

ALQUILER DE COCHES



FENEVAL Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos

n°169
enero
febrero
2012

Nuevas caras y nuevas propuestas para un 2012 que se perfila como determinante para nuestra economía

CAMBIOS DE ESTRATEGIA EN TURISMO, TRANSPORTES Y AUTOMOCIÓN



PROTAGONISTAS

César Paz
Jefe de Ventas Especiales de Chevrolet

“Chevrolet pretende ser un socio estable para las compañías de alquiler y así lo ha demostrado en los últimos años”

NOTICIAS FENEVAL

FITUR 2012
32 edición, con 9.500 expositores

Presencia del sector del *rent a car* en la principal cita anual del Turismo



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



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.

NO TODO VALE

“Escudándose en la situación económica y en la necesidad de ser emprendedor y buscar otras vías de negocio, son muchos los que están aprovechando para hacer dinero fácil a costa del alquiler de coches”

Somos conscientes de la situación que vive la economía en general, no solo nuestro sector. Los medios de comunicación nos lo recuerdan constantemente, la realidad social la conocemos de mano de personas anónimas que están viviendo situaciones complicadas y

las cuentas de nuestras empresas lo dejan claro... Es momento de tomar la iniciativa, es momento de pensar en otras alternativas, de esgrimirnos la cabeza para buscar las mejores posibilidades de nuestro modelo de negocio, de investigar, analizar, pensar en clave de marketing...

Lo sabemos, es lo que llevamos ya varios ejercicios haciendo. Pero hay algo muy importante: NO VALE TODO. Queremos llamar la atención sobre lo que otros consideran que se puede hacer. Escudándose en la situación económica y en la necesidad de ser emprendedor y buscar otras vías de negocio, son muchos los que están aprovechando para hacer dinero fácil a costa del alquiler de coches. Nos estamos esforzando en denunciar esas prácticas fuera de la legalidad que detectamos sobre todo a través de internet y de redes sociales: cada vez son más los que a nivel particular ponen en marcha negocios para “prestar” su propio coche a cambio de tarifas irrisorias, o hacen intercambio de vehículos particulares o alquiler por horas.

Tenemos que ser conscientes de estas prácticas, y denunciarlas, ya que en la mayoría de los casos funcionan fuera de la legalidad, alquilan muchos de ellos coches de más de 12 años de antigüedad y, por supuesto, eluden los estrictos controles periódicos a que nuestras compañías se ven obligadas y en muchas ocasiones actúan además sin declarar su actividad a Hacienda.

No podemos mirar para otro lado, tenemos que ser conscientes de estas prácticas y unirnos para que no se vea afectada la credibilidad y rigor de nuestro sector. Nuestro objetivo es dejar claro que nosotros nos mantenemos en nuestra profesionalidad. ■





“El Turismo se mueve..., se renueva, no quiere desaprovechar una oportunidad de mantenerse como líder en la recuperación de nuestra economía, y se le apoya desde todos los sectores”



CLAVES DE RECUPERACIÓN

LO QUE ESTÁ POR LLEGAR. 2012 SE PERFILA COMO UN AÑO DE CAMBIOS EN MATERIA TURÍSTICA, DE TRANSPORTES Y AUTOMOCIÓN

DESTINO TURÍSTICO DE CALIDAD, MEJORAS EN LAS INFRAESTRUCTURAS, NUEVOS PLANTEAMIENTOS EN LA DGT, PARECEN PERFILARSE COMO LOS TEMAS DE ACTUALIDAD QUE DE CONTINUO TRATAREMOS EN NUESTRAS PÁGINAS PORQUE SON CLAROS FACTORES DETERMINANTES PARA EL RENTA CAR.

SUMARIO

n°169
enero
febrero
2012

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



FENEVAL

Presidente: Carlos Jiménez
Consejo editorial: José María López-Brocos, Miguel Ángel Saavedra, Manuel García Martínez, Manuel Dapena, Francisco Rivero, Estanislao de Mata, 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, Javier García Ropero, 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 n°19, 6ª planta
28001 Madrid
Tel.: 91 447 28 73
Fax: 91 447 65 52
E-mail: feneval@feneval.com



Subaru XV. El motor diésel 2.0 es soberbio, completo a cualquier régimen y muy silencioso.

05 EN PORTADA

Analizamos los cambios en algunos de los principales sectores de la economía en España. El 2012 ha llegado cargado de modificaciones estratégicas.

14 NOTICIAS FENEVAL

FITUR 2012. Feneval está presente una edición más en la cita más importante del sector turístico.

El nuevo director general de Transporte Terrestre se reúne con el CNTC.

18 ACTUALIDAD

La DGT lanza nueva campaña de información de accidentalidad laboral vial.

Reunión de las patronales del automóvil para plantear una postura común ante el gobierno en el nuevo año que se inicia.



Conocemos la marcha del sector desde el punto de vista de César Paz, Jefe de Ventas Especiales de Chevrolet.



La Feria Internacional de Turismo contó con más de 75.000 m² expositivos. Foto: Ifema. Pablo Mesegar.

20 PROTAGONISTAS

César Paz. Jefe de Ventas Especiales de Chevrolet.

24 CIRCULACIÓN

Como venimos analizando en los últimos años, la situación económica general no es condicionante para el sector Premium, para el que 2012 se presenta como su año de consolidación. Javier García Ropero, CINCO DÍAS.

28 COCHES Y MOTORES

A fondo. Chevrolet Captiva

34 HEMOS PROBADO

Opel Insignia 1.4 Turbo 140CV
Ecotec 5p

Subaru XV 2.0 diésel boxer Executive Plus

45 NOMBRAMIENTOS

Nuevos nombres forman parte del panorama del sector, a nivel Administración y también empresarial.

46 PERSONAJES Y COSTUMBRES

Diferentes lenguajes. Javier Coromina.

“Fomento basa sus medidas inmediatas de actuación en la mejora de infraestructuras, contemplando actualmente abordar un segundo Plan Renove para mejorar la red de autovías de primera generación”

Que 2012 trae con él cambios en todas las materias empieza a verse como una evidencia. Ya desde finales del año pasado, con el cambio de gobierno, incluso antes de su configuración, se anunciaban importantes cambios en materia de Industria, en general, lo cual afectaría, como se empieza a intuir a sectores clave para la economía española como son el Turismo, Transporte y Automoción.

TURISMO, LA NIÑA BONITA DE LA ECONOMÍA

Como primer signo, se está percibiendo un cambio en las caras que están al frente de los principales organismos. Al frente del Ministerio de Industria, Energía y Turismo se nombraba a José Manuel Soria, que en su primera intervención en su nuevo cargo mostró su absoluto apoyo al Turismo en nuestro país, afirmando que será una de sus prioridades.

Apoyaba de este modo la propuesta que ya se mostraba en el programa electoral de su partido. En su discurso de investidura, el pasado 19 de diciembre de 2011, Mariano Rajoy lo primero que hizo fue anunciar un Plan Integral de Turismo, ya que señalaba que “es nuestra principal industria exportadora”, con el objetivo de mejorar además su fiscalidad y desarrollar políticas transversales entre todos los ministerios implicados en el sector.

En este Plan Integral de Turismo se está trabajando desde el inicio de 2012, como se viene informando, y la primera cita importante para avanzar en él será el próximo 12 de marzo, fecha en que la secretaria de Estado del Turismo, Isabel Borrego, ha anunciado que se reunirá con los consejeros de Turismo de todas las Comunidades Autónomas para avanzar y conocer la opinión sobre este Plan que está elaborando el Ejecutivo.

Junto a este anuncio, que realizaba la responsable de turismo durante la clausura de las **VI Jornadas de Mercados Emi-**

sores organizadas por la Federación Hotelera de Mallorca (FEHM), Borrego también destacaba que antes de esta cita mantendrá una primera reunión con los directores generales de Turismo. Según ha comentado, uno de los aspectos en los que más se está trabajando es en facilitar los visados para que lleguen más turistas a España.

El Turismo se mueve..., se renueva, no quiere desaprovechar una oportunidad de mantenerse como líder en la recuperación de nuestra economía, y se le apoya desde todos los sectores.

Nuevas caras también en Exceltur, Alianza para la Excelencia Turística, que ha puesto al frente a Fernando Conte como nuevo presidente, coincidiendo con el décimo aniversario de esta alianza empresarial, quien asegura desde la web de Exceltur que el objetivo constante es trabajar “en pro de que España afiance su liderazgo internacional y el turismo siga actuando como el principal dinamizador de la economía española, gracias a su gran efecto multiplicador en la generación de empleo y prosperidad”.

También Segittur, Sociedad Estatal para la Gestión de la Innovación y las Tecnologías Turísticas, S.A, ha nombrado a Antonio López de Ávila nuevo presidente. Hasta ahora ocupaba la dirección del área de Turismo del IE Business School, y su apuesta es impulsar la innovación en el sector, “apoyando a los emprendedores y primando los proyectos que aporten diferenciación del producto turístico y su comercialización internacional”, según ha asegurado.

Recogiendo las diferentes informaciones, como resumen, podemos decir que entre las principales claves para la continuidad del desarrollo del sector Turismo en España marcadas por el nuevo gobierno, se encuentran la reducción de la carga administrativa del sector, para hacerlo más competitivo frente a otros sectores; la reconversión de zonas turísticas maduras; la implantación de la

utilización de las TIC en el sector; mayor refuerzo en seguridad, para que se perciba como un destino cien por cien seguro; y, sobre todo, el esfuerzo por marcar España como destino turístico de calidad.

La próxima cita será el 26 de abril, con la celebración en Madrid de la III Cumbre del Turismo de CEOE, en la que Feneval estará presente y de la que recogemos mayor información en nuestra sección de Noticias Feneval.

Poner todos los esfuerzos en un sector que es prácticamente el único que no da pérdidas durante los últimos años, en los que nuestra economía está tan minada, parece inteligente e incluso se presenta como única opción para, a través de él, llegar a otros sectores.

EN CIFRAS

El Turismo no decrece: más de 57 millones de turistas extranjeros nos visitaron durante 2011. Los datos de Turismo en Espa-

ña siguen mostrando un sector que mejora frente a la marcha del resto de factores económicos. Durante el pasado año, España recibió casi 57 millones de turistas internacionales, según la encuesta de Movimientos Turísticos en Fronteras (FRONTUR), que elabora el Instituto de Estudios Turísticos del Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

Esta cifra supone un crecimiento del 7,6% respecto al año anterior y es destacable que el destino más seleccionado por los turistas internacionales es Cataluña con 13,7 millones, el 24,3% de las visitas.

El país que aporta mejores datos es Reino Unido, con una subida interanual del 9,4% en la entrada de turistas británicos. Es el principal emisor de turistas hacia España, con un total de 13,6 millones en 2011.

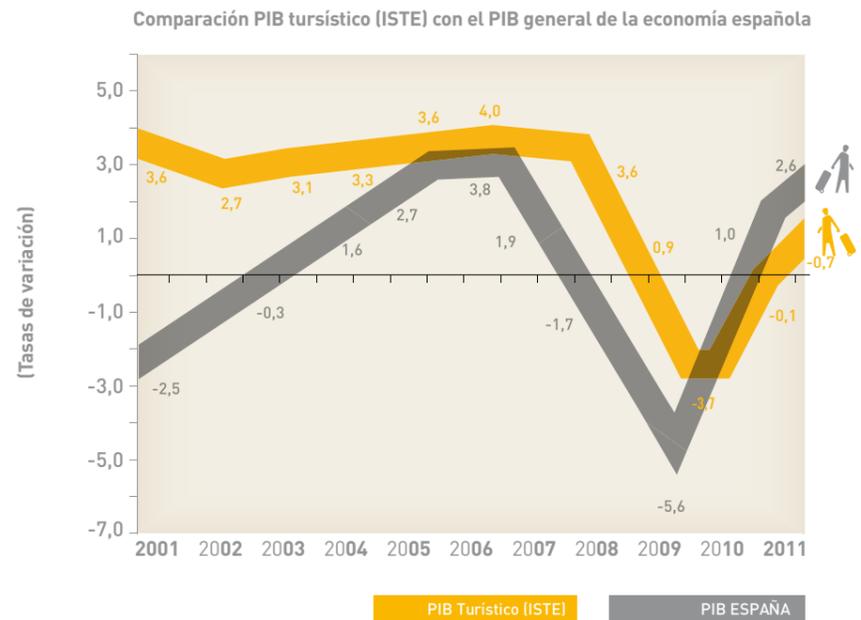
El segundo mercado emisor a nivel europeo fue Alemania, con más de 9 millones los turistas que vinieron a España y una varia-

CIFRAS A NIVEL DE LOS 90 EN MATRICULACIONES.

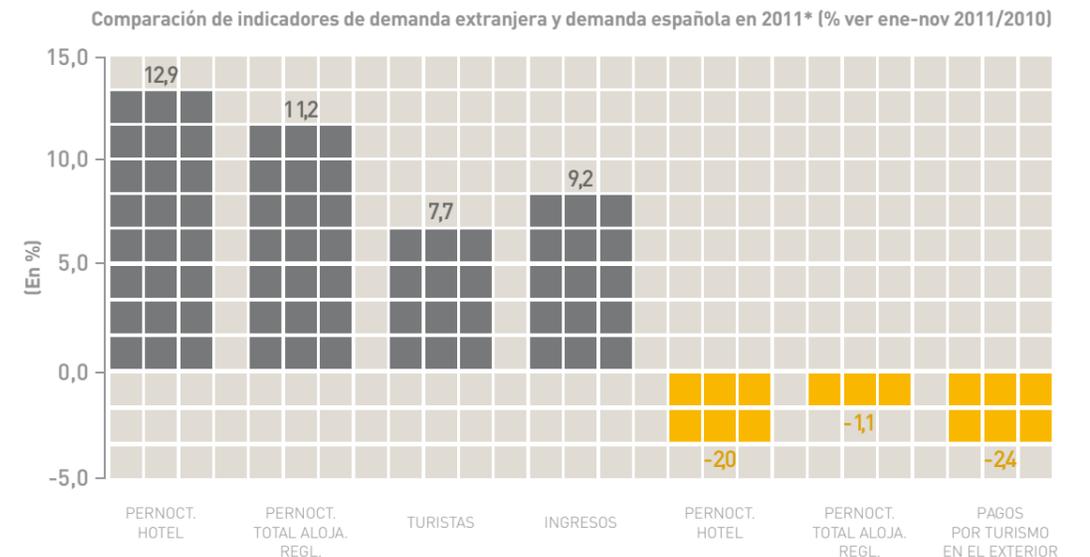
“Preocupan las matriculaciones y mucho, ya que el 2011 se cerraba con las peores cifras desde 1993. En 2011 se matricularon 808.059 vehículos, solo 16.000 más que los registrados en ese anterior peor año. Las matriculaciones de automóviles ascendieron a 54.961 unidades durante el pasado mes de enero, pero en febrero han caído de nuevo, con un descenso del 3%, registrándose unas 64.000 matriculaciones.”



“El canal de particulares supone sólo el 48% del mercado, cuando hace cinco años concentraba el 60%”



Fuente: Exceltur a partir del Instituto de Estudios Turísticos (IET) y Seguridad Social (datos Afiliados Medios por mes y CNAE-2009).



DEMANDA EXTRANJERA



DEMANDA ESPAÑOLA

(* Datos de ingresos de extranjeros y pagos exteriores de españoles hasta noviembre, salvo ingresos y pagos de balanza de pagos hasta octubre. Fuente: elaborado por Exceltur a partir de INE, Banco de España, IET.

ción interanual positiva del 2,5%. Francia ocupa el tercer lugar, con casi 8,5 millones de turistas, lo que supone una cuota de mercado del 15%.

Isabel Borrego, ha anunciado además que se estima que España registrará un incremento de turistas del 1% este año, y da claves que anticipan los cambios que llegarán en este sentido, pues se pone nuevos objetivos: que el turismo ruso crezca un 22% a lo largo del 2012.

Muchas son las iniciativas que se están poniendo en marcha. Desde diferentes ángulos se ve la oportunidad de sumarnos a Turismo. De este modo, por ejemplo, se ha lanzado la primera fase del proyecto turístico europeo P.ICT.URISM. Este proyecto desarrollado por la Comisión Europea pretende principalmente crear un estándar de distribución turística online entre empresas del sector a nivel europeo. La implantación completa favorecerá la creación de una plataforma que ayude a la comercialización, de forma que reduzca los costes tecnológicos que suponen acceder a múltiples sistemas de distribución, y que constituyen la principal barrera de entrada para las PYMES turísticas del continente.

Aunque, seamos objetivos, hay datos de descenso general, como la reciente noticia publicada sobre la disminución de un 6% en inversión hotelera en 2011 por parte de España respecto al ejercicio anterior, hasta los 600 millones. Estos datos contrastan con la mejora de los indicadores hoteleros en el país, que se

mantiene como el tercer destino turístico mundial en número de llegadas y número uno en ingresos por turismo, según un informe de la consultora inmobiliaria BNP Paribas Real Estate, pero es importante sumarse a los esfuerzos y no ver solamente las cifras negativas, que no son malas solo ahora, sino desde hace varios ejercicios.

OTROS SECTORES QUE LLAMAN A LA PUERTA

Por su parte, Fomento, con la ministra Ana Pastor al frente, basa sus medidas inmediatas de actuación en la mejora de infraestructuras, contemplando actualmente abordar un segundo Plan Renove para mejorar la red de autovías de primera generación, las radiales más antiguas, que se estima supondrá una inversión de 1.680 millones de euros. **El objetivo último de las dos fases de este plan es modernizar y mantener las autovías de mayor antigüedad, con el fin de equipararlas a las de más reciente construcción.**

Igualmente, se trabaja de forma conjunta con el gobierno de Portugal en un deseo común de implicar a Francia en la creación del corredor ferroviario atlántico que conectará ambos países con el centro de Europa, tanto para transporte de pasajeros como de mercancías.

Este ámbito también ha renovado sus nombres. En Transporte Terrestre, con el inicio del año, Joaquín del Moral Sal-

“La Dirección General de Tráfico continúa trabajando por la seguridad en las carreteras y en los vehículos, y es otro ámbito clave para el *rent a car*”

cedo era nombrado Nuevo Director General de Transporte Terrestre.

En esta línea de trabajo por la seguridad en las carreteras y en los vehículos trabaja también otro de los sectores clave para el *rent a car*, como es la Dirección General de Tráfico. La nueva directora de Tráfico, María Seguí, ha destacado la necesidad de fomentar una mejora de la movilidad ciudadana.

La industria del Automóvil bebe de todos estos sectores de forma directa y analiza constantemente sus posibilidades después de varios años de retroceso en sus cifras. Preocupan las matriculaciones y mucho, ya que el 2011 se cerraba con las peores cifras desde 1993. En 2011 se matricularon 808.059 vehículos, solo 16.000 más que los registrados en ese anterior peor año, 1993. Las matriculaciones de automóviles ascendieron a 54.961 unidades durante el pasado mes de enero, lo que supone un aumento del 2,5% en comparación con las 53.634 unidades comercializadas en el mismo mes de 2011, según datos de las asociaciones de fabricantes (Anfac) y vendedores (Ganvam).

De esta forma, el mercado automovilístico español registra el primer crecimiento en los últimos 19 meses (exceptuando agosto del pasado ejercicio). Con todo, el mercado se sitúa en niveles de 1995.

El canal de particulares supone sólo el 48% del mercado, cuando hace cinco años concentraba el 60%.

Se prevé una importante bajada en matriculaciones en los próximos meses, por lo que se trabaja en la petición de ayudas a las Administraciones para recuperar los datos.

Con todas estas informaciones sobre la mesa es tiempo de hacer propuestas, de pensar en soluciones y de aprovechar los buenos datos que despuntan sobre algunos de los sectores. Nos apoyamos en aquello que puede hacer resurgir nuestra economía para dejar de mostrarnos temblores.

Desde la CEOE se trabaja en una propuesta en materia de turismo tras la reunión mantenida por la comisión permanente del Consejo de Turismo con el Ministro de Industria, Energía y Turismo. Este listado de propuestas conlleva la petición de modificaciones normativas, mejora en la calidad de la oferta y la promoción y un apoyo total a una política turística común.

Dos son los caballos de batalla para Feneval: la reducción del Iva en base a ser considerado actividad turística, y la persecución del intru-

sismo, que también se presentan en esta propuesta. Actualmente, el entorno sigue fusionando factores de riesgo y dependemos de la marcha de la resolución de la crisis en la zona euro, pero nos apoyamos en los destellos de luz de nuestra economía, el famoso sol que caracteriza nuestro turismo. ■

BUENOS DATOS EN 2011 PARA TURISMO

“Más de 57 millones de turistas extranjeros nos visitaron durante el pasado año, lo que supone un crecimiento del 7,6% respecto al ejercicio anterior”



FENEVAL RESPONDE

¿ES NECESARIO ESTAR DADO DE ALTA COMO OPERADOR INTRACOMUNITARIO PARA COMPRAR O VENDER UN VEHÍCULO A OTRO EMPRESARIO DE UN ESTADO MIEMBRO DE LA UNIÓN EUROPEA?

Los empresarios o profesionales que realicen entregas o adquisiciones intracomunitarias de bienes, cualquiera que sea el régimen del IVA en que tributen, deben estar dados de alta como operadores intracomunitarios, es decir, tener asignado un NIF-IVA. Para que pueda la operación intracomunitaria entre empresarios resultar exenta de IVA, tanto el comprador como el vendedor deben tener asignado en su Administración Fiscal un NIF-IVA. En el caso de que su cliente no figure en el Censo VIES (censo de operadores intracomunitarios), la operación no estaría exenta y usted deberá repercutir el IVA español.

¿Quiénes deben tener NIF-IVA?

El NIF-IVA se asignará, con algunas excepciones, a las siguientes personas o entidades:

1. Los empresarios o profesionales establecidos o no en el territorio de aplicación del IVA español que realicen entregas de bienes o adquisiciones intracomunitarias de bienes sujetas al impuesto, incluso si los bienes objeto de dichas adquisiciones intracomunitarias se utilizan en la realización de actividades empresariales o profesionales en el extranjero.
2. Los empresarios o profesionales que sean destinatarios de los servicios prestados por empresarios o profesionales no establecidos en el territorio peninsular español e Islas Ba-

leares, respecto de los cuales sean sujetos pasivos del IVA (inversión del sujeto pasivo).

3. Los empresarios o profesionales que presten servicios, que por aplicación de las reglas de localización de los mismos se entiendan prestados en otro estado miembro distinto de España, cuando el sujeto pasivo sea el destinatario de los mismos.
4. Las personas jurídicas que no actúen como empresarios o profesionales, cuando realicen adquisiciones intracomunitarias de bienes sujetas al IVA.

¿Cómo se solicita el NIF-IVA?

Directamente por parte del interesado cuando solicite la inclusión en el Registro de Operadores Intracomunitarios cumplimentando la declaración censal de alta o modificación (modelo 036). Si la Agencia Tributaria no resuelve la solicitud del NIF-IVA en el plazo de tres meses, podrá considerarse denegada dicha solicitud.

¿Cuál es la composición del NIF-IVA?

A efectos del Impuesto sobre el Valor Añadido, para las personas o entidades que realicen operaciones intracomunitarias, el NIF-IVA será el definido de acuerdo con las normas generales, al que se antepondrá el prefijo ES, conforme al estándar internacional código ISO-3166 alfa 2. Es decir: NIF IVA = ES + NIF. ■



CIRCULARES

CIRCULAR Nº 01/12

ASUNTO

PRECIOS MEDIOS DE VENTA APLICABLES EN LA GESTIÓN DEL IMPUESTO ESPECIAL SOBRE DETERMINADOS MEDIOS DE TRANSPORTE

RESUMEN

El Boletín Oficial del Estado, número 313, de 29 de diciembre de 2011, publicó la Orden EHA/3551/2011, de 13 de diciembre, por la que se aprueban los precios medios de venta aplicables en la gestión del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte que nos afecta en el momento de la venta de los automóviles que dejan de dedicarse a la actividad de alquiler.

La presente tabla no ha sufrido ninguna variación con respecto a la de los años pasados, ya que los porcentajes según los años de uso se mantienen. Igualmente, una vez más, aplican la misma reducción del 30% del Impuesto de Matriculación,

por lo que la bonificación del 30% de la Base Imponible es aplicable a partir de los seis meses de la fecha de matriculación Y NO A PARTIR DE UN AÑO.

Recordamos de nuevo que la exención total a los dos años que gozamos en el Impuesto de Matriculación se computa desde la fecha de su primera matriculación.

ANEXO IV

Porcentajes determinados en función de los años de utilización a aplicar a los precios fijados por el Ministerio de Economía y Hacienda, para vehículos de turismo, todo terreno y motocicletas ya matriculados:

AÑOS DE USO	PORCENTAJES
Hasta 1 año	100
Más de 1 año, hasta 2	84
Más de 2 años, hasta 3	67
Más de 3 años, hasta 4	56
Más de 4 años, hasta 5	47
Más de 5 años, hasta 6	39
Más de 6 años, hasta 7	34
Más de 7 años, hasta 8	28
Más de 8 años, hasta 9	24
Más de 9 años, hasta 10	19
Más de 10 años, hasta 11	17
Más de 11 años, hasta 12	13
Más de 12 años	10

El importe que resulte de la aplicación de los porcentajes anteriores, se reducirá al 70 por ciento cuando el vehículo transmitido hubiese estado dedicado exclusivamente durante más de 6 meses desde la primera matriculación definitiva, a las actividades de enseñanza de conductores mediante contraprestación o de alquiler de vehículos sin conductor, o bien tuviera la condición, según la legislación vigente, de taxi, autotaxi o autoturismo.

Ocúpese de su negocio

mientras nosotros nos ocupamos de todos los trámites administrativos.



MAESTRO
GESTIÓN ADMINISTRATIVA

91 445 51 75
Manuel Cortina, 18 - 28010 Madrid

Ganará mucho tiempo...



ESPECIALIZADOS EN VEHÍCULOS Y FLOTAS DE RENT A CAR
NATIVIDAD LAORDEN CANTERO
Gestor Advo. Colegiado nº 2668

CIRCULARES

CIRCULAR Nº 02/12

ASUNTO

RECORDATORIO EXTINTORES EN LOS VEHÍCULOS DE ALQUILER

RESUMEN

En las modificaciones sufridas en el Real Decreto 2822/1998 (Orden PRE/52/2010, de 21 de enero, y Orden PRE/629/2011, de 22 de marzo), el ANEXO XII ha sido modificado en los siguientes puntos:

1. “Los turismos, así como los vehículos mixtos y los automóviles destinados al transporte de mercancías, estos dos últimos de masa máxima autorizada no superior a 3.500 kg, llevarán la siguiente dotación:
 - a. Dos dispositivos portátiles de preseñalización de peligro.
 - b. Un chaleco reflectante de alta visibilidad.
 - c. Una rueda completa de repuesto o una rueda de uso temporal.
2. Los autobuses, así como los vehículos mixtos y automóviles destinados al transporte de mercancías, -estos dos últimos de masa máxima autorizada superior a 3.500 kg-, y los conjuntos de vehículos no especiales, deberán llevar, además de la dotación que se establece en el apartado 1 a y b, un equipo homologado de extinción de incendios, adecuado y en condiciones de uso”.

Por lo tanto, **solamente deberán llevar extintor de incendios aquellos automóviles mixtos o destinados al transporte de mercancías con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kg.**

CIRCULAR Nº 03/12

ASUNTO

ACTUALIZACIÓN DEL CONVENIO CON EL BANCO POPULAR

RESUMEN

En fechas recientes se ha procedido a la actualización del Convenio que desde Feneval se tiene suscrito con el Banco Popular.

Es importante que todos aquellos que tengan o vayan a tener cuenta con dicha entidad, “exijan” a las sucursales que les incluyan dentro del código 542, que es el número asignado a nuestro colectivo.

Todos los asociados de Feneval pueden consultar las condiciones de este Convenio accediendo a la Zona Privada (solo para miembros asociados) de la página web de la federación www.feneval.com

CIRCULAR Nº 04/12

ASUNTO

ACUERDO ENTRE ESPAÑA y LA REPUBLICA DE NICARAGUA SOBRE EL RECONOCIMIENTO RECÍPROCO Y EL CANJE DE LOS PERMISOS DE CONDUCCIÓN NACIONALES.

RESUMEN

En el Boletín Oficial núm 274 de fecha 14 de noviembre salieron publicados los acuerdos entre nuestro país y la República de Nicaragua sobre el reconocimiento recíproco y el canje de los permisos de conducción nacionales, teniendo en cuenta que en ambos países las normas y señales que regulan la circulación por carretera guardan conformidad con lo dispuesto por la Convención sobre Circulación por Carreteras, adoptada en Ginebra, el 19 de septiembre de 1949, y a la homologación en lo esencial de las clases de permisos y licencias de conducir y de las condiciones que se exigen y las pruebas que se realizan para su obtención en ambos Estados.

El canje se realizará en los siguientes términos:

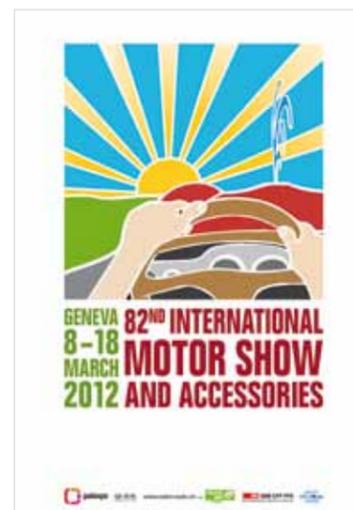
1. Ambos países reconocerán recíprocamente los permisos y licencias de conducción nacionales expedidos por las autoridades de los dos estados a quienes tuvieran su residencia normal en los mismos, siempre que se encuentre en vigor.
2. El titular de un permiso de conducir válido y en vigor expedido por uno de los países, siempre que tenga la edad mínima exigida por el otro Estado, está autorizado a conducir temporalmente en el territorio de éste los vehículos a motor de las categorías para los cuales su permiso, según su clase, sea válido durante el tiempo que determine la legislación nacional.
3. Pasado el periodo indicado, el titular de un permiso de conducción expedido por uno de los estados, que establezca su residencia legal en el otro estado, de acuerdo con las normas internas de éste, podrá obtener su permiso de conducción equivalente. Podrá canjear todos los permisos hasta la fecha de entrada en vigor del presente acuerdo. Para los expedidos con posterioridad, los permisos tendrán que haber sido expedidos en el estado donde el solicitante tenga su residencia legal.
4. Los titulares de un permiso o licencia de conducción de Nicaragua que soliciten el canje de los permisos de conducción equivalente a los permisos españoles de las clases C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D y D+E deberán realizar una prueba de control de conocimientos específicos y una prueba de circulación. Igualmente, los titulares de un permiso de conducción de España, harán la prueba equivalente en Nicaragua.
5. En el caso de que existieran dudas fundadas sobre la autenticidad del permiso o licencia, el Estado en donde se solicita podrá requerir al Estado emisor una comprobación de autenticidad.
6. Obtenido el permiso de conducción del Estado de residencia su titular se deberá ajustar a la normativa de dicho país para su renovación o control.

TABLA DE EQUIVALENCIA ENTRE LAS CLASES DE PERMISOS NICARAGUA Y ESPAÑOLES

Permisos españoles	Permisos nicaragüenses									
	Categoría 1	Categoría 2	Categoría 3	Categoría 4	Categoría 5	Categoría 6	Categoría 7			
A1	ME	0	0	P	4A	4B	5A	5B	6A	6B
A2	x									
A		x								
B			x							
BTP				x						
B+E					x					
C1						x				
C1+E							x(*)		x	
C										x
C+E										
D1						x		x		
D1+E										x
D										
D+E										

ME. Menor de edad - 0. Ordinario - P. Profesional - (*) Limitado hasta 18 Tm

AGENDA



Salón del Automóvil de Ginebra 2012

08.03 - 18.03.2012

Ginebra - Suiza

En el mes de marzo se celebra la 82 Edición del Salón Internacional del Automóvil, con una participación de 260 expositores. Es una de las primeras citas del año para la exhibición por parte de las marcas de sus novedades, en la que estarán presentes los principales fabricantes a nivel internacional. Este certamen ocupará todo el espacio expositivo disponible en las 7 salas de Palexpo, alrededor de 110.000 metros cuadrados.

www.salon-auto.ch/en

Espíritu de Montjuïc 2012

20.04 - 22.04.2012

Circuit de Catalunya - Barcelona

Es la 2ª edición de este revival relacionado con el mundo del motor. Espiritu de Montjuïc tiene lugar en Barcelona. Esta nueva edición contará con muchas novedades y con mayor espectáculo. Se trata de un evento para disfrutar de un fin de semana diferente, en compañía de la familia y amigos. A esta cita ya acudieron 14.000 personas el año pasado y espera repetir éxito, con la organización de múltiples actividades: carreras en la pista, paddock, boxes, ambiente de competición, zona de compraventa de artículos y vehículos, exposiciones, concentración de coches clásicos, música en directo, videojuegos, etc.

www.espiritudemontjuic.com



E-Commerce España. Salón y Congreso del comercio Electrónico 2012

21.03 - 22.03.2012

Madrid

Ifema acoge una nueva edición de esta feria de comercio electrónico, que se celebra con el objetivo de mostrar y difundir las mejores prácticas en el sector e-commerce de la mano de expertos profesionales en este ámbito.

www.ifema.es

STIC - Saló Internacional del Turisme en Catalunya

20.04 - 22.04.2012

Barcelona

De nuevo el Turismo tiene un punto de encuentro para todos los agentes del sector, entre los que también se encuentra el alquiler de coches. Esta vez, la cita es en Barcelona: del 20 al 22 del mes de abril se celebra la 21 edición del Saló Internacional del Turisme en Catalunya. Este certamen contó el año pasado con 1.100 expositores.

www.saloturisme.com



“Vivir en la arquitectura. A-cero: Joaquín Torres y Rafael Llamazares”

Hasta el 10.06.2012

IVAM - Valencia

El estudio de arquitectura A-Cero, dirigido por el arquitecto Joaquín Torres, ha inaugurado junto a su socio Rafael Llamazares esta exposición en el Instituto Valenciano de Arte Moderno (IVAM), que permanecerá abierta hasta el próximo 10 de junio. La exhibición repasa todos los aspectos de la obra de Joaquín Torres y su socio, en una muestra retrospectiva que se centra en la puesta en escena de un espectacular espacio interior que simula una vivienda, y que se complementa con la exhibición de numerosas fotografías, planos y maquetas del conjunto de la obra de A-cero, así como mobiliario diseñado por el propio estudio. La superficie de la exposición ocupa 800 metros cuadrados de la sala 1 del museo, dividida en 3 áreas distintas. Maquetas, paneles, proyectos, vídeos, mobiliario y hasta un modelo-representación de una vivienda a escala real,

que ocupa 250 metros cuadrados de la exposición, en la sala central, son sólo una parte de la experiencia A-cero para los visitantes del IVAM.



FERIA INTERNACIONAL DE TURISMO. DEL 18 AL 22 DE ENERO

FITUR, PUNTO DE ENCUENTRO PARA EL RENT A CAR

CON EL OBJETIVO CONSTANTE DE MANTENER SU PRESENCIA IMPRESCINDIBLE EN EL SECTOR SERVICIOS ENFOCADO AL TURISMO, MUCHOS ASOCIADOS DE FENEVAL ESTUVIERON PRESENTES EN ESTA CITA ANUAL.

LAS ALQUILADORAS DE COCHES COINCIDEN EN UNAS PREVISIONES POSITIVAS PARA EL SECTOR EN 2012, SIN OLVIDAR LA PROBLEMÁTICA DEL EXCESO DE FLOTAS QUE SE HA PRODUCIDO EN 2011.

Feneval, Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos, ha tenido una importante representación en Fitur, que celebró su 32 edición el pasado mes de enero en Madrid, con 9.500 expositores y 75.000 metros cuadrados de superficie expositiva. Fueron varias las empresas de alquiler de coches pertenecientes a la Federación que estuvieron presentes en este importante certamen a nivel internacional.

Las sensaciones respecto a esta edición son muy positivas en todos los casos, bajo el paraguas de las buenas previsiones para Turismo para el año que comenzamos.

La perspectiva de Avis es positiva; precisamente, en el último año, la contratación de alquileres de vehículos Avis a través de internet se ha incrementado en un 11% respecto a los datos de 2010, por lo que ha basado su presencia en Fitur en la promoción de su nueva aplicación de Social Booking para Facebook y su Portal Móvil de alquiler como solución para realizar búsquedas

y alquileres exprés. El principal objetivo de Avis es consolidar su imagen como empresa líder en el sector de alquiler de coches. Así como mantener su presencia imprescindible en el sector servicios enfocado al turismo.

Por otro lado, como asegura José Blanco, director general comercial de Europcar, “el sector del rent a car es quizá uno de los menos conocidos dentro del mundo del turismo y sin embargo, tiene una importancia esencial para la industria turística de nuestro país. Todas las compañías de rent a car estamos haciendo un esfuerzo por dar un giro a esta situación y la mejor prueba de ello es que todas las grandes compañías ligadas a este sector tenemos una presencia destacada en Fitur”.

Además, Blanco, asegura que “todos los informes indican que será un buen año en volumen de turistas, aunque el sector del alquiler de coches puede verse en una dinámica similar a 2011 con un exceso de flotas que impacte negativamente en la evo-

“Fitur celebró su 32 edición el pasado mes de enero en Madrid, con 9.500 expositores y 75.000 metros cuadrados de superficie expositiva”

lución del precio medio y como consecuencia de ello, en las rentabilidades de las empresas”. Europcar dio a conocer en Fitur la incorporación a su flota del Peugeot iOn, un vehículo cien por cien eléctrico, que tiene una autonomía de 150 Km y le convierte en pionero en el sector en la introducción del coche eléctrico en España.

Atesa, que actualmente cuenta con una flota de 25.000 vehículos, además de promocionar www.atesaonline.es durante esta edición, una nueva herramienta que permitirá la gestión online del alquiler tanto de turismos como de furgonetas, se centró en múltiples novedades durante Fitur, que califica como “un foro excepcional donde se dan cita los más importantes representantes del sector turístico del panorama tanto nacional como internacional” para mantener su servicio de calidad a sus clientes. Dio a conocer durante Fitur las incorporaciones de nuevos modelos y fabricantes que realizará este año a su parque de automóviles.

Al igual que en años anteriores, Sixt también estuvo presente en Fitur, con dos stands, uno de ellos en co-branding con la línea aérea Airberlin, y contó con una llamativa iniciativa que permitía a los visitantes interactuar con la red social de la marca. Los responsables de Sixt, tras la participación en Fitur hacen un balance muy positivo, considerando que el sector está reaccionando a la crisis europea con vigor y con liderazgo, erigiéndose en uno de los motores de la economía española. Destacan que la participación del sector ha sido más que notoria. Además, se muestran convencidos de que 2012 va a ser un año muy bueno para el rent a car vacacional, tras conocerse las previsiones de Turismo. Señalan que las perspectivas son de aumento de visitantes extranjeros, a lo que se suma que cada vez son más los turistas que se organizan sus viajes por internet, lo que implica una mayor necesidad de utilizar vehículos de alquiler en destino para realizar sus desplazamientos por la zona.

Por su parte, Goldcar, empresa también integrada en Feneval, que actualmente se encuentra inmersa en una política de expansión, asegura, en palabras de su Director de Marketing y Desarrollo de Negocio, David Contreras, que “somos optimistas, esperamos que a pesar de la negativa evolución que se prevé para la economía en general en Europa los números sean tan buenos como se estiman o incluso mejores. Esperemos, eso sí, que factores externos imprevistos (huelgas en el sector aéreo, desastres naturales, etc.) no empañen en absoluto esas buenas perspectivas”.

Goldcar mostró en Fitur su clara apuesta por el Turismo, dentro de la política de expansión en la que se halla embarcado, ya que durante 2011 ha abierto nuevas oficinas en Barcelona, Ibiza, Menorca, Bilbao y Faro (Portugal), y prevé la próxima inauguración de espacios también en el mercado italiano.

También otras empresas agrupadas en Feneval estuvieron presentes en esta edición, que ha finalizado con resultados positivos. A todas ellas Feneval agradece un año más el esfuerzo por estar presentes en todas las convocatorias de interés para el sector. ■



El equipo de Sixt mostró y asesoró sobre sus productos en el stand de Fitur de este año.



El espacio de Europcar contaba este año con 113 metros cuadrados, casi el doble que en la edición anterior.



Para Goldcar su presencia en Fitur forma parte de su política de expansión en la que se encuentra inmerso.



Responsables de Fiat estuvieron en el stand de Atesa, que repitió su ubicación de la anterior edición, en el pabellón 10.



Avis recibió la visita de Seat y de miembros de la junta directiva de Aseval, quienes posan en la imagen.

FENEVAL ASISTIRÁ EL 26 DE ABRIL A LA III CUMBRE DEL TURISMO DE CEOE

EL REY DON JUAN CARLOS INAUGURARÁ EL ENCUENTRO, EN EL QUE ESTARÁN REPRESENTADAS LAS PRINCIPALES ORGANIZACIONES DEL SECTOR

El próximo 26 de abril tendrá lugar la III Cumbre del Turismo, en la que se darán cita las principales organizaciones de los diferentes segmentos turísticos, entre las que se encuentra Feneval, que no faltará al encuentro y que estará representada por el presidente de la Federación, Carlos Jiménez.

En este encuentro, que tendrá lugar en el Hotel Meliá Castilla de Madrid, los representantes de los agentes del sector turístico y los líderes del sector pondrán sobre la mesa los temas de interés para Turismo y las propuestas para seguir creciendo en este ámbito.

La relevancia de este evento queda clara con la presencia en su inauguración del Rey Don Juan Carlos, confirmando una vez más el compromiso de la Casa Real con el Sector Turismo. El presidente de CEOE, Juan Rosell, y Joan Gaspart, presidente del Consejo de Turismo, le acompañarán en el encuentro.

La III Cumbre del Turismo, organizada por el Consejo de Turismo de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE), centra su contenido en el mensaje que da su lema: "Liderando el futuro" y es una cita imprescindible para el asociacionismo en los diferentes segmentos que engloba el Turismo. La organización de la jornada comienza con la intervención del secretario general de la Organización Mundial del Turismo (OMT), Taleb Rifai, y, a continuación, tendrá lugar la primera mesa de organizaciones empresariales, en la que estarán los presidentes

de la Confederación Española de Hoteles y Alojamientos Turísticos (CEHAT), Juan Molas; de la Federación Española de Hostelería (FEHR), José María Rubio; de CEAyT, Rafael Gallego; de la Asociación de Compañías Españolas de Transporte Aéreo (ACE-TA), Manuel López; y de la Mesa del Turismo, Abel Matutes.

A continuación, tras la intervención de Don Juan Carlos, se celebrará la segunda mesa, en la que intervienen responsables de la Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos (FENEVAL), con la asistencia de su presidente Carlos Jiménez; la Asociación Turística de Estaciones de Esquí y Montaña (ATUDEM), Aurelio Bisbe; así como Exceltur, con Fernando Conte. Igualmente, estará presente la Federación de Salas de Fiesta, Baile y Discoteca de España (FASYDE), Juan Martínez-Tercero; la Federación Española de Asociaciones de Empresas Organizadoras Profesionales de Congresos (OPC), Víctor Serrano; la Asociación Española de Parques Temáticos y de Atracciones (AEPAT), Antonio Peláez; y el Instituto para la Calidad Turística Española (ICTE), Miguel Mirones.

Para finalizar, intervendrá el ministro de Industria, Energía y Turismo, José Manuel Soria, junto a la secretaria de Estado de Turismo, Isabel Borrego.

Esta cumbre se convierte en una cita clave para el turismo español. Feneval se muestra muy positivo ante las conclusiones que puedan extraerse de este encuentro, de cara a avanzar en el desarrollo de una estrategia común para continuar apoyando la buena

marcha del sector Turismo en España, como muestran las últimas cifras.

CUÁLES SERÁN LAS RECLAMACIONES DE FENEVAL

La Federación ya está trabajando en el papel que se defenderá para el rent a car dentro de esta cumbre. La importancia de la actividad del alquiler de coches dentro del sector turístico no se duda en ningún caso, ya que es uno de los aspectos que el visitante tiene en cuenta a la hora de organizar un viaje. Pero es cierto que no se ha visto acompañada hasta el momento de su reconocimiento como actividad turística y por tanto no se le aplica el IVA reducido como el resto de actividades del sector. Esta será una de las peticiones que se harán desde Feneval y que ya forman parte de la propuesta que se presentará al Ministerio de Industria, Energía y Turismo, en la que se está trabajando desde la CEOE y que Feneval apoya.

Esta consideración viene basada en la reclamación que se realiza a Europa para que se mantenga una fiscalidad baja en las actividades turísticas para mantener su competitividad.

El alquiler de coches supone un valor añadido al Turismo en España, ya que su usuario en este ámbito es un viajero que tiene interés en conocer el país, recorrerlo buscando alternativas a nivel cultural, de ocio y gastronómico. Feneval se apoya en las cifras: actualmente el 70% de su negocio está vinculado con el Turismo y el 30% con empresa, cuando hace pocos años era prácticamente al contrario.

LAS PROBLEMÁTICAS DEL SECTOR EXPUESTAS EN LA ÚLTIMA REUNIÓN DEL CNTC

FENEVAL ESTUVO PRESENTE EN ESTA CITA CON EL NUEVO DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE, EN LA QUE SE HA HECHO DE NUEVO HINCAPIÉ EN SU PRESENCIA EN TURISMO

El nuevo director general de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, Joaquín del Moral, se reunió el pasado 6 de febrero con el Pleno del Departamento de Viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera. En la sesión también estuvieron presentes los subdirectores de Gestión, Análisis e Innovación, Benito Bermejo, de Ordenación y Normativa, Emilio Sidera, y de Inspección, Alfonso Sánchez.

Feneval también acudió a esta convocatoria, como miembro del Comité Nacional Terrestre, representada por su presidente Carlos Jiménez y el Secretario, Manuel Dapena.

En dicho acto, Jiménez expuso la problemática del sector. Por un lado, la del alquiler con conductor, en la que solicitó que para la identificación de las VTC se pueda llevar en el coche una hoja de servicios en lugar del contrato correspondiente y anunció la solicitud formal de la modificación de la Orden que regula esta actividad.

En cuanto al arrendamiento sin conductor, el presidente de Feneval mostró su preocupación por la creciente aparición de empresas que actúan fuera de la legalidad, sin cumplir con la normativa vigente. Son cada vez más las opciones de este tipo

que están proliferando en distintas áreas de negocio y con las que Feneval está luchando, especialmente pidiendo apoyo a la Administración, para que se persigan aquellas prácticas que no cumplen la normativa.

Además, desde Feneval se insistió en la importancia de vincular la actividad del alquiler de coches a Turismo, ya que la evolución de esta actividad es cada vez más próxima a este sector y, sin embargo, el tratamiento a nivel fiscal y normativo no es consecuente. Como destacamos en estas páginas, esta es una reclamación que Feneval está realizando en diferentes ámbitos de la Administración.

De manera general, se comentaron además diferentes cuestiones que asfixian actualmente al sector, destacando los incrementos constantes del precio del combustible, con un 18% de enero de 2011 a enero de 2012, y la carga fiscal adicional representada por la desaparición del gasóleo profesional.

Por otro lado, el retraso en los pagos de las distintas administraciones públicas, está repercutiendo también de forma negativa.

Se seguirá trabajando de forma conjunta para poder conseguir mejorar la trayectoria del sector. ■

NUESTRAS ASOCIACIONES

CATALUÑA

AEVAC CAMBIA LA DIRECCIÓN DE SUS OFICINAS

ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE ALQUILER DE VEHÍCULOS SIN CONDUCTOR DE CATALUÑA

La Asociación Empresarial de Alquiler de Vehículos sin Conductor de Cataluña, AEVAC, ha aprovechado el inicio del nuevo año para renovar sus oficinas, con un cambio de dirección.

Ahora siguen atendiendo a sus asociados y usuarios en sus nuevas instalaciones.

Desde la asociación, **presidida por Pilar Bellot**, se da a conocer la nueva dirección, pero se insiste en que este cambio no afectará al modo habitual de trabajar y atender a sus asociados. ■



GESTORÍA TOLEDO

Empresa de Servicios



GESTIÓN FLOTAS RENT A CAR RENTING

Nos sirve de estímulo estar más de 60 años al servicio de nuestros clientes

Toledo & Asociados
Gestores Administrativos

Ronda de Atocha, 12 • 28012 Madrid
Teléfs.: 91 781 97 18

Sagasta, 12 • 28004 Madrid
Teléfs.: 91 445 91 84 / 89



NUEVA CAMPAÑA DE INFORMACIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD LABORAL VIAL POR PARTE DE LA DGT

BAJO EL MENSAJE "LA SEGURIDAD EN EL TRABAJO COMIENZA AL SALIR DE CASA", SE PRETENDE REDUCIR EL NÚMERO DE VÍCTIMAS DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁFICO, YA QUE EN 2011 LA CIFRA DE ESTE TIPO DE ACCIDENTES FUE DE MÁS DE 65.000

Los datos lo dejan claro: el 70% de los accidentes laborales de tráfico se producen al ir o volver al trabajo. Solo durante el año pasado, España registró la cifra de más de 65.000 accidentes laborales de tráfico con víctimas, lo que representa el 10% del total de los accidentes laborales con baja.

De los 65.000 accidentes, el 70% fueron accidentes *in itinere*, es decir, se produjeron en los trayectos de ida o vuelta al trabajo, y el otro 30% fueron en misión: accidentes que tienen lugar durante la jornada de trabajo.

Con el objetivo de hacer llegar a la población un mensaje de prudencia ante el riesgo de sufrir un accidente laboral en estas circunstancias, la Dirección General de Tráfico lanzó en enero de este año una segunda campaña informativa, después de que la primera tuviera lugar en noviembre de 2011.

Ya en marzo del año pasado, los Ministerios de Trabajo y del Interior firmaron un convenio de colaboración para fomentar la realización de planes de movilidad y seguridad vial en las empresas, por el que se establecía que las empresas que lo pusieran en marcha podrían beneficiarse de la reducción de las cotizaciones a la Seguridad Social.

El concepto de la campaña es "La seguridad en el trabajo comienza al salir de casa" y se basa en una serie de premisas a tener en cuenta por parte de los trabajadores:

- Evitar los trayectos rutinarios, ya que repetir cada día la misma ruta lleva a realizarla con confianza y estar menos atentos a las diferentes circunstancias puntuales del tráfico. Es necesario

adecuar la conducción a las mismas. La atención es muy importante, como dato destacable: el lunes es el día de la semana en que se registran más accidentes de tráfico con motivo del trabajo.

- Usar el sistema de "manos libres" solo para conversaciones cortas. Según diversos estudios tras minuto y medio de hablar por el móvil el conductor no percibe el 40% de las señales, su velocidad media baja un 12%, el ritmo cardíaco se acelera bruscamente durante la llamada y se tarda más en reaccionar.

- Eludir las distracciones al volante y concentrarse en la conducción.
- Evitar ir con prisas en cualquier trayecto. El 70% de los accidentes laborales de tráfico *in itinere* se producen en el trayecto de ida al trabajo. Posiblemente la mayor velocidad por llegar a tiempo, los horarios rígidos, la productividad ligada a tener que fichar a una hora exacta... generan una situación de estrés. Estos condicionantes pueden conllevar la asunción de mayores situaciones de riesgo. ■



EL GASTO EN COMBUSTIBLES SE SITÚA EN CIFRAS DE 2002

CON UN CONSUMO PARA AUTOMOCIÓN DE UNOS 27 MILLONES DE TONELADAS

Según se desprende de los datos de Cores, la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos, el consumo de gasolinas y gasóleos de automoción en España sigue cayendo. 2011 ha finalizado con un descenso de alrededor del 6% y un consumo total de combustibles para automoción de unos 27 millones de toneladas.

"El consumo de gasolinas y gasóleos de automoción en España sigue cayendo. 2011 ha finalizado con un descenso de alrededor del 6% y un consumo total de combustibles para automoción de unos 27 millones de toneladas."

Comparando con períodos anteriores la cifra es baja, ya que en 2007 se superaban los 32 millones de toneladas. Estamos en niveles de los años 2002 y 2003, cuando el parque automovilístico total es de aproximadamente 28 millones de unidades, sumando turismos, camiones, furgonetas, autocares y tractores. Esto lleva a pensar que muchos vehículos no se mueven, debido a las constantes subidas de los carburantes.

Las variaciones de precio al alza ahora afectan directamente al conductor. Esta problemática de la subida constante en los precios de los carburantes también se nota en el alquiler de vehículos, ya que es un gasto intrínseco de la actividad del rent a car. ■

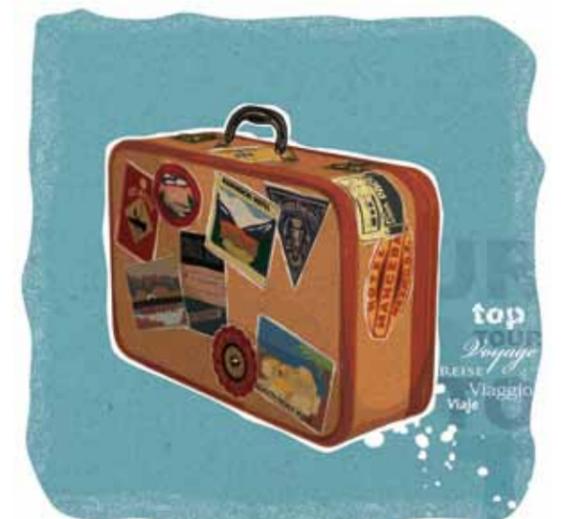
LAS PATRONALES DEL AUTOMÓVIL SE REÚNEN PARA UNIFICAR SUS DEMANDAS AL GOBIERNO

CON EL PROPÓSITO DE PLANTEAR UNA POSTURA COMÚN Y PROPUESTAS QUE MEJOREN LA MARCHA DEL SECTOR

Las principales asociaciones del sector del automóvil en España se reunieron el pasado 10 de febrero, con el fin de definir un programa de actuación y una postura común orientados a mejorar la situación de la automoción en nuestro país.

El principal objetivo es presentar una serie de propuestas al nuevo Gobierno para incentivar este sector, que vive desde hace tiempo una situación complicada y que no hay que olvidar que supone más del 7% del PIB español.

Este encuentro ha contado con la presencia de representantes de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac), de la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios (Ganvam), de la Federación de Asociaciones de Concesionarios de Automoción (Faconauto) y de la Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, Camiones, Autobuses y Motocicletas (Aniacam). ■





LOLA MONTES



CÉSAR PAZ JEFE DE VENTAS ESPECIALES. CHEVROLET

“CHEVROLET HA BATIDO SU RÉCORD DE VENTAS EN EL MUNDO CON 4,76 MILLONES DE VEHÍCULOS VENDIDOS EN MÁS DE 130 PAÍSES”

BASÁNDOSE EN UNA ESTRATEGIA DE RENOVACIÓN COMPLETA QUE LE HA LLEVADO A AUMENTAR LA CUOTA DE MERCADO ENTRE PARTICULARES, CHEVROLET SE MUESTRA OPTIMISTA ANTE 2012, MARCÁNDOSE COMO OBJETIVO CRECER UN 25% RESPECTO AL EJERCICIO ANTERIOR; SIENDO A LA VEZ CAUTA SABIENDO LOS RESULTADOS DE UN 2011 ESPECIALMENTE COMPLICADO PARA EL SECTOR DEL AUTOMÓVIL.

“La gran ventaja del Volt, a diferencia de otros vehículos eléctricos convencionales, es que tiene autonomía extendida y te permite realizar grandes recorridos”

■ A pesar de las malas cifras en cuanto a resultados que se han dado en todo el sector, Chevrolet puede presumir de haber alcanzado sus mejores datos de ventas. Por tanto, para Chevrolet, ¿se puede decir que 2011 no ha sido tan duro como para el resto de agentes del sector?

Chevrolet ha batido su récord de ventas en el mundo con 4,76 millones de vehículos vendidos en más de 130 países. En EEUU, mercado principal para la marca americana, Chevrolet ha sido la marca de turismos líder, gracias en buena parte al Cruze que lleva más de 1 millón de unidades vendidas en todo el mundo desde su lanzamiento en 2009.

Chevrolet también ha batido record en 15 mercados, incluidos países como China donde se vendieron cerca de 600.000 unidades.

■ Estas cifras tan positivas se van sobre todo a EEUU y a China. En Europa destacan datos como los de Alemania y Francia, ¿cuál es la situación de ventas para Chevrolet en España?

Chevrolet ha cerrado 2011 con un nuevo récord de ventas en Europa de 517.800 unidades, un crecimiento de un 8,5% en comparación con 2010, y con una cuota récord del 2,61%.

En España, 2011 ha sido muy complicado para el sector del automóvil. A la mala situación económica hay que sumarle la duración de la crisis (4 años) y la falta de disponibilidad de motores diésel, tras los trágicos acontecimientos de Japón. Todo esto se ha traducido para nosotros en unas ventas de 17.500 unidades.

Aún así, somos optimistas por la excelente aceptación que están teniendo entre los consumidores nuestra nueva gama de productos completamente renovada, lo que nos ha permitido aumentar la cuota de mercado en el mercado de particulares.

■ Ya inmersos en 2012, ¿cuáles son los modelos de vehículos por los que apuesta la marca en este nuevo ejercicio?

Chevrolet ha lanzado al mercado en Europa 7 nuevos productos: Nuevo Aveo, Cruze 5 puertas, nuevo Captiva, el monovolumen Orlando, y los emblemáticos Corvette, Camaro y Volt.

Además, durante 2012 incorporaremos el nuevo Malibu y el nuevo Cruze SW que comercializaremos a partir de primavera y de mitad de año respectivamente. Todos estos productos nos ayudarán a crecer de forma natural, ya que con ellos completamos nuestra gama de modelos y competimos en segmentos donde antes no estábamos presentes.

La nueva gama Chevrolet 2012 satisface las necesidades de un amplio espectro de clientes, desde el primer coche para gente joven hasta familias numerosas, y desde los clientes más racionales en su compra hasta los más caprichosos y tecnológicos.

Nuestros modelos de volumen serán el Aveo (segmento B) y el Cruze (Segmento C) que compiten en los segmentos de mayor demanda en España.

■ De cara a este año, ¿cuáles son los objetivos de Chevrolet?, ¿en qué estrategias se basa Chevrolet para aumentar las ventas en España? ¿Será este el año de la recuperación definitiva para el sector o habrá que esperar un poco más?

Con todas estas incorporaciones nuestra previsión para 2012 es crecer un 25% respecto a 2011.

Nuestra mejor estrategia es estar muy cerca del consumidor y ofrecer los mejores productos y al mejor precio. La Red Chevrolet es una red sólida. Durante los últimos años hemos optimizado nuestra red de concesionarios aumentando la venta por concesión.

En cuanto a comunicación, nuestro patrocinio de la Selección Española seguirá ayudándonos en términos de imagen de marca y notoriedad.

Tendremos que esperar para ver la recuperación del sector. No hay indicios de que este año se vayan a incrementar las ventas.

CLAVES DE SU ESTRATEGIA PARA 2012

- Modelos de volumen: serán el Aveo (segmento B) y el Cruze (Segmento C), que compiten en los segmentos de mayor demanda en España
- Estar muy cerca del consumidor y ofrecer los mejores productos y al mejor precio
- Ofrecer coches con un diseño atractivo y moderno
- Vehículos muy fiables y con una relación valor/precio excelente
- Patrocinio de la Selección Española como parte de las acciones de Marketing

“Hemos donado 100 coches, uno por cada año que cumplimos, a la organización Aldeas Infantiles SOS a través del programa Wheels for Kids”

■ **El rent a car es un importante factor dentro de las ventas de vehículos para los fabricantes, ¿en qué medida lo es para Chevrolet?**

Chevrolet pretende ser un socio estable para las compañías de alquiler y así lo ha demostrado en los últimos años. Con productos diferentes por la renovación de la gama, ofreciendo nuevos atractivos año tras año. Un buen ejemplo ha sido el del monovolumen de 7 plazas Orlando y éste año será el del Cruze 5 puertas y el nuevo Aveo. En los segmentos donde las empresas de alquiler concentran la mayor parte de sus compras, ofrecemos gran variedad de productos competitivos como el Spark, Aveo y Cruze.

Nuestra nueva gama nos ayudará en dos sentidos. Por un lado, con nuestras novedades conseguiremos fidelizar a clientes que se encuentren en fase de renovación de su flota y, por otro, nuestra presencia en más segmentos del mercado hará que nuestros clientes no tengan que salir de Chevrolet a la hora de buscar modelos que antes no ofrecíamos.

■ **Qué papel considera que juegan las alquiladoras de coches dentro del panorama general del sector del automóvil.**

Contribuyen en gran medida a generar volumen y, por tanto, visibilidad, dos asuntos importantes para las marcas. En Chevrolet hemos tenido acceso a flotas de alquiler vacacional pero la evolución de nuestros productos nos abre la puerta al alquiler profesional con productos como el Orlando, Cruze, Captiva y la llegada del Malibu, una elegante berlina, en los próximos meses.

■ **Cuál es la apuesta en concreto de Chevrolet en relación a su trabajo con las alquiladoras, qué porcentaje de negocio suponen.**

El peso de las compañías de alquiler en las ventas de la marca está entre el 7 y el 10% en función de cómo se adapten nuestros modelos al mercado de alquiler. Aunque históricamente los modelos más pequeños (Spark y Aveo) han sido los más solicitados, para 2012 contamos con una gama más amplia que cubre prácticamente todos los grupos de alquiler.

■ **Según el recientemente publicado primer informe sobre sostenibilidad global que ha hecho público General Motors, el crecimiento de negocio está en línea con la sociedad: uso de energías alternativas y tecnologías avanzadas. En este sentido, ¿cuál es la línea de trabajo de la compañía?**

Trabajar de forma sostenible en los procesos de fabricación y ofrecer vehículos respetuosos con el medio ambiente siempre ha sido una prioridad para General Motors y cada una de sus marcas.

Chevrolet ha liderado el mercado de GLP en Europa, un combustible más económico y limpio que los combustibles tradicionales, pero en España la falta de ayudas directas en el punto de venta y la escasez de puntos de suministro no ha contribuido a su desarrollo.

La gran apuesta de Chevrolet es el Volt, nuestro vehículo eléctrico de autonomía extendida que se puede utilizar como un único coche para todos los días, ya que la autonomía total del vehículo es de 560 km.

El Volt ha ganado múltiples premios en el sector de automoción: Es “Green Car of the Year” en EEUU y “Coche del Año en Norte América”, y en Europa está entre los 7 finalistas para optar al mejor coche de Europa.

■ **¿Qué diferencia al Volt del resto de vehículos de este tipo?, ¿en qué se trabaja ahora en este sentido?**

La gran ventaja del Volt, a diferencia de otros vehículos eléctricos convencionales, es que tiene autonomía extendida y te permite realizar grandes recorridos. El coche funciona con un motor eléctrico con el que puedes recorrer 60 km con cero emisiones y cero consumo de gasolina y, cuando se agota la batería, por ejemplo en un viaje, entra en funcionamiento un motor de combustión que genera energía para mover el motor eléctrico activando el modo de autonomía extendida que suma otros 500 km. La batería del coche se recarga en cualquier enchufe convencional de 220V en tan solo 4 horas.

No esperamos hacer un gran volumen con este modelo, las primeras ventas irán dirigidas a los clientes más tecnológicos y respetuosos con el medioambiente y a flotas de grandes empresas.

■ **Recientemente, Chevrolet ha celebrado su centenario, ¿de qué modo se podrían resumir los logros y la trayectoria de la marca?, ¿qué hitos destacaría dentro de su evolución a lo largo de la historia?**

Chevrolet nació en 1911, y 100 años después, es la cuarta marca mundial con unas ventas cercanas a los 5 millones de vehículos. Para que os hagáis una idea de la dimensión de la marca, cada 7,6 segundos se vende un Chevrolet en alguna parte de mundo. Además es la marca que más coches ha vendido en la historia del automóvil, más de 210 millones de unidades.

De lo que estamos orgullosos es de cómo hemos celebrado el centenario de Chevrolet.

En Europa se ha decidido celebrar este primer siglo de vida ayudando a los que más los niños que más lo necesitan, y por ello hemos donado 100 coches, uno por cada año que cumplimos, a la organización Aldeas Infantiles SOS a través del programa “Wheels for Kids”.



ZOOM PERSONAL

En España hemos entregado 8 vehículos, uno por cada aldea y además, la Red de Concesionarios de Chevrolet se ha involucrado en esta acción benéfica, aportando una cantidad por cada coche vendido para financiar la construcción de una Escuela Infantil en Tenerife, que acogerá a niños de entre 0 y 36 meses.

En cuanto a la competición, uno de los orígenes de la marca, hemos celebrado el centenario ganando el mundial de turismo con nuestro Cruze y las míticas 24 horas de Le Mans con el Corvette en la categoría GTE, con el piloto español Antonio García.

■ **En general, ¿hacia dónde considera que camina el sector de la Automoción,**

cuáles deben sus prioridades y qué buscará el consumidor, cada vez más exigente?

El sector del automóvil mejora año tras año con las necesidades y exigencias de los clientes, que han hecho que todos los fabricantes ofrezcan coches seguros, bien equipados, atractivos y con buenas prestaciones. Como ya he comentado antes la clave es ofrecer lo mejor y al mejor precio. En este sentido Chevrolet está muy bien posicionada ya que ofrece coches con un diseño atractivo y moderno, muy fiables y con una relación valor – precio excelente. Podemos decir que ofrecemos mucho por poco. ■

Este gallego de 49 años, ha desarrollado su carrera profesional dentro del sector de automoción desde el año 1988, con su vinculación previa a marcas como Volvo, Daewoo y Opel. Su experiencia profesional le ha llevado a puestos de responsabilidad en diferentes ámbitos: Recursos Humanos, Marketing y Ventas, pero asegura que lo que más le ha enriquecido profesionalmente ha sido el contacto con la red de distribución. Siempre ha dedicado parte de su tiempo libre a hacer ejercicio, aunque reconoce que cada vez muestra una tendencia mayor hacia una faceta deportiva más pasiva. Lo que más le gusta es disfrutar de sus hijos, Jorge y Daniel. Además, cuando puede, se escapa a su ciudad de origen, Pontevedra, a la que tiene claro calificar como “preciosa”.





JAVIER GARCÍA ROPERO
CINCO DÍAS



2012 CONSOLIDA EL AUJE DEL SEGMENTO PREMIUM

LOS DATOS DE VENTAS DEL MES DE ENERO CONFIRMAN QUE 2012 SERÁ UNA CONTINUACIÓN DEL EXCEPCIONAL AÑO QUE LAS PRINCIPALES MARCAS DE AUTOMÓVILES DE LUJO VIVIERON EN 2011. LA DEMANDA DE ESTE TIPO DE VEHÍCULOS CONTINÚA AL ALZA EN TODOS LOS MERCADOS, INCLUIDO EL EUROPEO, PESE A LA DEPRESIÓN DE LAS VENTAS EN ALGUNOS DE LOS PRINCIPALES PAÍSES DE SU INDUSTRIA, COMO ITALIA O ESPAÑA. AL LUJO NO LE AFECTA LA CRISIS, Y MENOS CUANDO SUPERA LAS FRONTERAS DEL MALTRECHO VIEJO CONTINENTE.



Y los principales exponentes de dicha tendencia no son otros que los fabricantes alemanes, que han encontrado en el mercado asiático una vía para compensar el estancamiento del mercado local. Pero no sólo de ese mercado viven estos fabricantes. Su crecimiento en el mes de enero ha sido global, aunque más modesto de lo que fue el repunte de enero de 2011 comparado con ese mismo mes de 2010. La pequeña subida de Audi del 0,8% le sirve para marcar un nuevo récord en el primer mes del año, con 96.100 unidades vendidas, frente a los 95.400 de 2011. Destaca su crecimiento en China, pero también su excepcional rendimiento en Estados Unidos, con un repunte del 20%. Su lastre, como no podía ser de otra manera, ha sido Europa, donde sus números de ventas cayeron un 13%, y, como destacábamos al principio, España e Italia se confirman como los mercados con un rendimiento más preocupante. Las cifras de ventas de Audi en nuestro país cayeron nada menos que un 38,1%, mientras que en Italia el descenso fue del 27,6%, un dato que contrasta con el crecimiento del 12% de BMW en ese país. El grupo alemán tuvo en enero una subida de sus ventas del 6,6% hasta los 112.000 vehículos juntando los datos de sus tres marcas: BMW, Mini y Rolls Royce.

Mención aparte merece la marca de superlujo, que en 2011 batió el récord total de ventas en un año tras vender 3.538 vehículos, superando en 200 el máximo anterior, que databa del año 1978. 2011 fue, por tanto, el mejor año de los 107 de historia de esta marca, de origen británico pero que desde hace algo más de una década es propiedad del grupo BMW. Y el mo-

tivo no fue otro que el repunte del 47% en el mercado asiático, del 23% en Europa del este y del 17% en Norteamérica, con una gama que en ningún caso baja de los 300.000 euros y que en algunos casos llega a superar los 500.000. Y es que Rolls ha sabido adaptarse a los tiempos, seguramente también influenciada por su nueva genética alemana. Frente a las berlinas de corte clásico de antaño, sus modelos actuales, el Ghost y el Phantom, conjugan la exclusividad con un toque más atrevido en sus diseños, principalmente en sus frontales. Y por dentro, sus motores bien podrían pertenecer a un superdeportivo: mecánicas V12 con 563 Cv de potencia en el caso del Ghost y de 453 en el Phantom.

La división de automóviles de Rolls vive, por tanto, una segunda juventud. Tanto es así que su éxito ha acabado por sentenciar a uno de sus rivales, Maybach, propiedad de Daimler, que ha decidido suspender la producción de sus modelos ante los malos resultados de ventas. Pero Rolls no es la única marca de súper lujo que obtiene resultados extraordinarios pese a la coyuntura económica. En este prohibitivo segmento también se desarrolla una vía más de la rivalidad entre

los gigantes Volkswagen y BMW.

Porque si la última se hizo con Rolls Royce, la primera siguió la misma estrategia con Bentley, que hasta entonces pertenecía a la propia Rolls. La escisión de ambas ha resultado todo un éxito. Porque si Rolls batía en 2011 su récord total de ventas, Bentley conseguía volver a los niveles de matriculaciones previos a la crisis, registrando uno de sus mejores años, con 7.000 unidades vendidas y un crecimiento del 37%, con

“Si Rolls batía en 2011 su récord total de ventas, Bentley conseguía volver a los niveles de matriculaciones previos a la crisis, registrando uno de sus mejores años, con 7.000 unidades vendidas y un crecimiento del 37%”

“Seguramente, cuando Ferdinand Porsche creó la marca que lleva su apellido en 1931, no imaginaba que ésta batiría récords de ventas gracias a un todocamino o a una berlina”

un rendimiento espectacular en el mes de diciembre, en el que comercializó más de un millar de unidades en el que fue su segundo mejor mes de la historia, y en el que China se convirtió por primera vez en su segundo mercado, tras Estados Unidos. Su secreto ha sido ir más allá de las berlinas de gran lujo y apostar por los modelos más deportivos, como el Continental GT, que acaparó un tercio de las ventas totales de la marca. Un vehículo capaz de generar 575 CV de potencia, y que este año verá ampliada su gama con una mecánica V8 biturbo de 500 CV y que reduce de forma considerable el consumo y emisiones del modelo original.

Pero Bentley y Rolls no han sido las únicas marcas de origen británico que han reverdecido laureles después de haber sido adquiridas por grupos extranjeros. Es el caso de Jaguar y Land Rover, adquiridas en 2008 por la india Tata. En el último trimestre, ambas marcas consiguen elevar sus ventas en un 37%, comparado con el mismo período del año anterior, con algo más de 86.000 unidades vendidas. En diciembre, ambas marcas crecieron un 45%, e impulsaron los ingresos trimestrales del grupo Tata hasta 700 millones de dólares, un 41% más que en el mismo del año anterior.

Aunque si hay que destacar el rendimiento de una marca en particular, ese es el de Porsche, que pulverizó sus expectativas en 2011 y que ha iniciado 2012 manteniendo sus niveles de ventas. El fabricante alemán, que sigue a vueltas con su posible incorporación al grupo VAG, inició el año pasado con el objetivo de llegar a las 100.000 unidades, cifra que alcanzó entre el mes de octubre y noviembre y que rebasó con creces al finalizar el año, llegando a las 120.000 y estableciendo un récord para la marca. Seguramente, cuando Ferdinand Porsche creó la marca que lleva su apellido en 1931, no imaginaba que ésta batiría récords de ventas gracias a un todocamino o a una berlina.

Porque, efectivamente, la controversia suscitada tras el lanzamiento del Cayenne ha acabado dando la razón a la marca, convirtiéndose en su modelo más vendido. No sólo eso, sino que este todocamino acapara casi la mitad de las ventas totales de la marca, seguido del no menos polémico Panamera, su modelo de cinco puertas que se está haciendo un hueco cada vez mayor



LAS PREVISIONES DEL LUJO

El 2012 se presenta, por tanto, como un año de consolidación de un espectacular 2011 para el segmento de los vehículos de lujo. Aunque su crecimiento se verá reducido, principalmente por la estabilización del mercado chino, sí se mejorarán los datos registrados durante el año pasado. Eso sí, gracias a los mercados emergentes y a la recuperación de la economía estadounidense.

en el segmento de las berlinas de lujo. Sus ventas representan el 25% del total. Los modelos más deportivos, como el 911, el Boxster o el Caymán pasan a un segundo plano. Una tendencia que se ha confirmado en el primer mes del año, en el que los niveles de ventas de la marca aumentaron en un 5%, mejorando por tanto las altas cifras registradas en el mismo mes de 2011. Tal demanda ha provocado que Porsche haya abierto un tercer turno en su fábrica de Leipzig (Alemania).

El 2012 se presenta, por tanto, como un año de consolidación de un espectacular 2011 para el segmento de los vehículos de lujo. Aunque su crecimiento se verá reducido, principalmente por la estabilización del mercado chino, sí se mejorarán los datos registrados durante el año pasado. Eso sí, gracias a los mercados emergentes y a la recuperación de la economía estadounidense. En Europa, el mercado se verá mermado por la crisis de deuda europea y por la más que posible recesión en la eurozona. Pero siempre habrá personas capaces de darse algún capricho en forma de coche de lujo. Ellos, que pueden, que lo disfruten. ■

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. CHEVROLET CAPTIVA

Probamos este todocamino renovado, en su interior y exterior. Muy versátil y amplio, con capacidad para viajar hasta siete personas. Destaca especialmente porque incorpora un sistema de control de arranque en pendientes, muy adecuado para su uso en terrenos angostos.

HEMOS PROBADO... OPEL INSIGNIA 1.4 TURBO 140CV ECOTEC 5P

Este modelo de grandes dimensiones, presenta una gran calidad en sus acaba-

dos, que se aprecia especialmente en su interior, sin dejar de prestar atención a sus líneas aerodinámicas.

HEMOS PROBADO... SUBARU XV 2.0 DIÉSEL BÓXER EXECUTIVE PLUS

Con vocación de todoterreno, este Subaru nos encandila por su practicidad y porque presenta un diseño rompedor para la marca y por un comportamiento muy estable en carretera.





CARMEN ESPADA



Las credenciales del Captiva como un auténtico SUV se respaldan en la opción de la novedosa tracción a las cuatro ruedas activa bajo demanda.

El vigoroso todocamino compacto de Chevrolet experimentó el año pasado una importante renovación que incluía un diseño exterior actualizado que le dota de una presencia aún más dinámica y decidida. La gama totalmente nueva de motores de última generación, potentes y de bajo consumo, se acompañó de modificaciones en el chasis para mejorar la conducción y el manejo, y de un interior perfeccionado.

Incluso con todos esos cambios y mejoras, el Captiva conserva las ventajas de sus asientos adaptables dispuestos a modo de butacas de cine en tres filas, con amplia capacidad para hasta siete ocupantes, y el sistema de tracción a las cuatro ruedas controlado electrónicamente que distribuye la potencia de forma óptima.

ROBUSTO DISEÑO EXTERIOR

Al contemplar el Captiva desde delante, se aprecian varias características: el capó remodelado y esculpido con líneas muy marcadas, una parrilla más grande con rasgos distintivos de Chevrolet, como la abertura dual y la "pajarita" en el centro, y los



Abatiendo por completo la segunda y la tercera fila, la zona de carga aumenta hasta convertirse en una de las más voluminosas de los SUV compactos: 1.577 litros [942 por debajo de la línea de las ventanillas].



En el interior, el diseño de cabina dual y el salpicadero delantero envolvente dotan a la parte delantera de un aspecto homogéneo e impecable.

A FONDO

CUERPO ROBUSTO Y ALMA DEPORTIVA

CHEVROLET CAPTIVA

ESTE VIGOROSO SPORT UTILITY VEHICLE DE CHEVROLET (SUV O TODOCAMINO EN ESPAÑOL) EXPERIMENTÓ UNA IMPORTANTE RENOVACIÓN HACE DOS AÑOS Y AHORA LO ENCONTRAMOS EN EL MERCADO CON UN DISEÑO EXTERIOR ACTUALIZADO Y UNA GAMA TOTALMENTE NUEVA DE MOTORES DE ÚLTIMA GENERACIÓN, POTENTES Y DE BAJO CONSUMO, ADEMÁS DE INCLUIR TRACCIÓN A LAS CUATRO RUEDAS Y UNA VERSATILIDAD DE HASTA SIETE OCUPANTES.

nuevos faros cilíndricos estilo prisma e intermitentes integrados en los retrovisores exteriores.

Respecto a los pasos de rueda delanteros, los orificios de ventilación lateral ahora adoptan una forma más angular para recalcar sus intenciones deportivas. Al contemplar el nuevo modelo desde los pilares A hacia atrás, el Captiva conserva su atractivo perfil, caracterizado por una línea de hombros ligeramente ascendente. Todos estos cambios de diseño realizados en el nuevo modelo han contribuido a dotarle de una presencia más fuerte y atlética, al tiempo que garantizan un aspecto inmediatamente reconocible como uno de los Chevrolet de nueva generación.

IMPORTANTE RENOVACIÓN EN EL INTERIOR

El modelo sigue disfrutando de un interior espacioso y amplio, con un espacio de carga que figura entre lo mejor de su categoría, y la opción de cinco o siete plazas. El volumen de carga con la tercera fila de asientos abatida es de 769 litros (477 por debajo de la línea de la ventanilla), y si también se abate la tercera fila, alcanza los 1.577 litros (942 por debajo de la línea de la ventanilla).

El interior presenta una serie de nuevos acabados y texturas, como vistosos materiales para los asientos y detalles de interiores mejorados, como anillos cromados mate alrededor de los orificios de ventilación, que dotan al coche de una presencia de gama alta más definida. Los diseñadores han empleado hábilmente algunos de los elementos presentes en otros modelos nuevos, como la retroiluminación en azul hielo y el diseño envolvente del salpicadero delantero, que fluye hasta integrarse en las puertas delanteras creando el aspecto de cabina doble de Chevrolet.

Se han integrado nuevos espacios de almacenamiento que refuerzan la sensación de espaciosidad y sentido práctico.

El sistema de sonido incluye conexiones Aux-in y Bluetooth con mandos integrados en el volante de serie. Hay disponible un sistema de navegación de siete pulgadas con cobertura total de carreteras europeas, y una cámara trasera integrada como ayuda para aparcar. Para una mejora de la sonoridad, se han recolocado los altavoces de audio en las puertas y se ha perfeccionado el aislamiento del parabrisas y del forro acústico, con lo que hay menor nivel de ruido de rodadura, viento y motor.



“Los niveles de CO₂ de los motores están por debajo de los umbrales fiscales clave de CO₂, lo que se traduce en un ahorro potencial para los clientes”

El mimo por el detalle en la ingeniería se traduce directamente en una mejora del refinamiento, el confort y la calidad para conductor y pasajeros.

POTENCIA Y EFICIENCIA: CUATRO NUEVOS MOTORES

El Captiva cuenta con cuatro potentes motores, combinados con una nueva transmisión manual o automática de seis velocidades. Dos modelos de gasolina de 2,4 y 3 litros y dos variantes turbodiésel de 2,2 litros incorporan una serie de tecnologías avanzadas diseñadas para propor-

cionar un equilibrio óptimo entre rendimiento y bajo consumo.

Los nuevos motores presentan varias primicias como la sincronización variable de válvulas (VVT) en el motor ECOTEC de gasolina de 2,4 litros con doble árbol de levas, que contribuye a proporcionar 167 CV con un bajo consumo en ciclo combinado de 8,9 litros/100 km en la

versión con cambio manual. Esta versión acelera de 0 a 100 km/h en 10,5 segundos.

El motor de gasolina V6 de 3 litros que ofrece 258 CV incluye por primera vez inyección directa y sincronización variable de válvulas. Con un par motor de 288 Nm, su rendimiento impresiona: velocidad máxima de 198 km/h, aceleración de 0 a 100 km/h en 8,6 segundos y

consumo de combustible en ciclo combinado de 10,7 litros/100 km.

El motor diésel de 2,2 litros está disponible con dos potencias: 163 o 184 CV. El de 163 CV acelera de 0 a 100 km/h en 9,9 segundos y su velocidad máxima es de 189 km/h. La versión de 184 CV pasa de 0 a 100 km/h en 9,4 segundos y alcanza los 200 km/h. Ambos presentan el mismo consumo de combustible en ciclo combinado, que es de 6,4 litros/100 km.

Todos los datos de rendimiento y consumo de combustible proporcionados corresponden a la versión FWD (front-wheel drive) con cambio manual.

Los nuevos trenes motrices del Captiva vienen acompañados por una nueva transmisión automática de seis velocidades que presenta dos versiones: una para modelos de gasolina con tracción a las cuatro ruedas, y otra para motores diésel, ya que cada una está diseñada para distintos niveles de par motor. La transmisión automática está disponible como opción para todos los motores, y viene de serie con el V6 de 3 litros.

CONDUCCIÓN SUAVE, RESUELTA Y EFICIENTE

El chasis del Captiva se ha ajustado para mejorar aún más la dinámica del vehículo, perfeccionando el comportamiento en

curvas, las características de balanceo y el tacto de su conducción. Gracias a la inclusión de serie del Control Electrónico de Estabilidad (ESC), el Sistema de Control de Tracción (TCS) y el Sistema de Frenada Asistida (BAS), el vehículo ofrece un elevado nivel de seguridad.

La dirección controlada electrónicamente, sensible a la velocidad, permite una mayor precisión y requiere menos esfuerzo por parte del conductor. Con la función Hill Start elimina el retroceso al arrancar cuesta arriba.

Tanto los modelos turbodiésel de 2,2 litros como el motor de gasolina de 2,4 litros se pueden encargar con configuraciones de tracción delantera o a las cuatro ruedas. El Captiva mantiene el sistema de tracción activa a las cuatro ruedas bajo demanda, una solución práctica y al mismo tiempo responsable con el medio ambiente que usa la tracción delantera en circunstancias de conducción normales, y solo recurre a la tracción a las cuatro ruedas —que se activa automáticamente mediante un embrague electrónico— cuando se requiere más tracción, como es el caso sobre superficies deslizantes o al arrancar cuesta arriba, por ejemplo.

Cuando se activa la tracción a las cuatro ruedas, la potencia entre las ruedas delanteras y traseras se distribuye automáticamente, con una relación de hasta 50:50. Además de pérdidas de tracción, el sistema también monitoriza la velocidad del

DATOS DE INTERÉS

Chevrolet Captiva 2.4 LS FWD

Altura 1,756 m



2,707 m Batalla

Anchura 1,849 m



Longitud: 4,673 m

210 gr/km Emisiones de CO₂

Volumen del maletero 477 litros

Peso 1,798 Kgs.

motor, la velocidad del vehículo, la guiñada y el ángulo de dirección. El sistema de tracción a las cuatro ruedas está completamente integrado en los sistemas ABS y ESC para aumentar aún más el control.

Los niveles de CO₂ de los motores están por debajo de los umbrales fiscales clave de CO₂, lo que se traduce en un ahorro potencial para los clientes.

SIN OLVIDAR LA SEGURIDAD PASIVA

La seguridad pasiva queda bien cubierta con la inclusión de seis airbags —dos frontales, laterales para conductor y acompañante, y de cortina para los ocupantes de los asientos traseros exteriores— y cinturones de seguridad con triple anclaje y pre-tensores, así como limitadores de fuerza del cinturón en los asientos delanteros. Se incluyen dos puntos de anclaje Isofix en los asientos exteriores de la segunda fila para facilitar un montaje rápido y seguro de sillas infantiles. ■



El motor y la transmisión ofrecen a los propietarios de un Captiva una experiencia de conducción suave, resuelta y eficiente.



NOS HA GUSTADO

Control de Arranque en Pendientes (HSA)

Por primera vez en el Captiva, todos los modelos incluyen la función de Control de Arranque en Pendientes (Hill Start Assist, HSA). Esta inteligente prestación garantiza que ningún conductor tenga que preocuparse por retroceder

al arrancar cuesta arriba. El sistema HSA mantiene quieto el vehículo en pendientes del 3% o superiores durante un segundo y medio después de soltar el pedal del freno, ayudando así a arrancar de forma más suave y segura.

Nueva transmisión automática de seis velocidades

La nueva caja de cambios automática de seis velocidades que incorpora el Captiva se puede usar en modo completamente automático o, si el conductor lo prefiere, con Driver Shift Control (DSC), que permite cambiar de marcha manualmente.

La transmisión automática se ha diseñado con un amplio escalonamiento de relaciones

de cambio para optimizar la correlación entre rendimiento y consumo. De este modo, la primera marcha es muy corta para permitir un arranque rápido, mientras que la sexta es muy larga, lo que reduce las revoluciones a velocidades más altas, disminuyendo el consumo y los ruidos y vibraciones internos.



PEDRO FÉLIX GARCÍA



“El fabricante se preocupó desde el primer momento de dotar al *Insignia* de un eficaz sistema de luces especiales -de tecnología “LED” y bajo consumo- para circulación diurna, habiéndose anticipado así mucho a la próxima obligatoriedad de este elemento de seguridad vial”

HEMOS PROBADO...

UNA BERLINA CON LÍNEA DE “COUPÉ”

OPEL INSIGNIA 1.4 TURBO 140CV ECOTEC 5P

OSTENTÓ EN 2009 EL TÍTULO DE “MEJOR COCHE DEL AÑO EN EUROPA”. ENTRE SUS NUMEROSAS VERSIONES CON MOTOR DE GASOLINA O DIÉSEL, SE PUEDE ELEGIR ENTRE CARROCERÍAS DE CUATRO O DE CINCO PUERTAS; ES DECIR, BERLINA CIENTO POR CIENTO -CON MALETERO INDEPENDIENTE-, O CON “QUINTA PUERTA” TRASERA.

Es un coche grande (mide 4,83 metros de largo), con una buena aerodinámica y bastante insensible al viento fuerte lateral.

Con sus 4,83 metros de largo, el *Opel Insignia* merece ser catalogado claramente como coche de tamaño *grande*. Su generosa distancia entre ejes, de 2,737 metros permite a quienes ocupan sus plazas traseras gozar de espacio más que suficiente para sus piernas. Sin embargo, la línea tan descendente de su techo limita mucho la cota interior de altura atrás; más que cota de altura escasa (aunque queda ciertamente bastante “justita” para pasajeros altos), lo que ocurre es que en el momento de entrar o salir del coche, los viajeros de atrás han de tener cuidado para evitar “despeinarse” con el marco superior de las puertas. Es el sacrificio que exige el diseño de berlinas con líneas de “coupe”. A cambio, el coche puede presumir de un magnífico coeficiente aerodinámico ($C_x=0,27$) y de mostrarse muy insensible al viento lateral fuerte racheado.

En las versiones de cinco puertas, el portón, una vez izado, deja una altura libre hasta el suelo de 1,86 metros, por lo que el manejo de los equipajes pueden realizarlo sin la menor dificultad personas de gran estatura. El borde exterior más sobresaliente del portón trasero se eleva al izarse al máximo hasta los 2,10 metros sobre el suelo, cosa que merece ser tenida muy en cuenta para no arañarlo contra el techo o contra los carriles de las puertas automáticas, cuando el coche vaya a dormir en uno de esos modernos garajes de techo algo bajo y haya que abrirlo allí dentro.

En el interior del *Insignia*, se percibe en seguida una alta calidad en todos los materiales empleados y una terminación muy esmerada, por lo que sorprende que la guantera no sea climatizada. Por el contrario, en el exterior, sí que se observa que el

FICHA TÉCNICA**Opel Insignia 1.4 Turbo 140CV
Ecotec 5p****MOTOR**

de gasolina, delantero, transversal, de 4 cilindros en línea y 4 válvulas por cilindro

CILINDRADA

1.364 c.c. (diámetro por carrera: 72,5 x 82,6 mm)

RELACIÓN DE COMPRESIÓN

10 a 1

POTENCIA FISCAL

10,57 CVF

POTENCIA MÁXIMA REAL

140 CV de 4.900 a 6.000 r.p.m. (103 Kw)

POTENCIA ESPECÍFICA

102,64 CV/litro

RELACIÓN PESO/POTENCIA

11,52 Kg/CV

PAR MÁXIMO

20,4 mKg de 1.850 a 4.900 r.p.m. Alimentación por inyección directa, turbocompresor de geometría variable y postenfriador

TRACCIÓN

delantera

CAJA DE CAMBIOS

manual, de 6 marchas adelante y 1 atrás

EMBRAGUE

monodisco en seco

DIRECCIÓN

de cremallera, con servoasistencia hidráulica

DIÁMETRO DE GIRO

entre paredes: 11,40 m

FRENOS

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

SUSPENSIONES

independiente en las cuatro ruedas, tipo Mac Pherson delante y de paralelogramo deformable detrás, con muelles helicoidales y amortiguadores telescópicos en todas las ruedas y barras estabilizadoras en ambos ejes

BATERÍA

de 12 V, 95 Ah y 900 A

GENERADOR DE CORRIENTE

alternador

FAROS

de cruce/carretera bixenón adaptativos, faros halógenos adicionales de iluminación en curvas y proyectores antiniebla. Número de luces blancas posteriores de marcha atrás: una. Número de pilotos rojos traseros antiniebla: uno

NEUMÁTICOS

245/45 R 18 (96W)

RUEDA DE REPUESTO

diferente: 225/55 R 17 (97W), alojada interiormente debajo de la moqueta del maletero



La cota de altura atrás resulta muy ajustada. Al entrar y salir resulta escasa, obligando a agachar mucho la cabeza.

fabricante se preocupó desde el primer momento de dotar a *Insignia* de un eficaz sistema de luces especiales –de tecnología “LED” y bajo consumo– para circulación diurna, habiéndose anticipado así mucho a la próxima obligatoriedad de este elemento de seguridad vial. El sistema de encendido automático de luces exteriores adolece de cierta “pereza” en su funcionamiento; tarda un poquitín más de la cuenta en encender las luces de cruce al

entrar en los túneles y, por el contrario, luego se retrasa también algo en apagarlas, aunque esto último –lo del apagado algo tardío– no entraña el menor peligro.

El *Opel Insignia* se comercializa con motores de gasolina de 1,4 litros y 140 caballos, de 1,6 litros y 180 caballos, y de dos litros en versiones de 220 y 250 caballos, todos ellos turboalimentados. Con motores diésel de dos litros, turboalimentados y provistos de inyección a alta pre-

sión (“common rail”) está disponible con potencias de 110, 130, y 160 caballos.

El motor de gasolina de 140 caballos, y todos los diésel, están provistos de sistema “Start/Stop”, que apaga el motor en las detenciones para reducir emisiones y consumos.

El motor de gasolina de 250 caballos y el diésel de 160 caballos, pueden ir asociados a sistemas de tracción total adaptativa (“Sports Tourer”).

“Conviene hacerle trabajar siempre por encima de 2.500 r.p.m. para que responda con firmeza al pisar el acelerador”

↑ **A TENER EN CUENTA**

Muy buen acabado general y comportamiento excelente.

↓ **ECHAMOS DE MENOS**

Atrás se agradecería una altura interior más generosa.



R.P.M.	KM/H
2.000	100
2.500	125
3.000	150
3.500	175

El comportamiento dinámico del *Insignia* es excelente, habiendo conseguido sus diseñadores un magnífico resultado en cuanto al equilibrio entre comodidad para los pasajeros y un comportamiento ágil pero seguro. La dirección es de respuesta muy inmediata y directa a los movimientos que realicemos sobre el volante. Su tacto proporciona al conductor una agradable sensación de gran aplomo en todo tipo de trazados y especialmente a velocidad elevada en autopista. He aquí el espacio requerido para detener el coche en función de la velocidad; distancias todas ellas magníficas a pesar de calzar este coche neumáticos de baja fricción:

KM/H	METROS
60	13,5
100	37,5
120	55,0

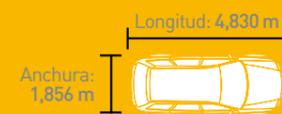
Cada 30.000 kilómetros -o anualmente- debe procederse a cambiar el aceite del cárter del motor y su filtro. ■

DATOS DE INTERÉS

Opel Insignia 1.4 Turbo 140CV Ecotec 5p



Altura en vacío: 1,498 m
2,737 m Distancia entre ejes



Longitud: 4,830 m
Anchura: 1,856 m

Peso en orden de marcha: 1.613 Kg

Peso máximo autorizado: 2.065 Kg

Peso máximo remolcable: 730 Kg sin freno en el remolque ó 1.250 Kg con freno en el remolque

Gramos de CO₂/km: 134

Capacidad máxima teórica del depósito de combustible: 70 l

La información del cuadro es completa, clara y fácilmente legible. La guantera no es climatizada.

de seis marchas, dotada de unos desarrollos muy "largos" con la finalidad de disminuir los consumos. Y lo cierto es que el objetivo marcado se ha conseguido. Si bien a bajas velocidades el consumo puede calificarse de "normalito", en cambio se observa que el gasto de gasolina -por comparación con el registrado más despacio- disminuye de modo inversamente proporcional al incremento de la velocidad, obteniéndose un resultado tanto más eficiente cuanto más alta mantengamos la velocidad de cruce en vías interurbanas.

El conjunto motopropulsor es muy silencioso a bajo régimen, mientras que al subir de vueltas, el motor genera un soni-

do muy agradable. Conviene hacerle trabajar siempre por encima de 2.500 r.p.m. para que responda con firmeza al pisar el acelerador. Para adelantar con rapidez o para subir repechos prolongados sin que decaiga la velocidad, no hay más remedio de "jugar" mucho con el cambio, reduciendo hasta dos y tres marchas en algunos casos, lo cual no resulta incómodo pues merece destacarse la gran facilidad de manejo de la palanca de cambios y el suavísimo enclavamiento de las respectivas marchas. He aquí la relación entre el número de revoluciones a que trabaja el motor en cada caso y la velocidad a que se circula llevando la sexta marcha engranada:

RESUMEN DE LA PRUEBA EN CIFRAS

Opel Insignia 1.4 Turbo 140CV Ecotec 5p

PRESTACIONES

De 0 a 100 km/h	10,5"
De 0 a 1.000 m	31,5"
Velocidad máxima	205 km/h

CONSUMOS (*)

a 90 km/h	6,5 litros/100 km
a 120 km/h	7,4 litros/100 km
a 140 km/h	7,9 l/100 km
En ciudad	8,0 l/100 km a 23 km/h

CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS DE LA PRUEBA

Estado del suelo	seco
Viento	en calma

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



El portón izado deja gran altura libre para meter y sacar el equipaje. El maletero es de gran capacidad.



ALBERTO GÓMEZ-BRUNETE



“Alardea de ser un vehículo muy seguro después de que se haya endurecido el rigor con el que se medían los valores de seguridad de los test EuroNCAP. De hecho se precia de ser el primer modelo que logra una protección para niños del 90%”

HEMOS PROBADO...

CUARENTA AÑOS 'PASÁNDOSE' DE LA RAYA

SUBARU XV 2.0 DIÉSEL BOXER EXECUTIVE PLUS

SUBARU SIEMPRE TUVO LAS COSAS CLARAS. HACE CUARENTA AÑOS, CUANDO DECIDIÓ INTRODUCIR LA TRACCIÓN A LAS CUATRO RUEDAS, Y AHORA, FIEL A UNAS SEÑAS DE IDENTIDAD QUE PROCURÓ NO ABANDONAR A LO LARGO DE SU LARGA AVENTURA OFF ROAD, DURANTE LA CUAL FUE TEJIENDO UNA RED DE VEHÍCULOS CON UNA VOCACIÓN TODO-TERRENO QUE FUERON SUCEDIÉNDOSE UNOS A OTROS POR GENERACIÓN ESPONTÁNEA. HASTA LLEGAR A SU ÚLTIMO MODELO, EL SUBARU XV, UN PRODUCTO QUE COINCIDE CON LA EFEMÉRIDE DE CUATRO DÉCADAS CONSTRUYENDO COCHES CON EL ESQUEMA DE TRACCIÓN AWD (ALL WHEEL DRIVE).

Para caminos es un gran vehículo pese a que su tarado de suspensiones es algo duro.

Para festejarlo, la firma japonesa ha enrolado a este nuevo XV dentro del prominente y cada vez más nutrido grupo de los SUV, más concretamente dentro de la familia de los todocaminos compactos o C en el que ya coexisten desde hace varios años el Kia Sportage, el Ford Kuga, el Ssanyong Korando o el Nissan Qashqai. De entre todos, es quizás este XV el que mayor vinculación natural tiene con el fuera de pista por varias razones.

Primero, porque su sistema de tracción integral, contrastado en modelos anteriores como el Forester o el Legacy es eminente-

mente colaborador en terrenos sin asfalto y se monta de serie en todos los productos denominados con estas siglas. Después, por el calzado de unas ruedas Yokohama más encariñadas con la tierra que con el firme. Y, por último, por una altura desde la carrocería al suelo mucho mayor que en sus contemporáneos que la marca nipona cifra en unos 22 centímetros desde el suelo, algo que, como observaremos más adelante, no obstaculiza su rodadura por carreteras ni penaliza su agilidad en el hormigón.

Subaru define este producto como una 'Aventura urbana'. Con mucho acierto. Ya desde los primeros kilómetros a bordo de este nuevo SUV se aprecia considerablemente un coche bien acabado estructuralmente, un tipo capaz de moverse con soltura en zonas muy habitadas y muy capaz en terrenos poco propicios para un vehículo puramente urbanita. Además, alardea de ser un vehículo muy seguro después de que se haya endurecido el rigor con el que se medían los valores de seguridad de los test EuroNCAP. De hecho se precia de ser el primer modelo que logra una protección para niños del 90%.

En el mercado español emerge con una oferta de tres motores, dos de gasolina y uno diésel, el que hemos contemplado en esta prueba. El diésel, fiel a los motores de configuración boxer del fabricante oriental, conserva el propulsor diésel del Legacy, un 2.0 de 150CV. Este motor es quizás aún mejor en el XV por su menor peso y aunque no se trata de un motor muy brioso mantiene unas buenas recuperaciones. Es un motor extraordinariamente silencioso, bien sea por la poca humorosidad del propulsor bien por la mejora del coeficiente aerodinámico con el que Subaru detalla un consumo de combustible medio de unos 5,5 l/100km.



El cuadro de mandos es sobrio, pero el interior es agradable y muy práctico, huyendo de ornamentos innecesarios.



El maletero, de unos 380 litros se antoja algo justo para los viajeros que practican la aventura.

“Tiene unas previsiones de venta para 2012 de unas 2.000 unidades; un objetivo muy exigente para un mercado, el español, que en varios años casi ha caído a la mitad en ventas de coches”

En este apartado, sin embargo, nuestra prueba dejó evidencias de que es muy complicado conseguir ese registro. Durante un tramo de 150 kilómetros por autovía con tres pequeñas incursiones por camino y conduciendo durante buena parte del trayecto a punta de gas, el visor frontal en el que se detallan los consumos, la cifra no bajó de 7,8 l/100km. Ciertamente es que hubo momentos de mayor ritmo que lo habitual en un conductor medio. En carretera sorprende por un gran aplomo y pese a que la altura al suelo es elevada, según refiere el fabricante el centro de gravedad está situado más bajo, proporcionando una sensación de equilibrio y buen tarado de suspensiones.

Por caminos el AWD de Subaru es intachable, aunque en nuestra modesta opinión, siempre subjetiva, en terreno rugoso el tacto de suspensión es algo duro (pensando más en el asfalto), provocando cierto traqueteo incómodo. En cualquier caso, el casco del coche es muy firme, no hay casi cabeceos y las inercias desaparecen respecto a otros competidores. También es muy agradable el tacto de dirección, con un volante muy preciso y unas reacciones muy fieles al giro de manos.

¿Y estéticamente? Este capítulo, siempre poco objetivable por el periodista y mucho por el consumidor, ha mejorado también en Subaru. Exteriormente es algo más arriesgado que sus familiares, quizás en la línea del Sportage de Kia. Las exigencias de este segmento tan encarnizado obligan a todas las marcas a echar el resto en estos modelos, muy demandados sobre todo por mujeres, profesionales y de una mediana edad. Su frontal es muy atractivo, del mismo modo que la zaga, rematada con una defensa trasera en el color de la carrocería. A todo el conjunto hay que

EQUIPAMIENTO EN CUATRO NIVELES

La versión que pudimos tener en nuestras manos era la Exclusive Plus, la más alta y jugosa de las que oferta Subaru con el XV. Este nivel de equipamiento incluye de serie absolutamente todo. Desde sensores de luces y lluvia hasta navegador, asientos tapizados en cuero, faros de xenón, techo solar o botón de arranque. Todo este paquete, que Subaru confirma con publicidad comparativa, es ligeramente inferior en precio al de rivales como el Nissan Qashqai, el Ford Kuga, el Hyundai iX35 o el Mitsubishi ASX, y ronda los 31.000 euros. En el nivel inferior se sitúa el Advance, sólo con el motor de gasolina 1.6, por un precio de 19.900 euros.



Moderno y agresivo en sus líneas, su diseño es rompedor para Subaru, aderezado con unas llantas exuberantes.

FICHA TÉCNICA

SUBARU XV 2.0 Diésel Boxer Executive Plus

PRESTACIONES Y CONSUMOS HOMOLOGADOS	
Velocidad máxima (km/h)	198
Aceleración 0-100 km/h (s)	9,3
Aceleración 0-1000 m (s)	--
Recuperación 80-120 km/h en 4ª (s)	--
Consumo urbano (l/100 km)	6,8
Consumo extraurbano (l/100 km)	5,0
Consumo medio (l/100 km)	5,6
Emisiones de CO ₂ (g/km)	146
Normativa de emisiones	Euro V
DIMENSIONES, PESO, CAPACIDADES	
Tipo Carrocería	Todoterreno
Número de puertas	5
Largo / ancho / alto (mm)	4450 / 1780 / 1570
Batalla / vía delantera - trasera (mm)	2635 / 1525 - 1525
Coefficiente Cx / Superficie frontal (m ²) /	-- / -- / --
Peso (Kg)	1510
Tipo de depósito:	
Combustible Gasóleo (litros)	60
Volúmenes de maletero:	
Volumen con una fila de asientos disponible (litros)	1270
Volumen mínimo con dos filas de asientos disponibles (litros)	380
Número de plazas / Distribución de asientos	5 / 2 + 3
COTAS DE TODO TERRENO	
Ángulo de entrada (grados)	--
Ángulo de salida (grados)	--
Ángulo ventral (grados)	--
Altura libre (mm)	220
Altura vadeo (mm)	--
MOTOR DE COMBUSTIÓN	
Combustible	Gasóleo
Potencia máxima CV - kW / rpm	147 - 108 / 3600
Par máximo Nm / rpm	350 / 1600-2400
Situación	Delantero longitudinal
Número de cilindros	4 - Boxer
Material del bloque / culata	Aluminio / Aluminio
Diámetro x carrera (mm)	86,0 x 86,0
Cilindrada (cm ³)	1998
Relación de compresión	16 a 1
Distribución	4 válvulas por cilindro. Dos árboles de levas
Alimentación	Inyección directa conducto común. Turbo. Geometría variable. Intercooler
Parada/arranque del motor ("Stop/Start")	No
TRANSMISIÓN	
Tracción	Total
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades
Tipo de Embrague	--
Tipo de mecanismo	--
Desarrollos (km/h a 1.000 rpm)	
1ª	8,8
2ª	17,3
3ª	28,5
4ª	38,5
5ª	47,7
6ª	54,3
R	8,3
CHASIS	
Suspensión delantera (estructura/muelle)	Tipo McPherson / Resorte helicoidal
Suspensión trasera (estructura/muelle)	Paralelogramo deformable / Resorte helicoidal
Barra estabilizadora (delante/detrás)	Sí / Sí
Frenos delanteros (diámetro mm)	Disco ventilado
Frenos traseros (diámetro mm)	Disco
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)	10,6 / --
Vueltas de volante entre topes	--
Neumáticos delanteros	225/55 R17
Neumáticos traseros	225/55 R17
Llantas delanteras	7,0 x 17
Llantas traseras	7,0 x 17

“El casco del coche es muy firme, no hay casi cabeceos y las inercias desaparecen respecto a otros competidores”

resaltarle una llanta de 17 pulgadas muy llamativa, biselada, que encarece el valor estético.

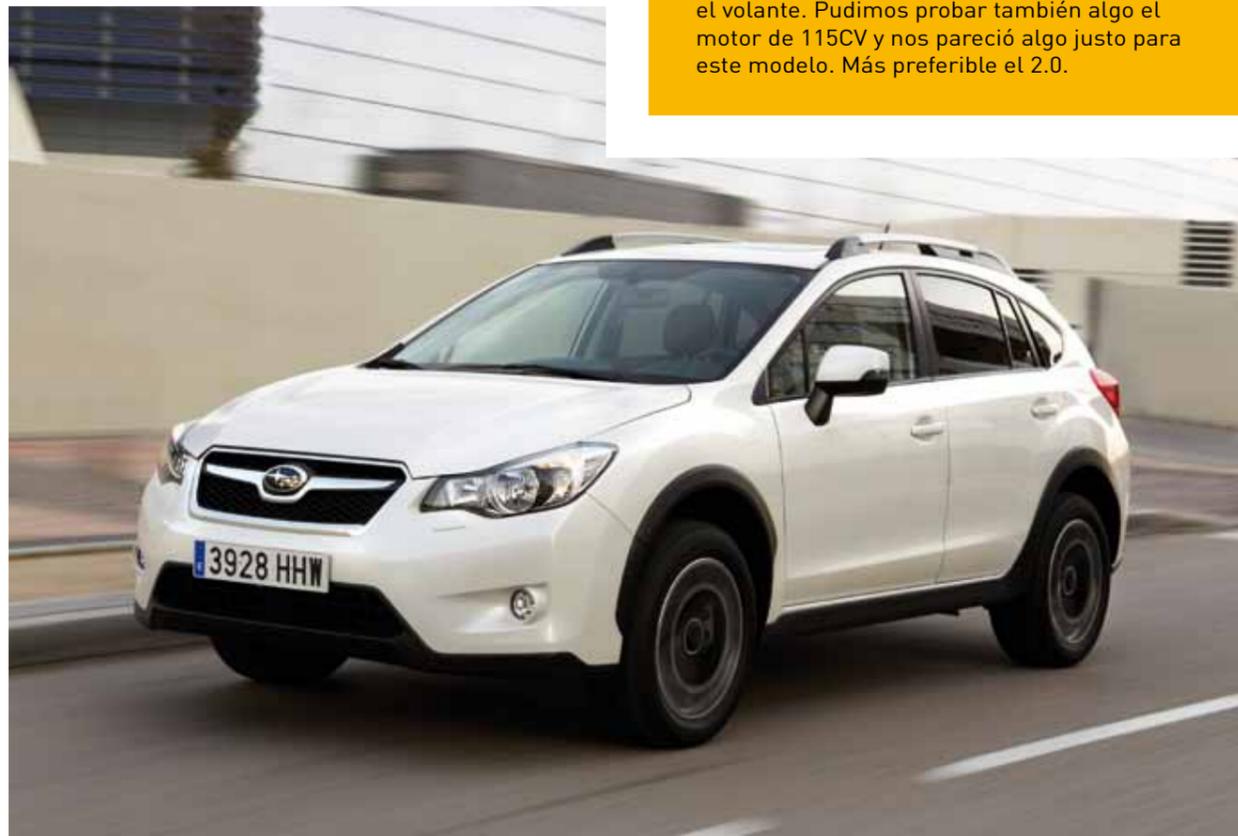
Por dentro, el XV mantiene la sobriedad de los Subaru, pero su diseño es sencillo, con un panel de mandos muy accesible, fácil de manejar y sin engorros. Es cierto que si es algo austero respecto a otros competidores que apuestan más por un interior sabroso y deportivo. Pero Subaru pone más énfasis en la practicidad. Por eso el habitáculo es muy agradable, amplio y con una buena posición en el puesto de mando y del copiloto. En la versión que hemos probado, la Exclusive Plus, los asientos eran de cuero y la sujeción lateral mejoraría con unos de tela convencional.

Las plazas traseras son algo mejorables, porque las banquetas no sujetan muy bien, especialmente a tripulantes altos y con mucho peso. También es mejorable, a nuestro juicio, el espacio del maletero. Apenas alcanza los 400 litros pero es que además, al no llevar de serie rueda de repuesto (el kit antipinchazos se está extendiendo como la lepra) no se podría montar una que no fuera de galleta.

La rivalidad será enconada en este segmento en el que Subaru pretende sacar la cabeza con unas previsiones de venta para 2012 de unas 2.000 unidades un objetivo muy exigente para un mercado, el español, que en varios años casi ha caído a la mitad en ventas de coches. ■

DOS MOTORES DE GASOLINA BOXER INÉDITOS

Aparte de este más demandado diésel, Subaru pone en escena dos nuevos motores de gasolina boxer, también inéditos hasta la aparición del XV. Se trata de un 1.6 de 115 CV y otro 2.0 de 150 CV, éste con la posibilidad de la caja de cambios Lineartronic con levas en el volante. Pudimos probar también algo el motor de 115CV y nos pareció algo justo para este modelo. Más preferible el 2.0.



En carretera su comportamiento es soberbio, estable y equilibrado pese a su altura al suelo.

NOMBRAMIENTOS



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

NUEVAS CARAS EN EL SECTOR

Como ya adelantábamos en nuestra noticia de portada, el inicio del nuevo año, y especialmente el cambio de gobierno, han traído como consecuencia la renovación de los responsables en muchos cargos públicos de interés para nuestro sector. Desde estas páginas mostramos nuestro interés en colaborar con todos ellos y en trabajar de forma conjunta para la mejora de la marcha de nuestro ámbito de actuación. Les deseamos los máximos logros en el desempeño de sus nuevas funciones. ■

JOAQUÍN DEL MORAL SALCEDO NUEVO DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE

El pasado 13 de enero, el Consejo de Ministros, aprobó el nombramiento de Joaquín del Moral Salcedo como Director General de Transporte Terrestre. En su trayectoria profesional, ha desempeñado distintas responsabilidades en el Ministerio de Fomento en el ámbito de la Dirección General de la Marina Mercante y de la Dirección General de Transporte Terrestre, llevando la representación de la Subdirección General de Inspección ante organismo internacionales relacionados con la materia y, en especial, con la Comisión Europea. Desde Junio de 2009 fue jefe de Gabinete de la Secretaría General de Transporte del Ministerio de Fomento, siendo además miembro del Consejo de Administración de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR).



CARMEN LIBRERO NOMBRADA SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES

Carmen Librero Pintado, hasta su nombramiento Consejera de Transportes en la Representación Permanente de España en la Unión Europea, ha pasado a ser Secretaria General de Transportes del Ministerio de Fomento, desde la aprobación del cargo el pasado 19 de enero. Es ingeniero Superior Aeronáutico, funcionaria del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos y post graduada en Programa de Alta Dirección de Empresa PADE. De 1991 a 2011 desempeñó diversos puestos de responsabilidad en AENA, incluido el de directora general de 2008 a 2011. Previamente trabajó en la Dirección General de Aviación Civil, así como en la Consultoría Técnica Aeroportuaria Sinconsult.



LUIS VALERO SECRETARIO GENERAL DE INDUSTRIA

Luis Valero, ex director general de Anfac es el nuevo secretario general de Industria. Abulense, licenciado en Derecho y Económicas por la Universidad Complutense de Madrid y técnico comercial y economista del Estado y desde 1996 ha dirigido la patronal de fabricantes de automoción, ha sido consejero comercial en Sudáfrica, director de banca de negocios del Banco Saudí Español, subdirector general del área internacional del Banco Español de Crédito, consejero de Cesce y presidente del comité de enlace de la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA).



MARÍA SEGUÍ ES LA NUEVA DIRECTORA GENERAL DE TRÁFICO

Seguí es una reconocida experta internacional en seguridad vial. Licenciada en Medicina por la Universidad de Barcelona y doctora en prevención de accidentes por la Universidad de Harvard, es profesora de Medicina preventiva y Salud pública en la Universidad de Navarra en excedencia y profesora titular adjunta de Política y Gestión Sanitaria en la Universidad Johns Hopkins (Baltimore), entre otras responsabilidades. Uno de sus objetivos será implementar la nueva estrategia europea de Seguridad Vial 2011-2020. En su incorporación ha hecho especial mención a la labor desempeñada por su predecesor, Pere Navarro.



MARIO ARMERO ANFAC LE DESIGNA COMO VICEPRESIDENTE EJECUTIVO

La Junta Directiva de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) ha nombrado a Mario Armero como nuevo Vicepresidente Ejecutivo, tras el paso a Industria del hasta ahora director general de la Asociación, Luis Valero, que recogemos en esta misma página. Armero inició su carrera profesional en AT&T y, entre otros cargos, ha sido presidente de General Electric en España y Portugal.





JAVIER COROMINA

DIFERENTES LENGUAJES

“También salen a relucir, de vez en cuando, los médicos de Orense, o médicos florenses, porque eso de médico forense...”

La comunicación verbal y escrita entre la ciudadanía y el funcionariado siempre ha proporcionado comentarios graciosos debidos a las diferentes formas de expresión de unos y otros. Ahora, cuando el nivel cultural de ambos grupos se ha elevado y la comprensión entre ellos puede ser mayor, siguen encontrándose perlas, sin mala intención y con gracia. Todavía quedan tipos que quieren obtener “un certificado de antecedentes penales”, o un “parte como que su abuelo está en defunción”, o una “certificación lateral como que su hijo se presentó al examen”. También salen a relucir, de vez en cuando, los médicos de Orense, o médicos florenses, porque eso de médico forense, aunque cueste creerlo, sigue sonando raro en algunos ambientes.

El ciclomotor, con tantos años de existencia ya a sus espaldas, continúa siendo

para algunos (mallorquines) el *motoré*, o (*fósters*) el *amotico*, al igual que quedan quienes se refieren a la motocicleta como el *amoto*.

Hay padres impacientes y preocupados por el porvenir de sus hijos que no esperan a la edad escolar para ir a matricularlos en un centro docente, sino que en cuanto nacen se dirigen al registro civil para “matricular” al angelico. También quedan amantes del mar que solicitan un certificado “litoral” de defunción o de “disfunción”. Otros son tan respetuosos y educados que llegan a pedir un “permiso de defunción” y, en algunos casos, “de disfunción”. También se solicitan, en ocasiones, “certificados de buenas voluntades”. Progenitores temerosos de que el hijo, recién nacido, se les alborote van al registro para “poner al chiquillo en orden” o para “matricular al hijo”. Y los más cuidadosos o minuciosos han llegado a pedir, en ocasiones, “partidas de nacimiento integral” o “una fe de vida y libertad”.

En el otro extremo de estos sencillos y ocurentes ciudadanos se podría situar a los actuales clientes de la DGT, que reciben una papela de la Jefatura de Tráfico de León anunciándoles que el pasado día tres del actual mes fue cazado en Baleares circulando por (no utilizan el nombre popular de la carretera, como podría ser la autopista al aeropuerto, o la carretera de Inca, o la de Manacor, sino la terminología oficial) en sentido Norte, o Este (hay que saber geografía, eso sí) a 132 kilómetros por hora, por lo que deberá remitir por giro postal un considerable pastón, cantidad que se reduce a la mitad si la envía a tocateja. Todos contentos. El cazado, paga la mitad, no tiene que desplazarse a León, ni a la Jefatura de aquí, la cual se ve libre de agobios, colas y quejas. Milagros de la informática. El único inconveniente del sistema es que alguna señora recelosa del marido y que, casualmente, estaba en Albacete, con sus padres, el pasado día tres, no se crea la historia de la multa y le salga con algo así a su santo consorte: “Ya me contarás qué se te había perdido a ti en León”. ■



NUEVO FIAT FREEMONT. TODOS LOS COCHES QUE QUIERES EN UNO.

FREEMONT URBAN DIESEL 140 CV POR

230€ / MES

ENTRADA: 9.655€. 36 MESES.
TAE: 9,43%. CUOTA FINAL: 10.803€

4 AÑOS DE GARANTÍA*



Equipamiento de serie:

7 plazas con 32 configuraciones distintas
Motores Diesel Multijet II 16v de 140 CV y 170 CV
radio CD MP3 con pantalla táctil 4,3", USB y Bluetooth
Climatizador automático tri-zona
Llantas de aleación 17"
6 airbags + ESP + Hill Holder + ERM (sistema antivuelco)
Sensores de aparcamiento traseros

Emisiones de CO₂ gama Fiat Freemont: 169 g/km. Consumo mixto gama Fiat Freemont: 6,4 l/100km.

Ej. de financiación para Freemont Urban 140 CV PVP: 25.535,09€ (IVA, Transp., IM y ahorro promoc. incluidos). Entrada: 9.655,00€. Comisión de estudio y apertura (2,95%): 468,46€, al contado. TIN: 7,75%. Cuota final 10.803€. Precio total a plazos: 29.206,46€. Oferta válida hasta 31/10/2011 en PyB. Financ. ofrecida por FGA Capital EFC S.A. *Incluye garantía legal de 2 años sin límite de kms., más 2 años adicionales de garantía comercial, sin límite de kms. desde fecha de primera matriculación del vehículo sin coste adicional, para vehículos financ. con FGA Capital EFC, S.A.



fiat.es



El pulso del progreso.

Nuevo Audi A4 con la gama de motores más eficientes que jamás hemos creado.

El progreso late con un nuevo pulso. Es el pulso de la eficiencia. El fruto de una mentalidad avanzada que marca la pauta con un automóvil que reduce su consumo hasta un 18% y mejora, extraordinariamente, sus prestaciones. Que incorpora sistemas de asistencia tan revolucionarios como el adaptive cruise control o el Audi active lane assist. Que eleva la experiencia de navegar a una nueva dimensión con Google Earth y Street View. Nuevo Audi A4, el progreso avanza a su ritmo. Información Audi: 902 45 45 75.

www.audi.com/a4

Audi A4 y A4 Avant de 120 a 272 CV (88 a 200 kW). Emisión CO₂ (g/km): de 116 a 194.
Consumo medio (l/100 km): de 4,4 a 8,4.

Audi Empresa

