



- 1 = Nombre del fabricante
- 2 = Tipo de cambio
- 3 = Número
- 4 = Ajuste del motor

Placa del motor:



- 2 = Ajuste del motor
- 3 = Número

3.3 Desglose del número del cambio:

El número del cambio de los vehículos CITROEN empieza siempre por 2 o por 20, a continuación sigue un grupo de 4 caracteres alfanuméricos y un número de siete dígitos.

Placa con el número del cambio 4 HP 20:



Número del cambio estampado:



4. LLAVES DEL VEHÍCULO:

Para más información sobre las llaves de los vehículos de P.S.A., consúltese el catálogo de llaves de la asociación GdV



DAIMLERCHRYSLER AG

GENERALIDADES

Número de bastidor del vehículo

Placa de fábrica (placa de modelo)

Placa de la carrocería

Número del motor

Número del cambio

Tira de producción o bien comprobante de montaje

Llaves del vehículo

Regulación especial para los EE.UU.

Designación de tipo

MERCEDES

GENERALIDADES

Los turismos Mercedes Benz pueden identificarse mediante los siguientes números:

	Lugar de colocación
Número de bastidor del vehículo (VIN)	Estampado en el vehículo, grabado mediante láser o "rodado" (entallado, sin levantar viruta)
	En la placa de modelo
	Almacenado en la unidad de control del motor ³
	En la tira de producción
Número de producción	En la placa de la carrocería/ placa de datos del vehículo
	En la tira de producción
Número del motor	En el bloque motor
Número del cambio	En la caja de cambios

³ Desde el 12/94 – La consulta puede realizarse utilizando el equipo de diagnóstico en los concesionarios Mercedes

La identificación de los vehículos Mercedes Benz puede realizarse también en cualquier representación Daimler Chrysler (no concesionarios) a través del banco de datos de la empresa (FDOK). A través del sistema FDOK puede consultarse la siguiente información:

- Número de bastidor (VIN)
- Número de producción
- Número del motor
- Número del cambio
- Número de la radio
- Número del documento de matriculación del vehículo (KFZ-Brief-Nummer)
- Número de pedido

Modelos:

Clase A



Clase compacta/ Clase C y modelo anterior

Modelo 190 / Tipo 201



Clase C / Tipo 202



Clase C / Tipo 203



Clase media / Clase E

Tipo 124



Tipo 210



Tipo 211



Clase de lujo/ Clase S

Tipo 140



Tipo 220



Coupés / Cabriolets (series independientes)

CLK / Tipo 208 (también como descapotable)



CLK / Tipo 209 (también como Coupé)↓



Roadster

SL Roadster / Tipo 129



SL Roadster / Tipo 230



SLK Roadster / Tipo 170

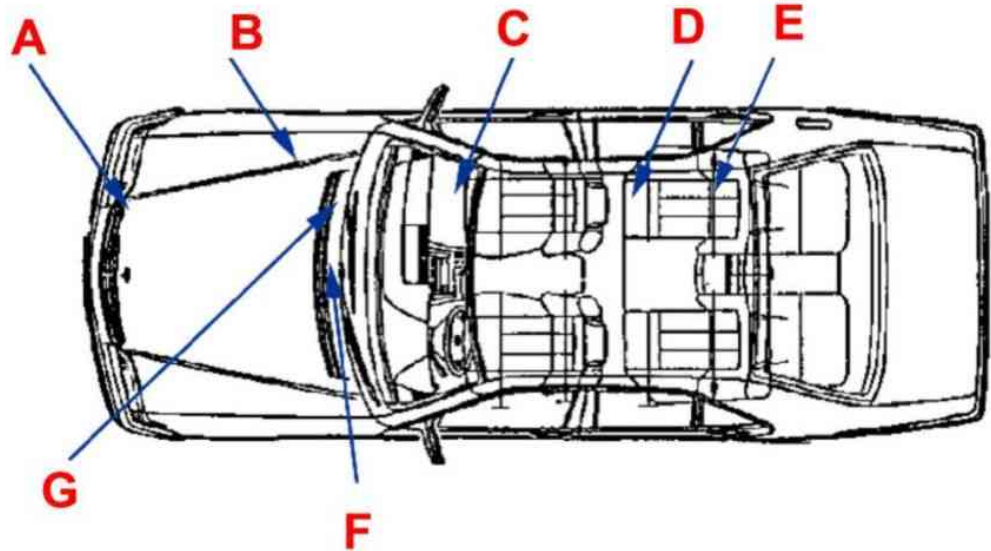


Vehículo todoterreno/ Clase M/ Tipo 163



1. NÚMERO DE BASTIDOR DEL VEHÍCULO

1.1 Lugar de colocación del número de bastidor

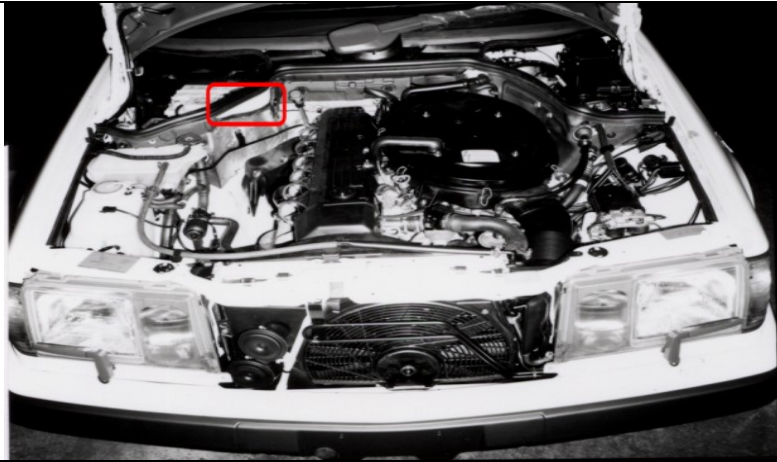


Letra	Modelos	Lugar de colocación
A	107 114 / 115 140 blindado	En el compartimento del motor, en el travesaño del radiador, a la derecha en el sentido de marcha
B	124 / 129 201	En el compartimento del motor, en el panel divisorio de los grupos, en el lado derecho
C	140 / 202 203 / 208 210 / 211	En el habitáculo, en el travesaño que se halla debajo del asiento delantero derecho, bajo la moqueta
D	220 / 215 210 blindado	En el habitáculo, delante del asiento trasero derecho, en la chapa horizontal que se halla debajo de la superficie de asiento, oculto por una cubierta
E	230	En el habitáculo, detrás del asiento del acompañante, en el travesaño debajo del espacio para el equipaje
F	170 / 168	En el salpicadero del compartimento del motor, parte central, debajo del parabrisas
G	126 / 116 123	En el compartimento del motor, sobre la caja de aguas, por encima de la pared que separa el motor del habitáculo

Clase A Modelo 168



**Clase E Modelo 124
SL Roadster Modelo 129 / Serie 190 Modelo 201**



**Clase C, Tipos 202 y 203 / CLK, Tipos 208 y 209
Clase E Modelo 210 y 211 / Clase S Modelo 140**

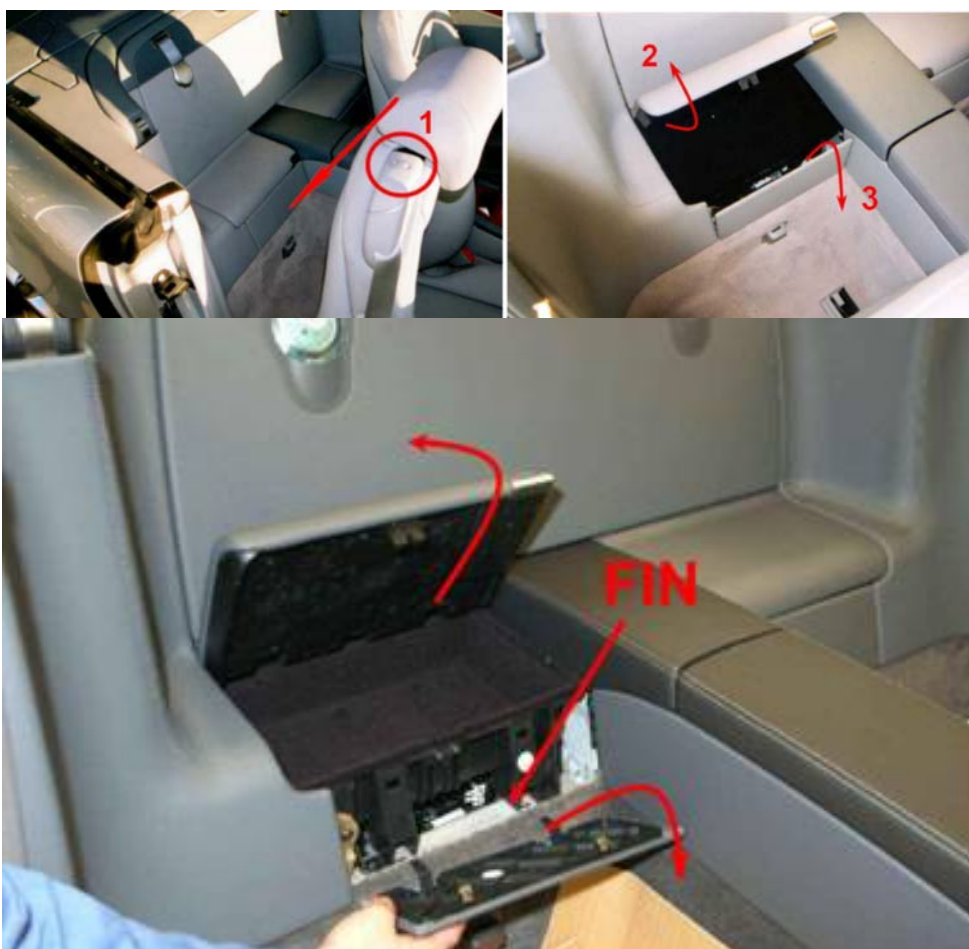


**Berlina Clase S Modelo 220 y Coupé Clase S Modelo 215
(Retirar la tapa)**



SL Roadster Modelo 230

1. Desplazar hacia adelante el asiento del acompañante pulsando el interruptor del respaldo
2. Abrir el compartimento que se encuentra tras el asiento
3. Bascular hacia adelante la tapa que se encuentra en la parte baja del compartimento y retirarla



SLK Roadster Modelo 170



Clase M Modelo 163



1.2 Aspecto y dimensiones del número de bastidor

Desde 1972, el número de bastidor de los turismos Mercedes-Benz está **siempre** limitado a izquierda y derecha por la estrella de

Mercedes. Una punta de la estrella indica siempre hacia arriba. El número de bastidor **no** presenta **nunca** espacios en blanco.

Ejemplo Número de bastidor estampado (con los correspondientes caracteres estampados)



Ejemplo Número de bastidor inscrito con láser

➤ Sólo aplicado en la Serie 140 (véase también la Tabla 1)



En la Clase S (Serie 140), el número de bastidor se ha inscrito con láser. Las letras y los números están formados por puntos.

Ejemplo Número de bastidor inscrito mediante procedimiento de rotación (entallado, sin levantar viruta)



1.3 Desglose del número de bastidor (ejemplo) de las series 107 / 123 / 124 / 126 / 129 / 140 / 201 / 202

WDB	124	1	25	1	A	560510
1	2	3	4	5	6	7

1 Abreviatura internacional del fabricante

WDB = Daimler Benz de Alemania Occidental

2 Serie (véase el Anexo 1 Designación de tipo)

107 / 123 / 124 / 126 / 129 / 140 / 201 / 202

3 Tipo de motor (véase el Anexo 1 Designación de tipo)

- 0 = Motor de gasolina
- 1 = Motor diesel
- 2 = Motor de gasolina 4matic (tracción 4x4)
- 3 = Motor diesel 4matic (tracción 4x4)

4 Código del modelo (véase el Anexo 1 Designación de tipo)

Se trata del código interno de la fábrica para la designación de tipo, aquí " 124125" = 250 D.

5 Dirección (volante)

- 1 = volante a la izquierda
- 2 = volante a la derecha
- 5 = volante a la izquierda 5+6:(con fabricación CKD –completely knocked down)
- 6 = volante a la derecha Es decir, en vehículos que se exportan por piezas al extranjero para ser montados allí)

6 Caja de cambios (hasta 7/83)

- 0 = cambio manual
- 2 = Cambio automático

o bien

Fábrica (desde 8/83)

- A-E = Sindelfingen (124, 140, 202, 208)
- F-H,T = Bremen (124T, 129, 202)
- J = Rastatt (124, 202)

7 Número de serie correlativo del número de bastidor

Hasta el 31.07.1983, los números seguían un orden ascendente dentro del mismo modelo.

A partir del 01.08.1983, dentro de la serie.

Letra distintiva de fábrica B desde abril de 1989 y C desde junio de 1993 en la serie 124 para la fábrica de Sindelfingen; de esta forma ambas veces pudo comenzarse de nuevo con00001.

1.3.1 Nueva estructura del número de bastidor para series a partir del año de modelos 1996 (series 168, 170, 208, 210, 220 y series posteriores)

WDB	210	0	35	1	A	123456
-----	-----	---	----	---	---	--------

1	2	3	4	5	6	7
----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

1 Abreviatura internacional del fabricante

WDB = Daimler Benz de Alemania Occidental
WDC = Daimler Chrysler AG (p. ej. Clase M fabricada para Europa)
4JG = Daimler Chrysler AG (p. ej. Clase M fabricada para el mercado americano)

2 Serie (véase el Anexo 1 Designación de tipo)

163 = Clase M
168 = Clase A
170 = SLK a partir de 1996
203 = Clase C a partir de 05/00
208 = Clase CLK
209 = CLK (nuevo desde mediados de 2002)
210 = Clase E a partir de 06/95
211 = Clase E a partir de 03/02
215 = Clase CL (Coupé) a partir de 09/99
220 = Clase S a partir de 1998
230 = Clase SL a partir de 10/00

3 Forma de la carrocería (véase el Anexo 1 Designación de tipo)

0 = Berlina	4 = Cabriolet/Roadster
1 = Berlina , prolongación	5 = Carrocería parcial
2 = Familiar	6 = Carrocería parcial, prolongada
3 = Coupé	7 = Coupé deportivo

4 Tipo de motor (véase el Anexo 1 Designación de tipo)

01 - 29 = Motores diesel
30 - 79 = Motores de gasolina
80 - 99 = Accionamientos alternativos

5 Dirección (volante)

1 = volante a la izquierda
2 = volante a la derecha
5 = volante a la izquierda 5+6: (con fabricación CKD –completely
nocked down)
6 = volante a la derecha Es decir, en vehículos que se exportan por
piezas al extranjero para ser montados allí)

6 Fábrica

Sólo válido para la abreviatura internacional "WDB"

A, B, C = Sindelfingen
 F, G, H = Bremen
 J = Rastatt
 T = Osnabrück
 X = Graz (4-matic)

Para la abreviatura internacional "WDC", rige:

A = Tuscalusa
 E = Louis de Fora
 R = East London (Suráfrica)

Para la abreviatura internacional "4JG", rige:

A = Tuscalusa

7 Número de serie correlativo del número de bastidor

1.3.2 Desglose del número de bastidor para los EE.UU.

WDB	F	A	76	F	1	V	F	003435
1	2	3	4	5	6	7	8	9

1 Abreviatura internacional del fabricante

WDB = Daimler Benz de Alemania Occidental, Stuttgart
 WDC = Daimler Chrysler AG (p. ej. Clase M fabricada para Europa)
 4JG = Daimler Chrysler AG (p. ej. Clase M fabricada para el mercado americano)

2 Serie

A = Modelo 123	G = Modelo 140	N = Modelo 220
B = Modelo 107	H = Modelo 202	P = Modelo 215
C = Modelo 126	J = Modelo 210	R = Modelo 203
D = Modelo 201	K = Modelo 170	S = Modelo 230
E = Modelo 124	L = Modelo 208	T = Modelo 209
F = Modelo 129	M = Modelo 168	U = Modelo 211

C = 1982	G = 1986	L = 1990	R = 1994	W = 1998	2 = 2002
D = 1983	H = 1987	M = 1991	S = 1995	X = 1999	3 = 2003

8 Fábrica

Sólo válido para la abreviatura internacional "WDB"

A, B, C, D, E =	Sindelfingen
F, G, H	= Bremen
J	= Rastatt
T	= Karmann, Osnabrück
X	= SFT Graz

Para la abreviatura internacional "WDC", rige:

A	=	Tuscalusa
E	=	Louis de Fora
R	=	East London (Suráfrica)

Para la abreviatura internacional "4JG", rige:

A	=	Tascalusa
---	---	-----------

9 Número de serie correlativo del número de bastidor

1.3.3 Desglose del número de bastidor de EE.UU. en la Clase M con la abreviatura internacional del fabricante 4JG:

4JG	A	B	74	E	1	Y	A	003435
1	2	3	4	5	6	7	8	9

1 Abreviatura internacional del fabricante

4JG = Daimler Chrysler AG (p. ej. Clase M fabricada para el mercado norteamericano)

2 Serie

A = Modelo 163

3 Código del modelo

A = Berlina
 B = Berlina, prolongación
 C = Familiar
 D = Coupé

E = Cabriolet/Roadster

4 Modelo/ diseño

Las dos últimas cifras del número de modelo de 6 dígitos (p. ej. 163.174)

5 Desglose de la categoría de peso (peso total admisible)

B	=	3001 – 4000 libras	~	1362 -1814 kg
C	=	4001 -5000 libras	~	1815 -2268 kg
D	=	5001 -6000 libras	~	2269 - 2722 kg
E	=	6001 - 7000 libras	~	2723 - 3175 kg
F	=	7001 - 8000 libras	~	3176 - 3629 kg

6 Carácter de comprobación

Alfanumérico o X (sustituye a 10)

Se calcula con los 17 caracteres del número de bastidor utilizando una clave. (Véase el programa de comprobación "VINASSIST")

7 Código del año de modelos:

E = 1984	J = 1988	N = 1992	T = 1996	Y = 2000	4 = 2004
F = 1985	K = 1989	P = 1993	V = 1997	1 = 2001	5 = 2005
G = 1986	L = 1990	R = 1994	W = 1998	2 = 2002	6 = 2006
H = 1987	M = 1991	S = 1995	X = 1999	3 = 2003	7 = 2007

8 Fábrica

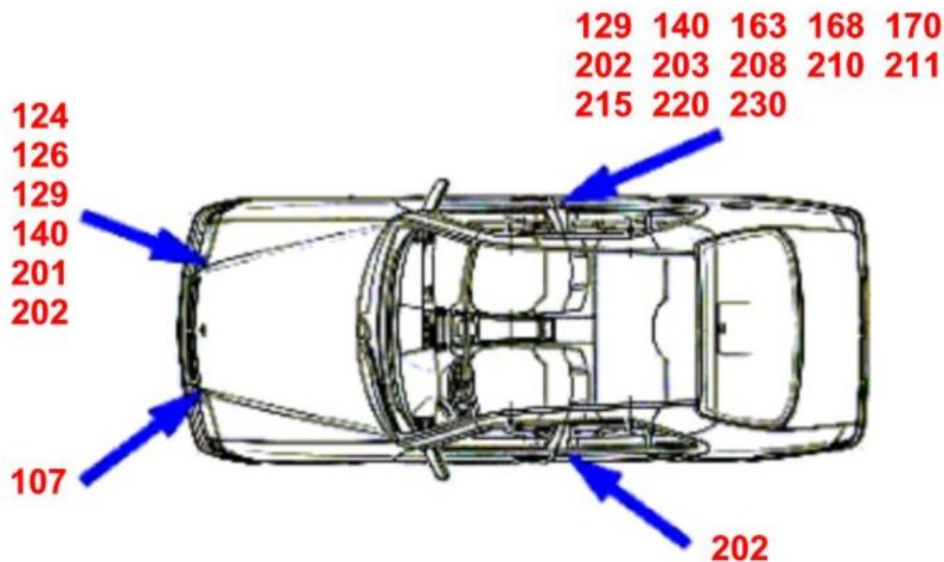
Para la abreviatura internacional "4JG", rige

A = Tuscalusa

9 Número de serie correlativo del número de bastidor

2. PLACA DE FÁBRICA (PLACA DE MODELO)

2.1 Lugar de colocación de la placa de fábrica



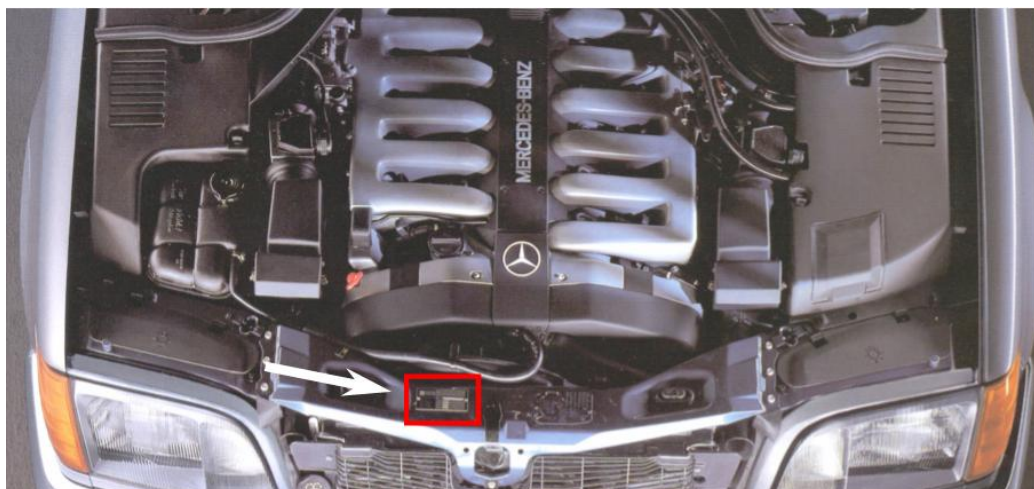
Lugar de colocación de la placa de fábrica en el travesaño del radiador en los modelos

107, 124, 126, 129, 140, 201, 202

Para aspectos particulares de los modelos 140 y 202, véase también “Lugar de colocación de la placa de fábrica en el montante B”

La placa de fábrica está atornillada con tornillos de cabeza en cruz a la parte derecha (en el sentido de marcha) de la chapa tensora del radiador (travesaño del radiador) y puede leerse desde delante (en algunos vehículos para la exportación, la placa está remachada).

En el modelo 107, la placa está atornillada con tornillos de cabeza en cruz a la parte izquierda (en el sentido de marcha) de la chapa tensora del radiador (travesaño del radiador) y puede leerse desde delante.



Lugar de colocación de la placa de fábrica en el montante B en los modelos 140, 202, 208, 168, 163, 170, 210, 211, 215, 220 y 230

En el modelo 140, desde 1995 la placa de fábrica se fija con adhesivo al montante B.

En el modelo 202, aproximadamente desde el número de serie 001000 del número de bastidor la placa de modelo se encuentra exclusivamente en el montante B.



Lugar de colocación de la placa de fábrica en el montante B en los modelos 163 y 211

En los vehículos destinados al mercado norteamericano, la placa de modelo se encuentra en el montante B izquierdo.



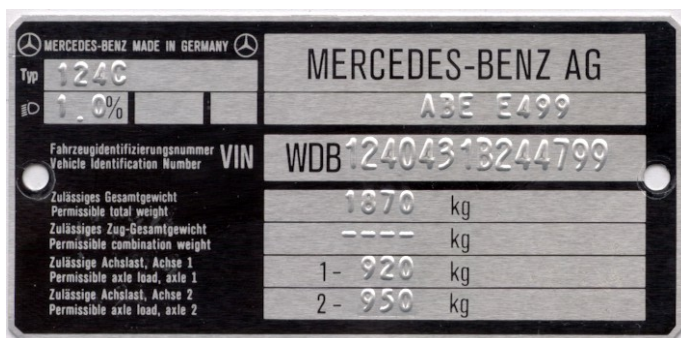
2.2 Forma y aspecto de las placas de fábrica utilizadas (placas de modelo)

Placa de fábrica 1



Esta placa de fábrica se utilizó en todas las series de turismos desde 1980 hasta la semana 32 de 1989.

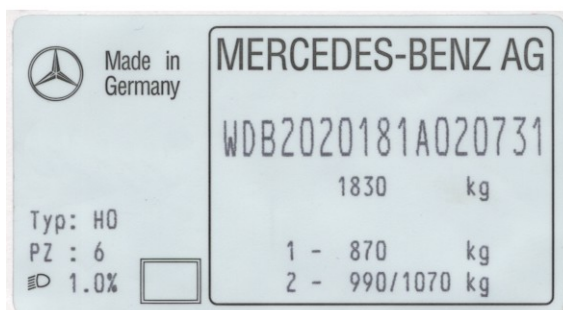
Placa de fábrica 2



Esta placa de fábrica se empezó a utilizar en todas las series de turismos a partir de la semana 33 de 1989.

El periodo de utilización de la placa de fábrica varía según la serie.

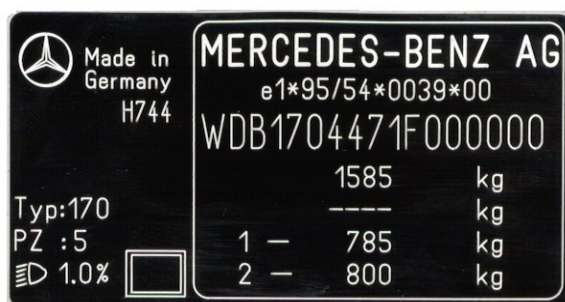
Placa de fábrica 3



Esta placa de fábrica se utilizó exclusivamente para la serie 202. Aproximadamente los 1000 primeros vehículos de la serie 202 tienen la placa número 2. La placa puede variar dependiendo de si se trata de un vehículo de importación o exportación y de si tiene el certificado UE.

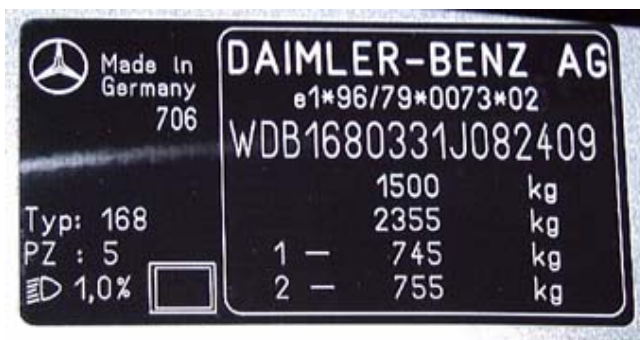
El material de soporte de esta placa es una lámina de metal con un recubrimiento blanco.

Placa de fábrica 4



Esta placa se empezó a utilizar a partir del 06/95 en las series 210 y 202. A partir del 12/96 se empezó a utilizar en las series 140 y 129 y en todas las series nuevas.

Placa de fábrica 5



Esta placa es idéntica a la **placa de fábrica 4**. Sin embargo, el 07/97 el nombre del fabricante cambió de “**MERCEDES-BENZ AG**” a “**DAIMLER-BENZ AG**”.

Placa de fábrica 6



Desde el **01.02.99**, el nombre corporativo que aparece en la placa de modelo es “**DAIMLERCHRYSLER AG**”.

Placa de fábrica 7



Como la placa de fábrica nº 6 pero con la estrella de Mercedes y la inscripción “**Mercedes Benz**” estilizados (visibles cuando se aplica una luz

oblicua).

Desde el 14 de junio de 2002, esta placa se coloca en la serie R 230 (SL).

Su colocación está planeada en otras series (edición marzo 2003). También las demás placas colocadas en el vehículo, con la información grabada por láser, están hechas con esta lámina de base.

3. PLACA DE LA CARROCERÍA

3.1 Generalidades sobre la placa de la carrocería

- Se atornilla al chasis antes de pintarlo
- Se pinta del color del vehículo
- En los vehículos fabricados hasta el 7/93, debajo de la placa no debe haber pintura.
- En los vehículos fabricados desde el 8/93, debajo de la placa debe haber pintura ya que la placa descansa sobre pequeñas protuberancias de chapa.

La placa se fija al chasis mordentado con 2 tornillos de cabeza en cruz. A continuación, la carrocería se sumerge en el baño de pintura de manera que tanto el chasis como la placa fijada a él quedan cubiertos por una capa homogénea de pintura. Por este motivo, la pintura no debería presentar ninguna discontinuidad entre la placa y el travesaño del radiador. Si se intenta separar la placa del chasis, la pintura se resquebraja en los bordes. La superficie del chasis que se ve debajo de las placas auténticas no debe estar pintada.

Desde 1993 la placa se ha colocado siempre sobre protuberancias. Estas permiten que, al sumergir el chasis en el baño de pintura, ésta se extienda por debajo de la placa cubriendo también la superficie del chasis que queda debajo de la placa.

3.2 Lugar de colocación de la placa del chasis

En el travesaño del radiador (izq. en sentido de marcha)

124 - 126
140 - 201
202 - 208
210

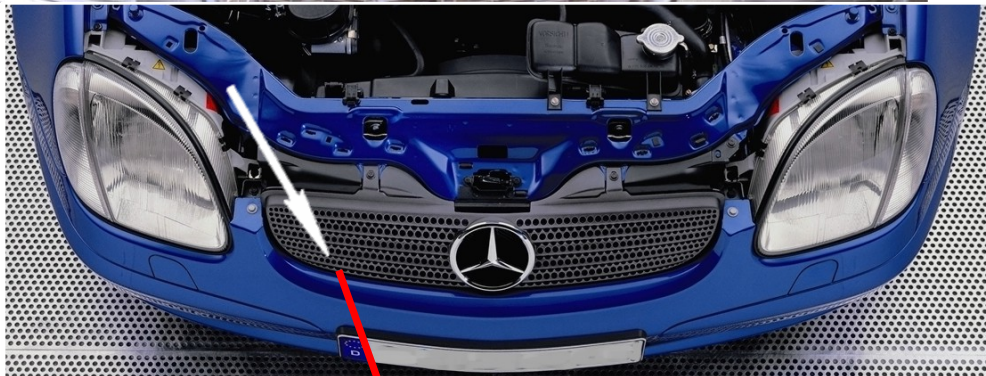
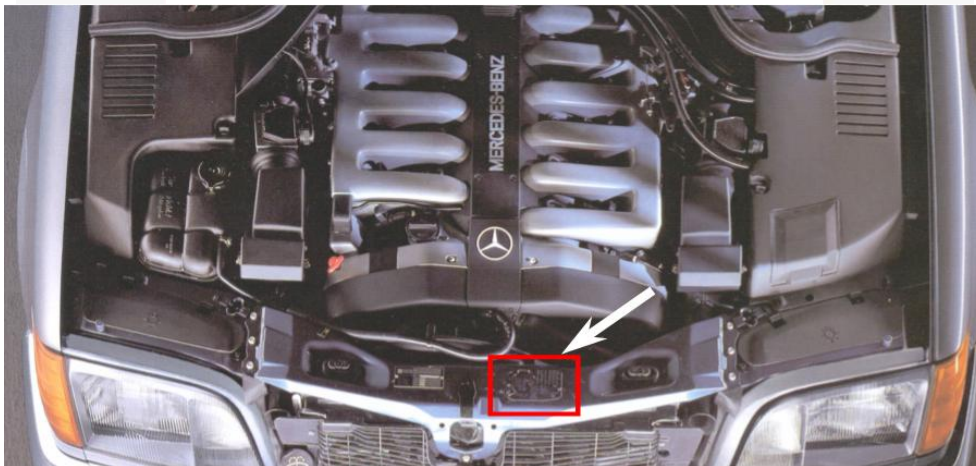
107 . Derecha en sentido de marcha

(Berlina)

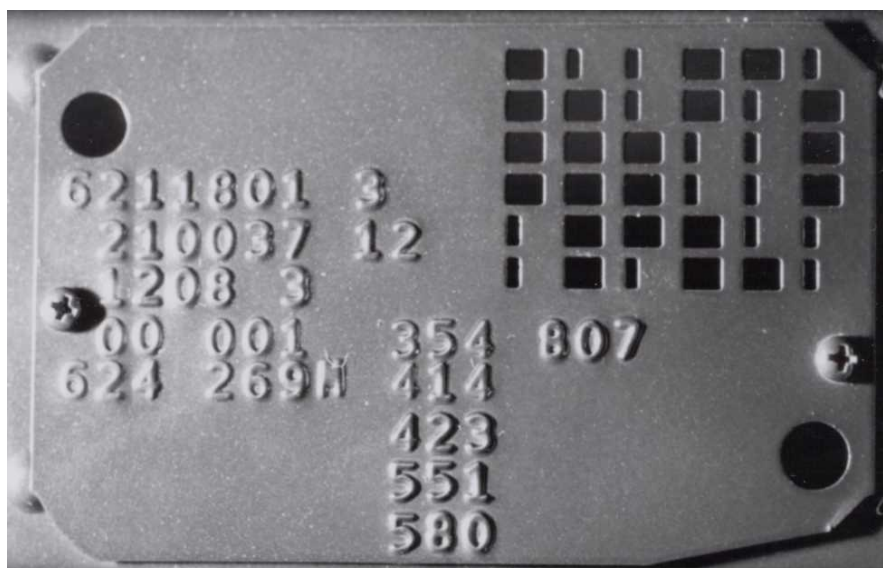
129
170;
208 - Cabriolet



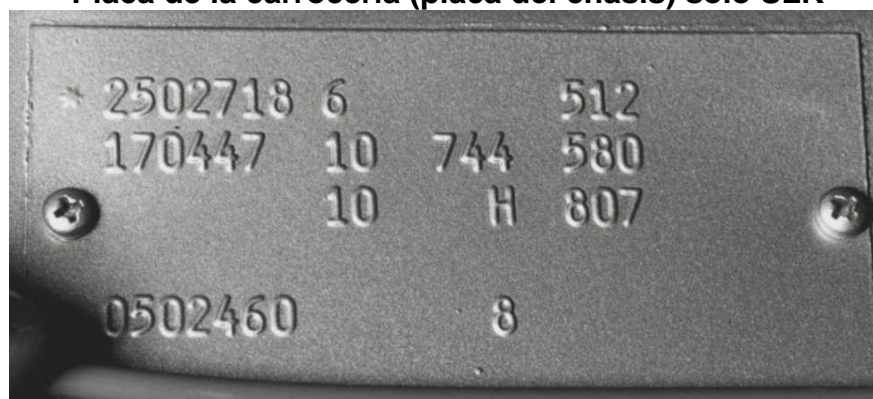
En lugar de la placa del chasis se remachó una placa de revisión de la producción diaria



Lugar de colocación en el SLK / SL / CLK Cabrio
3.3 Forma y aspecto de la placa de la carrocería (placa del chasis)



Placa de la carrocería (placa del chasis) sólo SLK



3.3.1 Placa de datos del vehículo

Generalidades sobre la placa de datos del vehículo

La placa de datos del vehículo sustituye en las series 168, 215, 220 y posteriores a la placa de la carrocería (placa del chasis). En la serie 163, la placa de datos del vehículo se introdujo a lo largo del año 2000.

En las series 168, 215, 220 y posteriores, en el área del maletero se colocó una segunda placa del vehículo sustituyendo a la tira de producción.

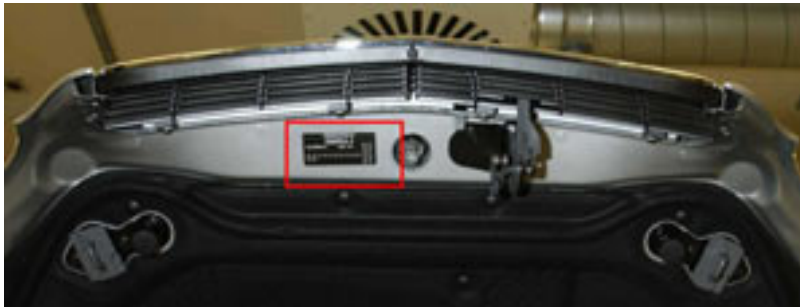
En las series 129, 140, 170, 202, 208 y 210, la placa de datos del vehículo se empezó a utilizar en sustitución de la tira de producción entre 1997 y 1999.

(Véase también el Núm. 6 y siguientes –Comprobante de montaje y tira de producción)

La placa de datos del vehículo se corresponde por lo que a material y fabricación respecta con la placa de fábrica.

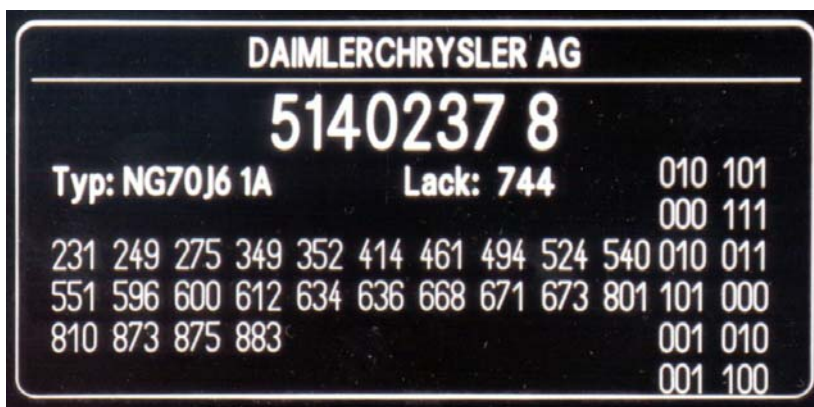


En un primer momento, la placa de datos del vehículo se empezó a pegar en el montante A.
Después comenzó a pegarse en el montante B.
Desde marzo de 2002 se ha ido pegando debajo del capó del motor en todas las series (visible desde abajo).



En el modelo 211 se coloca en la boca del depósito (puede verse desde abajo)





Modificación a partir del 14.06.02

Desde el 14 de junio de 2002, empezando con el modelo Roadster 230 (Fábrica de Bremen, nuevo SL), se utiliza una nueva lámina. (véase la descripción de la placa de fábrica n° 7).

4. NÚMERO DEL MOTOR

El número del motor se ha estampado o bien grabado con aguja en una superficie esmerilada del bloque motor.



Ejemplo de número de motor estampado (aquí de 6 cilindros)



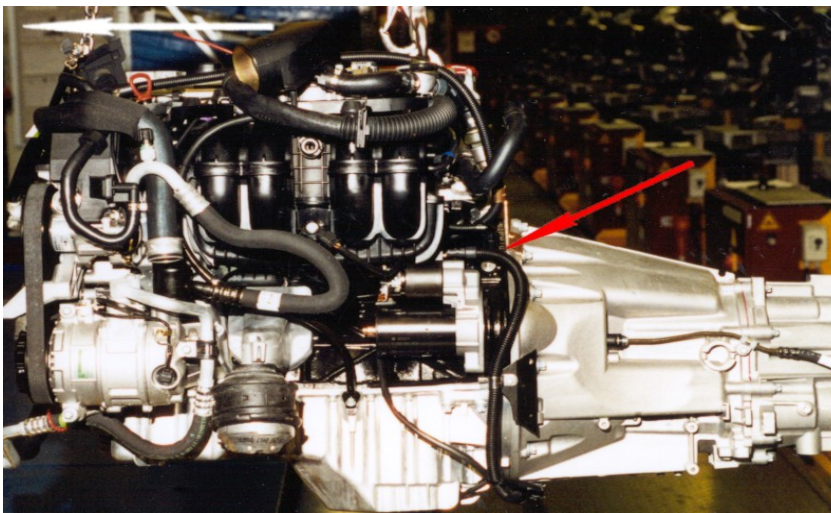
Ejemplo de número de motor grabado con aguja (aquí de 6 cilindros)

4.1 Lugar de colocación del número del motor

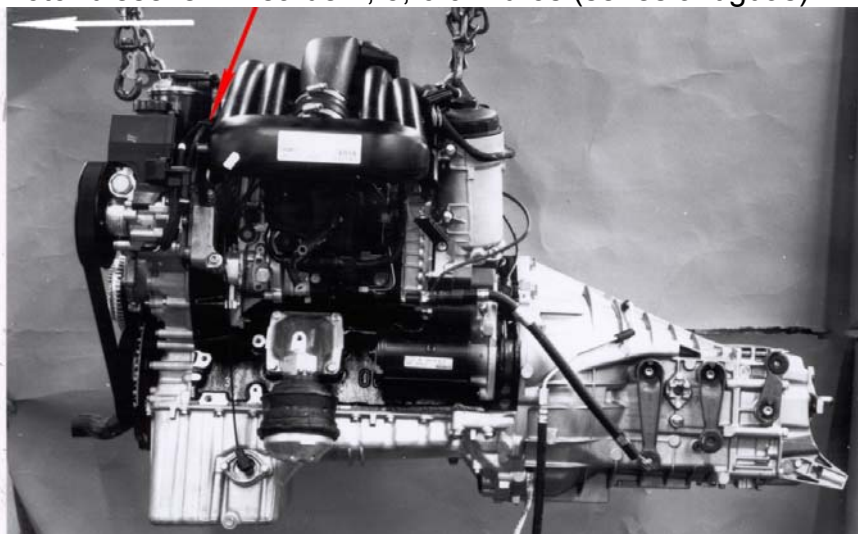
Tipo de motor	hasta el 09.85	a partir del 09.85	a partir del 10.92
4 cilindros, gasolina	En el bloque motor, parte trasera izquierda	En el bloque motor, parte trasera izquierda	En el bloque motor, parte trasera izq.; comienzo del cambio
6 cilindros, motor en línea de gasolina	En bloque motor, a la izq. junto al	Parte inferior derecha del bloque motor, a la izquierda por debajo del alternador	

	distribuidor	
8 cilindros, gasolina	En la parte trasera de la tapa prolongada de la culata (parte transversal del motor hacia el habitáculo), legible desde arriba. <u>Atención</u> En los modelos para Japón, el número del motor se repite en el cigüeñal entre el cilindro, en una guía.	Véase la columna izquierda
12 cilindros, gasolina		Parte derecha trasera del bloque motor, abajo (debajo del motor de arranque, en el cigüeñal)
Diesel 4, 5 y 6 cilindros	En el motor, en la parte trasera izquierda	Legible desde arriba, parte delantera izquierda del motor, detrás del depósito de combustible

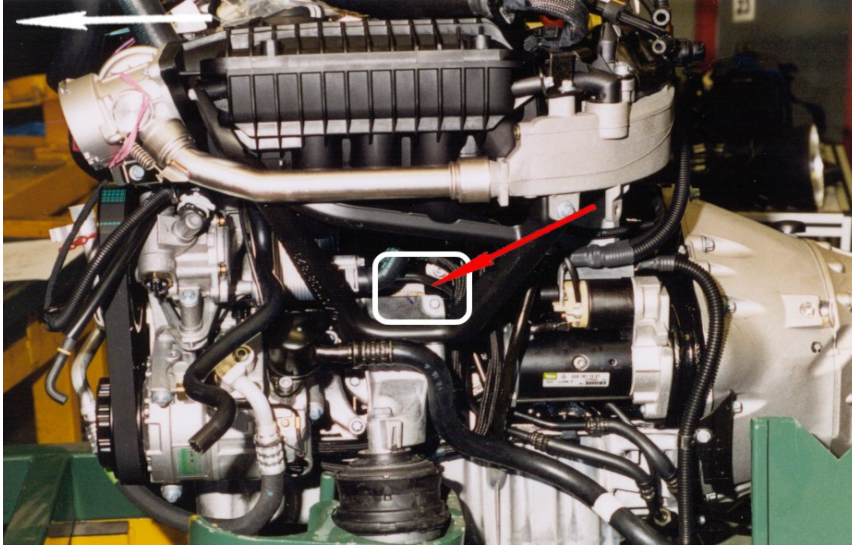
Motor de gasolina de 4 cilindros



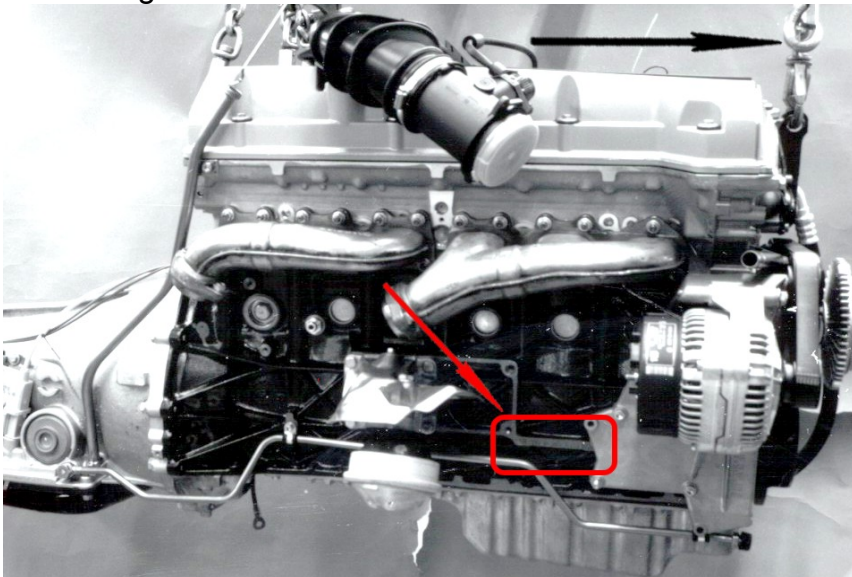
Motor diesel en línea de 4, 5, 6 cilindros (series antiguas)



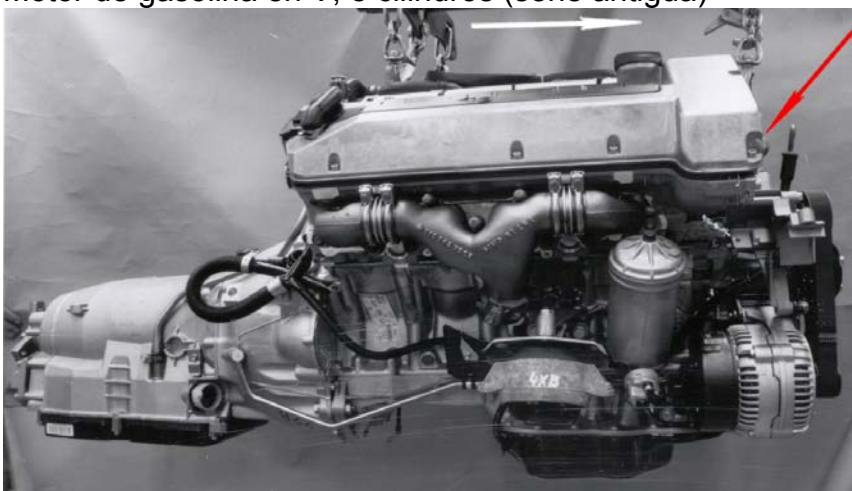
Motor en línea de 4 cilindros CDI



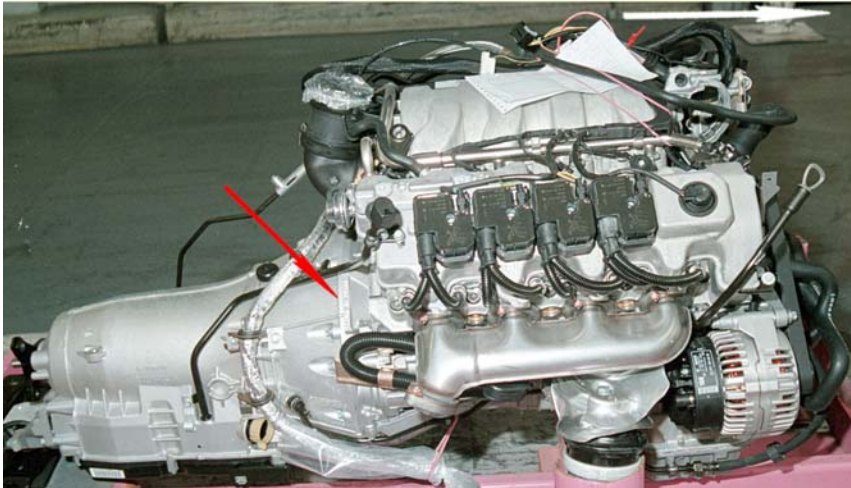
Motor de gasolina de 6 cilindros



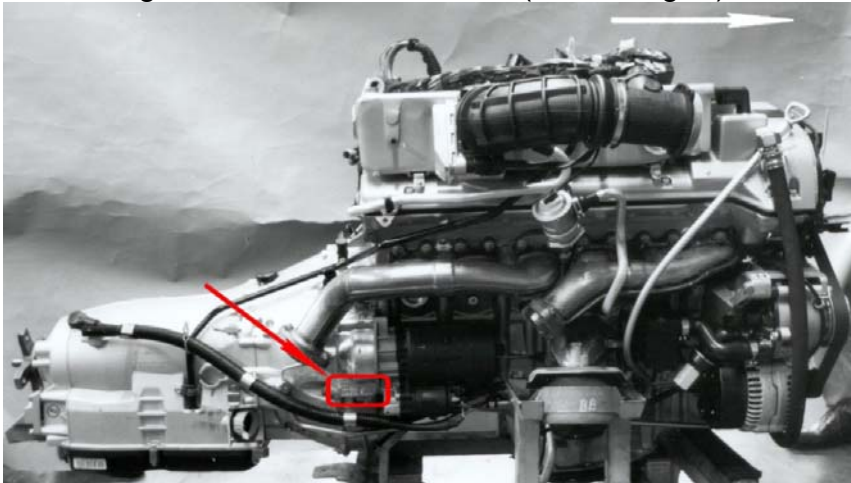
Motor de gasolina en V, 8 cilindros (serie antigua)



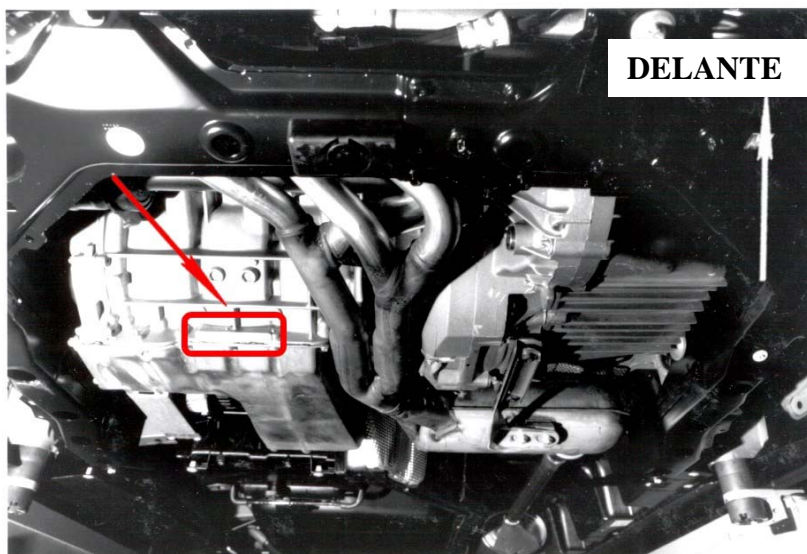
Motor de gasolina V6, V8 y V12 (nueva serie)



Motor de gasolina en V, 12 cilindros (serie antigua)



Clase A (la foto muestra los bajos del vehículo)



4.2 Desglose del número del motor

111974	1	0	000001	ξ	10,4
1	2	3	4	5	6

- 1 Número del modelo del motor (debe corresponder al tipo de modelo)
véase la designación de tipo (Anexo 1)
- 2 Dirección o bien código de lugar de fabricación del motor
0 = Independiente de la dirección
1 = volante a la izquierda
2 = volante a la derecha
3 = Fábrica de motores de Untertürkheim
4 = Fábrica de motores de Berlín
5 = Fábrica de motores de Mannheim
6 = AMG
- 3 Código del tipo de cambio
(Sólo si la posición **2** contiene un código relativo a la dirección, i.e. si se lee un número de 0 a 2).
Entonces rige:
0 = Cambio manual con embrague normal
1 = Cambio manual con embrague hidráulico
2 = Cambio automático

En el caso de que la posición **2** contenga un código de fábrica de motores, el octavo dígito del número del motor forma parte del número de serie correlativo.

- 4 Número de serie correlativo
- 5 Símbolo
- 6 Compresión

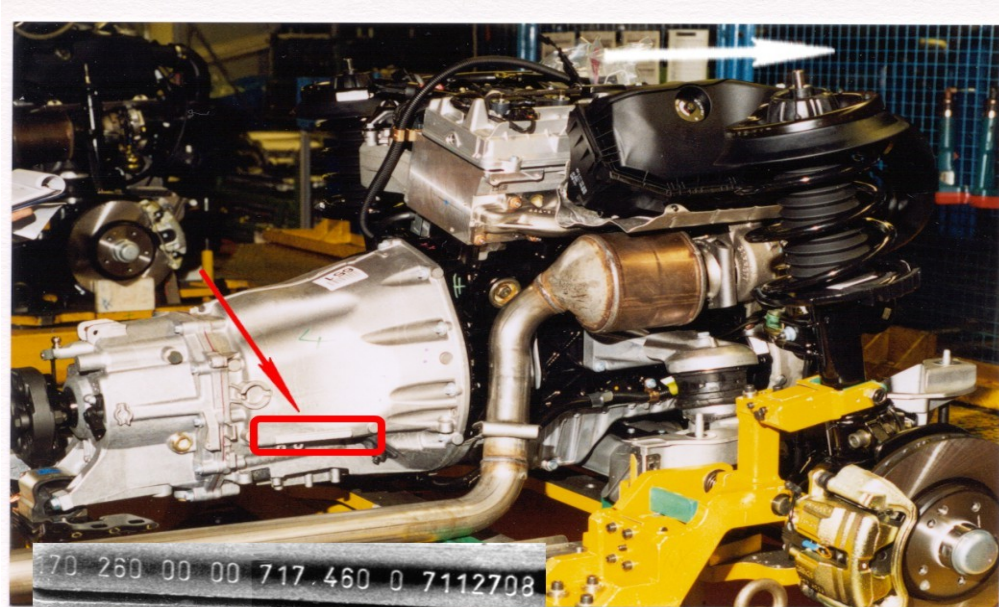
La información aquí ofrecida puede divergir de los motores consultados si se trata de “motores aligerados” (sólo las partes principales del motor) o de motores de canje.

5. NÚMERO DEL CAMBIO

5.1 Lugar de colocación del número del cambio

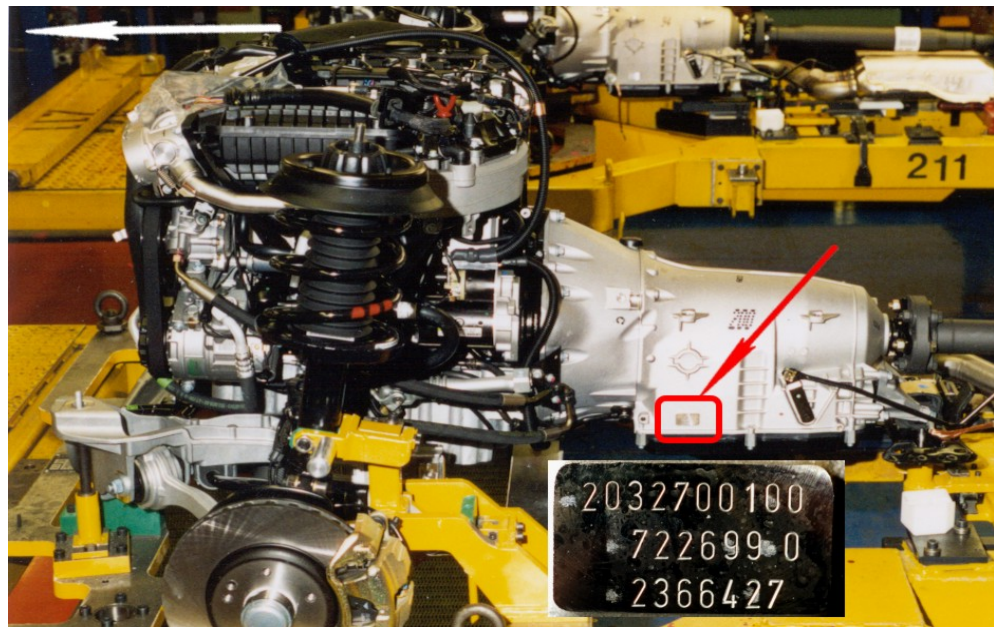
Cambio manual

En una superficie pulida de la parte derecha del cambio (no en la Clase A).

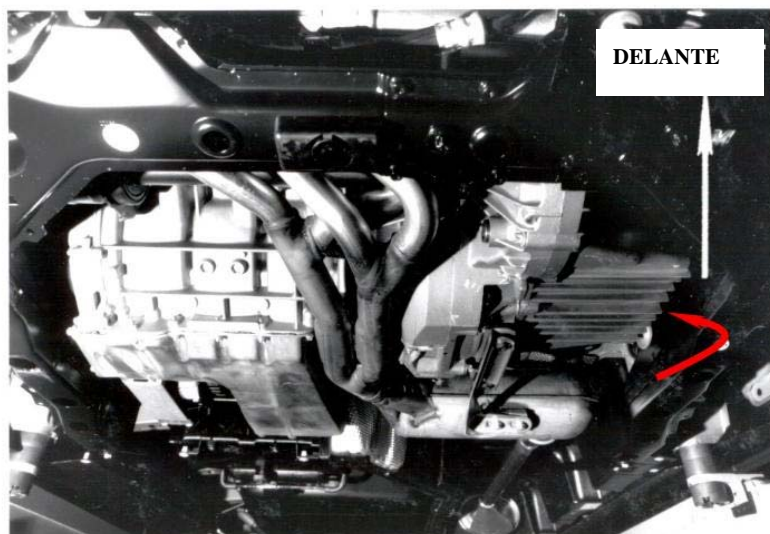


Cambio automático

En una superficie pulida de la parte izquierda (no en la Clase A).



Número del cambio en la Clase A



Desglose del número del cambio

170 260 00 00	717.460 0	7112708
↓	↓	↓
Número de la pieza	Número de modelo	Número correlativo

6. TIRA DE PRODUCCIÓN O BIEN COMPROBANTE DE MONTAJE

Las tiras de producción deberían ser la última opción que se utilice para identificar un vehículo. *No existe una normativa legal que prescriba la colocación de dichas tiras.*

En algunas series, en lugar del comprobante de montaje se coloca una segunda placa de datos del vehículo (véanse los tipos de placas de datos).

7. LLAVES DEL VEHÍCULO

[Para obtener información sobre las llaves de los vehículos, consúltese el catálogo de llaves de la asociación GdV.](#)

8. REGULACIÓN ESPECIAL PARA LOS EE.UU.

En los vehículos destinados al mercado norteamericano, la ley obliga a colocar el número de bastidor completo (altura mínima de los caracteres 2,4 mm) en 14 piezas del vehículo.

En los vehículos Mercedes se utilizan etiquetas adhesivas que contienen no sólo el número de bastidor sino también el logotipo de Mercedes Benz.

ANEXO 1

Designación de tipo

Información

1. Columna 3: nombre comercial, p.ej. 250 D
2. Columna 3: modelo, incl. diseño p.ej. 124.125
3. Columna 3: número del modelo del motor, asignado según modelo.

Nombre comercial	Tipo	Motor
107 (3.71 - 8.89)		
280 SL	107.042	110.982/992 110.986 110.990
280 SLC	107.022	110.982/992 110.986
300 SL	107.041	103.982
350 SL	107.043	116.982 116.984
350 SLC	107.023	116.982/992 116.984
380 SL	107.045	116.960 116.962
380 SLC	107.025	116.960
420 SL	107.047	116.964
450 SL	107.044	117.982/992 117.985
450 SLC	107.024	117.982/992 117.985
500 SL	107.046	117.960 117.962 117.964
500 SLC (450SLC 5,0)	107.026	117.960
560 SL	107.048	117.967
124 (01/85 - 05/95) excepto Cabriolet		
E 200 DIESEL (Berlina)	200 D 200 TD	124.120 601.912 124.180 601.912
E 250 DIESEL (Berlina)	250 D	124.126 605.911 124.125 602.912
E 250 DIESEL (Berlina, versión larga)	250 D versión larga	124.129 605.911 124.127 602.912
E 250 DIESEL (construcción especial)	250 D construcción especial	124.104 605.911 124.105 602.912
E 250 DIESEL (construcción especial, versión larga)	250 D construcción especial, versión larga	124.107 605.911 124.106 602.912
E 250 DIESEL (Berlina T)		124.186 605.911
E 250 TURBODIESEL (Berlina)	250 D TURBO 250 TD	124.128 602.962 124.185 602.912
E 250 TURBODIESEL (Berlina T)	250 TD TURBO	124.188 602.962
E 300 DIESEL (Berlina)		124.131 606.910
E 300 TURBODIESEL (Berlina)	300 D 300 D TURBO	124.130 603.912 124.133 603.960 603.960/962
E 300 TURBODIESEL (Berlina)	300 D 4MATIC	124.330 603.913
E 300 TURBODIESEL (Berlina)	300 D TURBO 4MATIC	124.333 603.963
E 300 DIESEL (Berlina T)		124.191 606.910
E 300 TURBODIESEL (Berlina T)	300 TD	124.190 603.912
E 300 TURBODIESEL (Berlina T)	300 TD TURBO	124.193 603.960
E 300 TURBODIESEL (Berlina T)	300 TD TURBO 4MATIC	124.393 603.963
	200	124.020 102.922 NV

	200 T	124.080	102.922 NV
E 200 (Berlina)	200 E	124.019	111.940 PMS
	200 E	124.021	102.963 KE
E 200 (Coupé)	200 CE	124.040	111.940 PMS
	200 CE	124.041	102.963 KE
E 200 (Cabriolet)		124.060	111.940 PMS
E 200 (Berlina T)	200 TE	124.079	111.940 PMS
	200 TE	124.081	102.963 KE
E 220 (Berlina)	220 E	124.022	111.960 HFM
E 220 (Coupé)	220 CE	124.042	111.960 HFM
E 220 (Cabriolet)		124.062	111.960 HFM
E 220 (Berlina T)	220 TE	124.082	111.960 HFM
	230 E	124.023	102.982 NV/KE
	230 E construcción especial	124.003	102.982 NV/KE
	230 E construcción especial, versión larga	124.004	102.982 NV/KE
	230 CE	124.043	102.982 NV/KE
	230 TE	124.083	102.982 NV/KE
	260 E	124.026	103.940 NV/KE
	260 E versión larga	124.027	103.940 NV/KE
	260 E construcción especial, versión larga	124.007	103.940 NV/KE
	260 E 4MATIC	124.226	103.943 NV/KE
E 280 (Berlina)	280 E	124.028	104.942 HFM
E 280 (Berlina T)	280 TE	124.088	104.942 HFM
E 280 (Berlina, versión larga)	280 E versión larga	124.029	104.942 HFM
	280 E construcción especial, versión larga	124.008	104.942 HFM
	300 E	124.030	103.980
			103.983 NV/KE
	300 E -24	124.031	104.980 KE
E 300 (Berlina)	300 E 4MATIC	124.230	103.985 NV/KE
	300 CE	124.050	103.983 NV/KE
	300 CE-24	124.051	104.980 KE
	300 CE-24 Cabriolet	124.061	104.980 KE
	300 TE	124.090	103.983 NV/KE
	300 TE-24	124.091	104.980 KE
E 300 (Berlina T)	300 TE 4MATIC	124.290	103.985 NV/KE
E 320 (Berlina)	320 E	124.032	104.992 HFM
E 320 (Coupé)	320 CE	124.052	104.992 HFM
E 320 (Cabriolet)		124.066	104.992 HFM
E 320 (Berlina T)	320 TE	124.092	104.992 HFM
E 420 (Berlina)	400 E	124.034	119.975 LH
E 500 (Berlina)	500 E	124.036	119.974 LH

Nombre comercial	Tipo	Motor
126 (01/80 -)		
300 SD Turbodiesel	126.120	617.951
300 SDL Turbo	126.125	603.961
350 SD Turbo	126.134	603.970
350 SDL Turbo	126.135	603.970
260 SE	126.020	103.941
280 S	126.021	110.924/926
280 SE	126.022	110.987/989
280 SEL	126.023	110.987/989
300 SE	126.024	103.981
300 SEL	126.025	103.981
380 SE	126.032	116.961/963
380 SEL	126.033	116.961/963
380 SEC	126.043	116.963
420 SE	126.034	116.965
420 SEL	126.035	116.965
500 SE	126.036	117.961/963/965

500 SEL		126.037	117.961/963/965
500 SEC		126.044	117.963/965
560 SE		126.038	117.968
560 SEL		126.039	117.968
560 SEC		126.045	117.968
Nombre comercial		Tipo	Motor
129	(07/89 -)		
SL 280		129.058	104.943 HFM/ME
SL 280		129.059	112.923 ME
	300 SL	129.060	103.984 NV/KE
	300 SL-24	129.061	104.981 KE
SL 320		129.063	104.991 HFM/ME
SL 320		129.064	112.943 ME
	500 SL	129.066	119.960 NV/KE
SL 500	500 SL	129.067	119.972 LH
			119.982 ME
SL 500		129.068	113.961 ME
SL 600	600 SL	129.076	120.983 ME
SL 600	600 SL	129.076	120.981 LH
Nombre comercial		Tipo	Motor
140	(04/91 - 08/98)		
S 300 TURBODIESEL (Berlina)		140.135	606.961 ERE
S 350 TURBODIESEL (Berlina)	300 SD TURBO	140.134	603.971 M/RSF
S 280 (Berlina)	300 SE 2,8	140.028	104.944 HFM/ME
S 320 (Berlina)	300 SE 3,2	140.032	104.994 HFM/ME
			104.990 LH
S 320 (Berlina, versión larga)	300 SEL 3,2	140.033	104.994 HFM/ME
			104.990 LH
S 420 (Berlina)	400 SE	140.042	119.971 LH
			119.981 ME
S 420 (Berlina, versión larga)	400 SEL	140.043	119.971 LH
			119.981 ME
S 420 (Coupé)		140.063	119.971 LH
S 500 (Berlina)	500 SE	140.050	119.970 LH
			119.980 ME
S 500 (Berlina, versión larga)	500 SEL	140.051	119.970 LH
			119.980 ME
S 500 (Coupé)	500 SEC	140.070	119.970 LH
			119.980 ME
S 600 (Berlina)	600 SE V12	140.056	120.980 LH
			120.982 ME
S 600 (Berlina, versión larga)	600 SEL V12	140.057	120.980 LH
			120.982 ME
S 600 (Coupé)	600 SEC	140.076	120.980 LH
			120.982 ME
Nombre comercial		Tipo	Motor
CL Coupé	(06/96-)		
CL 420		140.063	119.981 ME
CL 500		140.070	119.980 ME
CL 600		140.076	120.982 ME
Nombre comercial		Tipo	Motor
163	(03/98 -)		
ML 270 CDI		163.113	612.963 CDI
ML 400 CDI		163.128	628.963 CDI
ML 230		163.136	111.977 HFM
ML 320		163.154	112.942 ME
ML 350		163.157	112.970 ME
ML 430		163.172	113.942 ME
ML 500		163.175	113.965 ME
ML 55 AMG		163.174	113.981 ME
Nombre comercial		Tipo	Motor
168	(10/97 -)		
A 160 CDI		168.006	668.940 CDI

A 160 CDI	168.007	668.941 CDI
A 170 CDI	168.008	668.940 CDI
A 170 CDI	168.009	668.940 CDI
A 170 CDI (Berlina, versión larga)	168.109	668.940 CDI
A 140	168.031	166.940 MSM
A 140	168.031	166.960 MSM
A 140 (Berlina, versión larga)	168.131	166.940 MSM
A 160	168.033	166.960 MSM
A 160 (Berlina, versión larga)	168.133	166.960 MSM
A 190	168.032	166.990 MSM
A 190 (Berlina, versión larga)	168.132	166.990 MSM
A 210 EVOLUTION (Berlina)	168.035	166.995 MSM
A 210 EVOLUTION (Berlina, versión larga)	168.135	166.995 MSM
Nombre comercial	Tipo	Motor
170 (09/96 -)		
SLK 200	170.435	111.946 HFM/ME
SLK 200 KOMPRESSOR	170.444	111.958 ME
SLK 200 KOMPRESSOR	170.445	111.943 ME
SLK 230 KOMPRESSOR	170.447	111.973 ME
SLK 230 KOMPRESSOR	170.449	111.983 ME
SLK 320	170.465	112.947 ME
SLK 32 AMG Kompressor	170.466	112.960 ME
Nombre comercial	Tipo	Motor
201 (12/82-06/93)		
190 D	201.122	601.911
190 D 2,2	201.122	601.921
190 D 2,5	201.126	602.911
190 D 2,5 Turbo	201.128	602.961
190 E 1,8	201.018	102.910
190	201.023	102.924
190 E 2,0	201.024	102.961/962
190 E 2,3	201.024	102.961/985
190 E 2,6	201.029	103.942
190 E 2,3-16	201.034	102.983
190 E 2,5-16	201.035	102.990
190 E 2,5-16 (Evolution)	201.036	102.991 102.992
Nombre comercial	Tipo	Motor
202 (06/93 -)		
C 200 DIESEL (Berlina)	202.120	601.913 M/RSF
C 200 DIESEL (Berlina)	202.122	604.915 EVE
C 200 DIESEL (Berlina T)	202.180	604.915 EVE
C 200 CDI (Berlina)	202.134	611.960 CDI
C 200 CDI (Berlina T)	202.194	611.960 CDI
C 220 DIESEL (Berlina)	202.121	604.910 EVE
C 220 DIESEL (Berlina T)	202.182	604.910 EVE
C 220 CDI (Berlina)	202.133	611.960 CDI
C 220 CDI (Berlina T)	202.193	611.960 CDI
C 250 DIESEL (Berlina)	202.125	605.910 ERE
C 250 TURBODIESEL (Berlina)	202.128	605.960 ERE
C 250 TURBODIESEL (Berlina T)	202.188	605.960 ERE
C 180 (Berlina)	202.018	111.921 HFM/ME
C 180 (Berlina)	202.018	111.920 PMS
C 180 (Berlina T)	202.078	111.921 HFM/ME
C 180 (Berlina T)	202.078	111.920 PMS
C 180 (Berlina T)	202.081	111.952 EVO
C 200 (Berlina)	202.020	111.945 HFM/ME
C 200 (Berlina)	202.020	111.941 PMS
C 200 (Berlina T)	202.080	111.945 HFM/ME
C 200 (Berlina T)	202.080	111.941 PMS
C 200 KOMPRESSOR (Berlina)	202.025	111.944 HFM/ME
C 200 KOMPRESSOR (Berlina T)	202.082	111.944 ME
C 200 KOMPRESSOR (Berlina T)	202.087	111.956 EVO

C 220 (Berlina)	202.022	111.961 HFM
C 230 (Berlina)	202.023	111.974 HFM/ME
C 230 (Berlina T)	202.083	111.974 HFM
C 230 KOMPRESSOR (Berlina)	202.024	111.975 HFM/ME
C 230 KOMPRESSOR (Berlina T)	202.085	111.975 ME
C 240 (Berlina)	202.026	112.910 ME
C 240 (Berlina T)	202.086	112.910 ME
C 240 (Berlina T)	202.088	112.915 ME
C 280 (Berlina)	202.028	104.941 HFM/ME
C 280 (Berlina)	202.029	112.920 ME
C 280 (Berlina T)	202.089	112.920 ME
C 43 AMG (Berlina)	202.033	113.944 ME
C 43 AMG (Berlina T)	202.093	113.944 ME
Nombre comercial	Tipo	Motor
203 (05/00 -)		
C 200 CDI (Berlina)	203.004	611.962 CDI
C 220 CDI (Berlina T)	203.204	611.962 CDI
C 220 CDI (Berlina)	203.006	611.962 CDI
C 220 CDI (Berlina T)	203.206	611.962 CDI
C 220 CDI (Coupé deportivo)	203.706	611.962 CDI
C 270 CDI (Berlina)	203.016	612.962 CDI
C 270 CDI (Berlina T)	203.216	611.962 CDI
C 180 (Berlina)	203.035	111.951 EVO
C 180 (Berlina T)	203.235	111.951 ME (EVO)
C 180 (Coupé deportivo)	203.735	111.951 ME (EVO)
C 180 KOMPRESSOR (Berlina)	203.046	271.946 ME
C 180 KOMPRESSOR (Berlina T)	203.246	271.946 ME
C 180 KOMPRESSOR (Coupé deportivo)	203.746	271.946 ME
C 200 KOMPRESSOR (Berlina)	203.042	271.940 ME
C 200 CGI KOMPRESSOR (Berlina)	203.043	271.942 DE
C 200 KOMPRESSOR (Berlina T)	203.242	271.940 ME
C 200 CGI KOMPRESSOR (Berlina T)	203.243	271.942 DE
C 200 KOMPRESSOR (Coupé deportivo)	203.742	271.940 ME
C 200 CGI KOMPRESSOR (Coupé deportivo)	203.743	271.942 DE
C 200 KOMPRESSOR (Berlina)	203.045	111.955 EVO
C 200 KOMPRESSOR (Berlina T)	203.245	111.955 EVO
C 200 KOMPRESSOR (Coupé deportivo)	203.745	111.955 ME EVO
C 230 KOMPRESSOR (Coupé deportivo)	203.740	271.948 ME
C 230 KOMPRESSOR (Coupé deportivo)	203.747	111.981 ME EVO
C 240 (Berlina)	203.061	112.912 ME
C 240 4Matik (Berlina)	203.081	112.916 ME
C 240 (Berlina T)	203.261	112.912 ME
C 240 4Matik (Berlina T)	203.281	112.916 ME
C 320 (Berlina)	203.064	112.946 ME
C 320 4Matik (Berlina)	203.084	112.953 ME
C 320 (Berlina T)	203.264	112.946 ME
C 320 4Matik (Berlina T)	203.284	112.953 ME
C 320 (Coupé deportivo)	203.764	112.946 ME
C 32 AMG KOMPRESSOR (Berlina)	203.065	112.961 ME
C 32 AMG KOMPRESSOR (Berlina T)	203.065	112.961 ME
Nombre comercial	Tipo	Motor
208 (06/97 -)		
CLK 200 (Coupé)	208.335	111.945 HFM/ME
CLK 200 KOMPRESSOR (Coupé)	208.344	111.956 EVO
CLK 200 KOMPRESSOR (Coupé)	208.345	111.944 ME
CLK 230 KOMPRESSOR (Coupé)	208.347	111.975 ME
CLK 230 KOMPRESSOR (Coupé)	208.348	111.982 EVO
CLK 320 (Coupé)	208.365	112.940 ME
CLK 430 (Coupé)	208.370	113.943 ME
CLK 55 AMG (Coupé)	208.374	113.984 ME
CLK 55 AMG (Cabriolet)	208.474	113.984 ME
CLK 200 (Cabriolet)	208.435	111.945 HFM/ME

CLK 200 KOMPRESSOR (Cabriolet)	208.444	111.956 EVO
CLK 200 KOMPRESSOR (Cabriolet)	208.445	111.944 ME
CLK 230 KOMPRESSOR (Cabriolet)	208.447	111.975 ME
CLK 230 KOMPRESSOR (Cabriolet)	208.448	111.982 EVO
CLK 320 (Cabriolet)	208.465	112.940 ME
CLK 430 (Cabriolet)	208.470	113.943 ME
Nombre comercial	Tipo	Motor
209 (01/02-^{oooo})		
CLK 270 CDI (Coupé)	209.316	612.967 CDI
CLK 200 KOMPRESSOR (Coupé)	209.342	271.940 ME
CLK 200 CGI KOMPRESSOR (Coupé)	209.343	271.942 DE
CLK 240 (Coupé)	209.361	112.912 ME
CLK 320 (Coupé)	209.365	112.955 ME
CLK 500 (Coupé)	209.375	113.968 ME
CLK 55 AMG (Coupé)	209.376	113.987 ME
Nombre comercial	Tipo	Motor
210 (06/95 -)		
E 200 DIESEL (Berlina)	210.003	604.917 EVE
E 200 CDI (Berlina)	210.007	611.961 CDI
E 220 DIESEL (Berlina)	210.004	604.912 EVE
E 220 CDI (Berlina)	210.006	611.961 CDI
E 220 CDI (Berlina T)	210.206	611.961 CDI
E 220 CDI (chasis versión larga)	210.606	611.961 CDI
E 250 DIESEL (Berlina)	210.010	605.912 ERE
E 250 DIESEL (Berlina T)	210.210	605.912 ERE
E 250 DIESEL (chasis versión larga)	210.610	605.912 ERE
E 250 TURBODIESEL (Berlina)	210.015	605.962 ERE
E 250 TURBODIESEL (Berlina T)	210.215	605.962 ERE
E 270 CDI (Berlina)	210.016	612.961 CDI
E 270 CDI (Berlina T)	210.216	612.961 CDI
E 270 CDI (chasis versión larga)	210.616	612.961 CDI
E 290 TURBODIESEL (Berlina)	210.017	602.982 EVE
E 290 TURBODIESEL (Berlina T)	210.217	602.982 EVE
E 290 TURBODIESEL (chasis versión larga)	210.617	602.982 EVE
E 300 DIESEL (Berlina)	210.020	606.912 ERE
E 300 TURBODIESEL (Berlina)	210.025	606.962 ERE
E 300 TURBODIESEL (Berlina T)	210.225	606.962 ERE
E 320 CDI (Berlina)	210.026	613.961 CDI
E 320 CDI (Berlina T)	210.226	613.961 CDI
E 200 (Berlina)	210.035	111.942 HFM
E 200 (Berlina T)	210.235	111.942 HFM/ME
E 200 KOMPRESSOR (Berlina)	210.045	111.947 ME
E 200 KOMPRESSOR (Berlina)	210.048	111.957 EVO
E 200 KOMPRESSOR (Berlina T)	210.245	111.947 ME
E 200 KOMPRESSOR (Berlina T)	210.248	111.957 EVO
E 230 (Berlina)	210.037	111.970 HFM
E 230 (Berlina T)	210.237	111.970 HFM
E 240 (Berlina)	210.061	112.911 ME
E 240 (Berlina)	210.062	112.914 ME
E 240 (Berlina T)	210.261	112.911 ME
E 240 (Berlina T)	210.262	112.914 ME
E 280 (Berlina)	210.053	104.945 HFM
E 280 (Berlina)	210.063	112.921 ME
E 280 (Berlina T)	210.263	112.921 ME
E 280 4MATIC (Berlina)	210.081	112.921 ME
E 280 4MATIC (Berlina T)	210.281	112.921 ME
E 280 (chasis versión larga)	210.663	112.921 ME
E 320 (Berlina)	210.055	104.995 HFM/ME
E 320 (Berlina)	210.065	112.941 ME
E 320 4MATIC (Berlina)	210.082	112.941 ME
E 320 (Berlina T)	210.265	112.941 ME
E 320 4MATIC (Berlina T)	210.282	112.941 ME
E 420 (Berlina)	210.072	119.985 ME

E 420 (Berlina T)	210.272	119.985 ME
E 430 (Berlina)	210.070	113.940 ME
E 430 4MATIC (Berlina)	210.083	113.940 ME
E 430 (Berlina T)	210.270	113.940 ME
E 430 4MATIC (Berlina T)	210.283	113.940 ME
E 55 AMG (Berlina)	210.074	113.980 ME
E 55 AMG (Berlina T)	210.274	113.980 ME
Nombre comercial	Tipo	Motor
211 (01/02-)		
E 200 CDI (Berlina)	211.004	646.951 CDI
E 220 CDI (Berlina)	211.006	646.961 CDI
E 270 CDI (Berlina)	211.016	647.961 CDI
E 320 CDI (Berlina)	211.026	648.961 CDI
E 200 Kompressor (Berlina)	211.042	271.941 ME
E 200 CGI Kompressor (Berlina)	211.043	271.943 DE
E 240 (Berlina)	211.061	112.913 ME
E 320 (Berlina)	211.065	112.949 ME
E 500 (Berlina)	211.070	113.967 ME
E 55 AMG Kompressor (Berlina)	211.076	113.990 ME
Nombre comercial	Tipo	Motor
215 (09/99 -)		
CL 500 (Coupé)	215.375	113.960 ME
CL 600 (Coupé)	215.376	275.950 ME
CL 600 (Coupé)	215.378	137.970 ME
CL 55 AMG (Coupé)	215.373	113.986 ME
CL 55 AMG Kompressor (Coupé)	215.374	113.991 ME
Nombre comercial	Tipo	Motor
220 (10/98 -)		
S 320 CDI (Berlina)	220.025	648.960 CDI
S 320 CDI (Berlina)	220.026	613.960 CDI
S 320 CDI (Berlina, versión larga)	220.125	648.960 CDI
S 400 CDI (Berlina)	220.028	628.960 CDI
S 400 CDI (Berlina, versión larga)	220.128	628.960 CDI
S 280 (Berlina)	220.063	112.922 ME
S 320 (Berlina)	220.065	112.944 ME
S 320 (Berlina, versión larga)	220.165	112.944 ME
S 350 (Berlina)	220.067	112.972 ME
S 350 (Berlina, versión larga)	220.167	112.972 ME
S 430 (Berlina)	220.070	113.941 ME
S 430 4MATIC (Berlina)	220.083	113.948 ME
S 430 (Berlina, versión larga)	220.170	113.941 ME
S 430 4MATIC (Berlina, versión larga)	220.183	113.948 ME
S 500 (Berlina)	220.075	113.960 ME
S 500 4MATIC (Berlina)	220.084	113.966 ME
S 500 (Berlina, versión larga)	220.175	113.960 ME
S 500 4MATIC (Berlina, versión larga)	220.184	113.966 ME
S 500 (Pullmann)	220.875	113.960 ME
S 600 (Berlina, versión larga)	220.176	275.950 ME
S 600 (Berlina, versión larga)	220.178	137.970 ME
S 600 (Pullmann)	220.876	275.950 ME
S 600 (Pullmann)	220.878	137.970 ME
S 55 AMG (Berlina)	220.073	113.986 ME
S 55 AMG (Berlina, versión larga)	220.173	113.986 ME
S 55 AMG KOMPRESSOR (Berlina)	220.074	113.991 ME
S 55 AMG KOMPRESSOR (Berlina, versión larga)	220.174	113.991 ME
Nombre comercial	Tipo	Motor
230 (10/01 -)		
SL 350 (Roadster)	230.467	112.973 ME
SL 500	230.475	113.693
SL 55 AMG	230.474	113.992



Generalidades
Número de bastidor del vehículo
Placa de fábrica
Número distintivo de la producción
Número del motor
Número del cambio
Adhesivo del servicio postventa
Número de la radio
Llaves del vehículo

SEAT

Modelos

Arosa



Ibiza



Leon



Toledo



Cordoba



Alhambra



GENERALIDADES

Los vehículos SEAT pueden identificarse mediante los siguientes números:

	Lugar de colocación
Número de bastidor del vehículo	Estampado en el vehículo
	Número de bastidor visible
	En la placa de modelo
Número del motor	En el bloque motor
Número distintivo de la producción	En la placa de modelo
Número del cambio	En la caja de cambios
Número de la radio	En la radio

1. NÚMERO DE BASTIDOR DEL VEHÍCULO

1.1 Lugar de colocación del número de bastidor

Vehículos hasta el año de modelos 1999

El número de bastidor se encuentra en el centro de la pared que separa el habitáculo y el compartimento del motor (flecha A).



Vehículos a partir del año de modelos 1999

Arosa, Leon, Toledo

Salpicadero, en el centro



Ibiza y Córdoba
Torreta derecha de la pata telescópica

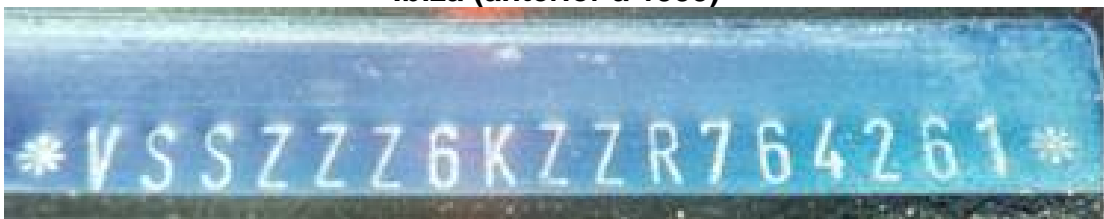


Alhambra
Salpicadero, centro, protegido por una ventanilla de plástico



1.2 Inscripción del número de bastidor

Ibiza (anterior a 1999)



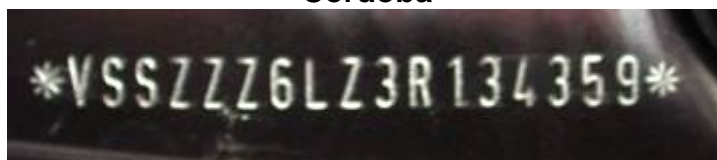
Arosa



Alhambra



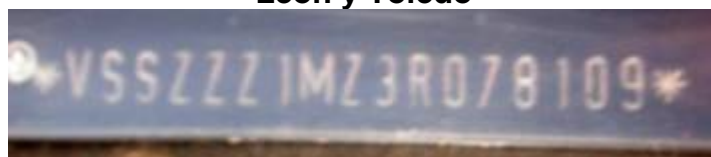
Cordoba



Ibiza (nuevo)

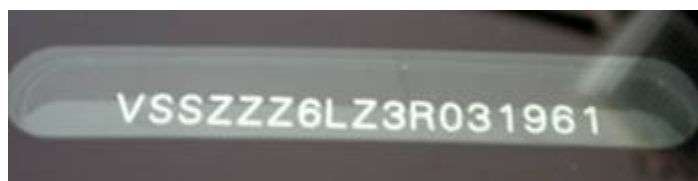


León y Toledo



1.3 Número de bastidor visible

En los nuevos vehículos Seat, detrás del parabrisas, junto al montante A izquierdo hay un número de bastidor adicional.



1.4 Desglose del número de bastidor

VSS	ZZZ	1M	Z	Y	D	000537
1	2	3	4	5	6	7

1 = Abreviatura internacional del fabricante

VSS = VSS = Abreviatura internacional de SEAT

2 = Caracteres de relleno

3 = Designación de tipo

1M	=	León
1M	=	Toledo, modelo 1999
1L	=	Toledo, modelo 1991
6H	=	Arosa
6K	=	Ibiza y Córdoba, modelos 1994
6L	=	Ibiza y Córdoba, modelos 2002
7M	=	Alhambra

4 = Caracteres de relleno

5 = Carácter de relleno (Z) o bien a partir del año de modelos 1996

A = 1980	E = 1984	J = 1988	N = 1992	T = 1996	Y = 2000
B = 1981	F = 1985	K = 1989	P = 1993	V = 1997	1 = 2001
C = 1982	G = 1986	L = 1990	R = 1994	W = 1998	2 = 2002
D = 1983	H = 1987	M = 1991	S = 1995	X = 1999	3 = 2003
etc.					

6 = Fábrica

D	=	Barcelona/ España
R	=	Martorell/ España
Y	=	Pamplona/ España
W	=	Wolfsburg/ Alemania
V	=	Setúbal/ Portugal
B	=	Bruselas/ Bélgica

7 = Número correlativo de 6 caracteres

2. PLACA DE FÁBRICA

2.1 Lugar de colocación de la placa de fábrica (posibles ubicaciones)

Vehículos hasta el año de modelos 1999

En el sentido de marcha, en la parte derecha de la pared de separación del motor (flecha B)



Vehículos a partir del año de modelos 1999

Arosa

En el sentido de marcha, a la derecha de la pared de separación del motor



Ibiza, Córdoba, León, Toledo

Torreta izquierda de la pata telescópica



Alhambra

Debajo de la visagra derecha (en el sentido de marcha) del capó del motor



2.2 Placa de modelo

Placa de modelo metálica

La forma y el aspecto de las placas de modelo metálicas se corresponde con las placas de modelo de VAG de antigua hechura

Toledo (placa metálica)



Córdoba (antiguo)

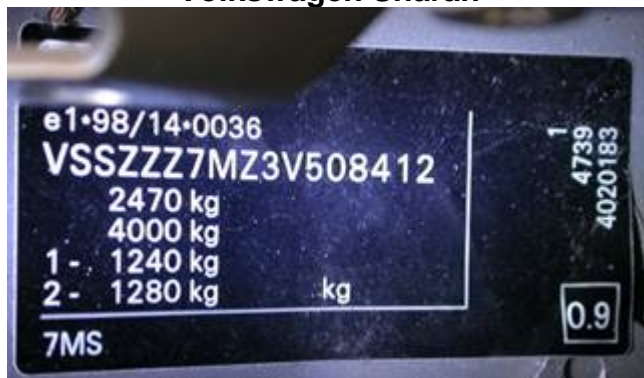


Vehículos a partir del año de modelos 1999

Arosa – Córdoba – Toledo a la derecha, con número distintivo de la producción



Alhambra a la derecha, sin número distintivo de la producción, similar al Volkswagen Sharan



Ibiza y León a la derecha, sin número distintivo de la producción



3. NÚMERO DISTINTIVO DE LA PRODUCCIÓN (PKN)

El número distintivo de la producción es un número de control interno.

Dicho número se coloca en distintos lugares del vehículo:

- en la placa de modelo adhesiva (sólo en el Arosa, el Córdoba y el Toledo)
- en el adhesivo del servicio postventa (sólo en el Arosa, el Córdoba y el Toledo)

3.1 Desglose del número distintivo de la producción

El número de la producción tiene 7 dígitos y presenta la siguiente estructura:

p. ej.: 25 3 3751
25 = Semana del calendario
3 = Día de la semana o bien 0
3751 = Número correlativo

Semana del calendario

El primer y el segundo carácter del PKN corresponden a la semana del calendario (no la semana del año de fabricación) del año corriente. Por regla general los números van de 01 a 52.

Pueden aparecer números mayores que 52 si se trata de una segunda placa.

Otra variante es la que presentan los turismos de fabricación especial. En este caso, el número comienza por 59.

Día de la semana

1 = lunes bis 6 = sábado

0 = no se dispone del día exacto de producción
7 = vehículo planeado con posterioridad
El número de la producción (PKN) no permite deducir el año de fabricación.

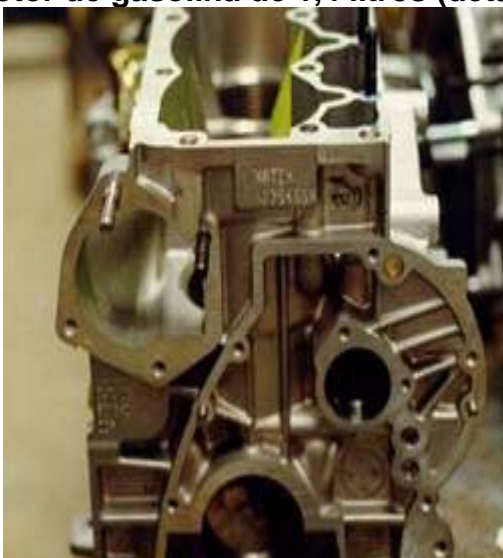
4. NÚMERO DEL MOTOR

4.1. Lugar de colocación del número del motor

Motor de gasolina de 1,0 litros / Detalle



Motor de gasolina de 1,4 litros (detalle)



Motor de 1,6 litros (detalle)



Motor de 1,8 litros (motor entero) / Motor de 1,8 litros (detalle)



Motor de 2,0 litros (motor entero) / Motor de 2,0 litros (detalle)



Motor 1,9 TDI (motor entero) / Motor 1,9 TDI (detalle)



4.2. Desglose del número del motor

En principio, los vehículos SEAT llevan montados motores Volkswagen. Por lo tanto, el número del motor de estos vehículos tiene también 8 ó 9 dígitos.

- a) 2 letras / 6 números p.ej. PT021409
- b) 1 número / 1 letra / 6 números p.ej. 1Z594703
- c) 3 letras / 6 números p.ej. AFB109610

En ocasiones, el número del motor está limitado por dos asteriscos, aunque a veces falta el primer asterisco o ambos. También puede haber espacios en blanco entre los distintos grupos.

¡¡¡¡ Los nuevos números ya **no** tienen asteriscos ni espacios en blanco !!!!!

Nota

El número del motor se escribe normalmente con una máquina de control numérico utilizando una aguja (procedimiento de matriz de puntos). Si la aguja se rompe, el número del motor incompleto se pule y se inscribe a mano.

5. NÚMERO DEL CAMBIO

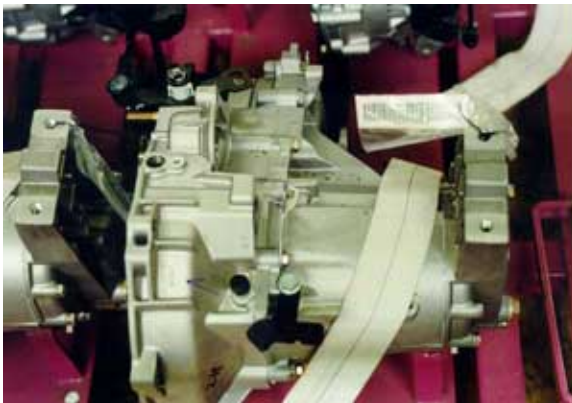
El número del cambio se compone de letras, números con letras y la fecha de fabricación.

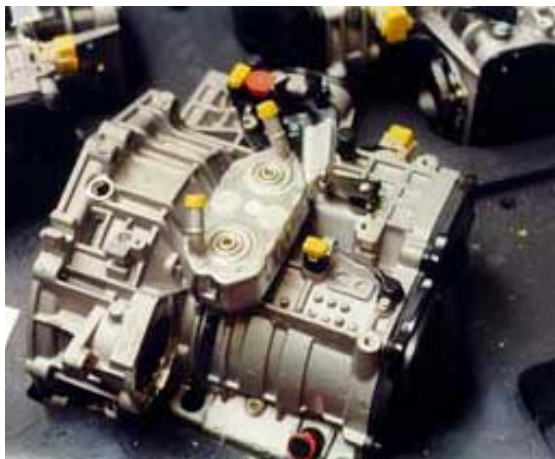
El número del cambio se compone de dos o tres letras o bien de un número y una letra. El número de cinco dígitos posterior contiene exclusivamente la fecha de fabricación.

Beispiel: AAC28022

AAC = código del cambio
28 = día
02 = mes
2 = año, p.ej. '92.

5.1. Lugar de colocación del número del cambio





6. ADHESIVO DEL SERVICIO POSTVENTA

El adhesivo del servicio postventa es una pegatina impresa por ordenador que contiene datos importantes para identificar un vehículo.

A menudo el adhesivo del servicio postventa se retira después de haber procedido al trucaje (tuning) del vehículo. Sin embargo, con frecuencia quedan pegados en la chapa restos del adhesivo que pueden eliminarse empapándolos con un disolvente. En muchos casos, observando a contraluz el lugar limpiado todavía se puede adivinar el número de bastidor u otros datos.

6.1 Lugar de colocación del adhesivo del servicio postventa

En el área de la cavidad del maletero



6.2 Aspecto e información del adhesivo del servicio postventa

El adhesivo del servicio postventa contiene el número de bastidor, las letras distintivas del motor y del cambio, así como información sobre las variantes de equipamiento (en forma codificada). La información que contienen los adhesivos del servicio postventa de Volkswagen, Audi y Skoda rige también para los adhesivos de SEAT.

Ejemplos:



León

El número de la producción (PKN) 48-0-5840 coincide a excepción del día (0) con la información que se puede obtener en línea pero no con la de la placa de modelo. En este vehículo, p.ej., el PKN de la placa de modelo es 0024701. Este número se encuentra en la parte superior derecha del adhesivo del servicio postventa.



Toledo

El PKN 07-5-5977 coincide con el de la placa de modelo y con el que se facilita en línea



Alhambra

El PKN 35-3-5069 coincide con el facilitado en línea pero no con el de la placa de modelo. Dicha placa tiene siempre el mismo número (4020183) en lugar del PKN (como en el Volkswagen Sharan).



Córdoba y Arosa

El número distintivo de la producción coincide a excepción del día (0) con el de la información en línea pero no con el de la placa de modelo.

El adhesivo del servicio postventa del SEAT Ibiza no contiene número distintivo.

7. NÚMERO DE LA RADIO



8. LLAVES DEL VEHÍCULO

Para obtener información sobre las llaves de los vehículos, consúltese el catálogo de llaves de la asociación GdV.



TEMA 5.- LEGISLACIÓN PENAL

INTRODUCCIÓN.-

El concepto de lo que se conoce como **TRAFICO ILICITO DE VEHÍCULOS**, es una denominación eufemista que se utiliza para englobar una serie de actividades, que tienen como finalidad privar de la posesión de un vehículo a su legítimo propietario, a veces con su propia connivencia, para posteriormente, **TRAFICAR**” o **“COMERCIAR”** con el automóvil, previas las falsificaciones y los cambios o “maquillajes” precisos para evitar descubrir su verdadera identidad.

El **T.I.V.** como figura delictiva no se contempla en el actual **C.P. del 95** ni en anteriores Códigos Penales, si bien abarca una serie de conductas delictivas teniendo como característica común que esta ilícita actividad, generalmente es cometida por grupos de delincuentes organizados, que en el caso de un mínimo de tres o más estarían dentro del concepto de **DELINCUENCIA ORGANIZADA**, entendiéndose como tal la asociación de **TRES o MAS PERSONAS** para realizar, de forma permanente y reiterada conductas que tengan como fin, entre otros, cometer alguno o algunos de los **DELITOS CONTRA EL PATRIMONIO Y CONTRA EL ORDEN SOCIOECONÓMICO** previstos en los **artículos 237, 243, 244, 248 y 301 del C.P.**

Este concepto de **DELINCUENCIA ORGANIZADA** se contempla en el **artº. 2º punto 4 apartado c, de la L.O. 5/99 de 13/01**, de modificación de la **L.E.Cr.** en materia de perfeccionamiento de la acción investigadora relacionada con el tráfico ilegal de drogas y otras actividades ilícitas.

Los actos cometidos por estas organizaciones, suelen ser llevados a cabo por grupos perfectamente organizados, jerarquizados con estructura piramidal y con misiones concretas para cada uno de los integrantes de la organización, dentro de una unidad de acción en el eje imaginario de coordenadas espacio-tiempo, lo que daría lugar a una acción vectorial, cuantificable, que implicaría: estabilidad, continuidad, estructura y jerarquía para realizar, de forma permanente o reiterada, conductas delictivas que tengan como fin cometer entre otros los **DELITOS CONTRA EL PATRIMONIO Y CONTRA EL ORDEN SOCIOECONÓMICO** anteriormente mencionados.

Quizás, esta materia no sea suficientemente conocida en su conjunto y no se le atribuya su importancia real concretamente en nuestro País ya que la mayoría de estos delitos relacionados con el T.I.V. quedan impunes por las penas tan blandas contempladas en nuestro C.P. y por la falta de convenios internacionales, unilaterales y bilaterales, para poder frenar estos hechos delictivos, convenios que serían muy necesarios para que esta compleja actividad en el aspecto internacional resultara más eficaz y positiva para la persecución y condena de estos hechos delictivos, por lo que sería necesario que solo entendiera el órgano judicial del lugar donde se realizó el robo del vehículo, independientemente del lugar geográfico donde hayan sido detenidos sus autores.

FIGURAS DELICTIVAS:

Como anteriormente hemos mencionado, esta ilícita actividad suele ser cometida por grupos perfectamente organizados y jerarquizados, compuestos por delincuentes nacionales, extranjeros o mixtos, y desde el punto de vista penal pueden encuadrarse en el concurso de los siguientes delitos contra el patrimonio y el orden socioeconómico:

- * HURTO..... Arts. 234 a 236
- * ROBO CON FUERZA violencia o intimidación Arts..238 a 242
- * HURTO DE USO VEHÍCULO DE MOTOR art.244
- * ROBO/ HURTO DE USO VEH. MOTOR..... Arts. 244 y 623.3º
- * APROPIACIÓN INDEBIDA Artº 252 a 254
- * ESTAFA Artº. 248 a 251
- *SIMULACIÓN DE DELITO Artº. 457
- *FALSIFICACIÓN DE DOCUMENTOS Artº. 392, 390.1.2 y 74.1.
- * FALSEDAD DE USO Artº. 393
- *RECEPTACION..... Artº. 298 a 299
- *ENCUBRIMIENTO CON ANIMO DE LUCRO Art. 451 a 452
- *CONTRABANDO Ley Org. 12/95 de 12/12
- *ASOCIACION ILICITA Artº. 515 a 521 C.P.
- * INFRACCIONES ADMINISTRATIVAS

COMENTARIOS SOBRE ESTOS DELITOS:

HURTO: Animo de lucro: Cuantía superior a 300,51€(50.000 Pts).

Básico: Tomar las cosas muebles ajenas sin la voluntad de su dueño, excediendo la cuantía de lo sustraído de 300,51€ Pena: Prisión de 6 a 18 meses.

Agravado: Cuando se sustraigan cosas de las contempladas en el artº.235: Valor artístico, histórico, cultural o científico. Cosas de primera necesidad destinadas al servicio público, etc. Cuando pongan a la víctima o a su familia en grave situación económica, o se haya realizado abusando de las circunstancias personales de la víctima. Pena: Prisión de 1 a 3 años.

Impropio: Cuando el sujeto activo es el dueño de la cosa objeto del delito y el sujeto pasivo el poseedor legal de la cosa. Es decir el que, siendo dueño de una

cosa mueble o actuando con el consentimiento de este, la sustrajere de quien la tenga legítimamente en su poder, con perjuicio del mismo o de un tercero. Art. 236 Pena : Multa de 3 a 12 meses

ROBO:

Elemento subjetivo: Animo de lucro. Se caracteriza: por el empleo de la fuerza en las cosas, violencia e intimidación.

Artº. 237.- “...los que con ánimo de lucro, se apoderan de las cosas muebles ajenas empleando fuerza en las cosas para acceder al lugar donde éstas se encuentran o violencia o intimidación en las personas”.

Artº. 238.- Robo con fuerza en las cosas: Pena: Prisión de 1 a 3 años

“...los que se ejecutan cuando concurre alguna de las circunstancias siguientes:

- 1) Escalamiento.
- 2) Rompimiento de pared, techo o suelo, o fractura de puerta o ventana.
- 3) Fractura de armarios, arcas u otra clase de **muebles u objetos cerrados o sellados, o forzamiento de sus cerraduras o descubrimiento de sus claves para sustraer su contenido sea en el lugar del robo o fuera del mismo.**
- 4) **Uso de llaves falsas.**
- 5) **Inutilización de sistemas específicos de alarma o guarda”.**

Artº.239.- Para que exista fuerza en las cosas, entre otras circunstancias se requiere el “**USO DE LLAVE FALSA**” siendo importante señalar que “Se consideraran llaves falsas:

- 1) Las ganzúas y otros instrumentos análogos.
- 2) Las llaves legítimas perdidas por el propietario u obtenidas por un medio que constituya infracción penal. (Se entienden todas las que no sean las genuinas. Tradicionalmente se considera el duplicado de la misma).
- 3) Cualesquiera otras que no sean las destinadas por el propietario para abrir la cerradura violentada por el reo.
- 4) Las tarjetas: magnéticas o perforadas, y los mandos o instrumentos de apertura a distancia”.

Artº. 241. 3 “Se consideran dependencias de casa habitada o de edificio o local abiertos al público, sus patios, garajes, y demás departamentos o sitios cercados y contiguos al edificio y en comunicación con él, y con el cual formen una unidad física”.

ROBO Y HURTO DE USO DE VEHÍCULOS.

Por vehículo de motor hay que entender todo vehículo de tracción mecánica cualquiera que sea la energía empleada y la forma de aprovecharla.

En este tipo de delito se introduce la novedad de los ciclomotores, siempre que la cuantía, al igual que la del vehículo supere las 50.000 Pts.

No obstante, aquí además de la cuantía aparece la intención y el tiempo transcurrido, es decir, que la sustracción se debe realizar sin ánimo de apropiárselo y lo debe de restituir directa o indirectamente en un plazo no superior a 48 h. De ahí que el legislador endurece las penas para que en el caso de que si no se efectúa la restitución en el plazo señalado sea castigado como Hurto o Robo en sus respectivos casos, que si bien en el párrafo tercero del artº. 244 no determina con claridad el artículo, ha de entenderse que se trata de los artículos 234 y 235 para el Hurto y 237 a 239 para el Robo. Asimismo deja una ventana abierta para el caso de que el hecho se cometiera con violencia o intimidación en las personas, imponiendo las penas del artº. 242.

Artº.244

- 2) *Si se empleó fuerza en las cosas, se aplicará la pena en su mitad superior.*
- 3) *Y de no efectuarse la restitución en el plazo señalado, se castigará el hecho como hurto o robo en sus respectivos casos.*
- 4) *Si el hecho se cometió con violencia o intimidación en las personas, se impondrá en todo caso las penas del Artº.242., es decir que siempre será Delito de robo. Pena: Prisión de 2 a 5 años, sin perjuicio de la que le pudiera corresponder a los actos de violencia física que realizase.*

Observaciones: Se consuma mediante el uso, consiguiendo arrancarlo o poniéndolo en marcha el motor (S.19-04-88). Grado de participación: Se es autor, por el simple hecho de utilizarlo, es decir el acompañante del conductor, que suba a sabiendas de la falta de autorización del propietario.

APROPIACIÓN INDEBIDA.-

Cuantía mayor de 50.000 Pts. Los que en perjuicio de otro se apropiaren o distrajeren dinero, efectos, valores o **cualquiera otra cosa mueble o activo patrimonial** que hayan recibido en depósito, comisión o negaren haberlo recibido.

TIPO genérico: No se entrega la propiedad, sino la posesión. Se produce realmente cuando niega haberlo recibido o lo está utilizando, etc.

En este tipo de delitos relacionados con el T.I.V. aparece los alquileres de vehículos en casas de Renta Card mediante contrato de alquiler y no se reintegran una vez finalizados los mismos.

Este tipo de investigaciones conlleva grandes dificultades, ya que en un principio el alquiler es totalmente legal, y cuando se realiza la denuncia el vehículo se encuentra en su País de destino, los cuales, si son del Este u otros en los que la colaboración es mínima se hace casi imposible por no decir imposible de recuperar el vehículo. Si se puede identificar a la persona según datos aportados si son de Países de la U.E. u otros dentro del entorno de INTERPOL, pero como generalmente usan documentos falsos es bastantes difícil descubrir a los autores materiales de estos hechos.

ESTAFA:

La víctima de este delito siempre será el comprador de buena fe, salvo que tuviera conocimiento de la procedencia ilícita del vehículo, en cuyo caso pasaría a ser sujeto activo de la receptación.

Artº.248.- La cometen los que con ánimo de lucro, utilizaren engaño bastante para producir error en otro, introduciéndolo a realizar un acto de disposición en perjuicio propio o ajeno.

En este tipo de delitos aparecen perjudicados tanto la persona que adquiere el vehículo falsificado, y que puede resultar defraudado en su calidad, como la compañía de seguros que ha de indemnizar al propietario del vehículo que ha fingido su robo o también en el caso del taller que adquiere un vehículo siniestrado y, sin llegar a repararlo, lo asegura con cobertura robo, mostrándole, si es necesario, al agente de la Compañía aseguradora, otro vehículo de las mismas características, al que previamente le han colocado las placas de matrícula del vehículo siniestrado, denunciando posteriormente su robo, estafando de esta forma a la compañía aseguradora.

SIMULACIÓN DE DELITO.-

Este tipo de delito en lo referente al T.I.V. se da cuando:

- 1) Cuando el propietario del vehículo denuncia el robo del mismo, por haberlo vendido realmente a un “traficante” que previamente lo ha sacado del País.
- 2) Denunciando la sustracción de un vehículo que sufrió un siniestro, y que realmente nunca fue reparado, para cobrar la indemnización de la compañía de seguros.
- 3) Denunciando el robo y haciendo desaparecer el vehículo cuando el mismo era de procedencia ilícita y sabía que había sido descubierto, etc. Entre otros casos.

Artº. 457. Tipo básico: “*El que ante funcionario judicial o administrativo que tenga el deber de proceder a su averiguación SIMULARE ser responsable o víctima de una infracción penal o denunciare una inexistente provocando una actuación procesal*”.

FALSIFICACION DE DOCUMENTOS:

En este tipo de delitos, la falsificación de los elementos de identificación del vehículo no sería efectiva si no se plasmara en los documentos que amparan el vehículo (Certificado de características técnicas, permiso de circulación, póliza de seguros, certificado de propiedad, contratos de compraventa, placas de características, códigos de barras, número de motor, de caja de cambios, sellos de ITV, DUA, DEPI, TC2, sellos, etc.), por tanto, en la mayor parte de las ocasiones, este tipo de actividad conlleva la comisión del delito de falsificación de documentos públicos, oficiales y privados.

A tal efecto se entiende por documentos según al artº. 26 de C:P:

“...todo soporte material que exprese o incorpore datos, hechos o narraciones con eficacia probatoria o cualquier otro tipo de relevancia jurídica”.

El **Artº. 1216 del CC** dice: *“Son documentos públicos los autorizados por un Notario o empleado público competente con las solemnidades requeridas por la Ley”.*

El documento oficial se asimila a documento público en base a la función y finalidad a la que están destinados, y no por el autor, que incluso puede ser un particular.

Que estas conductas están penadas en los siguientes artºs. Del C.P.

Artº. 390.1 *“Será castigado con las penas de prisión de tres a seis años, multa de seis a veinticuatro meses e inhabilitación especial por tiempo de dos a seis años, la **autoridad o funcionario** público que en el ejercicio de sus funciones, cometa la falsedad:*

- 1) Alterando un documento en alguno de sus elementos o requisitos de carácter esencial.*
- 2) Simulando un documento en todo o en parte, de manera que induzca a error sobre su autenticidad*
- 3) Suponiendo en un acto la intervención de personas que no la han tenido, o atribuyendo a las que han intervenido en declaraciones o manifestaciones diferentes de las que hubieran hecho.*
- 4) Faltando a la verdad en la narración de los hechos”.*

El **artº 392 C.P.** Caso de haber realizado la falsificación un **particular** en documento público, oficial o mercantil descrita en los tres primeros números del **apartado 1 del artº 390** con penas de Prisión de 6 m. a 3 años y multa de 6 a 12 meses

RECEPTACION.-

Podríamos llamarlo el delito de los “Peristas”, ya que estos se desentienden de los efectos del delito, solo se aprovechan de los efectos del mismo, si bien se exige que sepa que es de procedencia ilícita.

El primer aspecto que se ha de tener en cuenta en el delito de Receptación es el conocimiento de la comisión del delito contra los bienes por parte del receptor; la referencia al conocimiento de la procedencia ilícita, viene motivada por que la jurisprudencia exige la certidumbre del receptor respecto del origen ilícito de los bienes, mas allá de la sospecha. Lo que sin embargo no equivale a un conocimiento exhaustivo del hecho criminal ni de su “nomen juris” como tampoco de sus detalles.

Este tipo de delitos relacionado con el T.I.V. se suele dar concretamente a través de los responsables de DESGUACES, CASAS DE COMPRAVENTA, PARTICULARES con conocimiento de que compran por debajo del valor venal del vehículo, amparándose en la BUENA FE.

CASO PRACTICO: Vd. sabe que en el mercado el vehículo Mercedes X, vale 90.000 € se lo frecen sin garantías por la mitad de precio y lo compra. No cabe duda de que Vd. Supone que es de procedencia ilícita y que procede de la comisión de un delito contra los bienes.

A tal efecto, el Artº. 298.1 y 2 dice:

Artº. 298. “1) *El que, con ánimo de lucro y con conocimiento de la comisión de un delito contra el patrimonio o el orden socioeconómico, en el que no haya intervenido ni como autor ni como cómplice, ayude a los responsables a aprovecharse de los efectos del mismo, o reciba, adquiera u oculte tales efectos será castigado con la pena de prisión de seis a dos años*”.

2) Mayor pena en su mitad superior “...a quien reciba, adquiera u oculte los efectos del delito para traficar con ellos...” Peristas, etc.

ENCUBRIMIENTO CON ANIMO DE LUCRO:

Delito contra la Administración de Justicia.

Al igual que en el delito de Receptación incurrirían en este delito todas aquellas personas que con conocimiento de la comisión del delito y sin haber intervenido en el mismo como autor o cómplice, interviniere con posterioridad a su ejecución.

1) **AUXILIANDO** a los autores o cómplices para que se beneficien del provecho, producto o precio del delito, sin animo de lucro propio.

2) **OCULTANDO, ALTERANDO o INUTILIZANDO** el cuerpo, los efectos o los instrumentos de un delito, para impedir su descubrimiento,

3) **AYUDANDO** a los presuntos responsables de un delito a eludir la investigación de la autoridad o de sus agentes, o a sustraerse a su busca o captura, siempre que concurren las circunstancias de apartado a y b. Del artº. 451.

Tener en cuenta: Que según el **Artº. 453**, “Las disposiciones de este Capítulo III se aplicarán aun cuando el autor del hecho encubierto sea irresponsable o esté personalmente exento de pena”.

Artº. 454.- “Están exentos de las penas impuestas a los encubridores los que lo sean de su cónyuge o de persona a quien se hallen ligados de forma estable por análoga relación de afectividad, de sus ascendientes, descendientes, hermanos, por naturaleza, por adopción, o afines en los mismos grados, con la sola excepción de los encubridores que se hallen comprendidos en el supuesto del número 1 del artº. 451”.

CONTRABANDO.-

Se comete cuando la introducción de un vehículo en nuestro País se realice de forma que constituya delito según la Ley Vigente de Contrabando siempre que el valor de los bienes, mercancías, géneros o efectos sea igual o superior a 18.030,30 €(3.000.000 de pts). L.O. 12/ 95 de Represión Del Contrabando.

Se comete: Importando o exportando mercancías de lícito comercio sin presentarlas para su despacho en las oficinas de ADUANAS o en lugares habilitados por la Administración Aduanera.

Y la misma Ley dice: Que cometen este delito, cuando el contrabando se realice a través de una organización aunque el valor de los bienes no supere los 18.030,30 €

Si el valor es inferior a 18.030,30 €(3.000.000 de Pts) se comete infracción administrativa.

ASOCIACIÓN ILÍCITA:

Según lo contemplado en los artículos 515 a 517 del CP.

Artº. 515.- En su punto 1 dice que tiene consideración de asociación ilícita las que tengan por objeto cometer algún delito o, después de constituidas, promuevan su comisión.

Pues bien, como quiera que para estos fines, en líneas generales se crean asociaciones y empresas fantasmas de importación-exportación de mercancías a nivel internacional para llevar a cabo estas operaciones, estarían encuadradas en este tipo de delito, teniendo constancia de que relacionado con el T.I.V. ya hay sentencia y jurisprudencia que así lo han juzgado, como es el caso de la Operación Minz, llevada a cabo por el Grupo Cuarto de la UDYCO / TIV, en la

que fue desarticulado un Grupo organizado de personas de origen polaco dedicados a esta ilícita actividad.

Que igualmente entran dentro del concepto de delincuencia organizada, cuando esta ilícita actividad, es cometida por grupos de delincuentes organizados, con un mínimo de tres o más, y entendiendo como **DELINCUENCIA ORGANIZADA** la asociación de **TRES o MAS PERSONAS** para realizar, de forma permanente y reiterada conductas que tengan como fin, entre otros, cometer alguno o algunos de los **DELITOS CONTRA EL PATRIMONIO Y CONTRA EL ORDEN SOCIOECONÓMICO** previstos en los **artículos 237, 243, 244, 248 y 301 del C.P.**

Este concepto se contempla en el **artº. 2º punto 4 apartado c, de la L.O. 5/99 de 13/01**, de modificación de la **L.E.Cr.** en materia de perfeccionamiento de la acción investigadora relacionada con el tráfico ilegal de drogas y otras actividades ilícitas.

CASOS PRACTICOS:

Si bien, a título de orientación y sin entrar en materia, ya que nuestra función principal es localizar, detener y poner a disposición judicial a los autores de estos hechos, hoy por hoy son competentes para conocer de esta materia cuando aparecen en escena personas de otros países los siguientes órganos jurisdiccionales:

Ejemplo 1:

Sustracción de un vehículo en el extranjero, por súbdito extranjero detenido en nuestro País.

Competente:

1º) Por el robo el Tribunal del País donde se realizó el delito

2º) Si se ha producido el delito de receptación (dos competencias): Por el robo el País de origen y por la receptación el País donde se detiene.

Delito considerado como de pena no grave

Ejemplo 2:

Sustracción de un vehículo en el extranjero, por súbdito español detenido en nuestro País.

Competente:

1º) Por el robo el Tribunal del País donde se realizó el delito

2º) Si se ha producido el delito de receptación (dos competencias): Por el robo el País de origen y por la receptación el País donde se detiene.

Delito considerado como de pena no grave

Ejemplo 3:

Sustracción de un vehículo en España, por súbdito extranjero detenido en nuestro País.

Competente:

1º) Por el robo el Tribunal del País donde se realizó el delito, es decir España.

COMENTARIO FINAL

Como solución a estos delitos se podría crear un delito específico de T.I.V. que englobara todas estas conductas, no obstante podría crear mas problemas si no se especifican bien, y como conclusión de lo anteriormente mencionado y dadas las mínimas penas impuestas a los traficantes, hoy por hoy, pasar vehículos robados por España es una ventaja para estas personas dedicadas a esta ilícita actividad, ya que como mucho se arriesgan a perder la mercancía si le ha sido detectada, ya que el **conductor** de estos vehículos, que en líneas generales no ingresa ninguno en Prisión, posteriormente eludirá la acción de la justicia quedando por tanto el delito impune al no poder demostrarse la prueba preconstituida en el juicio oral.

EUROPOL

TEMA 6



Directrices

Como investigar los delitos relacionados con el motor

SOLO CON FINES POLICIALES

DIRECTRICES PARA LA INVESTIGACIÓN DEL TRÁFICO ILÍCITO DE VEHÍCULOS EN BASE AL VALOR INTRÍNSECO DEL VEHÍCULO

1. INFORMACIÓN GENERAL

1.1. Introducción

Las características de la delincuencia en relación con el robo de vehículos han cambiado considerablemente en los últimos años. Las en un principio “inofensivas” y frecuentes “vueltas” en coche robado han ido derivando cada vez más en una actividad criminal organizada internacionalmente y altamente rentable. Para las personas involucradas en la delincuencia organizada, el robo de coches es un negocio altamente rentable con muy poco riesgo. Esto hace que dicha forma de delincuencia esté aumentando en todo el mundo.

Al igual que ocurría antes, los vehículos robados pueden pasarse rápidamente al extranjero. Los criminales sacan provecho del hecho de que los coches robados no se registran automáticamente en el sistema de búsqueda de vehículos de la policía, por lo que los controles realizados en las fronteras son infructuosos.

En el periodo que va de finales de los años 80 al año 1994 inclusive, se registró en la Unión Europea un aumento de los robos de vehículos. Un factor decisivo para este aumento fue, entre otros, el cambio de la estructura política en Europa así como el mercado único europeo. El hecho de que prácticamente ya no queden puestos fronterizos dentro de la UE permite conducir desde Portugal, pasando por España, Francia, Bélgica, los Países bajos y Alemania hasta la frontera germano-polaca sin ser controlado. De la misma forma, el derrumbamiento de la antigua Unión Soviética supuso una mayor libertad de movimiento en todos los países del Este de Europa.

Actualmente, en la Unión Europea se sustraen alrededor de 1,3 millones de vehículos al año de los que aproximadamente entre un 60% y un 70% se vuelven a encontrar. Esto significa que entre 450.000 y 500.000 vehículos abandonan la Unión Europea desapareciendo así para siempre. Los países más afectados son los principales fabricantes de vehículos como el Reino Unido, Alemania, Francia e Italia.

Desde 1995, el robo de vehículos ha registrado un descenso significativo en los Estados miembros de la Unión Europea, especialmente en los países fabricantes de automóviles. Dicho descenso puede atribuirse sin duda alguna a la actividad desarrollada por la policía en el campo de los vehículos robados, a la mejora de la seguridad y a las medidas de protección tomadas, así como a las modificaciones realizadas en los contratos de las compañías aseguradoras o, posiblemente, a una cierta saturación del mercado.

La Unión Europea ha aprobado disposiciones legales por las que los fabricantes de automóviles están obligados a equipar todos los vehículos nuevos con inmovilizadores. Esta disposición legal entró en vigor en Alemania en enero de 1995 y en el resto de la Unión Europea en octubre de 1998.

1.1.1. Tráfico ilícito de vehículos- muy bien organizado

Si bien la cantidad total de vehículos robados en la Unión Europea ha venido disminuyendo desde hace algunos años, hay indicios de que el contrabando de vehículos, que por regla general está muy bien organizado, va en aumento.

Las distintas bandas de delincuentes tienen una organización similar a la de las grandes compañías internacionales. Dichas bandas tienen estructuras muy bien desarrolladas: unos miembros se encargan de sustraer el vehículo, otros se especializan en falsificar y producir documentos de matriculación y de identidad del vehículo, mientras que otros miembros altamente cualificados falsifican o cambian el número de bastidor, el número de producción, etc. No debe olvidarse a los “correos” que se contratan por así decirlo para trasladar el vehículo de un país a otro. Al final de la cadena están los receptores, que organizan la venta de los vehículos. En algunos casos, las bandas desmanteladas estaban compuestas por personas de distinta nacionalidad que, a menudo, no se conocían entre sí.

1.1.2. Modus operandi

Como cabe suponer, el *modus operandi* evoluciona y cambia para adaptarse a las circunstancias. Hace tan sólo unos años, a los ladrones les resultaba muy fácil entrar por la fuerza en los coches aparcados, puentearlos y robarlos o simplemente sustraerlos con un duplicado de la llave.

Hoy en día, la reintegración de siniestros totales o la asignación a un vehículo de una segunda identidad son maneras habituales de manipular un vehículo una vez que ha sido robado. Aquí cabe destacar que en el proceso de reintegración de siniestros totales, el vehículo robado recibe la identidad de un coche dado de baja, lo que incluye la documentación original de matriculación del mismo. Por otra parte, la identidad de un vehículo también se puede modificar asignándole una identidad duplicada utilizando para ello los datos de un vehículo registrado que sea del mismo tipo. Naturalmente los documentos de matriculación asignados al vehículo son falsificaciones.

Sin embargo, dado que actualmente casi todos los vehículos están equipados con inmovilizadores, alarmas, etc., altamente sofisticados, los criminales están comenzando a utilizar otros métodos que requieren un mayor grado de conocimientos especializados.

Además de estos *modus operandi* tradicionales, hay muchos casos en los que el propietario del vehículo se encuentra dentro del mismo por lo que el criminal utiliza la violencia contra él para proceder al robo del vehículo. La práctica conocida como “carjacking” se ha convertido en un método frecuentemente utilizado para sustraer vehículos en muchos países. La utilización de violencia y de armas para sustraer vehículos se ha convertido en una práctica alarmante. La ventaja del “carjacking” para los delincuentes es, por supuesto, que consiguen hacerse con la llave original y con el vehículo al mismo tiempo. De esta forma los delincuentes no necesitan superar las dificultades que plantean los sofisticados inmovilizadores. Este fenómeno se deja sentir

especialmente en Bélgica y últimamente también se han denunciado a la policía casos en los Países Bajos, España y otros países.

De la misma forma, últimamente se han denunciado casos de robos en casas y pisos, en los que los delincuentes sólo buscaban las llaves del coche con el fin de sustraerlo del garaje o del aparcamiento.

Además de los *modi operandi* habituales del “carjacking” y del robo en casas para conseguir las llaves del coche, debe mencionarse que un gran número de robos denunciados resultan ser estafas llevadas a cabo con el fin de cobrar las indemnizaciones de los seguros.

1.2. Historia

Partiendo de una iniciativa nacional alemana, en 1994 nació el germen para el desarrollo de un modelo que permitiera combatir la delincuencia relacionada con los vehículos. Las premisas básicas incluían medidas para mejorar la prevención, la represión y la búsqueda así como la cooperación entre la policía, la autoridades, los fabricantes y los importadores de vehículos, las compañías aseguradoras, los clubes de automóviles y las compañías de alquiler de vehículos. En Alemania también se volvió a definir el concepto del “Kfz-Sachwertdelikt (KSD)” o delito cometido en relación con un vehículo por su valor intrínseco. La versión revisada de la **Guía para la investigación de delitos cometidos en relación con vehículos por su valor intrínseco** se basa en este nuevo concepto.

La implementación consecuente de las propuestas recogidas en la Guía hará que:

- aumente para los delincuentes el riesgo de detención antes, durante y después del delito
- se detengan más delincuentes y se descubran así las estructuras de la delincuencia organizada
- el número de delitos se reduzca considerablemente

2. DELITOS COMETIDOS EN RELACIÓN CON VEHÍCULOS POR SU VALOR INTRÍNSECO

Con el fin de hacer una distinción entre estas prácticas y la sustracción y conducción de un vehículo sin consentimiento del conductor, se acuñó el término de delito cometido en relación con vehículos por su valor intrínseco (VCVIV en sus siglas inglesas). El objetivo del delito no es la utilización temporal del vehículo sino su **enajenación con fines de enriquecimiento**. (definición alemana del concepto de “delito cometido en relación con vehículos por su valor intrínseco”)

Puede decirse que los **delitos cometidos en relación con vehículos por su valor intrínseco** son todos aquellos casos de robo o hurto así como de apropiación indebida y fraudulenta de vehículos donde haya pruebas de que dichos delitos han sido **cometidos de forma profesional por una banda** (contrabando de vehículos y enajenación con fines de enriquecimiento).

Este es el caso cuando:

- (sin ningún tipo de límite sobre el valor) los vehículos se sustraen y existen **pruebas evidentes de que el hurto está relacionado con robos o series de robos** teniendo en cuenta la composición de las bandas, los vehículos robados, la localización, el momento del robo y/o el *modus operandi* (por ejemplo robos realizados en concesionarios y en empresas de alquiler de vehículos, forzamiento de armarios para guardar llaves, burlamiento de dispositivos antirrobo sofisticados desde el punto de vista técnico)

o

- el vehículo robado es un **vehículo caro y/o nuevo** (entendiéndose por vehículo “caro” un coche, monovolumen, o furgoneta de un valor mínimo de 50.000 marcos alemanes (25.000 euros), una motocicleta de al menos 15.000 marcos alemanes (7.500 euros) u otros vehículos caros, p.ej. camiones, máquinas para la construcción, etc. Por regla general un vehículo se considera nuevo si no tiene más de dos años de antigüedad).

o

- otros indicadores sugieren un *modus operandi* particular (p.ej., alquiler fraudulento de vehículos caros, la utilización de documentos en blanco, la pérdida de la documentación o de las llaves originales del vehículo)

o bien

- otra prueba apunta hacia el **contrabando de vehículos y la enajenación con fines de enriquecimiento** (p.ej., detección y detención en la frontera o en sus proximidades, delito cometido en el extranjero siempre que el vehículo cuyo robo se ha denunciado sea un vehículo caro).

3. MEDIDAS PARA COMBATIR LOS DELITOS COMETIDOS EN RELACIÓN CON VEHÍCULOS POR SU VALOR INTRÍNSECO

3.1. Medidas iniciales

Los siguientes puntos suponen una ayuda para combatir con eficacia los delitos cometidos en relación con vehículos por su valor intrínseco cuando existe una sospecha inicial, i.e. cuando existe un ***modus operandi* particular** o cuando se denuncia el robo de **vehículos caros nuevos**, incluyéndose la sospecha de una **acción fraudulenta**:

- una **operación de búsqueda** rápida, amplia y detallada **del vehículo robado** (teniendo como base las respectivas posibilidades existentes en cada país para la búsqueda de vehículos robados)
- **documentar las circunstancias del robo utilizando un estilo determinado de formular las preguntas** (a la hora de elaborar un informe sobre el delito recomendamos encarecidamente utilizar los cuestionarios y listas de comprobación incluidas como anexo a este documento). Esto simplificará considerablemente la evaluación y/o la confirmación de sospecha de denuncia fraudulenta de un delito. el

inicio de una operación de búsqueda no se ve afectado por este aspecto.

- hacer que el primer paso de cualquier investigación sea una **visita al lugar donde se cometió el delito** para recoger pruebas e identificar a los testigos de forma que pueda descartarse o corroborarse cualquier sospecha de denuncia fraudulenta de robo de vehículo
- registrar **cualquier otro tipo de información** como el número del motor, el número del cambio, el número de la carrocería o del chasis así como el número de la radio, el color del vehículo o información similar;
- comunicar el incidente al centro nacional relevante siempre que se sospeche que el delito está relacionado con el contrabando de vehículos.

Dado que los *modi operandi* no pueden reconocerse en la mayoría de los casos hasta que el vehículo se ha encontrado o se devuelve, la recogida de pruebas (examen forense si fuere necesario) es particularmente importante (en Alemania cualquier vehículo recuperado se considera automáticamente una prueba).

3.2. Acceso directo a las bases de datos de los fabricantes

Con el fin de identificar vehículos que han sido manipulados, debería hacerse uso de las posibilidades existentes a nivel nacional para consultar en línea las bases de datos de los fabricantes de vehículos.

3.3 Información adicional

En los casos en los que haya **sospecha fundada de que la denuncia de un delito es fraudulenta**, debería solicitarse más información de:

- la compañía matriz de la compañía de seguros del país respectivo para informarse de si el vehículo había sufrido daños anteriormente o de si el usuario del vehículo tiene un historial con más denuncias de vehículos robados.
- la asociación o sociedad de información financiera (si la hubiere) del país respectivo para recoger información relativa al estado financiero del sospechoso.

4. INDICACIONES IMPORTANTES

4.1. Llaves del vehículo / transpondedores

La **cantidad de llaves del vehículo** que la víctima ha presentado a la compañía de seguros es muy importante con vistas a confirmar la sospecha de que la denuncia de robo del vehículo sea fraudulenta o no. Es de particular importancia determinar si las llaves entregadas son las originales o si se trata de copias. ¿Tienen las llaves originales alguna **señal que indique que han sido copiadas**? Más aún, debería determinarse si el fabricante de vehículos

en cuestión dispone en la fábrica de archivos adicionales donde queden registren los pedidos de duplicados de llaves.

El catálogo de llaves de vehículos editado por la *Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GdV)* (Asociación de compañías aseguradoras de Alemania) recoge un listado de llaves de diversas compañías. Dicho catálogo puede solicitarse dirigiéndose a: GdV, Glockengiesserwall 1, D-20095 Hamburgo.

Los **fabricantes de automóviles están utilizando cada vez más los transpondedores** para mejorar sus sistemas antirrobo.

Actualmente los transpondedores se utilizan en los inmovilizadores electrónicos que se fabrican basándose en el principio del reconocimiento mutuo de códigos (el transpondedor de la llave emite un código de señales que sólo puede ser reconocido por el receptor colocado en el vehículo y este código de señales controla el sistema de cierre centralizado y la unidad de control del motor).

También existen sistemas que permiten seguir la pista de vehículos cuyo robo se ha denunciado. Dichos sistemas contienen:

- transpondedores que utilizan satélites para localizar el vehículo
- transpondedores que pueden identificarse utilizando equipos de lectura

4.2 Identificación de vehículos

Identificar un vehículo y poder relacionarlo con un delito resulta difícil si las marcas de identificación, como p.ej., el número de bastidor del vehículo y/o el número del motor, la placa de fábrica, etc., se han manipulado. Con el fin de facilitar la detección y la identificación se recomienda:

- La consulta de FINAS. FINAS es una base de datos a cargo de la *Bayerisches Landeskriminalamt* (Oficina de la Policía Criminal de Baviera) que contiene las fechas de fabricación de los principales fabricantes de vehículos. Mediante la consulta selectiva de estos archivos de datos, puede obtenerse información relacionada con posibles casos de reintegración de siniestros totales. Para esta forma de manipulación de vehículos se utilizan los datos de “coches dados de baja” (incluida la documentación de matriculación del vehículo) con el fin de dotar a los vehículos robados de una identidad nueva que no levante sospechas.

(Actualmente se está examinando la posibilidad de poder realizar en el futuro búsquedas desde todos los Estados miembros de la UE).

- **EuVID – la base de datos europea para la identificación de vehículos**
- El documento europeo para la identificación de vehículos contiene información sobre la forma, el aspecto y el lugar de colocación del número de bastidor del vehículo, del número del motor, de la caja de cambios y del número de producción así como otras características útiles para la identificación. Está previsto que la EuVID, traducida por

EUROPOL, esté disponible en inglés, francés y alemán a partir de 2001, y en español e italiano a partir de 2002. Se tomarán en consideración otras lenguas de la Unión Europea en función de la demanda.

- La consulta directa de las bases de datos de los fabricantes de vehículos en los Estados miembros de la UE allí donde dichas bases existan.

5. CONTROL DE VEHÍCULOS: CARACTERÍSTICAS QUE PUEDEN SER INDICIO DE IRREGULARIDADES

5.1. El vehículo

Debería prestarse una atención especial a los siguientes puntos:

- daños en las lunas y cristales del vehículo (deformación de las juntas, ralladuras, embellecedores y adornos que no ajustan, esquirlas de cristal en el vehículo, láminas de plástico que sustituyen al cristal. Lo relacionado anteriormente pueden ser indicios de que se ha entrado por la fuerza en el vehículo).
- ralladuras de la pintura y abolladuras en las áreas cercanas a las puertas (lado del conductor y lado del acompañante) así como pegatinas o adhesivos alrededor de la manilla (podrían utilizarse para disimular daños u orificios o cerraduras forzadas)
- llaves de encendido copiadas (¿puede arrancarse el vehículo con la llave de encendido?, ¿funciona la llave en el resto de cerraduras?)
- tapa original del depósito de combustible deteriorada ¿se ha sustituido por otra tapa?
- También debería comprobarse si:
- las matrículas, el número de bastidor y el número del motor están registrados en la lista de vehículos robados
- si el número de bastidor (especialmente en los vehículos matriculados en el extranjero) indica que el vehículo está actualmente matriculado en Alemania. Esta comprobación dificulta la labor de los contrabandistas de vehículos que utilizan un vehículo recién robado, que por regla general no se ha registrado todavía como sustraído en el sistema nacional de búsqueda de vehículos, con vistas a sacarlo del país utilizando matrículas falsas extranjeras.
- si la bocina funciona (Esto puede ser un indicio de que se han cortado cables para desactivar el sistema de alarma). También debería comprobarse si hay algún cable cortado o suelto bajo el tablero de instrumentos
- si el número de bastidor del vehículo se corresponde con los datos de la placa de producción y con los de matriculación del vehículo

- si hay señales de haber deteriorado o soldado el número de bastidor o el área en torno a él con alguna herramienta
- los datos de las matrículas del vehículo coinciden con los datos de los documentos de matriculación del vehículo
- si hay restos de pintura fresca en el área cercana al número de bastidor (¿puede quitarse la pintura con acetona?)
- si hay daños en la placa de fábrica o en otras placas colocadas por el fabricante o si las placas están fijadas con tornillos o remaches nuevos
- si hay coincidencia entre el lugar de matriculación indicado en los papeles de matriculación del vehículo en cuestión y la información de los portadatos del vehículo
- si la fecha de la próxima ITV coincide con los datos de los documentos de matriculación del vehículo

5.2. Documentos

Deberá comprobarse:

- si la impresión es nítida y los endosos legibles
- si el papel es original (marcas de seguridad, marcas de agua, etc.)
- si el formato de los papeles presentados coincide con el formato oficial
- si se han utilizado sellos y cuños oficiales
- si se han estampado oficialmente endosos adicionales o modificaciones a los documentos de matriculación
- si los datos numéricos se han introducido correctamente (p.ej. letra l mayúscula en lugar del número 1)
- si los endosos de la documentación de matriculación del vehículo se han modificado mediante borrado, raspado o sobrescritura
- si la fecha de expedición del documento de matriculación era sábado, domingo o día festivo
- si el número de serie del pasaporte o del DNI está registrado en el sistema nacional de documentos robados o en la lista SIS de documentos robados

5.3. Placas de matrícula

Deberá comprobarse:

- si las matrículas están atornilladas encima de otras matrículas
- si debajo de las matrículas son visibles manchas de polvo correspondientes a otras matrículas (marcas con la forma de letras o números de otra matrícula)

- si hay elementos de fijación, juntas o soportes con los logotipos de empresas nacionales (en especial cuando el vehículo tiene matrículas extranjeras)
- si los adhesivos que certifican la inspección técnica son los originales

5.4. Coches dados de Baja

La práctica habitual durante mucho tiempo entre los delincuentes de utilizar los documentos de vehículos dados de baja para reintegrar siniestros totales llevó en 1999 a la *Bayerisches Landeskriminalamt* (Oficina de la Policía Criminal de Baviera) a registrar los números de bastidor de los siniestros totales en el sistema nacional de búsqueda de vehículos.

Se registraron los siguientes datos:

- todos los siniestros totales de coches nuevos que no superaran los dos años de antigüedad
- siniestros totales de vehículos más antiguos si se trata de modelos de moda (p.ej. todoterrenos).

Si en el transcurso de una comprobación o durante cualquier otra operación (p.ej. examen previo de atestados por sospecha de intento de fraude mediante simulación de accidente de tráfico) se constata que se están utilizando datos de un vehículo declarado siniestro total y registrado en el sistema nacional de búsqueda de vehículos, se pueden realizar más investigaciones de acuerdo con las posibilidades nacionales.

Sin embargo, si hay pruebas evidentes de que un vehículo se ha reintegrado correctamente según las regulaciones (basándose en facturas, inspecciones del vehículo, etc.), la jefatura de policía deberá borrar la entrada del sistema nacional de búsqueda de vehículos.

6. NOTAS EXPLICATIVAS RELACIONADAS CON LOS MENSAJES DE ALERTA DE VEHÍCULOS ROBADOS

6.1. Información básica

La **búsqueda de vehículos robados** cubre por regla general:

- vehículos con matrículas oficiales
- vehículos sin matrículas oficiales
- vehículos con placas del seguro
- remolques con matrículas y/o un número de bastidor
- matrículas oficiales y placas del seguro (incluida la pérdida)

6.2. Número de bastidor del vehículo (VIN)

Hay que asegurarse de que se introducen todos los datos

A excepción de unos pocos vehículos fabricados en países del antiguo Bloque del Este después del 15 de octubre de 1981, todos los vehículos actuales tienen un **número de bastidor de 17 dígitos**.

En algunos casos los concesionarios indican los números de bastidor actuales pero no la abreviatura internacional estandarizada del fabricante o los caracteres de relleno, p.ej. en lugar de **WVWZZZ19ZFW123456** se indica solamente **19FW123456**. La **base de datos europea para la identificación de vehículos (EuVID)**, desarrollada por la BKA de Wiesbaden, la LKA de Múnich, la policía austríaca y Europol contiene información detallada sobre las diferencias en la composición del número de bastidor de 17 dígitos según el fabricante.

Las letras I, O y Q no se utilizan en el número de bastidor del vehículo.

Si al escribir el informe no se dispone de todos los datos del vehículo, deberá solicitarse el número de bastidor completo a la autoridad encargada de la matriculación de vehículos.

6.3. El usuario del vehículo

Deberían introducirse los datos personales referidos a esta persona, a saber, nombre, apellidos y dirección. En el caso de vehículos de alquiler debería indicarse qué persona ha alquilado el vehículo, la compañía de alquiler en cuestión y la oficina donde se alquiló el vehículo. En el caso de vehículos de leasing debería indicarse quién es el arrendador.

7. INFORMACIÓN ADICIONAL

Cualquier otro tipo de información relativa al *modus operandi*, al lugar donde se ha cometido el delito, a posibles motivos que hagan sospechar que se trata de un fraude, a características especiales del vehículo útiles para la identificación, a conexiones con otros delitos (especialmente en relación con delitos cometidos con vehículos como el contrabando de automóviles, etc.), debería comunicarse al centro nacional respectivo en forma de comentario.

Debería hacerse referencia a la Directiva 1999/37/CE del Consejo de la UE del 29 de abril de 1999 (DO L 138 de 1.6.1999), que contiene los criterios futuros relevantes para la matriculación de vehículos para los certificados oficiales de matriculación de vehículos expedidos por los 15 Estados miembros de la UE. Esta Directiva debe transponerse a la legislación el 1 de junio de 2004 como muy tarde.

8. EL EIS - EL SISTEMA DE INFORMACIÓN DE EUROPOL

El Sistema de Información de Europol (EIS - implementación en enero de 2002) es una herramienta auxiliar importante para las actividades de inteligencia dentro del marco de Europol. El sistema contendrá información sobre personas sospechosas y/o detenidas, delitos criminales y estructuras/organizaciones delictivas. Los datos se almacenarán de forma estructurada. Esto incluirá la creación de vínculos entre todos los objetos

relevantes. La estructura en la que los datos se almacenan, facilita todo tipo de búsquedas y consultas.

Una de las principales ventajas del sistema será la posibilidad de acceso directo al mismo que tendrán los Estados miembros (a nivel de unidad nacional), los oficiales de enlace de Europol (ELOs) y los agentes de Europol debidamente habilitados.

Esto significa que la información introducida por un Estado miembro queda automáticamente a disposición y consulta de otros Estados miembros y de Europol. Una de las funciones del sistema será la de la posibilidad de traducción de los datos a cada uno de los once idiomas de la Unión Europea.

Los distintos campos de la delincuencia plantean unas necesidades específicas en lo que a información se refiere. El Sistema de Información facilitará la obtención de inteligencia y conocimientos de acuerdo con estas necesidades. La finalidad del sistema consiste en apoyar el proceso y las actividades que conduzcan a la obtención de la información mencionada.

El sistema no sólo facilitará la coordinación de las actividades de ejecución de las leyes en Europa, sino que también fortalecerá el posicionamiento de las fuerzas de seguridad en la Unión Europea respecto a la información en áreas específicas de la delincuencia.

9. CONVENIO DE APLICACIÓN DEL ACUERDO DE SCHENGEN Y EL SISTEMA DE INFORMACIÓN DE SCHENGEN (SIS)

En cumplimiento de la decisión del Comité Ejecutivo de los Estados de Schengen, el Sistema de Información de Schengen (SIS) entró en función el 26 de marzo de 1995 (este sistema es un sistema electrónico de búsqueda e información para personas y cosas dirigido por los países participantes).

El sistema presenta una estructura a dos niveles, el sistema central de información de Schengen (CSIS, en sus siglas en inglés) y los sistemas nacionales de información de Schengen (NSIS, en sus siglas en inglés). El sistema central, con sede en Estrasburgo, es la unidad de soporte del sistema que asegura la uniformidad de las bases de datos de los sistemas nacionales.

Según el Artículo 100, apartados (1) y (3), letras (a) y (b) del Convenio de aplicación del Acuerdo de Schengen, los datos referidos a vehículos de motor de una cilindrada superior a 50 c.c. que hayan sido robados, sustraídos u ocultados fraudulentamente así como los referidos a remolques y caravanas de un peso en vacío superior a 750 kg. se introducirán en el Sistema de Información de Schengen con vistas a su incautación o como pruebas en un procedimiento penal.

Los siguientes Estados miembros de la UE participan en el SIS:

Bélgica, Alemania, Francia, Grecia, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Austria, Portugal y España. Está previsto que Dinamarca, Finlandia, Suecia, Islandia y Noruega entren a formar parte en 2001. Gran Bretaña e Irlanda también tienen previsto participar en el SIS.

10. ASF (FUNCIÓN AUTOMÁTICA DE BÚSQUEDA PARA VEHÍCULOS DE MOTOR SUSTRÁIDOS)

Desde el 1 de abril de 1996, la ICPO de Lyon es la encargada de la red de datos ASF. Actualmente, el sistema contiene alrededor de 2,2 millones de entradas, relativas a los datos de búsqueda de vehículos de aproximadamente cincuenta países de todo el mundo.

La red ASF está abierta a los 178 países miembros de la ICPO. El objetivo a plazo medio es incluir también en la red el resto de la información relacionada con la búsqueda de vehículos de los Estados miembros de la UE ya que sólo ofreciendo una red amplia se alcanzará el máximo rendimiento del sistema.

En la actualidad, los centros nacionales están desarrollando la transferencia de datos y el acceso para realizar la búsqueda. La opción de la descentralización de este aspecto recae sin embargo en cada Estado miembro.

Cuando se da alguna concordancia (p.ej. cuando un vehículo robado matriculado en un país se localiza en un país extranjero conectado a ASF) los países en cuestión reciben automáticamente un aviso enviado por el ordenador central de Interpol Lyon ("hit alarm").

Cuando se realiza una consulta en la ASF, el ordenador central de Interpol Lyon realiza una consulta paralela en el sistema norteamericano (EE.UU. y Canadá) de búsqueda de vehículos llamado NCIC (National Crime Information Centre) para aquellos países que estén autorizados.

11. EUCARIS (SISTEMA EUROPEO DE INFORMACIÓN DE VEHÍCULOS)

EUCARIS es una nueva base de datos internacional para las autoridades de matriculación de vehículos en la que participan los países del Benelux, Alemania y Gran Bretaña. Se ha previsto la incorporación de otros países. EUCARIS es medio para impedir que un vehículo robado en el extranjero pueda matricularse en un país miembro.

12. RAKK (RECHERCHE AMTLICHER KFZ-KENNZEICHEN) (BÚSQUEDA DE PLACAS DE MATRÍCULA OFICIALES)

La RAKK es una base de datos a cargo de la *Bayerisches Landeskriminalamt* (Oficina de la Policía Criminal de Baviera) que permite identificar placas de matrícula desconocidas. Las características visibles de la placa de matrícula de un vehículo se introducen en este banco de datos a través de una ventana y, en el caso de concordancia ("hit") con la base de datos, el sistema emite una ventana con los datos relevantes sobre el país de origen y otra información de utilidad (p.ej. sobre los documentos de matriculación del vehículo). Se ha planeado que en el futuro RAKK esté a disposición de todas las regiones como una herramienta de examinador bajo demanda.

13. ACCESO A LOS MENSAJES DE ALERTA DE VEHÍCULOS ROBADOS A TRAVÉS DE INTERNET

Actualmente, la República Checa e Italia ofrecen acceso a sus registros nacionales de vehículos robados a través de Internet en las siguientes direcciones:

- República Checa: www.mvcr.cz (con los robos cometidos en los tres últimos años)
- Italia: www.mininterno.it/dip_ps/main.htm (contiene el registro de vehículos robados desde el 1 de enero de 1996).

14. VLNASSIST

VINassist es una aplicación informática publicada por la oficina
National Insurance Crime Bureau (NICB)
10330 South Roberts Road,
Palos Hills,
IL 60465, EE.UU.

para comprobar los números de bastidor de los vehículos norteamericanos (EE.UU. y Canadá). Esta aplicación se utiliza generalmente para calcular y comprobar el número de control que ocupaba la 9ª posición del número de bastidor.