

ALQUILER DE COCHES



FENEVAL Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos

nº166
julio
agosto
2011

Próximo número

ESPECIAL SOBRE LA FIGURA DE
JOSÉ LUIS URRESTARAZU

CIRCULACIÓN

Los coches eléctricos son cada vez más una realidad. Los principales fabricantes trabajan para conseguir modelos con mayores prestaciones.

Una tecnología que llega para hacerse un hueco en nuestras vidas.



HABLAMOS CON...

Rafael Barbadillo
Presidente de ASINTRA, Federación Española
Empresarial de Transporte de Viajeros

"Uno de los efectos más negativos de la crisis económica es el incremento de la morosidad de las Administraciones Públicas"



PROTAGONISTAS

José María Fauri
Responsable Dpto. de Flotas de Škoda

"El *rent a car* es una buena herramienta para las marcas a la hora de poner en las calles sus nuevos modelos"



Placa al Mérito Turístico
concedida a FENEVAL por
el Ministerio de Economía



Nuevo Audi A6 con Estructura Híbrida de Aluminio. Más ligero. Más avanzado.

Para avanzar hacia el futuro, cuanto más ligero, mejor. Con esa idea nace el nuevo Audi A6, un automóvil con una estructura que combina aluminio y acero para proporcionar mayor rigidez y ligereza. Y a menor peso, menor consumo de combustible. A menor peso, más agilidad deportiva y prestaciones. El resultado es que todo lo que hemos perdido en peso, lo hemos ganado en tecnología: Internet con conectividad Wi-fi, faros en tecnología Led, MMI® touch y sistemas de asistencia de conducción activa. Información Audi: 902 45 45 75. www.audi.es/a6

Audi A6 de 177 a 300 CV (130 a 220 kW). Emisión CO₂ (g/km): de 129 a 190.
Consumo medio (l/100 km): de 4,9 a 8,2.



Audi Empresa



EN VENTA EN ALQUILER

“Comprar un coche implica costes añadidos en otros ámbitos: gastos de mantenimiento, carburante, espacio para su aparcamiento, seguro, etc.”

En las últimas décadas hemos modificado radicalmente nuestros hábitos... Los cambios tecnológicos han hecho que dejemos de usar el teléfono fijo y utilicemos el móvil, que ya no solo estemos en la oficina cuando nos sentamos en nuestro despacho, que podamos enviar datos a miles de kilómetros en un solo segundo... También la crisis económica de los últimos años nos ha hecho cambiar muchas costumbres.

Es por ello que es una tendencia cada vez mayor buscar el alquiler de aquellas cosas que no son tan necesarias como creíamos, sustituyendo la propiedad por el alquiler. Y en el ámbito de la adquisición de vehículos las cifras muestran claro que las ventas han caído, como analizamos mes tras mes cuando se conocen los datos.

Las últimas cifras vuelven a hablar de un descenso pronunciado en las matriculaciones de turismos. En el mercado de enero a junio de 2011 la caída respecto a 2010 ha

sido de un 26,8%. Los datos de matriculaciones que recoge cada año la Dirección General de Tráfico lo dejan claro: en 2010 se finalizó el año con unos datos de matriculaciones de turismos de 969.973 vehículos, un dato global que ha ido bajando en los últimos años. Las cifras son especialmente notorias si nos remontamos a 2007: antes del inicio de la crisis económica, las matriculaciones sumaron casi 1,5 millones, un 34,5% más que al final de 2010.

Ya no tenemos tanto interés en comprar, somos cautos con las inversiones. Adquirir un coche implica además costes añadidos en otros ámbitos: gastos de mantenimiento, carburante –con las espectaculares subidas que registra mes tras mes–, espacio para su aparcamiento, seguro, etc.

Del mismo modo que se ha notado en el sector inmobiliario y en el resto de ámbitos. Se compran menos viviendas y se compran menos vehículos. El sector de *rent a car* tiene un importante papel ante este cambio del mercado. El servicio impecable que se da en respuesta a esta demanda debe notarse más ahora. Ya no solo las empresas, sino también los particulares empiezan a contar con el servicio de alquiler de coche fuera de usos vinculados al vacacional. Es una nueva forma de dirigir el sector. En nuestra búsqueda de oportunidades, tenemos que adaptarnos a esta nueva demanda, como modo de compensar las pérdidas de los últimos años.

Nosotros siempre hemos pensado más en alquilar que en comprar... ■



SUMARIO

nº166
julio
agosto
2011

Edita: Asociación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos Con y Sin Conductor



Director: Vicepresidente con funciones de Presidente: Carlos Jiménez

Consejo editorial: José María López-Brocos, Miguel Ángel Saavedra, Manuel García Martínez, Manuel Dapena, Ricardo Lozano, M^a Mar Medina, Alberto Martín.

E-mail: feneval@feneval.com, aneval@feneval.com

Web: www.feneval.com
Colaboradores: Javier Coromina, Pedro Félix García, Alberto Gómez-Brunete, Carmen Espada, Montse Turiel, Javier Arenas, M^a Mar Medina, Lola Montes.

Edición y diseño: www.mateoandco.es

Depósito Legal: M-2795-84

Alquiler de Coches es el Órgano Oficial de la Asociación Nacional de Alquiler de Coches Con y Sin Conductor y tiene por objeto intensificar los lazos de unión entre todos los asociados, servirles de medio de comunicación recíproca y llevarles puntualmente, cada bimestre, la más completa información sobre legislación y otros temas relacionados con nuestra profesión, sin que sea responsable de las opiniones expresadas en sus páginas exceptuando las aparecidas en el editorial.

Alquiler de Coches agradece la colaboración publicitaria de las diferentes empresas que aparecen en sus páginas, consciente de que con su colaboración se hace posible la edición de la revista.

Dirección: C/ Jorge Juan nº19, 6ª planta 28001 Madrid

Tel.: 91 447 28 73

Fax: 91 447 65 52

E-mail: feneval@feneval.com



José María Fauri, Responsable del Departamento de Flotas de Škoda, es entrevistado en nuestra sección PROTAGONISTAS.

05 HABLAMOS CON...

Rafael Barbadillo
Presidente de ASINTRA, Federación Española Empresarial de Transporte de Viajeros.

10 NOTICIAS FENEVAL

Juan Luis Plá, Jefe del Departamento de Transporte del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, y Ramón Ledesma, Subdirector General de Normativa y Recursos de la Dirección General de Tráfico, asisten de nuevo a la Asamblea General de Feneval.

12 NUESTRAS ASOCIACIONES

AECA presta servicio en el mostrador comercial de la nueva Terminal 3 del aeropuerto de Málaga.

13 ACTUALIDAD

Las infracciones de tráfico cometidas en el extranjero serán igualmente sancionadas.

Agenda. Citas del sector y eventos culturales para los meses de septiembre y octubre.

15 PROTAGONISTAS

José María Fauri. Responsable Departamento de Flotas de Škoda.



New Beetle, moderno y espacioso.



La Asamblea General 2011 de Feneval se celebrará en la ciudad de Valencia.

18 ECONOMÍA AHORA

Mercados fuera de los europeos se están convirtiendo en los principales productores de coches deportivos y de lujo. Javier Arenas, AUTO HEBDO SPORT.

24 CIRCULACIÓN

El coche eléctrico es cada vez más una realidad: la mayoría de las marcas ya disponen de modelos de este tipo. Montse Turiel, MOTOR 16.

28 COCHES Y MOTORES

A fondo. New Beetle.

34 HEMOS PROBADO

Peugeot 508 1.6 e-HDi FAP 112 CCMP6 berlina.

Fiat Punto Evo 1.6 Multijet 120CV.

45 NOMBRAMIENTOS

46 PERSONAJES Y COSTUMBRES

Usted se enamorará de Lili. Javier Coromina.



“Los *rent a car* suponen un importante motor de desarrollo industrial porque las compañías de alquiler son los principales clientes de los fabricantes de vehículos”



RAFAEL BARBADILLO PRESIDENTE DE ASINTRA, FEDERACIÓN ESPAÑOLA EMPRESARIAL DE TRANSPORTE DE VIAJEROS

"EL FUERTE AUMENTO QUE EL PRECIO DEL PETRÓLEO ESTÁ EXPERIMENTANDO, PROVOCA SERIOS PROBLEMAS EN LAS EMPRESAS"

NOMBRADO PRESIDENTE DE ASINTRA EL PASADO MES DE MAYO, RAFAEL BARBADILLO ASUME EL RETO DE CONSEGUIR LAS MEDIDAS ADECUADAS PARA LA PRONTA RECUPERACIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE, EN UN MOMENTO EN EL QUE SE VE CONDICIONADO POR LA BAJADA DRÁSTICA DEL CONSUMO, LA REDUCCIÓN DE MÁRGENES POR EL INCREMENTO DE COSTES, LAS RESTRICCIONES EN LOS CRÉDITOS Y EL CONSTANTE AUMENTO DEL PRECIO DEL GASOIL, UNIDO A LA MOROSIDAD DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS.



■ Recientemente, el pasado mes de mayo, ha sido nombrado presidente de ASINTRA, ¿en qué acciones va a centrar su aportación a este importante cargo?

Los criterios básicos de actuación que voy a seguir son los que han marcado la línea de trabajo de ASINTRA y que la han posicionado como una organización empresarial de referencia en el sector y son: la unidad, la independencia y el trabajo en equipo.

Unidad cimentada en la plena soberanía de ASINTRA, que siempre ha conservado su capacidad de actuar, desde la más absoluta voluntariedad de pertenencia y afiliación. En segundo lugar, la independencia de ASINTRA frente a cualquier poder político, económico o de otro tipo seguirá siendo un intransferible acervo de la organización. Y en tercer lugar, el trabajo en equipo, para que nuestros planteamientos y documentos sean debatidos y revisados hasta que consigan ser fiel imagen de las aspiraciones y deseos del mayor número posible de empresarios.

Asimismo, estamos potenciando el uso de las tecnologías de la información y comunicación para hacer llegar nuestros planteamientos a un mayor número de empresarios, Administraciones

y el resto de agentes implicados en el sector. En este sentido, estamos creando una red social de transporte que nos permite informar rápidamente de las principales novedades que se producen en el sector, pero también estamos extendiendo las tecnologías a uno de los principales servicios que prestamos a nuestras

empresas, que es la formación, para poder impartirla de manera flexible y con un menor coste para nuestras empresas y profesionales.

MEDIDAS PARA AFRONTAR LAS SUBIDAS DEL COMBUSTIBLE

- Subida extraordinaria solicitada al Ministerio de Fomento de las tarifas de los servicios regulares de uso general de entre un 5 y 6%.
- Cláusulas de revisión automática de precios en los contratos.
- Creación de un combustible profesional gravado con una menor fiscalidad.

■ Sabemos que su intención es conseguir una mayor participación en las decisiones de las empresas y organizaciones que integran ASINTRA, ¿cómo piensa hacerlo, con qué medidas?

Hemos puesto en funcionamiento la Comisión Ejecutiva, órgano que está contemplado en nuestros estatutos y no se había puesto en funcionamiento hasta ahora y que, junto a la Junta Directiva y la Asamblea, nos permitirán tener mayor información,

agilidad en la toma de decisiones y control sobre la Federación.

La Comisión Ejecutiva va a ser el órgano permanente de gobierno y asistencia al presidente, así como de gestión, administración y dirección de ASINTRA, y está compuesta por miembros de la Junta Directiva que representan las diferentes sensibilidades del sector y tamaño de empresa.

“Hoy ya no hay recursos para todos ni para todo y tenemos que ser capaces de garantizar la movilidad de las personas y mercancías con aquellos modos que menos recursos consuman y menos emisiones generen”



Momento de la Asamblea General de ASINTRA celebrada en mayo de este año.

También estamos elaborando un Plan de Acción entre todos los miembros de ASINTRA, en el que, tras analizar los problemas y posibles soluciones, se definirá la actuación de la Federación para los próximos años. Previsiblemente el Plan estará listo para después de verano.

■ **El sector del transporte se enfrenta a diferentes problemáticas derivadas de la crisis económica, ¿cuáles son las que más le afectan?**

En el contexto actual de crisis económica y reducción drástica del consumo, el transporte en cualquiera de sus modalidades, en todas las especialidades de viajeros, acusa netamente la estricta caída de la demanda y escasa flexibilidad para adaptar la oferta a la demanda, los márgenes se han reducido o desaparecido por el incremento de costes, a lo que hay que añadir el problema de las restricciones crediticias. Todo ello está situando a las empresas en una difícil situación.

Uno de los índices más preocupantes es la volatilidad del precio del petróleo. El fuerte aumento que el precio del petróleo está experimentando, provoca serios problemas en las empresas. En lo que va de año el aumento del gasoil asciende ya a más de un 12% y a más de un 21% interanual, por los motivos que todos sabéis, lo que unido al descenso de la demanda, está provocando un desfase entre la relación que venía manteniendo la variación de los costes en relación con la variación de las tarifas, con el correspondiente desequilibrio económico en las actividades sometidas a concesión.

Pero, uno de los efectos más negativos de la crisis económica es el incremento de la morosidad de las Administraciones Públicas, por los graves efectos sobre la financiación de la economía y, particularmente, de las empresas de transpor-

te proveedoras de la Administración, que padecen la falta de recursos.

El aumento del déficit de las Administraciones Públicas obliga a un mayor endeudamiento de las mismas para tapar ese déficit y para hacer frente a sus gastos corrientes, al tiempo que incumplen sus compromisos de pago. Este incremento de la morosidad, unido al recorte del crédito por parte del sistema financiero, está provocando que los pocos recursos que hay se destinen al sector público en detrimento de actividades empresariales como el transporte colectivo, en especial del urbano y del regular de uso especial. El resultado es que las empresas están teniendo enormes problemas de financiación que les están impidiendo afrontar incluso sus gastos corrientes. Muchas de ellas están viendo demoras en los plazos de pago de más de 8 meses, en ocasiones hasta superar el año. Todo ello supone una pesada losa sobre nuestras empresas, que las está abocando a una crítica situación.

Desde ASINTRA consideramos prioritario articular los mecanismos necesarios para que las Administraciones sean las primeras cumplidoras de sus compromisos de pago a sus proveedores, cuando además se trata de un servicio público esencial, como es el transporte en autobús.

■ **Como comenta, el elevado coste del combustible es uno de los problemas que más está haciendo que se resientan las empresas de transporte, ¿qué medidas se están tomando en relación a este tema?**

Se ha solicitado al Ministerio de Fomento una subida extraordinaria de las tarifas de los servicios regulares de uso general de entre un 5 y 6%, para equilibrar económicamente las concesiones por el incremento de los costes y la caída de la demanda.

En los servicios discrecionales y turísticos se están incluyendo cláusulas de revisión automática de precios en los contratos, porque las previsiones apuntan a que el gasoil seguirá subiendo.

También hemos solicitado la creación de un combustible profesional gravado con una menor fiscalidad, con motivo de la modificación de la Directiva comunitaria que grava la fiscalidad de la energía.

■ **Su intención es conseguir una mejora en la imagen de los transportes colectivos, la creación del Cheque transporte, ¿es una buena iniciativa?**

En ASINTRA aplaudimos la modificación del Reglamento del IRPF por la que se crea el Cheque Transporte, como forma de potenciar el transporte colectivo en los desplazamientos al trabajo, estableciendo como fórmulas indirectas de pago las cantidades satisfechas a las entidades encargadas de prestar el servicio mediante tarjetas o cualquier otro medio electrónico de pago, con un límite de 1.500 € anuales. Pero la consideramos incompleta, porque debe de hacerse extensiva a las cantidades satisfechas en todo tipo de servicios de transporte regular de uso especial, como el escolar.

Esta medida es un paso más en la mejora de la imagen y potenciación del transporte colectivo.

■ **También ASINTRA ha publicado el libro “El transporte en autocar, una solución sostenible para la movilidad de personas”, ¿qué destacaría de su contenido?**

Con el objetivo de dar a conocer la realidad actual de este sector estratégico, para conseguir una movilidad realmente sosten-



ZOOM PERSONAL

Leonés de origen, Rafael Barbadillo lleva 15 años vinculado al sector del transporte, con su involucración previa en diferentes asociaciones como BUSINTRA o la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Además de ser el actual presidente de ASINTRA, también es Vicepresidente del Grupo de Trabajo de Transportes de Business Europe, miembro del Consejo Económico y Social Europeo, de la CEOE, así como del Comité Nacional de Transportes.

En su perfil personal, tiene 43 años y le encanta hacer deporte y, especialmente, disfrutar de sus cuatro hijos.



nible, y ponderar adecuadamente su contribución desde la triple perspectiva medioambiental, socio-territorial y económica, hemos elaborado este documento.

El trabajo constituye un completo estudio del valor añadido que aporta el transporte colectivo por carretera a la sociedad, dando la perspectiva novedosa de conjugar el análisis económico (a niveles micro y macroeconómico) junto a variables de tipo social y de eficiencia energética y ambiental. Hemos dedicado especial atención a analizar la clave de la regulación, al ser esta una variable diferencial del modelo concesional español, que además explica el desarrollo y la capilaridad alcanzada por el autobús a la hora de articular una movilidad de servicio público.

El libro analiza finalmente las amenazas, limitaciones e interrogantes que atraviesa actualmente este sector, y cuya resolución positiva resulta necesaria no sólo para garantizar su propia continuidad, sino además para conseguir un desarrollo realmente sostenible de nuestra sociedad.

■ Los *rent a car*, ¿qué papel juegan a su parecer dentro del sector Transportes?

El *rent a car* desarrolla un papel fundamental en la cadena de transporte, especialmente en los desplazamientos turísticos y laborales, porque permite atender determinados segmentos de la movilidad que no son atendidos por otros modos.

Pero además, supone un importante motor de desarrollo industrial porque las compañías de alquiler de coches son los principales clientes de los fabricantes de vehículos.

■ La movilidad sostenible es un objetivo inmediato, ¿con qué medidas se pretende avanzar en este asunto?

Es imprescindible plantearse la sostenibilidad desde tres aspectos: económico, medioambiental y socio-territorial. Hoy ya no hay recursos para todos ni para todo y tenemos que ser capaces

de garantizar la movilidad de las personas y mercancías con aquellos modos que menos recursos consuman y menos emisiones generen, es decir, es necesario un impulso decidido de los modos de transporte colectivo y vehículos propulsados con energías menos contaminantes.

■ Como miembro de la Junta Directiva de la CEOE, ¿qué opinión de la actual situación para la creación de empresas y del conflicto con los sindicatos.

En relación con la creación de empresas es necesario fomentar el espíritu empresarial entre los jóvenes, además de simplificar los trámites administrativos para la creación de empresas, lo que incentivaría a que los jóvenes optaran por esta vía generando riqueza y empleo.

Al contrario que en la mayoría de los países de nuestro entorno, en nuestro mercado de trabajo no existen mecanismos de flexibilidad salarial o de ordenación del tiempo de trabajo que permitan distribuir los costes de la recesión.

Esto significa, que mientras en Alemania, durante la recesión —más profunda que la nuestra— la reducción de horas de trabajo se distribuyó horizontalmente y apenas se modificó la tasa de paro, en España los costes de la recesión se concentran en las PYMES y en los trabajadores temporales y jóvenes.

Las empresas necesitan un marco laboral flexible, un marco que les permita organizar mejor sus recursos humanos y que haga atractiva la contratación de trabajadores con contrato indefinido. Un marco laboral que dé estabilidad a la empresa y al trabajador para invertir en capital humano, y al mismo tiempo reduzca el miedo a contratar.

En este sentido, quiero reivindicar la importancia del diálogo social y el papel que CEOE viene desarrollando en el mismo. Un papel abierto al diálogo y a la búsqueda activa de acuerdos, pero a la vez exigente con las necesidades de la empresa y de la economía española. ■ Redacción.

CATÁLOGO DE PROPUESTAS

Desde ASINTRA se ha elaborado un amplio catálogo de propuestas que consideran urgente realizar para superar las actuales dificultades y preparar al sector para los retos futuros.

Estas medidas se resumen en:

- Es necesario recuperar la unidad de mercado por las asimetrías y los efectos frontera, tanto nacionales como europeos, o desigualdades que colocan a las empresas de manera perjudicial ante el mercado. Por ello, es necesaria una mayor coordinación administrativa y normativa, así como la reciprocidad.
- La reforma de la LOTT debería enmarcarse en torno a los siguientes principios:
 - a) fomento de la unidad de mercado y de la coordinación con las CC.AA.
 - b) coordinación real y transparencia con respecto al transporte ferroviario
 - c) disminución del intervencionismo público
 - d) incremento de la capacidad de gestión empresarial de los servicios públicos regulares
 - e) marco jurídico flexible que permita la rápida adecuación de la oferta y la demanda
 - f) aseguramiento del equilibrio económico
- Modificación del apartado 1 del artículo 87 del ROTT para que la revisión tarifaria se realice en el primer trimestre del año, incluyendo variaciones puntuales. Reconocimiento de las correspondientes compensaciones económicas introducidas por la administración como obligaciones de servicio público (familias numerosas, convenios colectivos laborales, requisitos medioambientales del material móvil, PMR...). Así como la necesidad de una revisión extraordinaria de las tarifas para adecuarlas al incremento de costes.
- Racionalizar la concepción de la red concesional actual: fomentar sinergias de la explotación en red (a nivel nacional y autonómico); evitar oferta no productiva; favorecer la intermodalidad con aeropuertos y estaciones de tren.
- Elaboración de un plan que dote de estabilidad y competitividad a los servicios de transporte discrecional y regular de uso especial, que contenga la creación de un protocolo de contratación de los servicios regulares de uso especial para las administraciones públicas.
- Materializar la adaptación del baremo sancionador conforme al acuerdo de la dirección general de transporte terrestre y el Comité Nacional del Transporte por Carretera.
- Impulso de la construcción de infraestructuras específicas para los transportes colectivos, como son carriles BUS VAO, Park & Ride...
- Elaboración de un plan de modernización de las estaciones de autobuses.
- Introducir políticas públicas de mejora de la imagen de los transportes colectivos, introduciendo campañas de marketing y comunicación, que promuevan la movilidad sostenible y un mayor uso del transporte público. PMR, tratamiento similar al aéreo o ferroviario, en condiciones y asistencia.
- Superar los problemas de financiación y estabilidad del sector, así como el seguimiento de una política de transporte urbano que posibilite su financiación y facilite la incorporación de la iniciativa privada, optimizando y liberando recursos públicos.
- Fomentar la formación, para generar talento y profesionalizar el sector.

JUAN LUIS PLÁ Y RAMÓN LEDESMA ACUDEN DE NUEVO A LA ASAMBLEA DE FENEVAL

JUAN LUIS PLÁ, JEFE DEL DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DEL INSTITUTO PARA LA DIVERSIFICACIÓN Y AHORRO DE LA ENERGÍA, Y RAMÓN LEDESMA, SUBDIRECTOR GENERAL DE NORMATIVA Y RECURSOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO, ASISTIRÁN ESTE AÑO A LA CITA EN VALENCIA. SE SUMA EN ESTA EDICIÓN JOSÉ LUIS ZOREDA, VICEPRESIDENTE DE EXCELTUR.

Como sabemos, la Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Coches, Feneval, se reúne para su cita anual con el sector los días 15, 16 y 17 de septiembre. La ciudad elegida para su 39ª edición es Valencia, donde se encuentra la Asociación Empresarial de Alquiler de Vehículos de Valencia, que actuará de anfitriona.

Entre los asistentes que se esperan se encuentran representantes de empresas de alquiler de coches, fabricantes de vehículos y miembros de la Administración Central y Regional.

La Asamblea contará con ponencias por parte de **Juan Luis Plá de la Rosa**, Jefe del Departamento de Transporte del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), dependiente del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio; **Ramón Ledesma**, Subdirector general de Normativa y Recursos de la Dirección General de Tráfico, y **José Luis Zoreda**, vicepresidente de Exceltur, que se suma este año a esta importante convocatoria del sector. Juan Luis Plá y Ramón Ledesma ya acudieron a la Asamblea que se celebró el pasado año en Canarias, por lo que Feneval agradece de nuevo su interés.

Igualmente, se ha invitado a diferentes personalidades de la Generalitat Valenciana,

como a la **alcaldesa de Valencia, Rita Barberá**, que ha confirmado que no podrá asistir; a **Carlos Javier Eleno Carretero**, Director General de Transporte y Logística, así como a **Lola Johnson**, Consejera de Turismo, Cultura y Deportes de Valencia.

Durante la Asamblea se tratarán los principales problemas que afectan al sector, analizando además la marcha del mismo durante este 2011. La subida del precio del combustible, el Iva, la falta de créditos y la morosidad serán los principales asuntos a tratar, además de las tradicionales reclamaciones del sector, como su interés por vincularse con Turismo en cuanto a Iva, la rebaja del plazo de la Exención del Impuesto de Matriculación o el retraso en el control de la ITV para los vehículos de alquiler.

Será una Asamblea especialmente emotiva, ya que será la primera que se celebre tras el reciente fallecimiento de quien ha sido presidente de la federación durante más de 30 años: **José Luis Urrestarazu**, quien estará muy presente en la mente de todos los asistentes. ■

Será una Asamblea especialmente emotiva, ya que será la primera que se celebre tras el fallecimiento de José Luis Urrestarazu



Un momento de la Asamblea General de 2010, que se celebró en Canarias.

■ En nuestro próximo número de ALQUILER DE COCHES, realizaremos un **ESPECIAL SOBRE LA FIGURA DE JOSÉ LUIS URRESTARAZU**, con las opiniones del sector sobre su trayectoria y su triste desaparición. ■

AVISO

HORARIO DE VERANO FENEVAL

■ Hasta el 30 de septiembre, nuestro horario de oficina será de 8:00 a 14:30 horas, de lunes a viernes.

CIRCULARES

CIRCULAR Nº 05/11

ASUNTO

RESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE ALQUILER CUANDO SE ALQUILA VEHÍCULOS A CLIENTES QUE HAN PERDIDO LA TOTALIDAD DE PUNTOS, PERO SIGUEN TENIENDO EN SU PODER EL CARNET DE CONDUCIR

RESUMEN

Sobre este asunto, el Subdirector General de Ordenación Normativa señala:

- 1) La empresa de Alquiler, titular del vehículo, ha cumplido con las obligaciones previstas en el artículo 9.3 y ha actuado conforme a lo previsto en el 9 bis del texto articulado de la Ley Sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, de manera que se encontrará en condiciones de identificar verazmente al conductor responsable de la infracción, en cuyo caso ninguna responsabilidad se podrá atribuir a dicha empresa. Por otra parte, conforme a lo previsto en el artículo 69.1 de dicha Ley, solo el conductor puede ser responsable por el hecho de conducir cuando su autorización administrativa ha perdido vigencia como consecuencia de la pérdida total de puntos.
- 2) Sobre la posible inmovilización del vehículo, planteada en la consulta, el artículo 84.5 de la citada Ley dice, que si el vehículo inmovilizado fuese utilizado en régimen de arrendamiento, la inmovilización del vehículo se sustituirá por la prohibición de uso del vehículo por el infractor.
- 3) Transcurrido el plazo concedido al interesado para formular alegaciones, el Jefe Provincial de Tráfico dictará resolución declarando la pérdida de vigencia del permiso o licencia de conducción. Una vez notificada, la resolución adquiere firmeza, con independencia de que se interponga o no recurso contra ella.

CIRCULAR Nº 07/11

ASUNTO

CIRCULACIÓN EN ESPAÑA DE VEHÍCULOS DE ALQUILER SIN CONDUCTOR CON MATRÍCULA EXTRANJERA

RESUMEN

La instrucción 11/V-91 se basa en el apartado 2 de la Disposición Adicional Primera de la Ley 38/92, que permite la utilización de vehículos en el territorio español por personas o entidades que sean residentes en España o que sean titulares de establecimientos situados en España sin que sea obligatoria su matriculación en nuestro país, si en el plazo legal -que en el caso planteado es de 30 días desde el inicio de su utilización aquí-, se ha pagado el Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, o bien se ha solicitado el reconocimiento previo de la no sujeción o de exención del mismo.

CIRCULAR Nº 09/11

ASUNTO

ACLARACIÓN CIRCULAR 08/11. CIRCULACIÓN EN ESPAÑA DE VEHÍCULOS DE ALQUILER SIN CONDUCTOR CON MATRÍCULA EXTRANJERA.

RESUMEN

La Dirección General de Tráfico remite un escrito aclaratorio sobre el asunto de referencia.

CIRCULAR Nº 08/11

ASUNTO

ACLARACIÓN CIRCULAR Nº 07/11. CIRCULACIÓN EN ESPAÑA DE VEHÍCULOS DE ALQUILER SIN CONDUCTOR CON MATRÍCULA EXTRANJERA

RESUMEN

Se aclara lo siguiente sobre la instrucción 11/V-91 emitida por la Dirección General de Tráfico:

- 1) Los vehículos con matrícula extranjera pueden ser alquilados por cualquier persona, tanto si son residentes en el extranjero como en España.
- 2) Las empresas de España no pueden ir a comprar vehículos y matricularlos en otro país. Tendrían que hacer un arrendamiento a largo plazo o renting.
- 3) La mención que hace la instrucción de los 30 días, consideramos que es una confusión con el sistema anterior, ya que no tiene nada que ver con las previsiones de la Ley y por tanto los coches cuando se traigan tendrán que pasar por la Agencia Tributaria y tramitar la exención.

CIRCULAR Nº 10/11

ASUNTO

LOS CAMIONES DEBERÁN LLEVAR UN MARCADO REFLECTANTE DEL CONTOURNO DEL VEHÍCULO

RESUMEN

El Reglamento General de Vehículos incorpora una nueva señal reflectante de marcado de contorno, denominada V-23, que permitirá percibir, en condiciones de baja visibilidad, el perímetro de la parte trasera y lateral de dichos vehículos.

La nueva normativa fija que los vehículos largos y pesados dedicados al transporte de mercancías que se matriculen a partir del 10 de julio de 2011 deberán llevar un distintivo reflectante homologado del contorno del vehículo, con el objetivo de ayudar al resto de conductores a identificar a esos vehículos.

Esta nueva señal será obligatoria para vehículos de anchura superior a 2,10m y longitud superior a 6m, entre los que se encuentran las siguientes categorías:

- a) Vehículos de motor con al menos cuatro ruedas, dedicados al transporte de mercancías, cuya masa máxima sea superior a 7,5 toneladas, con excepción de los chasis cabinas, vehículos incompletos y cabezas tractoras para semirremolques.
- b) Remolques y semirremolques cuya masa máxima sea superior a 3,5 toneladas.

No obstante es **recomendable** instalar dicho distintivo, de **forma voluntaria**, en el resto de vehículos de motor con al menos cuatro ruedas, dedicados al transporte de mercancías o personas que tengan más de ocho plazas, sin incluir al conductor, y al resto de remolques y semirremolques con una masa máxima superior a 0,75 toneladas.

CIRCULAR Nº 13/11

ASUNTO

SUBVENCIONES PARA LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

RESUMEN

Informamos que el Real Decreto 648/2011 regula la concesión directa de subvenciones para la adquisición de vehículos eléctricos durante el año 2011, en el marco del Plan de acción 2010-2012 del Plan integral de impulso al vehículo eléctrico en España 2010-2014.



FENEVAL RESPONDE

¿LO PAGADO POR IMPUESTO DE MATRICULACIÓN DE UN VEHÍCULO IMPORTADO SE INTEGRA EN LA BASE DEL IVA EN LA FACTURA DE VENTA O HA DE FACTURARSE AL CLIENTE POR SEPARADO?

La Ley 38/1992 que regula el Impuesto de Matriculación exige el pago de este impuesto con ocasión de la primera matriculación definitiva en España o dentro del plazo de los 30 días siguientes a la fecha de introducción del vehículo en el país, entendiéndose como tal la de adquisición, o en el plazo de 60 días por traslado de residencia.

Esto implica que el vendedor se ve obligado a matricular el vehículo a su nombre y pagar el Impuesto de Matriculación antes de revenderlo. Por lo tanto, la pregunta que hay que hacerse es si el pago de este impuesto ha de integrar la base imponible del IVA en la factura de venta como parte del precio o si debe facturarse al cliente por separado.

La Dirección General de Tributos tiene establecido que para lo pagado por Impuestos de Matriculación, tasas de tráfico y otros gastos, tenga la consideración de suplidos, es necesario que se trate de "sumas pagadas en nombre y por cuenta del cliente". Este sería el caso si el vendedor pagó el Impuesto de Matriculación por cuenta del cliente a cuyo nombre matriculó el vehículo. No formará parte de la base imponible del IVA en la factura, sino que se recogerá en la misma por separado. Sólo si el vehículo se vendió después de matricularlo, el importe pagado por Impuesto

de Matriculación se integrará en el precio y será parte de la base imponible del IVA.

En resumen, será necesario comprobar a nombre de quién se está matriculando el vehículo, a quién se expide el primer permiso de circulación en España.

Si se matricula a nombre de la empresa y luego se vende al cliente, el Impuesto de Matriculación no puede tener la consideración de suplido y no aparece en la factura al cliente. Su importe forma parte del precio final pactado con el cliente y quedará integrado en la base del IVA. La base imponible del IVA en dicha reventa estará constituida por el importe total de la contraprestación, en el que se incluirán todas las cantidades que se carguen al comprador en concepto de gasto, entre ellas, el importe satisfecho por Impuesto de Matriculación del vehículo a nombre del concesionario o compraventa.

Si por el contrario, el vehículo se matricula directamente a nombre del cliente, el impuesto de matriculación se recogerá en la factura pero al margen del precio del vehículo, única cantidad que soportará IVA. En este caso, lo pagado por Impuesto de Matriculación tendrá la consideración de suplido, al tratarse de sumas pagadas en nombre y cuenta del cliente, y no se integrará en la base imponible del IVA. ■

NUESTRAS ASOCIACIONES

ANDALUCÍA

MOSTRADOR COMERCIAL DE LAS ASOCIACIONES DE RENTA A CAREN ANDALUCÍA

EN LA ZONA DE LLEGADAS DE LA TERMINAL 3 DEL AEROPUERTO DE MÁLAGA

AECA, Asociación Empresarial de Coches de Alquiler de Andalucía, presta servicio desde hace varios meses en el mostrador comercial ubicado en la zona de llegadas de la nueva Terminal 3 del aeropuerto de Málaga, dentro de una iniciativa puesta en marcha el pasado diciembre.

Su labor es la de realizar un servicio de información, asesoramiento y apoyo a todas las empresas asociadas y a los clientes de alquiler de vehículos en este punto neurálgico a nivel transportes en Andalucía.

Otra de las funciones que desempeña a través de este espacio comercial es la recogida de sobres con llaves de vehículos de alquiler y su posterior entrega a los usuarios de rent a car con reserva previa.

Los datos alaban la labor de AECA a este respecto, ya que el personal de la Asociación Empresarial de Coches de

Alquiler de Andalucía ha entregado un promedio de 88 sobres de los 95 contabilizados entre las dos asociaciones del sector que están prestando este servicio de enero a mayo de 2011. Supone un 92,63% del total, de lo que se deduce el gran apoyo de los asociados de AECA.

En paralelo, mediante este servicio se aporta información general a todo usuario del Aeropuerto de Málaga que se acerca a la ventanilla para solicitar información sobre las empresas de rent a car.

Entre sus funciones, se encuentra además la resolución de consultas relacionadas con indicaciones sobre los servicios de autobuses desde el aeropuerto, taxis, cajeros, cabinas telefónicas, a la vez que, por supuesto, alquiler de vehículos, a pesar de que muchas de las consultas exceden su competencia.

AECA también se encarga a través de este servicio de compulsa de documentos, expedición de certificados de paralización, emisión de acreditaciones para recogida de clientes en la zona semirrestringida de llegadas, emisión de autorizaciones para el parking de estacionamiento a tiempo limitado y labores administrativas en general.

Cabe destacar que en todas sus funciones cuenta con el apoyo de la **oficina AECA-Check Point**.

El horario de atención al público en este mostrador comercial de las asociaciones es de lunes a viernes, de 08:30 a 15:30 horas; y el **horario para el servicio de entrega de sobres con llaves de vehículos de alquiler** es de lunes a viernes, de 08:30 a 13:00 horas. ■

AGENDA

SEPTIEMBRE / OCTUBRE

Festival Internacional de Cine de San Sebastián**16.09 – 24.09.2011**

San Sebastián

La 59 edición del Festival Internacional de Cine de San Sebastián se inicia el 16 de septiembre. Se desarrollará a lo largo de nueve días, hasta el sábado 24 de septiembre, y como es habitual, las tres secciones competitivas, Sección Oficial, Zabaltegi y Horizontes Latinos, constituirán la columna vertebral del evento. La programación se completará con el resto de iniciativas de las secciones habituales: Made In Spain, Zinemira, Cine en Construcción, Cine en Movimiento, Estudiantes de Cine. Además, a partir de esta edición se crean dos nuevas secciones que pretenden conjugar el cine con el placer y la diversión: "Sesiones de medianoche" y "Cine y gastronomía".

www.sansebastianfestival.com**Salón Vehículo y Combustible Alternativos****06.10 – 08.10.2011**

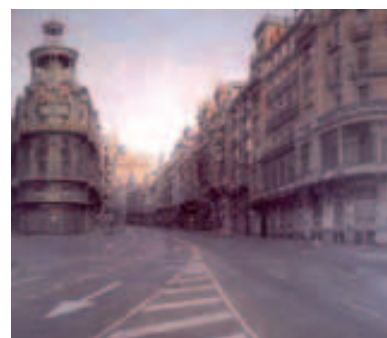
Valladolid

Este año se celebra la tercera edición del Salón Vehículo y Combustible Alternativos en Valladolid, una cita de gran importancia para el sector del automóvil, en el que se dan cita segmentos como el de combustibles sintéticos e hidrógeno, glp, gas natural, vehículos híbridos y eléctricos o la aplicación de biocarburantes. Esta feria pone especial interés en aspectos tecnológicos y también en la divulgación de productos que ya están en el mercado o bien que podrán ser adquiridos en un futuro próximo. La feria cuenta con la colaboración institucional del Ministerio de Industria, a través del IDAE, y la Junta de Castilla y León por medio del EREN.

www.feriavalladolid.com/vehiculoalternativo**"Antonio López"****Hasta el 25.09.2011**

Museo Thyssen-Bornemisza

Hasta el 25 de septiembre todavía se puede visitar en el Museo Thyssen-Bornemisza una de las exposiciones más esperadas, de quien es uno de los padres del realismo madrileño, Antonio López. Sus vistas urbanas de Madrid y sus pinturas de interiores son reflejo de su gusto por plasmar lo cotidiano, así como el paso del tiempo, que supone el gran tema de su obra. También la figura humana, los paisajes, composiciones frutales y los interiores son protagonistas de sus esculturas y óleos. Madrid es su escenario, especialmente el de los años cincuenta, marcado por una fuerte inmigración rural. *Mari en Embajadores*, *Atocha* y *El Campo del Moro* son algunas de sus obras ambientadas en la capital madrileña. La exposición se puede visitar de martes a sábado, en horario de 10 a 23 horas; y domingos de 10 a 19 horas.

www.museothyssen.org**Fira del Vehicle D'Ocasió****23.10 – 24.10.2011**

Manresa - Barcelona

Los días 23 y 24 de octubre se celebra en Manresa la Fira del Vehicle D'Ocasió, en la que se pone al alcance del público una amplia y variada selección de vehículos procedentes de las principales marcas nacionales e internacionales. Hasta este salón se trasladan los concesionarios automovilísticos de la comarca del Bages para presentar su oferta comercial y acompañarla de promociones especiales para el evento.

www.firamanresa.com

LOS INFRACTORES DE LAS NORMAS DE TRÁFICO EN EL EXTRANJERO DEJARÁN DE TENER IMPUNIDAD

LAS SANCIONES DE APARCAMIENTO QUEDAN EXCLUIDAS

La Eurocámara realizó, en el mes de julio, una votación para que las infracciones de tráfico cometidas en el extranjero no queden impunes. Las sanciones de aparcamiento quedan, sin embargo, excluidas.

La propuesta de directiva aprobada, permitirá que los conductores que comentan infracciones de tráfico en el extranjero, sea cual sea el país en el que residan, sean sancionados. Se incluirán incumplimientos en el exceso de velocidad, saltarse semáforos en rojo, no utilizar cinturón de seguridad y conducir bajo los efectos del alcohol.

Un conductor extranjero tiene tres veces más posibilidades de cometer un delito que un conductor residente, por eso se pretende que estas nuevas normas tengan un efecto disuasorio de gran alcance y produzcan un cambio de comportamiento por parte de los conductores. Muchos usuarios parecen actuar todavía pensando que cuando se viaja a un país extranjero las reglas no se les aplican a ellos.

La nueva normativa va a permitir poner en marcha una red de intercambio de datos electrónicos que permitirá establecer las conexiones necesarias entre el país en el que se cometa la infracción y en el que está matriculado el vehículo

Las cifras de la UE sugieren que los conductores extranjeros suponen un 5% del tráfico, pero cerca del 15% de los delitos e infracciones. La mayoría quedan impunes, ya que hay países que no pueden seguir la pista a los conductores una vez regresan a sus localidades.

El modo de funcionamiento que se propone es permitir que un conductor europeo sea identificado y, por lo tanto, sancionado por las infracciones cometidas en un Estado miembro distinto del lugar en el que su vehículo esté registrado. La nueva normativa va a permitir poner en marcha una red de intercambio de datos electrónicos que hará posible establecer las conexiones necesarias entre el país en el que se cometa la infracción y el país en el que esté matriculado el vehículo. Una vez se conozca el nombre del propietario y su dirección, se enviará al infractor una carta informativa.

Corresponderá al Estado miembro donde se cometa el delito decidir sobre el seguimiento de la infracción de tráfico. La Directiva no armoniza ni la naturaleza de la infracción ni las sanciones por el delito, por lo que es la normativa nacional del Estado miembro de la infracción, la que seguirá siendo de aplicación en relación tanto a la naturaleza de las infracciones como de las sanciones.

Esta propuesta legislativa necesita la aprobación final por parte de los gobiernos de los Estados miembros antes de convertirse en ley. Entonces habrá un período de dos años para que los Estados miembros transpongan la legislación de la UE antes de que entre en vigor, posiblemente en 2013. ■ Redacción.

PUESTA EN MARCHA DEL PLAN DE ACCIÓN DE AHORRO Y EFICIENCIA ENERGÉTICA 2011-2020

INICIATIVA DEL MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO

El Gobierno ha puesto en marcha el Plan de Acción de Ahorro y Eficiencia Energética 2011-2020 aprobado por el Consejo de Ministros el pasado 29 de julio, por iniciativa del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. El objetivo es el ahorro en esta década de 78.687 millones de euros en materia energética, en coste de importaciones de combustibles fósiles y de emisiones de CO₂. Además, el Plan movilizará unas inversiones por valor de 45.985 millones de euros que se espera que contribuyan significativamente a la creación de empleo.

Esta iniciativa evitará importar 965 millones de barriles de crudo, que supone 1,3 veces el consumo energético de España, y reducirá las emisiones de CO₂ en 400 millones de toneladas.

El Plan establece un objetivo de ahorro de energía primaria de un 20% en 2020, coherente con el objetivo comunitario de mejora de la eficiencia energética acordado por el Consejo Europeo el 17 de junio de 2010 e incorporado por la propia Comisión Europea a la reciente propuesta de Directiva sobre eficiencia energética, actualmente en tramitación. Está además vinculado a las directrices de planificación energética contenidas en la Ley de Economía Sostenible. ■ Redacción.





“Esta coyuntura de mercado ha provocado una situación de agresividad comercial sin precedentes que hace que la rentabilidad del sector sea realmente escasa”



JOSÉ MARÍA FAURI RESPONSABLE DEPARTAMENTO DE FLOTAS DE ŠKODA

“ŠKODA QUIERE CERRAR EL AÑO 2011 CON UNA CUOTA DE MERCADO POR ENCIMA DEL 2% Y SEGUIR ASÍ CONSOLIDANDO LA TENDENCIA DE CRECIMIENTO”

REPASAMOS LA SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR Y LA EVOLUCIÓN CONCRETA DE ŠKODA CON EL FOCO PUESTO EN NOVEDADES TECNOLÓGICAS Y DE RESPETO POR EL MEDIO AMBIENTE, CON NUEVOS MODELOS Y CON UNA IMAGEN CORPORATIVA TOTALMENTE RENOVADA.

“El principal problema con el que se encuentra el *rent a car* es el descenso de la rentabilidad, sobre todo por la agresividad comercial, y el descenso de la capacidad de recompra de las marcas debido a la dificultad de gestionar los vehículos provenientes del *Buy Back*”

■ Este año, Škoda ha presentado en el Salón del Automóvil de Barcelona su nueva imagen corporativa, un cambio total en su puesta en escena. Presentó por primera vez en nuestro país su nuevo logo, ¿qué ha llevado a que se produzca este cambio de imagen, por qué en este momento?, ¿qué se busca con una renovación de imagen?

Škoda es una marca totalmente consolidada en el mercado europeo que goza cada vez más de la confianza del cliente español. Una marca con una historia centenaria y que sigue evolucionando como lo demuestra su nueva imagen corporativa. La actual estrategia de Škoda, que tiene previsto doblar sus ventas mundiales en el año 2018, inicia una nueva era de crecimiento que se reflejará no sólo en los nuevos lanzamientos previstos para los próximos años, sino también en la imagen corporativa de la compañía. El nuevo logo es la expresión visual de esta nueva era de crecimiento y muestra un cambio de imagen con un diseño más moderno con colores vivos.

■ La nueva campaña de publicidad en España, lanzada en marzo de 2011, se centra en el Škoda Yeti, ¿se ha conseguido un incremento en sus ventas?, ¿es este el modelo más vendido en nuestro país?

El Yeti, presentado en 2009, es el primero de los recién llegados a la marca y como tal precisa de todo nuestro apoyo y

dedicación. Se trata del primer SUV compacto de la marca que a inicios del año 2011 ha introducido importantes mejoras en cuanto a su equipamiento para incrementar la excelente relación calidad/precio y prestaciones de los modelos de Škoda.

Por este motivo, este año 2011 estamos realizando una importante campaña de comunicación alrededor de este modelo para incrementar el conocimiento del mismo en uno de los segmentos más competitivos del mercado con muchas opciones y con modelos consolidados.

■ Škoda cerró 2010 con un incremento de ventas del 12% en España (Península y Baleares), ¿cuál es el objetivo para este año?

Škoda no es ajena a la crisis del sector del automóvil que afecta a nuestro país desde el año 2008. Una crisis que aún sigue vigente como lo demuestran los últimos datos de ventas con una caída de más del 25% en los primeros cinco meses del año. A pesar de

ello, la excelente relación calidad, precios, prestaciones de nuestros modelos junto con unas muy buenas ofertas de financiación, han hecho crecer la cuota de mercado de la marca. Škoda quiere cerrar el año 2011 con una cuota de mercado por encima del 2% y seguir así consolidando la tendencia de crecimiento que ha tenido la marca en los últimos años.

ŠKODA Y EL MEDIO AMBIENTE

Škoda apuesta claramente por la protección del Medio Ambiente con la puesta en práctica a lo largo de las últimas décadas de una política medioambiental basada no sólo en construir vehículos respetuosos con el Medio Ambiente, sino también para que el proceso de producción de los mismos sea lo más respetuoso posible. Entre los años 1997 y 2009 Škoda ha logrado rebajar las emisiones industriales en un 60% poniendo en práctica nuevas técnicas de producción.



La nueva imagen de Škoda ya ha sido plasmada en un *concept-car* que podría dar pistas de las líneas que seguirá la marca checa.



ZOOM PERSONAL

Licenciado en Dirección y Administración de Empresas, a sus 27 años, ya cuenta con 5 en Volkswagen Audi España, S.A., desarrollando diferentes posiciones, habiendo sido previamente Responsable como gerente de zona de ventas en Škoda y Responsable de Planificación y producción en Škoda.

A este barcelonés le gusta especialmente practicar todo tipo de ejercicio en su tiempo libre; entre las modalidades que más le gustan: esquí, fútbol, natación, ciclismo, running... Un auténtico deportista que asume ahora un nuevo reto dentro de Škoda.

■ ¿Con qué medidas se está afrontando la situación de crisis del sector?, ¿se nota este año una recuperación?

El sector de la automoción ha sido sin duda uno de los principales damnificados por la profunda crisis económica que atravesamos. Esta coyuntura de mercado ha provocado una situación de agresividad comercial sin precedentes que hace que la rentabilidad del sector sea realmente escasa. Hacer previsiones en un marco como el actual es muy complicado aunque hay datos positivos como la constante recuperación del mercado de empresas en general y del renting en particular.

■ ¿Cuáles son los principales problemas que afectan al *rent a car* en este período?

El principal problema con el que se encuentra el *rent a car* es el descenso de la rentabilidad, sobre todo por la agresividad comercial, y el descenso de la capacidad de recompra de las marcas debido a la dificultad de gestionar los vehículos provenientes del *Buy Back*.

■ Škoda ha recibido en varias ocasiones las puntuaciones más altas en estudios realizados a nivel europeo por su protección del Medio Ambiente, ¿qué diferencia a Škoda del resto de marcas en este sentido?

Una de las claves, es la clara apuesta de Škoda por la protección del Medio Ambiente con la puesta en práctica a lo largo de las últimas décadas de una política medioambiental no sólo para construir vehículos respetuosos con el Medio Ambiente, sino también para que el proceso de producción de los mismos sea lo más respetuoso posible. Por ejemplo, una de las principales causas de contaminación atmosférica durante la fabricación de un vehículo se produce durante el proceso de pintura y por la propia energía utilizada en las distintas fases de producción. Entre ambas, producen el 96% de las emisiones. Škoda ha realizado importantes progresos en este apartado, ya que entre los años 1997 y 2009 se han logrado rebajar las emisiones industriales en un 60% poniendo en práctica nuevas técnicas de producción.

■ El servicio ŠkodaRenting se presenta como la solución más profesional para el alquiler de vehículos. Está enfocado a empresas, ¿se plantea Škoda este servicio a nivel particulares?

ŠkodaRenting es efectivamente la solución más profesional y razonable para el alquiler de vehículos a largo plazo. Pese a que este producto está abierto tanto a profesionales como a particulares, muchas de las ventajas fiscales que aporta el renting no son aplicables a los particulares, por lo que pierde parte de su idoneidad. Existen, sin embargo, productos similares adaptados a particulares como Škoda Opción.

■ El coche eléctrico está en boca de todos, ¿cuál es la apuesta de Škoda en este sentido?, ¿es una opción real para el *rent a car*?

A corto plazo Škoda apuesta por tecnologías reales como la completa gama GreenLine. Ofrecemos eficiencia medioambiental a través de eficiencia económica: menos emisiones en base a menos consumos (por ejemplo, 3,9 l a los 100 para el Fabia), lo que implica menos coste por kilómetro. Los vehículos eléctricos son, de momento, una solución a medio/largo plazo ya que cuestiones como la falta de puntos de recarga, la limitada autonomía de los vehículos o el reciclaje de las baterías están pendientes de resolverse. Las ventas de vehículos eléctricos será directamente proporcionales a la necesaria evolución tecnológica e inversión en infraestructuras de recarga/suministro.

■ En general, ¿cómo ve el papel de los *rent a car* para la industria automovilística nacional?

No cabe duda de que un mercado que genera más de 120.000 coches nuevos cada año es un actor importantísimo para el sector. Es, además, un buen termómetro para medir la salud de la economía, tanto en su vertiente de consumo particular (turismo) como de actividad empresarial (corporate).

Es también una buena herramienta para las marcas a la hora de poner en las calles sus nuevos modelos. ■





“Las tornas han cambiado
y ahora son las marcas las
que desembarcan
en China”



ASIA VIAJA EN DEPORTIVO

CASI A LA VELOCIDAD A LA QUE ACELERAN LOS COCHES MÁS POTENTES, CHINA SE ESTÁ CONVIRTIENDO EN UN MERCADO FUNDAMENTAL Y NECESARIO PARA ALGUNOS DE LOS FABRICANTES DE LOS MODELOS MÁS CODICIADOS DEL MUNDO POR EL INCIPIENTE AUMENTO DE LAS RENTAS MILLONARIAS DE PARTICULARES. PRUEBA DE ELLO SON LAS UNIDADES QUE LLEGAN AL PAÍS ASIÁTICO EN FORMA DE EDICIÓN LIMITADA. OTROS PAÍSES COMO INDIA Y RUSIA TAMBIÉN SE SUMAN AL CARRO DE ESTA NUEVA ERA.

“China pone en cuestión el papel del dólar”. Con este titular nos estamos levantando —día sí, día también— desde que *Standard&Poors* rebajó por primera vez la calificación de Estados Unidos en agosto de este año. Pero, ¿cuánto tiempo llevamos hablando de un posible cambio hegemónico a nivel mundial? Es un tema que está en la calle antes de que la crisis hiciera su aparición en su versión más cruda. “Allí se está moviendo mucho dinero”, dicen los más “entendidos” en la materia. Entiéndanme, lo digo desde un punto de vista irónico, porque a la única conclusión a la que he llegado después de estos años es a que cada vez entiendo menos de todo.

Lo que sí sé es que el automóvil es un fuerte indicador de cómo se mueve la Economía. Los índices de las Bolsas pueden caer si los mercados detectan cierta inseguridad pero, al día siguiente, si se genera confianza con algún anuncio positivo, pueden volver a subir. Los coches, sin embargo, son uno de los primeros bienes que dejan de comprarse a nivel particular en cuanto hay cierto temor por la situación económica. Y así, hasta que el último de los líderes políticos regionales o locales asegure que hemos salido de esta situación y lo podamos ver con nuestros propios ojos. Es decir, no hay dinero, no hay coche nuevo.

En este contexto, las ventas de automóviles se empiezan a desplomar en el mundo occidental (qué les voy a contar que no sepan). Previamente, gigantes no sólo de la industria del automóvil, que también representan la parte más fuerte del mundo empresarial, como General Motors, se empiezan a tambalear por primera vez en su historia mostrando al mundo que se mueven con pies de barro. ¿Y ahora, qué?, se preguntan desde las marcas (la verdad, todo sea dicho, es que esta pregunta aún no se ha resuelto). Por un lado, se encuentran con el problema de la crisis económica en sí y, por otro, con las continuas subidas y bajadas del petróleo y el eterno debate sobre su fin y la aplicación, más o menos inmediata, de nuevas alternativas a los motores de combustión, que sean más eficientes y respetuosas con el medio ambiente.

Hasta 2007-2008 (que cada uno fije el inicio de la crisis donde crea conveniente: en las hipotecas *subprime*, en la caída de Lehman Brothers...), cada año se presentaban modelos más potentes, con datos casi mareantes sobre su nivel de prestaciones que dejaban,

“En Rusia, un litro de gasolina cuesta menos de la mitad que en España”

incluso, a coches de competición de unos años antes a la altura del betún. En dos décadas hemos pasado de conducir berlinas de 45 CV a superar los 300 CV, en algunos casos, con total tranquilidad (y no hablo ya de algunos modelos –¿familiares?– tope de gama que casi alcanzan los 600 CV). Como digo, lo primero que pensé con el inicio de la crisis fue que si algunos modelos iban a peligrar eran aquellos que más corrían y gastaban. Mi sorpresa fue que, pasaban los meses, y seguían presentándose coches cada vez más deportivos y caros. No me equivocaba en una cosa y era en que nosotros, los occidentales, quitando algunos casos, no éramos sus destinatarios finales.

Como en toda crisis que se precie, existe un número reducido de personas que aprovecha el entorno para agrandar su patrimonio. Ocurre a todos los niveles. Y este, hablando en términos globales, es el caso de China si se compara con el resto de países. Según el último informe *World Wealth Report* (Informe sobre la Riqueza Mundial), elaborado por la consultora Capgemini y el banco de inversión Merrill Lynch (Bank of America), la región Asia-Pacífico, de la que China es ahora el máximo exponente de fortaleza, ha obtenido el mayor crecimiento en número de personas con patrimonios elevados, superando ya desde el año pasado a Europa y colocándose a un paso de Estados Unidos. El dato del número de millonarios o billonarios no enlaza necesariamente con la fortaleza de una nación pero sí explica por qué de repente aparecen en un determinado lugar empresas que antes no se habían interesado por aquellos países.

Hace unos meses, un compañero de profesión me contaba que, no hacía mucho, había estado visitando la planta de uno de los principales preparadores de una conocida marca alemana. Para los que no sepan de lo que estoy hablando, lo que conocemos como “preparador” es una empresa, generalmente externa, que “coge” un determinado modelo y lo potencia (mecánica y estéticamente) hasta la extenuación para conseguir sacarle el máximo rendimiento posible. Algunas marcas como BMW y Mercedes-Benz ya los incluyen como una división dentro de la propia empresa (M-Sport, para los BMW Serie 1 M, M3, M5, etc. o AMG, en el caso de los modelos de Mercedes). El caso es que este compañero me comentaba que pocas veces había visto tanto “caballo” junto en tan poco espacio. Cuando, intrépido él, se acercó a uno de los responsables de la empresa para preguntarle que a dónde iban mayoritariamente los pedidos, el profesional en cuestión, de forma tajante, le dijo: “a China”. Lo mejor es que no eran ventas a concesiones sino encargos de particulares. Hay que señalar que cada preparación de aquellas incrementaba en unas cuantas decenas de miles de euros el precio, ya de por sí alto, de los automóviles sin preparar.

Pero, ¿qué es lo que llama tanto la atención a este nuevo sector de población de los deportivos? Principalmente, la imagen de

poder. Más caballos de potencia, más caro, más poder. Este tipo de modelos era hasta hace muy poco tiempo muy difícil de conseguir en el país asiático. No había tantas rentas altas como ahora y las cargas impositivas a los productos del extranjero los hacían más inaccesibles. Pero las tornas han cambiado y ahora son las propias marcas las que desembarcan y montan sus chiringuitos allí.

Existe un caso de una marca de prestigio como Lamborghini (hoy perteneciente al Grupo VW), que es muy representativo del crecimiento de mercado de modelos deportivos y de lujo en Asia. A mediados de 2010, en plena efervescencia de la crisis económica, la marca italiana lanzó una edición especial del Lamborghini Murciélagos LP-670/4 SuperVeloce con la terminación *China Limited Edition*. Poco más hay que decir. Una variante del superdeportivo con motor V12 que desarrolla 670 CV, del que tan sólo construyeron diez unidades que se diferenciaban de la versión “normal” en el color gris de la carrocería, las bandas naranjas y la placa identificativa con el número de serie y el nombre del propietario. ¿Un cebo? Evidentemente, sí. Es una forma más de promocionar la marca haciendo ver que el propietario de un Lambo es alguien muy especial y que si hay un cliente especial, éste está en China.

Pero los datos van más allá. En 2009, Lamborghini abrió su cuarto concesionario en China, algo que por aquel entonces era sorprendente porque las ventas que se habían llevado a cabo hasta hacía no mucho se habían realizado a través de importadores. Empezaba una época de expansión comercial que le ha llevado a la marca a crecer en ventas un 150 por ciento de 2009 a 2010 y algo más de un 60 por ciento respecto al año pasado en la primera mitad de 2011. Para que se hagan una idea, hace unos meses, había 200 pedidos del Lamborghini Aventador, que en Europa cuesta alrededor de 300.000 euros. Les aseguro que en España costará mucho ver uno por la calle. China es, a día de hoy, el segundo mercado más importante para la marca italiana, algo impensable hace unos pocos años. En estos momentos, Lamborghini ya ha abierto quince concesionarios... y subiendo.

En contraste, nuestro comportamiento tiende hacia lo contrario. Este año he asistido a la presentación del Porsche Panamera diésel –berlina de cuatro puertas– en los alrededores de Stuttgart (Alemania). No es la primera vez que Porsche acopla un motor de gasóleo a uno de sus modelos, ya lo hizo con el Cayenne, pero aún hoy hay muchos puristas que siguen sintiéndose ultrajados al oír hablar de un Porsche diésel. Cuando llegó la hora de hablar de los objetivos de ventas, sus responsables nos dijeron que era un modelo pensado para el Viejo Continente, concretamente para el sur de Europa. No es que sea un ejemplo de superventas, ningún modelo tan exclusivo lo es, pero es muy significativo que en un coche que cuesta casi 90.000 euros se piense tanto en el consumo. Razones hay muchas, no hay que simplificar. La primera de ellas puede ser

Fuente:
bancomundial
.org

TRES MERCADOS EMERGENTES PARA LOS VEHÍCULOS DE LUJO



CHINA

Nivel de ingresos: ingreso mediano alto

Población total: 1.338 mill. (2010)

INB per cápita \$: 4.260 (2010)

Deuda externa acumulada

(% del INB): 8,7% (2009)

Tasa de incidencia de la pobreza: 2,8%



INDIA

Nivel de ingresos: ingreso mediano bajo

Población total: 1.170 mill. (2010)

INB per cápita \$: 1.340 (2010)

Deuda externa acumulada

(% del INB): 18,2% (2009)

Tasa de incidencia de la pobreza: 27,5%



RUSIA

Nivel de ingresos: ingreso mediano alto

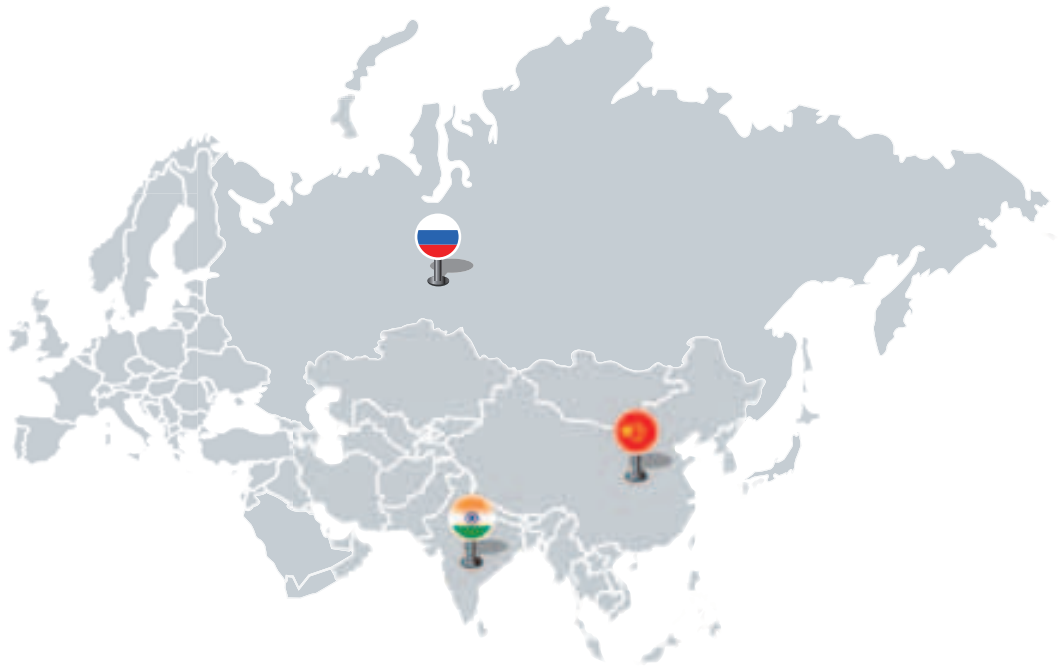
Población total: 141 mill. (2010)

INB per cápita \$: 9.910 (2010)

Deuda externa acumulada

(% del INB): 31,9% (2009)

Tasa de incidencia de la pobreza: 11,1%



que en países como España, en el que cada vez se reducen más los límites de velocidad no es necesario tener el modelo que más corre. No ocurre lo mismo en Alemania, evidentemente, donde no existe límite de velocidad en algunos tramos de las autopistas. Otra razón puede ser el continuo cambio del precio del litro de combustible, cada vez más alto y, por qué no, el propio consumo en sí, que te puede hacer parar más veces en la gasolinera.

El caso es que aquí no estamos por la labor de derrochar, ni siquiera aunque seamos propietarios de coches exclusivos. Echando un vistazo al crecimiento de la alemana en los últimos años en China, ocurre algo parecido al caso de Lamborghini. En 2010, aumentó sus ventas un 63 por ciento, y en el primer semestre de este año, lo ha hecho en un 29,5 por ciento respecto al mismo mes del año anterior. Sus modelos estrella han sido el Cayenne y el Panamera, los dos de cuatro puertas. Lo curioso es que el Cayenne, en su primera generación, fue el modelo con el que Porsche revitalizó sus ventas en Europa, es muy del gusto occidental, pero ahora han tenido que buscarse otros aliados para seguir creciendo a nivel económico. Y como no podía ser de otra manera, Porsche también ha querido demostrar que China es un mercado especial poniendo a la venta una edición limitada —sólo se han construido diez unidades— del Porsche 911 Turbo S (un juguete de 530 CV), que conmemora los diez años que lleva instalada allí la marca de Stuttgart. Lo celebran porque China junto con Estados Unidos y Alemania son los tres pies fundamentales en los que se apoyan sus ventas. Tanto es así que China, en tan poco tiempo, está a punto de desbancar a Estados Unidos del segundo puesto, y países en los que históricamente se habían mantenido con una cuota fija razonable, como Austria o Gran Bretaña, ahora se tambalean.

Más ejemplos. Uno de los iconos por excelencia de la deportividad, el BMW M3, no tiene una sino varias ediciones especiales para el mercado chino en el transcurso de unos meses. Por un lado, una variante normal con colores específicos para la carrocería y poco más y, por otro, una versión más espectacular para la que se ha aumentado la proporción de fibra de carbono en alguno de sus componentes (de ahí su denominación, Carbon Edition) que, por supuesto, ve incrementado el precio y del que se han fabricado 111 unidades. Este modelo cuesta aproximadamente 130.000 euros y tiene la misma mecánica que el BMW

M3 coupé (V8 y 420 CV) que se vende en España a un precio de 78.400 euros. Hagan cálculos y la diferencia es la exclusividad que se está demandando desde el país asiático.

INDIA, EN EL PUNTO DE MIRA DEL LUJO

En una tierra donde los contrastes son muy pronunciados, convive una enorme pobreza con un creciente sector de multimillonarios que han llamado la atención de marcas como Ferrari, Maserati, Bugatti o Aston Martin. En India, el 80 por ciento de la población vive con menos de dos euros al día, según el Banco Mundial, pero el número de multimillonarios crece cada año. En 2010 ya eran 130.000. En una entrevista al diario económico Financial Times en abril de este año, el director global de Aston Martin, Bill Donnelly, señalaba que este mercado “había alcanzado la masa crítica necesaria para crear dos concesionarios propios financieramente viables”. Aston Martin, la imagen de James Bond, tótem del *british style*, llega a la antigua colonia para abrirse mercado porque allí hay más posibilidades.

La delgada línea que separa los coches de lujo y los deportivos es tan subjetiva que aunque haya estudios que los diferencien claramente, unos pueden entrar dentro de otros. El pasado mes de agosto, por ejemplo, salían a la luz los datos de ventas de automóviles de lujo en España. En principio, han crecido en un 118 por ciento respecto al mismo período del año anterior, mientras que las ventas de generalistas seguían cayendo. Pero en esos mismos datos, esos porcentajes se acaban traduciendo en unidades que, en muchos casos, se cuentan con los dedos de una mano. En este estudio elaborado por la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), se especifica que el segmento de deportivos ha caído en nuestro país. Depende de cómo se mire, un Ferrari 458 Italia puede entrar en el segmento de lujo y, por qué no, en el de deportivos.

Volviendo a India, Jatin Chawla, analista del sector de automoción en India Infoline, en declaraciones a Financial Times, señala que “el mercado [de coches de lujo] de India, comparado con el de China, es pequeño pero está creciendo rápidamente”. Que se lo digan a Simone Niccolai, director del área de Asia-Pacífico de Maserati, que se muestra eufórico con el crecimiento de la marca allí y que ya ha previsto abrir siete concesiones de aquí a 2015.

“Ferrari, Bugatti, Maserati o Aston Martin han puesto el punto de mira en India”

“Las ventas de automóviles se empiezan a desplomar en el mundo occidental. Por un lado, se encuentran con el problema de la crisis económica en sí y, por otro, con las continuas subidas y bajadas del petróleo y el eterno debate sobre su fin y la aplicación de nuevas alternativas a los motores de combustión”

EDICIONES ESPECIALES DE DEPORTIVOS PARA CHINA

2009



Septiembre:
Ferrari 599 GTB
Fiorano China
Limited Edition

2010



Abril:
Bentley Continental GT
Design Series China



Abril:
Lamborghini Murciélago
LP670-4 SV China
Limited Edition



Septiembre:
BMW M3 Tiger Edition

2011



Marzo:
BMW M3 Coupé Matte Edition



Mayo:
Porsche 911 Turbo S China
10 Year Anniversary Edition



Junio:
BMW M3 Carbon Edition

RUSIA, DONDE HABITA EL PETRÓLEO

Existe otro mercado emergente que tampoco le hace ascos a los vehículos de altas prestaciones. El caso de Rusia tiene sus peculiaridades respecto al de China. No estamos hablando de un país que por sí solo suponga un mercado principal de ventas para las marcas occidentales. Al fin y al cabo, se trata de un territorio muy extenso en el que todavía sigue funcionando el producto propio, como la marca Lada, a una escala bastante grande.

En Rusia, el segmento de potenciales compradores de deportivos está localizado en grandes ciudades como Moscú o San Petersburgo. Allí, es frecuente ver modelos como el Porsche Panamera –en su versión Turbo como mínimo– del que hablábamos antes, mezclados con otros de la era soviética. Lo que costará más es encontrar coches diésel. Precisamente por eso, hablar de un consumo elevado es algo que a los rusos todavía les suena raro. No quiero entrar en datos específicos por regiones pero para que se hagan una idea, de media, un litro de gasolina sin plomo cuesta menos de la mitad que en España. Imaginen que tienen un coche con un depósito de combustible de 82 litros. En España lo llenarían con algo menos de 110 euros y en Rusia, con poco más de

50 euros. Me refiero a un caso real. Durante la presentación hace pocos años del BMW 760i, su berlina más potente de representación con 544 CV y un consumo medio oficial de 12,9 litros cada 100 km, la respuesta fue que, entre otros, iba dirigido a mercados emergentes como Rusia. Al igual que en el caso del Panamera, no es que estemos hablando de una fuente de ventas importante, pero que el modelo más potente de la Serie 7 tenga puesto su objetivo de ventas fuera dice mucho de la tendencia de estos poderosos y recientes mercados. No obstante, lo llamativo no es en este caso hacia dónde se dirige una versión determinada de un modelo como éste, con un precio de más de 140.000 euros. Lo curioso es la acción que BMW llevó a cabo un tiempo antes, para presentar la por aquel entonces nueva Serie 7. ¿Adivinan dónde fue? En plena Plaza Roja de Moscú. En un despliegue de marketing sin precedentes, se colocó un enorme reloj de arena que una vez completado el ciclo de tiempo descubría el nuevo modelo en la parte superior del reloj. ¿Era casualidad que decidieran hacerlo precisamente allí en el año 2008? El componente de mercado estaba bastante claro. Las fronteras se habían abierto para no cerrarse al menos durante unos cuantos años. ■



MONTSE TURIEL
MOTOR 16





“Según un reciente estudio elaborado por Deloitte, el 82 % de los españoles estaría interesado en adquirir un vehículo eléctrico, pero quiere que los fabricantes ajusten el precio”

¿ENCHUFADOS? SÍ, GRACIAS

LA REVOLUCIÓN ELÉCTRICA DEL AUTOMÓVIL ES UN HECHO IMPARABLE Y PARECE CLARO QUE DE AQUÍ A POCOS AÑOS LOS CONSUMIDORES DE COCHES CON ENCHUFE YA NO SERÁN SÓLO AQUELLOS DISPUESTOS A SACRIFICAR PRESTACIONES PARA NO CONTAMINAR. ESTA TECNOLOGÍA LLEGA PARA HACERSE UN HUECO EN NUESTRAS VIDAS, PARA CAMBIAR POR COMPLETO LA FORMA DE CONCEBIR LA MOVILIDAD Y DECIR ADIÓS A LAS EMISIONES CONTAMINANTES, AL RUIDO DE LOS MOTORES Y A LA DEPENDENCIA DEL PETRÓLEO.



ELÉCTRICOS DE ALQUILER

Las empresas de alquiler de vehículos, que ya incorporan desde hace años automóviles más ecológicos, también han anunciado su compromiso con el coche eléctrico. National Atesa contará en su flota con el Citroën C Zero eléctrico y Europcar acaba de firmar recientemente un acuerdo con Opel para la introducción del Ampera en Europa. Las primeras unidades de este modelo estarán disponibles como rent a car a final de año en Alemania, Bélgica y Holanda y a principios de 2012 en España, Francia, Italia, Portugal y Reino Unido. Avis y Hertz, por su parte, serán las primeras compañías en ofertar los eléctricos de

la gama Renault. Ambas han reservado ya 500 unidades de los modelos del fabricante francés para alquilar en Europa este mismo año. Los clientes de Avis en países como España, Francia, Reino Unido, Alemania, Italia, Bélgica y Portugal podrán disponer en breve del Fluence ZE y el Kangoo y, a medida que vayan llegando al mercado, también del Twizy y el ZOE.

Hertz, además, cuenta con un programa mundial específico para la implantación del vehículo eléctrico, Hertz Global Electric Vehicle, que fue lanzado a finales del año pasado.

Los primeros coches eléctricos de producción en serie empiezan ya a dejarse ver en nuestras ciudades y, antes de que finalice el año, llegarán al mercado nueve modelos. Mientras, los fabricantes preparan una auténtica batería de lanzamientos de aquí a 2013 y ya han anunciado que habrá versiones enchufables de superventas como el Ford Focus o el Volkswagen Golf.

En nuestro país prescindir del motor de combustión en el automóvil es posible desde principios de año, fecha en que empezaron a comercializarse el **Citroën Z-Cero**, **Peugeot iOn** y **Mitsubishi i-MiEV**, tres modelos casi idénticos que comparten chasis, mecánica y baterías. Con carrocería monovolumen, cuentan con espacio para cuatro adultos y alojan bajo el piso las baterías manteniendo un maletero correcto. Alcanzan 130 km/h de velocidad punta y deben recargarse cada 130 kilómetros.

Se mueven en silencio, no emiten humos y su gasto es mínimo, así que si hay que poner algún “pero” a estos primeros modelos enchufables es su precio, superior a los 34.000 euros y uno de los principales escollos para los conductores a la hora de decantarse por la compra de un coche de este tipo. Según un reciente estudio elaborado por Deloitte, el 82 % de los españoles estaría interesado en adquirir un vehículo eléctrico, pero quiere que los fabricantes ajusten el precio ya que la ma-

yoría no gastaría más dinero en un modelo de estas características que en uno convencional. También reclaman una autonomía mayor para estos vehículos y el aumento de los puntos de recarga en las ciudades.

Por lo que parece, al menos en lo que respecta al precio y a la autonomía, la respuesta no se va a hacer esperar demasiado. Con el inicio del otoño llegarán a España las primeras unidades del **Nissan Leaf**, un automóvil cien por

cien eléctrico que ha sido Coche del año en Europa y en el mundo. La marca japonesa cuenta en nuestro país con un centenar de pedidos de este modelo que, con cinco plazas, tiene una autonomía de 175 kilómetros y costará 29.950€ descontada la ayuda oficial e incluida la batería, que tiene una garantía de cinco años o 100.000 kilómetros. Según los cálculos, recargarlo en horas de tarifa reducida para recorrer 100 kilómetros costaría sólo unos dos euros, frente a los 6 de media que

cuesta recorrerlos con un coche de combustión.

Renault, que ha hecho una importante apuesta por el vehículo eléctrico destinando 4.000 millones de euros al desarrollo de esta tecnología, admite ya pedidos de la versión eléctrica de la furgoneta **Kangoo Express ZE** (170 km. de autonomía y 14.000€) y de la nueva berlina **Fluence ZE** (Zero Emission) (185 km. de autonomía y 19.960€), de tamaño similar a un Laguna, que comenzarán a rodar por nuestras carreteras en estos meses de septiembre y octubre.

“Lo que no ofrece dudas es la seguridad, un apartado en el que los eléctricos han demostrado ser muy fiables”

“Alemania y Francia, entre otros, ofrecen ventajas fiscales y aquí, el Ministerio de Industria acaba de aprobar un paquete de 72 millones de euros para subvencionar la compra de eléctricos”

Habrà que esperar hasta final de año para la llegada del **Renault Twizy**, un simpático biplaza eléctrico similar a una scooter con cuatro ruedas que se fabrica en exclusiva en la planta española de Valladolid. Destinado a la ciudad, su coste de uso se situará en torno a 1,5€ cada cien kilómetros y la recarga completa de su batería durará sólo unas tres horas. A los precios de la gama eléctrica de Renault (el Twizy partirá de 5.000€) hay que sumar el coste mensual de las baterías, ya que la marca ha optado por ofrecerlas en alquiler, lo que supondrá que los usuarios tendrán que pagar entre 45 y 80€ al mes por el uso dependiendo del modelo.

Y antes de que finalice 2011 estarán también en España dos de los modelos más esperados, el **Chevrolet Volt** y el **Opel Ampera**. Se trata de dos eléctricos gemelos que cuentan con autonomía extendida. Esto supone que son capaces de recorrer unos 60 kilómetros aproximadamente en modo eléctrico y, cuando agotan la batería, comienza a funcionar un pequeño motor de combustión que no mueve el coche sino que actúa de generador para alimentar al motor eléctrico y seguir el viaje. Estas dos berlinas de cuatro plazas están pensadas para recorridos por la ciudad durante la semana y para realizar trayectos más largos durante el fin de semana gracias a la combinación de electricidad y gasolina que permite una autonomía de más de 500 kilómetros. Su precio rondará los 42.000€.

Si revisamos el calendario de lanzamientos de coches con enchufe previsto de aquí a 2013, la avalancha de nuevos vehículos es tal que no permite albergar ninguna duda de que la electrificación del automóvil es una realidad. El próximo año saldrán a la venta versiones eléctricas de modelos tan conocidos como el **Ford Focus**, el **Fiat 500**, el **Seat León** o el **Smart Fortwo** y también llegarán al mercado el nuevo **Renault ZOE** y el **Volvo V60 PHE**, entre otros. Y para 2013 se esperan el **Ford C-Max Plug-in Hybrid**, **Toyota Prius Plug In**, **Volkswagen Golf Blue-e-motion**, **Kia Venga EV**, **Skoda Green e-line** o el superdeportivo **Audi e-Tron**, también de autonomía extendida.

Pero, a pesar de la disposición de los fabricantes, parece que no va a ser posible a corto plazo acabar con la dependencia de los combustibles fósiles y eliminar los humos y ruidos. Hay desconfianza por parte de los consumidores sobre la disponibilidad de los puntos de recarga, la duración de las baterías o la respuesta de los eléctricos ante las averías. Y dudas respecto a la utilidad de estos vehículos como único coche de la familia, ya que su autonomía limitada —por ahora— impide desplazamientos largos. Con la mayoría de modelos sería impensable, por no decir imposible, realizar por ejemplo un viaje desde Madrid a cualquier zona costera en un día.

Lo que no ofrece dudas es la seguridad, un apartado en el que los eléctricos han demostrado ser muy fiables. El Nissan Leaf, por ejemplo, fue el primero en obtener la máxima calificación de cinco estrellas en las pruebas de Euro NCAP, el consorcio que analiza la seguridad de los vehículos nuevos en Europa. En la buena nota tuvo mucho que ver el hecho de que este modelo cuenta con una batería diseñada para que los ocupantes queden protegidos en caso de choque evitando el riesgo de descargas eléctricas.

Aunque todavía no hay unanimidad a la hora de apostar por esta tecnología como dominante en el futuro del automóvil, no sólo los fabricantes, sino también los países a nivel institucional están impulsándola. Alemania y Francia, entre otros, ofrecen ventajas fiscales y aquí, el Ministerio de Industria acaba de aprobar un paquete de 72 millones de euros para subvencionar la compra de eléctricos. La rebaja se gestiona en el propio concesionario, se cobra directamente en la cuenta bancaria del conductor y puede alcanzar un 25 % del precio de venta —antes de impuestos— con un máximo de 6.000 euros por turismo. Estas ayudas se destinan tanto a compras privadas como públicas y, si se adquieren varios vehículos, el importe aumenta.

Y, aunque hay expertos muy optimistas con la implantación del vehículo eléctrico, como Juan Verde, secretario de Comercio adjunto de EE.UU., quien afirmó recientemente que en 2030 habrán desaparecido del mercado los vehículos de combustión tradicional, que ahora suponen el 99,9% de las ventas, otros, menos apasionados, sitúan el porcentaje de penetración de los híbridos y eléctricos en un 20% para el año 2020. El tiempo dará la razón a uno o a otro, pero parece que habrá que esperar unos años para saberlo. ■



DEL COCHE DE LOS PRÍNCIPES AL PAPAMÓVIL

Los eléctricos no son sólo cosa de los usuarios de a pie. El príncipe Alberto de Mónaco, por ejemplo, quiso demostrar su compromiso con la movilidad sostenible y utilizó como coche nupcial una versión exclusiva del Lexus LS 600h L Landaulet propulsado con electricidad. Este modelo único tuvo que ser transformado para la ocasión y se le añadió un techo de una sola pieza transparente fabricado con tecnología aeroespacial. También el Papa Benedicto XVI contará pronto con un Papamóvil ecológico. El vehículo será un Mercedes Clase M con una batería de litio recargable que le permitirá desplazarse a 30 km/h sin emisiones contaminantes. Por motivos de seguridad, además del motor eléctrico, el vehículo contará con el sistema de propulsión híbrida del Mercedes-Benz Vision S 500 Plug-In Hybrid.

COCHES Y MOTORES

REPORTAJES REALIZADOS POR NUESTROS COLABORADORES CARMEN ESPADA, PEDRO FÉLIX GARCÍA Y ALBERTO GÓMEZ-BRUNETE.

LAS MEJORES OPCIONES DE LA MANO DE NUESTROS PROFESIONALES DEL MOTOR

A FONDO. NEW BEETLE

El nuevo Beetle que reemplaza al emblemático “Escarabajo” desde finales de los 90, sigue siendo un icono de dinamismo y modernidad. Con una silueta más achatada, esta versión actual tiene proporciones completamente nuevas, proporcionándole mayor espacio. Se ha conseguido, además, rebajar su consumo.

HEMOS PROBADO... PEUGEOT 508 1.6 e-HDi FAP 112 CCMP6 BERLINA

Este modelo tiene unas amplias dimensiones, y está disponible con motor de gasolina, con dos opciones diferentes,

y en diésel, con tres motores posibles, todos ellos provistos de *turboalimentador* de geometría variable, *postenfriador* e inyección directa a alta presión (“*common rail*”).

HEMOS PROBADO... FIAT PUNTO EVO 1.6 MULTIJET 120CV

Fiat presenta un modelo muy dinámico, con líneas deportivas, orientado a público fundamentalmente joven. Su consumo es bajo, lo que constituye uno de sus atractivos. Presenta además la versión Sport, que incluye una suspensión más dura y unos frenos muy solventes.





Dinámico y espacioso, el nuevo Beetle sigue manteniéndose como un icono que fusiona pasado y presente.



CARMEN ESPADA



El nuevo Beetle se caracteriza por una clara deportividad, por la mayor longitud del capó

A FONDO

VANGUARDISTA BEETLE: EL CLÁSICO DEL SIGLO XXI

VOLKSWAGEN LANZA AL MERCADO EL NUEVO BEETLE, UN MODERNO AUTOMÓVIL DEL PRESENTE QUE RINDE HOMENAJE AL DISEÑO DEL PASADO CON MÁS ÉXITO DE VENTAS DE TODOS LOS TIEMPOS. EL SUCESOR DE ESE ICONO LLEGA EN NOVIEMBRE AL MERCADO ESPAÑOL.



“El nuevo modelo ofrece además un bajo consumo de 4,3 l/100 km (1.6 TDI) que lo convierten en el más ahorrador de todos los tiempos”

El “Escarabajo” fue toda una revolución desde su aparición en Estados Unidos, allá por los años 50. Durante las décadas de los 60, 70 y 80 se convirtió en un objeto de culto entre los conductores que querían un coche con personalidad y buenas prestaciones.

El New Beetle, comercializado a finales de los 90, se había convertido en el automóvil de más éxito del mundo reemplazando al ‘Escarabajo’ original, y ofrecía una nueva “filosofía de vida” alcanzando un volumen de ventas de más de un millón de unidades.

ICONO DE LA EDAD MODERNA

El Beetle es el compañero ideal para los conductores que buscan un automóvil temperamental, dinámico y espacioso, capaz de resolver como ninguno la rutina diaria y los grandes viajes. La dinámica no lo es todo hoy en día y, por esta razón, el nuevo modelo ofrece además un bajo consumo de 4,3 l/100 km (1.6 TDI) que lo convierten en el más ahorrador de todos los tiempos.

Comparando los diseños del nuevo modelo y del New Beetle del año 98 se aprecia que “el nuevo” es completamente diferente. La silueta del techo es claramente más achatada y es más atrevido, viril y dinámico.

PROPORCIONES COMPLETAMENTE NUEVAS

El nuevo modelo ofrece un ancho de 1.808 mm (+84 mm), una altura de 1.486 mm (-12 mm) y una longitud de 4.278mm (+152 mm). El resultado son proporciones completamente nuevas: al aumentar la longitud aumenta también la tensión del techo, a su vez retrocede el parabrisas y la zaga sigue los contornos del “Escarabajo” original.

El nuevo centro de gravedad se sitúa ahora en la columna C. El equipo de desarrollo aumenta paralelamente los anchos de rodadura (delante 1.578 mm / +63 mm y detrás 1.544 mm / +49 mm) y las batallas (2.537 mm / +22 mm).

ot, la inclinación más pronunciada del parabrisas y por ser más achatado y mucho más ancho.



Adicionalmente a los asientos confort de la línea “Design”, la versión “Sport” ofrece asientos deportivos. El techo transparente se abre y se cierra mediante un interruptor giratorio situado en el área del techo.



El nuevo Beetle debuta con 4 motores de gasolina y 2 turbodiésel. Cuatro de estos 6 motores son motores sobrealimentados de 4 cilindros y uno de ellos es un motor de 5 cilindros.



Como es habitual para todos los 'Escarabajos' y New Beetle, la forma básica de los faros traseros se integra de forma homogénea en el diseño del guardabarros trasero.

DISEÑO INTERIOR MUY PERSONAL

El diseño del salpicadero es muy peculiar, el color y la forma de los paneles frontales (Dash Pad), pintados o con aspecto de carbono, son algunos de los detalles que enlazan visualmente con el diseño del 'Escarabajo' original, sin conferirle por ello un carácter anticuado.

El nuevo Volkswagen equipa una guantera adicional, similar a la del Beetle original ("guantera Escarabajo"), integrada en el panel frontal del acompañante. Al contrario que la guantera estándar de apertura hacia abajo, la guantera adicional se abre hacia arriba.

Otro de los clásicos detalles del nuevo modelo son los instrumentos opcionales situados sobre los sistemas de audio y navegación correspondientes: indicador de la temperatura del aceite, cronómetro e indicador de la presión de admisión.

Como novedad destacan los volantes diseñados específicamente para el nuevo Beetle, que adoptan aplicaciones esmaltadas de diferente diseño en los radios en función de la línea de equipamiento.

ADAPTACIÓN PERFECTA

La característica principal del nuevo Beetle es la completa modificación de los parámetros ergonómicos y de los parámetros de diseño interior: si los conductores del "Escarabajo" refrigerado por aire lo conducían desde una posición muy baja del asiento y los del New Beetle desde una posición más bien elevada, gracias al

posicionamiento avanzado del parabrisas, los conductores del nuevo Beetle experimentarán una sensación de conducir mucho más deportiva. Cada distancia se ha calculado con gran precisión.

ESPACIO INTERIOR Y GRAN EQUIPAJE

Diseño, ergonomía, manejabilidad y calidad encajan como piezas de un puzzle para crear un nuevo y simpático automóvil dotado de máxima personalidad y practicidad para un uso cotidiano que se traduce en una gran oferta de espacio para los largos viajes: cuatro plazas y un gran maletero de hasta 905 litros.

El techo de cristal panorámico corredizo-practicable del nuevo Beetle le aporta luminosidad al interior incluso en los días más oscuros del invierno, mientras que el fabuloso equipo de sonido Fender se ocupa de amenizar el viaje.

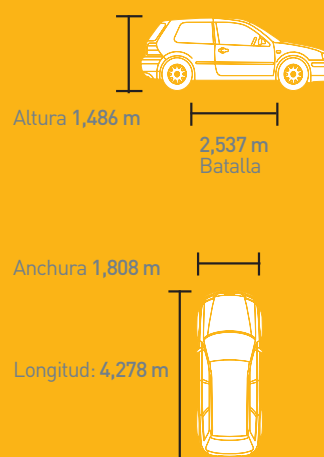
AYUDA A LA CONDUCCIÓN

Pero además este nuevo Beetle incorpora las más avanzadas tecnologías de ayuda a la conducción y un completo equipamiento destinado a mejorar el confort. De serie equipa sistemas como el ESP, el volante multifunción, el climatizador bizona y el Bluetooth.

Entre la amplia gama de elementos opcionales destacan el avisador de distancia de estacionamiento Park Pilot, los últimos sistemas de radio CD y radio navegación, el techo corredizo panorámico practicable y los faros bi-xenón con luz diurna LED.

DATOS DE INTERÉS

Beetle 1.2 TSI 105 CV Manual 6 veloc.



137 gr/km
Emisiones de CO₂

310 a 905 litros
Capacidad de carga global.

1,199 Kgs.
Peso en vacío:

“Para el lanzamiento, el modelo estará disponible con los motores TSI de 77 kW /105 CV para la versión Design con cambio manual, y TSI de 147 kW / 200 CV de potencia con DSG para la versión Sport”

Además este Beetle también es el primero en contar opcionalmente con sistema de cierre Keyless Access con press & drive.

MOTORES

Para el lanzamiento, el modelo estará disponible con los motores TSI de 77 kW /105 CV para la versión Design con cambio manual, y TSI de 147 kW / 200 CV de potencia con DSG para la versión Sport. Más adelante, en la primera mitad de 2012, se lanzarán los motores TSI 160 CV y TDI 140 CV en manual y DSG.

También estará disponible el TSI 200 con cambio manual y el motor TDI 105 CV.

Estos motores de última generación respetan el medioambiente y tienen un bajo consumo de combustible. El motor europeo más ahorrador, el 1.6 TDI de 105 CV, ofrece un bajo consumo de 4,3 l/100km.

DOS LÍNEAS DE EQUIPAMIENTO

El nuevo Volkswagen llegará al mercado español con dos líneas de equipamiento diferentes: Design y Sport (versión exclusiva). Cada una de estas versiones ofrece un carácter muy individual.

Dentro de la línea Beetle Sport 2.0 TSI DSG de 147 kW / 200 CV de potencia, hay dos versiones muy especiales, el Black Turbo y el White Turbo, con 60 unidades limitadas para España, 30 en blanco y 30 en negro.

Los rasgos distintivos principales de estas versiones son, entre otros detalles, el emblema lateral “Turbo”, emplazado sobre las estriberas, y los tonos de contraste que caracterizan los retrovisores y las llantas.

La versión Beetle White Turbo equipa llantas de aleación ligera pulidas del tipo “Tornado” de color negro y carcasas de los retrovisores también negras. Por el contrario, la versión Beetle Black Turbo equipa llantas y carcasas de los retrovisores de color plata. El salpicadero, el aro del volante y los reposabrazos de las puertas son del color de la carrocería. ■



El maletero puede ser cargado fácilmente a través del portón trasero, de amplia apertura.



NOS HA GUSTADO

Volumen de carga ampliado

- El compartimento del motor del “Escarabajo” original se convierte en el maletero del nuevo Beetle cuya tapa, de apertura hacia arriba, integra la luneta trasera.
- El maletero ofrece un volumen de carga claramente mayor de 310 litros en lugar de los 209 litros que ofrecía el modelo anterior; abatiendo el respaldo de los asientos traseros partidos, abatibles de serie, el volumen aumenta incluso a 905 litros. El maletero puede ser cargado fácilmente a través del portón trasero de amplia apertura.
- El Beetle se basa en una plataforma técnica muy similar a la del Golf IV (acortada en 50 mm), por lo que aumentan también los anchos de rodadura y con ellos el ancho de carga de la boca del maletero. El ancho de carga entre los guardabarros es de 960 mm. Gracias a estos valores, el modelo ofrece espacio suficiente para realizar largos viajes al lugar de vacaciones.
- Adicionalmente, el maletero dispone de prácticos ganchos para bolsas que ofrecen una gran utilidad cotidiana a la hora de realizar los grandes y pequeños transportes diarios.



PEDRO FÉLIX GARCÍA



A la belleza de líneas del Peugeot 508, se suma un comportamiento dinámico excelente y un manejo fácil.



HEMOS PROBADO...

DIFERENTES MOTORES PARA UNA BERLINA MUY ESPACIOSA

**PEUGEOT 508 1.6 e-HDi FAP 112 CCMP6
BERLINA**

EL PEUGEOT 508 ES UN COCHE GRANDE, DE MARCA “GENERALISTA”, PERO DE “ALTA GAMA”, Y QUE NADA TIENE QUE ENVIDIAR A LAS MARCAS LLAMADAS “PREMIUM”.

El *Peugeot 508* es un coche grande; tiene una longitud de 4,792 metros, una anchura de 1,853 metros y una distancia entre ejes de 2,817 metros. Se comercializa tanto en versión berlina como con carrocería “familiar”.

Está disponible con motor de gasolina, de 1.598 c.c. en dos versiones de diferente potencia, una de 120 caballos (de aspiración atmosférica) y caja de cambios *pilotada*, y otra de 156 caballos (*turboalimentada*) para la que puede elegirse caja de cambios manual o automática, de seis marchas en todos los casos.

En diésel hay disponibles tres motores, todos ellos provistos de *turboalimentador* de geometría variable, *postenfriador* e inyección directa a alta presión (“*common rail*”): Uno de 1.560 c.c. y 112 caballos, otro de dos litros y dos potencias diferentes (140 y 163 CV), y un tercero de 2.179 c.c. y 204 caballos. El motor diésel menos potente se comercializa asociado a una caja de cambios manual de cinco velocidades o a una caja *pilotada* de seis marchas. El motor de 140 caballos va acoplado a una caja manual de seis marchas y los dos más potentes a una caja automática de seis velocidades.

La suspensión es independiente en todas las ruedas, tipo *pseudoMcPherson* la delantera (excepto en el modelo de 204 caballos, que es de doble triángulo con pivote desacoplado), y multibrazo atrás, con barras estabilizadoras en ambos ejes. Los frenos son de discos en ambos ejes (autoventilados los delanteros) y la dirección electrohidráulica cuenta con asistencia variable en función de la velocidad.

La versión “*Active*” cuenta de serie con llantas de aleación ligera, encendido automático de luces, detector de lluvia, retrovisor antideslumbrante “*electrocromo*” y climatizador bizona. Puede

“Se complementa con un dispositivo Stop & Start muy eficaz. Al parar ante un semáforo o una señal de Stop el motor deja de trabajar, aunque permanece engranada la primera marcha”



El Peugeot 508 es una berlina muy bonita, de tamaño grande, con un maletero que admite una gran cantidad de equipajes.

completarse el equipamiento con un “*pack*” opcional que incluye faros *bixenón*, ayuda al aparcamiento hacia atrás, “*kit*” manos libres (“*bluetooth*”) y pintura metalizada, accesorios todos ellos incluidos en la versión “*Allure*”, a la que, opcionalmente, puede dotársele además de encendido automático de las luces de carretera, sistema que monta de serie la versión “*GT*”, pudiendo incorporar esta última, como opción sobre el *bluetooth* de serie, un localizador automático para caso de necesitarse asistencia urgente especial.

La presente prueba la hemos realizado a bordo de la versión provista con el motor diésel menos potente, pero asociado a la caja de cambios de seis marchas, gobernada por un embrague

“*pilotado*”. No se trata de un cambio automático convencional, sino de una caja de cambios manual. Sin embargo, el coche carece de pedal de embrague y la palanca de cambios sólo tiene tres posiciones: marcha atrás, punto muerto y marcha adelante. El embrague es manejado por un sistema automático que lo acopla o desacopla según convenga, a la vez que se efectúan por sí solos los correspondientes cambios de *piñonería* en la caja de cambios. Todo ello se complementa con un dispositivo “*Stop & Start*” muy eficaz. Al parar ante un semáforo o una señal de “*Stop*” el motor deja de trabajar, aunque permanece engranada la primera marcha. En cuanto el conductor deja de pisar el pedal del freno, el motor arranca de nuevo suavemente y con presteza y, a medida que



el conductor pisa el pedal del acelerador, el embrague se acopla y el coche avanza. Luego, según va aumentando la velocidad, van engranándose secuencialmente el resto de las marchas. El coche resulta facilísimo de conducir, incluso por parte de quien nunca haya manejado un cambio automático.

Los amantes de las prisas, encontrarán que este tipo de cambio les resulta un poco lento. Es como si un conductor de un coche con cambio manual, levantara

el pie del pedal de embrague y dejase la palanca en punto muerto cada vez que realiza un cambio de marcha. Sobre todo al partir de marchas bajas e ir acelerando, se le nota al coche perder impulso por unos instantes cada vez que la caja va engranando sucesivamente las relaciones más altas. Sin embargo, a los amantes de la conducción tranquila y que hagan del coche una utilización predominantemente familiar, el sistema les resultará sumamente agradable.

DATOS DE INTERÉS

Altura en vacío: 1,456 m

2,817 m Distancia entre ejes

Longitud: 4,792 m

Anchura: 1,853 m

Peso en orden de marcha 1.410 Kg

Peso máximo autorizado 2.005 Kg

Peso máximo remolcable 740 Kg sin freno en el remolque ó 1.475 Kg con freno en el remolque.

Gramos de CO₂/km: 115

Capacidad máxima teórica del depósito de combustible: 72 l



A TENER EN CUENTA

Buen comportamiento dinámico y prestaciones más que suficientes. Amplio y bien equipado.



ECHAMOS DE MENOS

Cambio algo *parsimonioso* y necesidad de tener que poner especial cuidado en algunas maniobras lentas.

“El cambio pilotado se complementa con unas levas de fácil acceso situadas tras el volante, que permiten al conductor elegir entre que los cambios se produzcan cuando él desea o permitir que lo decida el sistema automático”

El cambio “*pilotado*” se complementa con unas levas de fácil acceso situadas tras el volante, que permiten al conductor elegir entre que los cambios se produzcan cuando él desea o permitir que lo decida el sistema automático.

Donde sí se requiere tener que tratar al coche con “*mimo*” es al aparcar en espacios reducidos o al arrancar en rampas muy pronunciadas. Como el coche no avanza hasta que se ha pisado convenientemente el pedal del acelerador, podemos encontrarnos de repente con un avance demasiado rápido en las maniobras de aparcamiento, o con una entrega violenta de potencia al intentar arrancar en rampa que haga patinar momentáneamente las ruedas tractoras. Con el cambio *pilotado*, al conductor le es más difícil *dosificar* dejando *patinar* circunstancialmente el embrague porque aquí no hay pedal de embrague.

El motor diésel de “*sólo*” 112 caballos, a cambio de unos consumos moderados, se muestra perfectamente capaz de mover este coche de tamaño grande, al que permite alcanzar unas prestaciones más que suficientes para un coche pensado para una utilización normal; no deportiva.

He aquí la relación existente entre el número de revoluciones del motor y la velocidad a que se circula en cada caso, llevando la sexta marcha engranada:

KM/H	R.P.M.
80	1.500
105	2.000
130	2.500
155	3.000

El comportamiento dinámico en general es excelente. La dirección cuenta con asistencia variable, que endurece el tacto del volante a medida que crece la velocidad. He aquí los espacios que medimos al aplicar los frenos hasta detener por completo el coche, según la velocidad a la que circulábamos en cada caso, distancias que son dignas de elogio todas ellas:

KM/H	METROS
60	13,5
100	37,8
120	56,7

Cada 30.000 Km (o cada dos años) es el intervalo prescrito por el fabricante para realizar el cambio periódico obligatorio del aceite del motor y de su correspondiente filtro. ■

RESUMEN DE LA PRUEBA EN CIFRAS

Peugeot 508 1.6 e-HDi FAP 112 CCMP6 berlina

PRESTACIONES

De 0 a 100 km/h	13,3"
De 0 a 1.000 m	34,5"
Velocidad máxima	197 km/h

CONSUMOS (*)

a 90 km/h	6,4 litros/100 km
a 120 km/h	7,2 litros/100 km
a 140 km/h	8,1 l/100 km
En ciudad	7,9 l/100 km a 25 km/h

CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS DE LA PRUEBA

Estado del suelo	seco
Viento	flojo

(*) Incluido el gasto del equipo de aire acondicionado del climatizador bizona.



La gran capacidad de carga salta a la vista con esta imagen de una revista ALQUILER DE COCHES en su interior.

FICHA TÉCNICA

MOTOR

diésel, delantero, transversal, de 4 cilindros en línea. Dos árboles de levas en cabeza accionados por correa dentada, y 2 válvulas por cilindro

CILINDRADA

1.560 c.c. (Diámetro por carrera: 75 x 88,3 mm)

RELACIÓN DE COMPRESIÓN

18,0 a uno

POTENCIA FISCAL

11,47 CVF

POTENCIA MÁXIMA REAL

112 CV(CEE) a 3.600 r.p.m. (88 Kw)

POTENCIA ESPECÍFICA

71,79 CV/litro

RELACIÓN PESO/POTENCIA

12,59 Kg/CV

PAR MÁXIMO

285 mN a 2.000 r.p.m. Alimentación por

inyección directa a alta presión (common rail). Aspiración forzada por turbocompresor y postenfriador

TRACCIÓN

delantera

CAJA DE CAMBIOS

manual, de 6 marchas adelante y una atrás

EMBRAGUE

monodisco en seco, pilotado (sin pedal de embrague)

DIRECCIÓN

de piñón y cremallera, con asistencia electrohidráulica variable

DIÁMETRO DE GIRO

entre aceras: 11,9 m

FRENOS

de discos en las cuatro ruedas; autoventilados los delanteros, con doble circuito, servofreno y sistemas ABS y ESP

SUSPENSIÓN

independiente en las cuatro ruedas, tipo pseudoMacPherson con triángulo inferior delante, y detrás tipo multibrazo. Amortiguadores telescópicos y muelles helicoidales en todas las ruedas y barras estabilizadoras en ambos ejes

BATERÍA

de 12 V

GENERADOR DE CORRIENTE

alternador. Faros de bixenón direccionales, dispositivos "led" de alumbrado diurno y proyectores antiniebla. Número de luces blancas posteriores de marcha atrás: dos. Número de pilotos rojos traseros antiniebla: dos

NEUMÁTICOS

215/55 R 17 (94W)

RUEDA DE REPUESTO

de tamaño normal, alojada interiormente en el fondo del maletero



La conducción de este coche equipado con cambio "pilotado" es muy sencilla. El acabado general es excelente.



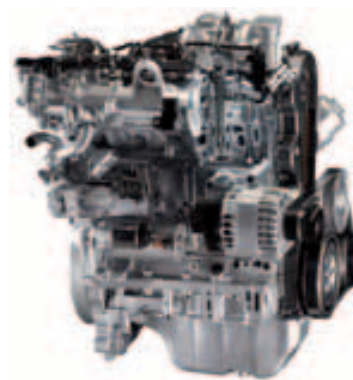
ALBERTO GÓMEZ-BRUNETE



En carreteras con mucho apoyo en curva el bastidor es muy rígido y solvente.



Se han renovado los relojes, consola y salpicadero para hacerlo más deportivo.



El motor Multijet de 120CV es soberbio por sus prestaciones en un coche tan pequeño.



HEMOS PROBADO...

UN DIABLILLO QUE SE ALIMENTA DE DIÉSEL

**FIAT PUNTO EVO 1.6
MULTIJET 120CV 3 PUERTAS**

ESTE MODELO ESENCIALMENTE JUVENIL PRESENTA CON LA FAMILIA EVO UNAS PRESTACIONES Y DETALLES DIFERENCIADORES, QUE LO HACEN MÁS DEPORTIVO Y PRÁCTICO, CON UN CONSUMO ADEMÁS REALMENTE BAJO.

Un paseo por las calles de Milán, Florencia o Roma es suficiente para constatar, primero, el peso que conserva Fiat en las preferencias de los italianos por un producto de casa y, después, cómo el Punto es el modelo predilecto para los adolescentes y la franja más joven de los conductores, bien sea por su estética de compacto atractivo, bien por su reunión de cualidades a un precio bastante asequible para los bolsillos menos pudientes.

El Punto, renovado una y mil veces por la fábrica de Turín, es uno de los ejemplares más codiciados, especialmente desde que aparecieran las versiones más deportivas. Como la familia Evo, una distinción que permite a su propietario sentirse un poco distinto al resto, por prestaciones y por los detalles diferenciadores respecto a los modelos de serie. Mucho más deportivo y sensacionalista es el Abarth, pero este 'aparato' es menos accesible para aquellos con un poder adquisitivo más raspado.

En España, el modelo de referencia lo constituiría el Fiat Punto Evo con motorización diésel, con mayor calado en una sociedad eminentemente diésel en las dos últimas décadas. Como el que hemos probado en la revista, un Punto Evo propulsado por el 1.6 Multijet de 120CV, un motor brillante para un modelo de poco peso y con el que cierra un perfecto matrimonio.

Estéticamente, el rediseño fundamental, con reminiscencias del Grande Punto, se hizo en algunos apartados como el frontal, con nueva parrilla y el uso de algunos metalizados. Y sobre todo en el interior, también con muchas notas de color procedentes del Grande Punto. Por dentro, Fiat hizo un cambio en el salpicadero y la consola central así como los relojes. Una estética más moderna, con contrastes entre los elementos metálicos y el color negro, una combinación que confiere al coche una apariencia mucho más deportiva y juvenil.

La opción Sport del Punto probado sólo está disponible con los modelos de 3 puertas y aunque con este nivel de acabado el

FICHA TÉCNICA

PRESTACIONES Y CONSUMOS HOMOLOGADOS	
Velocidad máxima (km/h)	193
Aceleración 0-100 km/h (s)	9,6
Aceleración 0-1000 m (s)	--
Recuperación 80-120 km/h en 4ª (s)	--
Consumo urbano (l/100 km)	5,3
Consumo extraurbano (l/100 km)	3,8
Consumo medio (l/100 km)	4,4
Emisiones de CO ₂ (gr/km)	114
Normativa de emisiones	--
DIMENSIONES, PESO, CAPACIDADES	
Tipo Carrocería	Turismo
Número de puertas	3
Largo / ancho / alto (mm)	4065 / 1687 / 1490
Batalla / vía delantera - trasera (mm)	2510 / 1473 - 1466
Coefficiente Cx / Superficie frontal (m²) / Factor de resistencia	-- / -- / --
Peso (Kg)	1265
Tipo de depósito:	
Combustible Gasóleo (litros)	45
Volúmenes de maletero:	
Volumen con una fila de asientos disponible (litros)	1030
Volumen mínimo con dos filas de asientos disponibles (litros)	275
Número de plazas / Distribución de asientos	5 / 2 + 3
RESUMEN DEL SISTEMA DE PROPULSIÓN	
Potencia máxima CV - kW / rpm	120 - 88 / 3750
Par máximo Nm / rpm	-- / 1750
MOTOR DE COMBUSTIÓN	
Propósito	Impulsar el vehículo
Combustible	Gasóleo
Potencia máxima CV - kW / rpm	120 - 88 / 3750
Par máximo Nm / rpm	320 / 1750
Situación	Delantero transversal
Número de cilindros	4 - En línea
Material del bloque / culata	Hierro / Aluminio
Diámetro x carrera (mm)	79,5 x 80,5
Cilindrada (cm³)	1598
Relación de compresión	16,5 a 1
Distribución	4 válvulas por cilindro. Dos árboles de levas en la culata
Alimentación	Inyección directa por conducto común, turbo, geometría variable, intercooler
Automatismo de parada y arranque del motor ("Stop/Start")	Sí
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades
Tipo de mando	--
Tipo de Embrague	--
Tipo de mecanismo	--
Desarrollos (km/h a 1.000 rpm)	
1ª	8,8
2ª	15,6
3ª	25,9
4ª	35,1
5ª	45,3
6ª	54,8
R	9,5
CHASIS	
Suspensión delantera (estructura/muelle)	Tipo McPherson / Resorte helicoidal
Suspensión trasera (estructura/muelle)	Rueda tirada con elemento torsional / Resorte helicoidal
Barra estabilizadora (delante/detrás)	Sí / --
Frenos delanteros (diámetro mm)	Disco ventilado - 284
Frenos traseros (diámetro mm)	Disco - 264
Dirección:	
Tipo	Cremallera
Tipo de asistencia	Eléctrica
Asistencia en función de la velocidad	No
Desmultiplicación en función de la velocidad	No
Desmultiplicación no lineal	No
Desmultiplicación dirección	--
Dirección a las cuatro ruedas	No
Diámetro de giro entre bordillos / paredes (m)	10 / --
Vueltas de volante entre topes	--
Neumáticos delanteros	205/45 R17
Neumáticos traseros	205/45 R17
Llantas delanteras	x 17
Llantas traseras	x 17



ESP está incluido, en otros de menor cilindrada y equipamiento más justo está presente sólo como opción, algo que contrasta con algunos de los rivales de segmento. El interior es discreto, sin un exceso de alardes, y los plásticos empleados no son de una extraordinaria calidad, aunque suficientes para conformar un conjunto armónico y agradable desde el puesto de conducción. De hecho, el puesto del conductor es muy agradable y confortable, aunque el asiento sea algo limitado para personas de cierta envergadura.

Aunque en Fiat aseguran que cuatro tripulantes entran con facilidad, las plazas traseras a partir de cierta estatura (180cm, por

“El rendimiento es muy generoso, tanto en pistas donde se puede circular a gran velocidad como en circuitos extraurbanos marcados por las curvas”



Pese a contar con seis marchas, las recuperaciones de este Punto son excelentes.

ejemplo) son algo justas para determinados ocupantes. El maletero es el propio de un compacto de estas dimensiones y permite la ubicación de varias maletas con sencillez, quizás porque al no llevar rueda de repuesto (el kit antipinchazos cada vez se introduce más en el mercado por su poco volumen y su practicidad).

La versión Sport, que es la que hemos probado, dispone de un equipamiento de seguridad muy completo de serie con airbags delanteros, laterales y de rodilla para el conductor, ESP, ayuda al arranque en cuesta, luz diurna y anclajes isofix en los dos asientos traseros de los laterales. Como equipamiento de confort reseñar que el volante y asiento del con-

ductor son regulables en altura y profundidad, y dispone de ordenador de a bordo, mandos de la radio en el volante, aire acondicionado, radio-CD con MP3, conexión Bluetooth y puerto USB.

¿Y en carretera? El rendimiento es muy generoso, tanto en pistas donde se puede circular a gran velocidad como en circuitos extraurbanos marcados por las curvas. Poco ruidoso a cierta velocidad en autopistas y autovías, su rodaje es vivo y las recuperaciones son muy buenas a pesar de que la caja de cambio instalada es manual de seis velocidades. La sexta es muy agradable de engranar y estira hasta una franja del cuentavuelts muy elevada. Aparte,

“Con dirección ‘dualdrive’, que permite ablandar el movimiento del volante para aparcar o hacer maniobras costosas y endurecerlo en carretera abierta”



Más agresivo que su hermano de serie en cuanto al diseño de llantas y frontal.

esta relación de cambio permite que su consumo sea muy bajo. En Fiat afirman que es de unos 4,4 litros cada 100 kilómetros, aunque en esta toma de contacto se disparara tímidamente hasta los 4,9.

El Punto Evo es aún más jugoso en zonas muy reviradas, un espacio en el que se mueve con mayor desenvoltura. La versión Sport incluye una suspensión más dura, tarada para la ocasión, y unos frenos muy solventes. El chasis, recortado es perfecto para este tipo de carreteras, sin balanceos incómodos de la carrocería y con una redondez en el trazado de las curvas que es más difícil con coches de mayor batalla.

Pese a tratarse de un diésel, el par motor es muy generoso y suficiente para empujar al Punto, que quizás fuera más fluido con un Multiair de gasolina y menos puntiagudo. Pero los 120 CV regalan sensaciones muy racing, sobre todo si se lleva un ritmo muy vivo y no se le deja caer demasiado de vueltas. Pero el propulsor es muy eficaz, siendo más suave de lo esperado incluso en ciudad donde es ayudado por una dirección ‘dualdrive’ que permite ablandar el movimiento del volante para aparcar o hacer maniobras costosas y endurecerlo en carretera abierta. En la ver-

sión testada además se incluye el botón Star/Stop, un sistema de parada y arranque automático cuando hay tráfico.

SISTEMA DE COMUNICACIÓN BLUE&ME TOM TOM

Para aquellos que gustan de las nuevas tecnologías, el Fiat Punto Evo incluye la preinstalación del sistema Blue&Me Tom Tom, un navegador con sistema bluetooth para el teléfono móvil. Para adquirirlo se necesitan 300 euros extras pero es un precio asequible para un navegador. No es de una calidad extraordinaria pero sí es suficiente. Incluye una ranura para tarjetas SD donde se pueden descargar los mapas necesarios para la navegación.

ABARTH, UN PUNTO DE 163 CV

La versión más racing y radical del Punto Evo es el Abarth, un coche que parece de carreras por la potencia de un motor 1.4 Multiair que despliega 163 CV y un chasis más robusto y rígido con un tarado de suspensiones que da la sensación de ser un coche de rallies. Este Abarth cuesta unos 18.500 euros y además dispone de un kit para extender su potencia hasta los 180CV y permitirle al Punto alcanzar la cota de los 216 km/h. ■



Si quieres comunicarnos cualquier cambio en tu empresa o asociación, escríbenos a feneval@feneval.com

ANTONIO LASAGA

NUEVO DIRECTOR DE RECURSOS HUMANOS DE NISSAN MOTOR IBÉRICA

Antonio Lasaga será el nuevo Director de Recursos Humanos de Nissan Motor Ibérica S.A. (NMISA), sustituyendo a Alfonso Díez, que es actualmente Director General de Recursos Humanos y responsable del Plan Estratégico de esta función desde diciembre de 2010 para África, Oriente Medio e India, basado en Suiza.

Licenciado en Derecho y máster en Gestión de Recursos Humanos, ha desarrollado gran parte de su carrera profesional en el Grupo ABB, con diferentes posiciones en dirección de Recursos Humanos a nivel tanto nacional como internacional.



DANIEL REBBI

NOMBRADO DIRECTOR GENERAL DE RCI BANQUE ESPAÑA

Daniel Rebbi es ya el nuevo director general de RCI Banque España, entidad financiera que gestiona las actividades de renting, leasing y operaciones de crédito vinculadas a la compra de vehículos de las marcas Renault, Nissan, Dacia, Infiniti y Samsung. Con más de 27 años de experiencia en el Grupo Renault, habiéndose formado como ingeniero en la Escuela Central de París y en 1984 se incorporó al Grupo Renault, en la Dirección de Ingenieros y Mandos Renault. Tres años después se integró en la Dirección de Informática, donde desempeñó el cargo de Jefe de Proyecto. Tras varias funciones, en 2008 pasó a formar parte de Renault Crédit International (RCI Banque) como Director de Marketing y Empresas. Como Director General de RCI Banque España será el máximo responsable en nuestro país de las operaciones asociadas a la financiación para las marcas Renault, Dacia, Nissan e Infiniti.

MOVIMIENTOS EN LA ESTRUCTURA DE SEAT

SÉBASTIEN GUIGUES

DIRECTOR DE MARKETING

Seat ha posicionado a Sébastien Guigues como responsable de marketing para el mercado español el pasado 1 de julio de 2011. De 33 años y natural de Avignon, se incorporó al consorcio como controlling del Grupo Volkswagen Francia. Posteriormente, en el año 2004, ingresó en Seat, concretamente en el departamento de mercado exterior dentro del proyecto de distribución para Francia y flotas centrales. En 2007 fue nombrado responsable de Flotas y RAC (rent a car) de Seat España, cargo que ocupó hasta que dos años después se incorporó de nuevo al mercado exterior de Seat como manager regional de Francia e Italia, puesto que ocupaba en la actualidad.



ALEJANDRO MESONERO-ROMANOS

DIRECTOR DE DISEÑO

Alejandro Mesonero-Romanos ha sido nombrado nuevo director de Diseño de Seat. Mesonero-Romanos se incorporó al Grupo Volkswagen en 1995 para trabajar en el diseño de varios modelos de la marca española. A partir de 1997, este licenciado en Diseño de Automóviles del Royal College of Art, desarrolló su carrera profesional en el Design Center Europe del Grupo Volkswagen en España, puesto en el que se responsabilizó del área de Diseño Exterior de diversos proyectos para las marcas SEAT, Volkswagen y Audi. En 2001, ingresó en Renault para dirigir varios proyectos de diseño y, desde 2007, lideró el área de Diseño Avanzado. En 2009, Mesonero-Romanos fue nombrado director de Diseño de Renault Samsung Motors en Corea.



JAVIER COROMINA

USTED SE ENAMORARÁ DE LILI

“Genial cuando hablaba con los muñecos de guiñol mientras Mel Ferrer se iba enamorando de ella sin darse cuenta”

La frase que da título a esto de hoy fue la empleada en la publicidad de “Lili”, una película americana protagonizada por la actriz francesa Leslie Caron. Usted no sé si se enamoraría de Lili o no, a lo mejor todavía no había nacido, o no estaba en edad de ir al cine, porque la película es de 1953 y no sé en qué año llegaría a nuestras pantallas, pues entonces Hollywood estaba muy lejos de España. Lo que sí recuerdo, con claridad, es que yo era adolescente o muy jovencito cuando la vi y no sé si me enamoré de Leslie Caron, porque eso de enamorarse de una imagen ya me parecía una idiotez, pero Lili me gustó mucho, tanto el personaje como la actriz que le dio vida.

Leslie Caron fue la primera mujer mona y estilosa que recuerdo a la que se le pudieran atribuir esos adjetivos que, a partir de entonces, se utilizaron mucho. Había actrices guapas, guapetonas, ele-

gantes, sexis, tías buenas, de toma pan y moja, monumentos, vampiresas y mujeres fatales. Nada que ver con Leslie Caron, que en “Lili” era dulce, inocente, graciosa, ingenua, frágil, monísima y muy femenina. Y genial cuando hablaba con los muñecos de guiñol mientras Mel Ferrer se iba enamorando de ella sin darse cuenta.

Luego, bajo la dirección de Minelli, Leslie Caron hizo “Un americano en París”, de lo mejorcito que he visto en musicales, quizás también porque fue el primero o uno de los primeros que vi. Leslie Caron bailó con Gene Kelly y estuvo a su altura. La vi tres veces. También “Gigi” está considerada una de las obras maestras del musical, aunque a mí no me dijo gran cosa.

Y bastantes años después, en la que considero extraordinaria y dura película “Herida”, y en un papel muy secundario, volví a encontrarme con Leslie Caron. Me dio cierta pena y alguna rabia, porque hacía de suegra, “tempus fugit”, y su intervención era muy corta. Una cena en casa del importantísimo personaje, interpretado por Jeremy Irons, para conocer a la novia de su hijo, la sensual Juliette Binoche, de la que se enamora desesperadamente su futuro suegro. No sigo, por si no han visto “Herida” y la ponen en televisión. Si ustedes son muy sensibles, no la vean, es fuertecita.

Este panegírico de Leslie Caron viene a cuento porque la gran bailarina y actriz francesa, que arrasó en Hollywood y en los cines de medio mundo, el pasado día 1 de julio cumplió ochenta años. Desde este apacible rincón mediterráneo le deseo lo mejor. A ver si alguna institución relacionada, o no, con el cine, o algún ciclo televisivo, se anima a hacer un revival de las películas de Leslie Caron. A lo mejor nos rejuvenecía a todos. ■



SHIFT the way you move



MÁS POR MENOS. LA REGLA DE ORO DE LOS NEGOCIOS



NUEVO NISSAN MICRA. LA NUEVA GENERACIÓN AHORA DISPONIBLE PARA TU FLOTA

80 CV

5 plazas XXL

Consumo 4,3 l/100 km

6 airbags

Radio de giro 4,5 mts

Emissiones 115 g/km

ESP

Información y solicitud de prueba 902 11 80 85 / www.nissan.es

Consumo urbano: 6,1 l/100 km. Consumo extraurbano: 4,3 l/100 km. Consumo mixto: 5 l/100 km.
Emisiones de CO₂: 115-125 g/km.



A todo el mundo le gustaría tener un Polo algún día. O alguna semana. O...

No es lo mismo decir: "Algún día tendré un coche" que decir: "Algún día tendré un Polo". Esto es tener claro lo que se quiere. No podía ser de otra manera. Un coche robusto, seguro, tecnológico y, además, Volkswagen. Vamos, el mejor coche al que se puede optar. Entonces, ¿por qué no satisfacer a sus clientes y ofrecer la posibilidad de conducir un Polo algún día? Y quien dice algún día, dice tres, siete...



Das Auto.

Consulte las condiciones especiales para flotas.

Gama Polo: consumo medio (l/100 km): de 3,8 a 5,9. Emisión de CO₂ (g/km): de 99 a 139.

Modelo visualizado Polo Sport con llantas opcionales.