

ALQUILER DE COCHES



FENEVAL

Federación Nacional Empresarial
de Alquiler de Vehículos

nº167
septiembre
octubre
2011

Asamblea General 2011 de Feneval

**El *rent a car* reclama
con más fuerza que
nunca su puesto
dentro del sector
Turismo**

En su 39ª edición,
la Federación insiste
en su papel dentro
del desarrollo de
este mercado y
quiere igualar sus
condiciones

www.feneval.com

¡Renovamos nuestra
página web y te invitamos
a conocerla! Nuevo diseño,
más actualidad, nuevos
contenidos, entrevistas,
y un espacio restringido
para todos los asociados



HABLAMOS CON...

Francisco Javier García Sanz
Presidente ANFAC, Asociación española
de fabricantes de automóviles y camiones
“La prioridad, en estos
momentos, es acometer
la necesaria renovación
del parque automovilístico
español”



ESPECIAL JOSÉ LUIS URRESTARAZU
Amigos, compañeros, fabricantes
e importantes miembros del
sector de alquiler de coches y del
Transporte en general recuerdan
la figura del que fuera, hasta su
reciente fallecimiento,
Presidente de Feneval



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

Más espacio para ti.
Más espacio para todo lo demás.



Nuevo Peugeot 508 SW. Quality time.



Atención al cliente 902 366 247

PEUGEOT Total PEUGEOT FINANZIARIA. Condit SGR. Consumo medio (l/100 km): entre 4,4 y 7,5. Emisiones de CO₂: entre 115 y 169.

[illegible]

PEUGEOT
MOTIONS EMOTIONS

NUOVA PEUGEOT 508 SW

OTOÑO DE CAMBIOS

“Las despedidas dan paso a bienvenidas: estamos encantados de poder decir que Carlos Jiménez ocupa desde el pasado mes de septiembre el puesto de Presidente de Feneval”

Crecer, aprender, caer, reponerse y volver a empezar... **La vida nos enseña a estar en un constante proceso de renovación**, eso sí, sin dejar perder por el camino lo que hemos ido adquiriendo y asimilando como propio. Despedir a José Luis Urrestarazu ha sido y sigue siendo un proceso duro para todos los que lo conocíamos, pero él nos acompaña en el camino que ahora iniciamos... Por eso las despedidas dan paso a bienvenidas: estamos encantados de poder decir que Carlos Jiménez ocupa desde el pasado mes de septiembre el puesto de Presidente de Feneval. Será de manera temporal mientras la Federación realiza un estudio para su reestructuración interna. Le damos la bienvenida a casa, porque él ya es de casa, ha sabido estar siempre al lado de José Luis, como Vicepresidente durante años, por lo que su labor se continua desarrollando de una forma natural, como sin darnos cuenta. Gracias, Carlos, por continuar con la de-

fensa de los intereses del rent a car y representar a las más de 450 empresas que formamos esta gran familia.

Y el otoño nos trae más cambios. Feneval lleva meses renovándose, su imagen es más fresca, sus contenidos más directos: nuestra revista renovó totalmente su imagen hace más de un año y ahora hemos modificado totalmente nuestra imagen online, con el cambio a nivel diseño y contenidos de nuestro sitio, sin cambiar el dominio: **www.feneval.com**

Te invitamos a entrar y descubrir una home llena de espacios exclusivos para los asociados, con un objetivo de información al sector del rent a car en general, para convertirse en punto de encuentro de las empresas alquiladoras.

Mudamos de hoja, pero no nuestra esencia. Nuestros objetivos siguen siendo los mismos: caminar juntos por la defensa de los intereses del sector y por el crecimiento de nuestras empresas. ■



SUMARIO

nº167
septiembre
octubre
2011

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



Presidente: Carlos Jiménez
Consejo editorial: José María López-Brocos, Miguel Ángel Saavedra, Manuel García Martínez, Manuel Dapena, Francisco Rivero, Estanislao de Mata, M^{ra} 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, Marta García Aller, M^{ra} Mar Medina, Lola Montes.
Edición y diseño: www.mateoandco.es
Depósito Legal: M-2795-84

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

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

Dirección: C/ Jorge Juan nº19, 6ª planta
28001 Madrid
Tel.: 91 447 28 73
Fax: 91 447 65 52
E-mail: feneval@feneval.com



Conocemos el Mercedes C200 CDI Blue Efficiency de la mano de nuestro colaborador Pedro Félix García.

05 HABLAMOS CON...

Francisco Javier García Sanz
Presidente ANFAC, Asociación española de fabricantes de automóviles y camiones.

08 NUESTRAS ASOCIACIONES

Reconocimiento de la Guardia Civil a AEVAC.
Jornada I+D+I en el sector del Transporte, organizada por AECA. Las Asociaciones de Vizcaya, Madrid, Cataluña y Andalucía celebran en las próximas semanas sus Asambleas anuales.

10 ESPECIAL URRESTARAZU

Especial sobre la figura de José Luis Urrestarazu. Los asociados y diferentes responsables del sector recuerdan la labor del que ha sido presidente de Feneval durante más de 30 años.



El presidente José Luis Urrestarazu es recordado en nuestras páginas por aquellos que lo conocieron de cerca.

18 NOTICIAS FENEVAL ASAMBLEA

Feneval repasó el estado del mercado del *rent a car* durante su cita anual.



Los presidentes de las diferentes asociaciones regionales, los fabricantes colaboradores y muchos miembros de Feneval se reunieron este año en Valencia.

22 PROTAGONISTAS

Ricardo Martín. Fleet&Remarketing Manager. Kia Motors Iberia.



El diseño de la nueva home de Feneval ve la luz después de meses de trabajo en su actualización.

26 NOTICIAS FENEVAL WEB FENEVAL

Nueva página web. www.feneval.com renueva totalmente su imagen y sus contenidos para convertirse en referente del sector.

30 ECONOMÍA AHORA

El sector del Turismo crece más que ningún otro en España, ¿cuáles son sus luces y sus sombras? Marta García Aller, Actualidad Económica y profesora de IE University.

34 COCHES Y MOTORES

A fondo. Citroën C4 HDi 90.

40 HEMOS PROBADO

Mercedes-Benz C 200 CDI Blue Efficiency Automático.
Seat Ibiza ST 1.2 TDI de 75 CV.

48 NOMBRAMIENTOS

50 PERSONAJES Y COSTUMBRES

Primas de riesgo. Javier Coromina.



“Para este año acabaremos con unas matriculaciones próximas a 820.000 unidades. Para el año próximo no se vislumbra ningún factor económico que tenga una incidencia directa en la mejora del consumo”



FRANCISCO JAVIER GARCÍA SANZ PRESIDENTE ANFAC. ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES

“EL PRINCIPAL RETO ES RECUPERAR EL MERCADO A UNOS NIVELES QUE PERMITAN REDUCIR LA EDAD MEDIA DE NUESTRO PARQUE AUTOMOVILÍSTICO”

CONOCEMOS MÁS DE CERCA LAS IMPRESIONES DE QUIEN ES PORTAVOZ DE LAS PROBLEMÁTICAS E INICIATIVAS DEL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN. SU CONSTANTE INTERÉS POR DEFENDER LOS INTERESES DEL MERCADO Y APLICAR LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA SU MEJORA ANTE LA SITUACIÓN ACTUAL QUEDAN PATENTES EN ESTA ENTREVISTA.



SU COMPROMISO CON EL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN

- Francisco Javier García Sanz, presidente del consejo de Administración de Seat, fue reelegido en 2010 en su actual puesto de presidente de Anfac, tras su gestión realizada los dos años previos. Es también miembro del Comité Ejecutivo de Volkswagen AG y de la marca Volkswagen, donde dirige las áreas de Compras.
- García Sanz se ha centrado especialmente, desde Anfac, en las relaciones con las Administraciones, para la defensa del sector de la automoción, que se está viendo muy castigado en los últimos años debido a la situación económica actual.
- En su lucha por la defensa de los intereses del sector destaca la puesta en marcha del Plan 2000E, el Plan Integral de Automoción, que engloba el Plan de Competitividad dotado de 800 millones de euros relacionados con proyectos de inversión para fabricantes de vehículos y componentes; así como el desarrollo de la movilidad eléctrica en España, a través de la Estrategia Integral del Vehículo Eléctrico.
- Ha recibido además recientemente la Gran Cruz de la Orden del Mérito Civil, por parte del Gobierno Español y a finales de 2008 fue investido Doctor Honoris Causa por la Universidad alemana de Stuttgart por su implicación activa en el fomento de la investigación y enseñanza científicas aplicadas a la gestión empresarial.

Francisco Javier García Sanz defiende constantemente los intereses del sector.

■ **ANFAC siempre está en la brecha, defendiendo los intereses del sector, ¿cuáles son ahora las principales preocupaciones del sector, en qué se quiere hacer más fuerza desde la Asociación?**

Se ha enviado un documento a los partidos políticos con más de 50 medidas sobre el sector de automoción en todos sus aspectos, fiscalidad, logística, laborales, etc. Pero la prioridad, en estos momentos, es acometer la necesaria renovación del parque automovilístico español recuperando unos niveles de mercado más acordes con el desarrollo económico de nuestro país.

■ **Se acaban de hacer públicos los datos de caída en las matriculaciones en septiembre de 2011, con una caída interanual del 20,7%. Esto acarrea serios problemas para el sector, ¿qué previsiones se hacen desde ANFAC para la evolución del mercado?**

Lamentablemente no somos demasiado optimistas. Para este año acabaremos con unas matriculaciones próximas a 820.000 unidades. Para el año próximo no se vislumbra ningún factor económico que tenga una incidencia directa en la mejora del consumo. Por eso, las previsiones de mercado para el año próximo son muy parecidas a las de este año.

■ **Qué problemas acarrea el envejecimiento de nuestro parque de automóviles.**

Un parque envejecido tiene consecuencias importantes para el país, especialmente en unas peores condiciones de seguridad vial y unas mayores emisiones a la atmósfera.

■ **Qué medidas hace falta tomar desde la Administración Central para que el sector soporte mejor la crisis económica y pueda regresar a sus datos de beneficios.**

Se necesitan tomar medidas desde dos ámbitos. Uno general, para generar confianza en el consumidor, haciendo descender la

“El canal del *rent a car* ha incrementado su importancia en los últimos años y previsiblemente, lo haga en el corto plazo, aunque de manera moderada”

tasa de paro y favoreciendo que el crédito vuelva a niveles normales. Y desde la óptica del sector del automóvil, acometer medidas como las que hemos propuesto desde ANFAC, para hacer frente al problema del envejecimiento del parque, llevando el mercado a cifras más adecuadas para nuestro país.

■ Recientemente han presentado un decálogo para mejorar la movilidad urbana y en él han incorporado la promoción de *car-sharing* como opción real en este sentido. Actualmente, qué uso se hace de este modo de alquiler, ¿se ve como una opción en alza?, ¿cuáles son sus ventajas?

Nosotros vemos ventajas en esta opción y, por ello, lo hemos incorporado al decálogo de medidas sobre movilidad urbana que recientemente hemos propuesto. Pensamos que la efectiva implantación

de sistemas de compartición de vehículos (*Car-Sharing*) o de flotas de vehículos de uso a demanda (*Car-Pooling*), que además podrían emplear vehículos de propulsión alternativa con mayor facilidad, ayudaría a mejorar el tráfico y la calidad del aire en las ciudades.

■ Siempre han apoyado al sector del *rent a car*, ¿qué papel juega actualmente en el panorama del Transporte?

Las compras de vehículos por parte de las empresas de alquiler a corto plazo suponen un elemento más dentro de la variedad de opciones que hay en la venta de coches. Sin embargo, este canal de venta ha incrementado su importancia en los últimos años y previsiblemente, lo haga en el corto plazo, aunque de manera moderada. Es un canal que está funcionando mucho mejor que otros, y permite a las marcas mantener unos volúmenes de matriculación, aunque

la rentabilidad de dichas operaciones no sea la de otros segmentos, como por ejemplo, la de los particulares.

■ Cuáles son los caballos de batalla del sector actualmente y cómo se prevé la evolución para 2012.

El principal reto en la actualidad es recuperar el mercado a unos niveles que permitan reducir la edad media de nuestro parque automovilístico. Sin embargo, no debemos dejar de lado todos aquellos aspectos relacionados con la competitividad de nuestras factorías como son los temas logísticos, fiscales, sociolaborales, I+D+I, etc.

■ Y qué previsiones hace para la evolución del *rent a car* de cara a lo que queda de año y al inicio de 2012.

No habrá excesivos cambios, ya que el mercado seguirá en unos volúmenes muy bajos. ■

DECÁLOGO PARA LA RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOVILÍSTICO ESPAÑOL

Dentro de sus más recientes actuaciones, Anfacs presentaba el pasado 19 de octubre, un listado de medidas para renovar el parque automovilístico de nuestro país, que se resumen en estos puntos:

1. Plan estructural permanente de renovación del parque.
2. Eliminación o reducción sustancial del Impuesto de Matriculación.
3. Incentivos a la compra de vehículos con sistemas eléctricos de propulsión.
4. Adecuación del Impuesto de Circulación, según su cumplimiento con las normativas Euro y emisiones de CO₂.
5. Endurecimiento de las sanciones por no cumplir con la ITV.
6. Mayores exigencias en los controles en las ITV.
7. Actuaciones institucionales en apoyo del sector para poner de manifiesto las ventajas medioambientales y de seguridad de un automóvil nuevo frente a uno antiguo.
8. Revisión de la fiscalidad relacionada con la retribución en especie del vehículo en el IRPF.
9. Zona de estacionamiento regulado ligada a criterios medioambientales.
10. Supresión o reducción del impuesto de transmisiones patrimoniales aplicable a la transferencia de vehículos usados.

CATALUÑA

LA GUARDIA CIVIL RECONOCE LA LABOR DE AEVAC

EN UN ACTO PRESIDIDO POR LA DELEGADA DEL GOBIERNO DE CATALUNYA

Pilar Bellot Navascués, Presidenta de AEVAC, recibió el pasado 11 de octubre el Diploma en **reconocimiento al afecto demostrado y eficaz colaboración que siempre ha mantenido con la Guardia Civil**, durante la celebración de los actos organizados con motivo de la festividad de la Virgen del Pilar en la Sede de la Comandancia 7º Zona de la Comunidad Autónoma de Catalunya. La celebración estuvo presidida por la Delegada del Gobierno en Catalunya, el Conseller d'Interior y el General de la División Jefe de la 7º Zona.

Desde nuestras páginas, damos la enhorabuena a Pilar y a AEVAC por un trabajo de insuperable constancia y esfuerzo. ■



Pilar Bellot recogiendo el diploma acreditativo.

LAS ASOCIACIONES DE MADRID, CATALUÑA, VIZCAYA Y ANDALUCÍA CELEBRARÁN EN LAS PRÓXIMAS SEMANAS SUS ASAMBLEAS ANUALES

REPASARÁN LOS PROBLEMAS QUE AFECTAN AL SECTOR

La Asociación empresarial de la Zona Norte será la primera en celebrar su asamblea anual el día 3 de noviembre, en el hotel Indautxu, donde su presidente, Juan Uranga, presentará los problemas tanto a nivel local como nacional con los que actualmente se enfrentan.

La Asociación Empresarial de Alquiler de Vehículos con y sin conductor de Madrid (ASEVAL-Madrid) será la siguiente en celebrar su evento anual, que tendrá lugar el 10 de noviembre en el hotel Westin Palace de la capital. La cita de los alquiladores madrileños servirá para exponer los problemas de todos los asociados, así como buscar posibles alternativas. Asimismo, se dará cuenta de las gestiones realizadas a lo largo del año por parte del presidente, Carlos Jiménez, y del resto de responsables de cada sección.

Por su parte, la Asociación Empresarial de Alquiler de vehículos de Cataluña (AE-

VAC) se reunirá el 17 del mismo mes en el Gran Hotel D. Jaime I de Castelldefels, donde a primera hora de la tarde la Presidenta de la Asociación, Pilar Bellot, presentará las gestiones realizadas a lo largo del año y se plantearán los problemas tan importantes que está sufriendo el sector.

Así mismo, la Asociación Empresarial de Coches de Alquiler de Andalucía (AECA), ya está trabajando en lo que será su convención y cena de gala anual. Para ello el personal de AECA designado por la Junta Directiva para organizar y gestionar el evento ya está trabajando intensamente para conseguir un año más la implicación del sector, tan necesaria para su éxito y continuidad.

Todas estas citas supondrán un repaso de todos los temas de actualidad referentes al sector del alquiler de coches. Desde estas páginas deseamos a las cuatro asociaciones que sus respectivas asambleas sean un éxito. ■

ANDALUCÍA

SE RECLAMA MAYOR PRESENCIA DE EMPRESARIOS DEL SECTOR EN LA JORNADA I+D+I

ORGANIZADA POR AECA

La Asociación Empresarial de Coches de Alquiler de Andalucía, AECA, organizó el pasado 29 de septiembre la Jornada I+D+I en el sector del Transporte, a la que asistieron numerosos asociados de AECA. A pesar de completar el aforo previsto y de la valoración exitosa del desarrollo de la jornada, desde la Asociación se invita a una mayor participación por parte de empresarios del sector de cara a futuras convocatorias.

Se establecieron relaciones de interés entre ponentes y asistentes, así como se trataron los principales problemas del sector y soluciones tecnológicas aplicadas.

La jornada se cerró con una ponencia sobre la imagen de marca de la empresa en Internet: su relevancia y las estrategias más efectivas actualmente para aumentar el interés de los usuarios por los productos. Esta formación había sido ampliamente demandada y ha generado gran interés. ■



Una de las ponencias desarrolladas durante la jornada I+D+I.

**NUEVO MOTOR
ENERGY dCi 130**
sólo **4,4l/100km**
con **STOP & START**



www.renault.es / 902 353 500



RENAULT SCÉNIC

DRIVE THE CHANGE



Gama Scénic: consumo mixto (l/100km) desde 4,4 hasta 8,1. Emisión CO₂ (g/km) desde 115 hasta 186.

Renault Scénic dCi Energy 90kW (120CV) Renault  elf

TRAS EL FALLECIMIENTO EL PASADO MES DE JUNIO DE QUIEN HA SIDO PRESIDENTE DURANTE MÁS DE 30 AÑOS DE LA FEDERACIÓN NACIONAL EMPRESARIAL DE ALQUILER DE VEHÍCULOS

SEGUIMOS RECORDÁNDOTE

JOSÉ LUIS, DESDE NUESTRAS PÁGINAS, ESTE ES NUESTRO PEQUEÑO HOMENAJE, PORQUE RECOGEMOS TU FORTALEZA PARA LUCHAR POR EL SECTOR DEL *RENT A CAR* Y PORQUE PENSAREMOS SIEMPRE EN TI COMO UN AMIGO.

Parece mentira decir que hace ya casi 5 meses que nos dejó José Luis Urrestarazu, quien ha sido Presidente de Feneval desde 1979. Nos resistimos a abandonar su recuerdo, sabemos que él nos sigue acompañando y que lo seguirá haciendo siempre, por eso hemos querido recoger en las páginas de nuestra revista un pequeño homenaje a su figura. Y decimos pequeño, porque ni aunque se llenaran todas las páginas de este número, sería un homenaje justo en relación a su gran labor.

Hoy queremos dejar un poco más de lado su perfil profesional, su incansable labor al frente de la Federación durante más de treinta años, porque todos lo sabemos, porque en el mundo del sector automovilístico, del Transporte y del Turismo todos saben de su incansable lucha continua para la defensa de los valores de nuestros intereses y porque somos conscientes de que seguiremos beneficiándonos de su insustituible labor realizada durante tantos años, incansable hasta en el último período, lleno de fatigas personales para él y de la voraz crisis para todo el sector.

Saber que estuvo cien por cien hasta el último momento y que todavía ahora nos envía sus fuerzas, es lo que nos hará seguir en pie a partir de ahora.

Como decimos, su labor profesional todos la conocemos, pero miremos también hacia la persona de José Luis, como compañero y como amigo, como nuestro “Presi”, como se dirigen a él muchos de los asociados.

En la Asamblea General 2011 de Feneval, celebrada el pasado mes de septiembre, José Luis estuvo tan presente entre todos que parecía que no se hubiera ido. Él fue el principal tema de conversación entre los asociados asistentes. En cualquier pequeño

círculo que se formaba, en el café de media mañana, en las comidas y en las cenas y por supuesto durante la jornada de trabajo, él estuvo presente.

Ha sido el momento para hablar aún más de él: “¿recuerdas aquella foto en la que sale riendo?”, “se me viene a la cabeza lo insistente que fue hasta conseguir las últimas modificaciones en la Ley de Tráfico”, “yo recuerdo el homenaje que se le hizo en Bilbao en 2008, fue realmente emocionante”, “todavía el otro día recordaba uno de sus chistes...”, “en las Asambleas es donde más lo echaremos de menos...”

Estos y muchos más comentarios se escucharon en las conversaciones de todos aquellos que lo conocieron desde que empezó en el sector, y también de quienes solo lo han conocido en su última etapa. Parece mentira poder comprobar que el efecto de admiración y cariño que despierta es el mismo para aquellos que lo conocen desde hace más de 40 años, que para quienes han vivido junto a él los últimos.

En esta Asamblea, todos sus compañeros le han rendido varios homenajes: con su recuerdo se inició la jornada de trabajo, y con un vídeo sobre su figura finalizó la cena de clausura, con un fuerte aplauso que esperamos que haya llegado a sus oídos.

Son muchas las personas del sector, de Feneval, y otras a nivel personal, que han querido mostrar su admiración y cariño por él. Recogemos aquí estos testimonios, a modo de homenaje, para que sepa que pasen los años que pasen, seguiremos contando con él para llamar a la puerta de las Administraciones y para sonreír juntos al futuro del *rent a car*, que SIEMPRE TE ECHARÁ DE MENOS.

JOSÉ ANTONIO GARCÍA, AUTORENT

A MI MAESTRO JOSÉ LUIS URRESTARAZU MUÑOZ

"Corría el año 1974 y entre mis estudios y mi vida diaria, la de un chico de 14 años con sus inquietudes, vivencias y miedos, un día le dije a mi madre... "ama, a mí no me gusta mucho estudiar, quiero trabajar". La respuesta de mi madre fue rápida y tajante: "primero estudia y luego ya veremos ". De todas formas y ante mi insistencia su siguiente frase fue "pues hablaré con don José Luis...". Yo no tenía ni idea de quién era ese tal José Luis, pero mi madre sentenció "ya verás lo duro que es trabajar y estudiar".

Así con todo yo seguía en mis trece, empecé a trabajar los domingos por la mañana en una empresa de ALQUILER DE COCHES que se llamaba ALQUI-AUTO. Yo evidentemente no tenía carnet de conducir y lo que hacía era "ayudar" en la oficina, yo, un mocoso de 14 años..., casi nada.

Entonces conocí a DON JOSÉ LUIS URRESTARAZU MUÑOZ, mi madre trabajaba en su casa y claro, las madres ya sabemos como "consiguen" sus objetivos: "mire, Don José Luis, tengo al hijo mayor que dice que quiere trabajar..., no podría tenerlo en su empresa para que se desengañe y siga estudiando", "que venga este domingo", y allí estaba yo, casi con pantalones cortos y sin saber nada de nada del mundo laboral, mientras mis amigos estaban con sus padres.

Ahí conocí al que fuera mi "maestro" en el trabajo y en la vida. Sus consejos, su forma de trabajar, era como un padre para todos nosotros.

Suelen decir que en la vida las amistades te marcan desde pequeño. Si tienes suerte de rodearte de gente "buena", es posible que te desarrolles en la vida como una persona de bien, pero como te rodees de mala gente tienes muchas posibilidades de acabar mal en la vida y yo tuve esa GRAN SUERTE, de aprender la vida de una buena persona.

Al final en vez de estudiar y trabajar los domingos pase a trabajar y estudiar por las tardes.

En ese momento ya con casi 18 años aprendes los valores del esfuerzo, del trabajo, de la responsabilidad, el ahorro.

Le encantaban los coches, era su mundo, entendía además mucho de mecánica, era tiquismiquis con los ruiditos, además entonces los coches tenían más ruidos que una lata de canicas. Siempre tenía a los mecánicos: "Pepe, este coche tiene un ruido aquí en la parte delantera que...".

En el trabajo era incansable, llegaba el primero y se marchaba el último, si no tenía que ir a Madrid a algún asunto de Feneval, siempre estaba en la oficina, recto en el trabajo, exigente pero nunca te pedía una cosa que él no podría hacer. Lo más im-

portante para él, aparte de su familia, era el TRABAJO, y eso te lo inculcaba, era un PATRÓN a la vieja usanza, de los que hay ya pocos. No digo que serían mejores ni peores, pero sí, distintos, sobre todo trabajadores incansables y emprendedores.

Si recibía una llamada avisándole de que el Ministerio "tal" pensaba subir la tasa "cual", rápidamente llamaba a casa: "Mabel, prepárame la maleta que marchó a Madrid" y al día siguiente se presentaba en el Ministerio "tal" para arreglar el asunto.

Si tenías algún problema y el te podía dar la solución, allí estaba su ayuda.

Nos juntábamos a comer siempre por Navidades todos los empleados y él, recuerdo una vez en un restaurante del Casco Viejo de Bilbao, estábamos pidiendo la comida cada uno y él nos decía "aquí ponen unas alubias exquisitas"... Claro para que pidiéramos alubias y yo pedí langostinos a la plancha, se quedó mirándome y me dijo "¿pero, a ti te gustan los langostinos?" (pensaría, de un mocoso como yo), "pues claro", le contesté. Se quedó pensativo pero no me dijo nada más. Eso sí, al servirme el plato de langostinos y estar a su lado, me cogió uno y se echó a reír: "es que a mí también me gustan", me espetó.

Era muy alegre, toda la vida le he conocido contando chistes, creo que de ahí me viene también a mí ese don. Tenía una especial ternura con la gente que quería y con sus colaboradores, pero también era exigente para que la gente fuera cumplidora, sobre todo en el trabajo.

Bueno, como se suele decir, podría seguir y escribir un libro, pero soy como él y de él lo he aprendido, siendo un jovencito, ahora soy un hombre "de acción". Eso aprendí, a trabajar duro, afrontar los problemas y darles rápidamente la mejor solución, la satisfacción del deber cumplido y el trabajo bien hecho, ese era su lema.

MUCHAS GRACIAS, José Luis, POR ENSEÑARME TODAS ESTAS VIVENCIAS.

COMO DECIMOS EN BILBAO, "HASTA LUEGO"... (traducido quiere decir "HASTA SIEMPRE", AUNQUE NO TE VUELVAS A VER NUNCA)".



José Luis fue un auténtico apasionado de los coches.

CARLOS JIMÉNEZ

PRESIDENTE DE FENEVAL

ADIÓS, COMPAÑERO DE VIAJES

"Pedir que escriba sobre José Luis es algo muy difícil. Describir su personalidad, su fuerza y empuje es algo que no se puede trasladar a un papel, se ha tenido que vivir en primera persona.

Hombre carismático, que a nadie dejaba indiferente allá donde fuera. Traspasó incluso fronteras, haciéndose entender y exponiendo los problemas que afectaban al sector. Daba igual el idioma: no existían barreras que le frenaran en su labor.

Hemos compartido multitud de kilómetros juntos y puedo asegurar que siempre tenía a Feneval en la cabeza. La federación era parte de su familia, tal y como siempre decía *"mi familia es: mi mujer, mi hija y Feneval"*, y así ha sido hasta el final. Preguntando y teniendo una sonrisa en la boca cuando se le comentaba algún avance o una mueca de desaprobación cuando las cosas no iban como él quería.

José Luis, al igual que el legendario General Custer en la Batalla de *Little Big Horn*, nos dejó defendiendo su particular fuerte y con las botas puestas.

Gracias, José Luis, por cuidarnos y darnos tanto".

"Todos podemos estar orgullosos de tener personas como José Luis en la historia del Transporte"
Rafael Barbadillo,
Presidente de ASINTRA



Varios momentos destacados en la intensa vida de José Luis Urrestarazu.

JAVIER COROMINA

CUANDO UN AMIGO SE VA

“Conocí a José Luis Urrestarazu hace unos treinta años, recién nombrado yo Jefe Provincial de Tráfico de Baleares, cuando tuvo la atención de invitarnos, a mi mujer y a mí, a la Convención Nacional de Alquiler sin Conductor, que en aquella ocasión tenía lugar en Formentor, maravilloso lugar de Mallorca, aunque distanciado de Palma, no sólo por los kilómetros, sino por las carreteras de entonces. Me enganchó tanto su personalidad que asistí a cuantos actos se organizaron en esos días.

Ese fue el comienzo de una amistad, de un gran afecto y de una admiración a ese hombre que lo mismo contaba y escenificaba chistes a los postres de las comidas (eso sí, haciendo callar hasta a los camareros que en ese momento servían los cafés), que se colaba con su simpatía y su “savoir faire” en los despachos de los más altos cargos del Ministerio correspondiente con el fin de conseguir para su Asociación lo que consideraba justo y conveniente. Por eso y por su honestidad y muchas otras cualidades difíciles de concretar, José Luis fue un hombre querido y admirado por todos los que tuvimos la gran suerte de conocerlo y tratarlo. También conviene no olvidar que siempre estuvo a su lado, de una manera discreta, elegante, y paciente, una gran mujer, su esposa Mabel.

Pero la vida no siempre es un camino de rosas. Muy recientemente falleció la única hija de Mabel y José Luis. Cuando hablé con ellos por teléfono para enviarles nuestro afecto en ese duro trance, comprendí que José Luis ya no era el mismo. Ese entusiasmo que le caracterizaba había desaparecido para dejar paso a un hombre triste y apagado. La ilusión que tenía por todo se le había terminado. En la fotografía publicada en una revista con motivo de la oportuna comida que el Director General de Tráfico ofreció a Mabel y José Luis, la expresión de él no era la misma. Ya la vida no tenía sentido para ese padre destrozado y, poco a poco, se fue apagando. A ti, Mabel, aunque te va a resultar muy difícil vivir sin ese gran hombre, amigo y compañero infatigable, que tanto te hizo rodar por estas tierras de España, te deseo que, con la misma discreción y paciencia que demostraste a lo largo de toda la vida, trates de sobrellevar esta gran pérdida, de la que debes recordar los momentos tan felices que pasasteis juntos.

Si bien sólo puede ser anímico, un gran abrazo a los dos”.



RAMÓN LEDESMA MUÑIZ

SUBDIRECTOR GENERAL DE ORDENACIÓN NORMATIVA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

UN *STEAKHOLDER* DE ORO

“El directivo público, como el privado, debe tener siempre en cuenta los efectos que para los agentes y sectores que le rodean (*stakeholders*) puede suponer las decisiones que tome. No siempre es fácil, de veras. Así, no siempre es posible la solución idónea, sino con frecuencia, la menos mala. En este proceso de la buena o la mala decisión, aunque no lo crean, no siempre la Administración es la única responsable. En muchas ocasiones, el interlocutor del agente o sector afectado es especialmente responsable al no saber transmitir, explicar, comunicar o acertar con el planteamiento o la solución del problema que presentar a la Administración.

Desde la Dirección General de Tráfico siempre hemos contado en el sector del alquiler de vehículos a corto plazo con un *stakeholder* de oro: José Luis Urrestarazu.

Este año nos ha dejado, y tengan bien presente, que si el sector del alquiler pierde con su marcha, más pierde la Administración. Infatigable, incansable e insistente, siempre supo “aporrrear” la puerta de la Administración en defensa de su sector. Pero, al mismo tiempo, siempre era posible confiar en él. Era él mismo el que alertaba de las consecuencias de una u otra decisión, sin engaños que pusiesen a la Administración en apuros. Llamaba poco, pero cuando llamaba, algo pasaba. Por eso en la DGT siempre se le escuchó.

Querido José Luis: tus amigos de Tráfico solo pueden decirte *Gracias por todo, amigo*”.

JUAN URANGA ZORRILLA

PRESIDENTE DE AEVAN. BILBAO

“Me resulta difícil escribir unas líneas en memoria y recuerdo de José Luis Urrestarazu, principalmente por lo reciente de su pérdida. En la asociación seguimos recibiendo muestras de cariño y aprecio ante su pérdida.

Hace poco me recordaba José Antonio Moragues, sucesor de José Luis en la presidencia de esta asociación, sus inicios en el cargo y la defensa a ultranza que hacía del sector. Si surgía algún problema tomaba el maletín y se presentaba ante el Ministerio, en Madrid, para discutir las medidas y decretos que perjudicaban a los asociados.

Sin duda la labor desarrollada por José Luis en favor del sector del *rent a car*, es impagable, por ello recordaremos con especial cariño y respeto la manera en la que se ha volcado con nuestros asociados, implicándose de tal manera que cuando lo necesitábamos acudía a nuestras oficinas a ayudar en el recurso de la sanción correspondiente. En una ocasión, cuando uno de nuestros asociados fue sancionado al no dársele validez al cotejo de la asociación, no dudó, decreto en mano, en personarse ante la Guardia Civil de la provincia.

José Luis demostró siempre un especial afecto por todas las personas que integramos nuestra asociación. Esto lo he podido comprobar en numerosas

ocasiones en las que José Luis derrochaba simpatía y buen humor con todos nosotros, facilitando y haciendo las cosas más agradables a todos en el entorno vivido por el sector con una normativa restrictiva y difícil de entender para muchos.

Una de las deudas que este sector y la ciudad de Bilbao tenían con José Luis era la celebración de una asamblea en la que fue su ciudad natal, de la que hablaba con tanto orgullo y cariño. Probablemente, José Luis, con la sensibilidad que le ha caracterizado siempre, por diversos motivos no llegó a promover la celebración de una asamblea de Feneval en Bilbao, aunque estoy seguro de que era algo que deseaba.

Cuando recientemente la asamblea se celebró en Bilbao, durante el homenaje que se le tributó en la recepción a la Junta en el Salón Árabe del Ayuntamiento, una vez finalizado el aurreku de honor, tuvo ocasión de dirigir unas palabras a los asistentes. Se emociona tanto que fue el propio Iñaki Azkuna, alcalde de Bilbao, quien le echó un capote cuando le dijo “José Luis es mejor no poder hablar de emoción que por no poder hablar”.

Me gustaría terminar estas líneas con un sincero agradecimiento a José Luis por su grandísima aportación tanto profesional como personal”.



Durante la Asamblea General de Feneval celebrada en Bilbao, junto a compañeros y amigos.

MARIO ARAGÓN

MARIO ARAGÓN. LAND BEACH RENT A CAR. ASOCIACIÓN PROVINCIAL DE EMPRESARIOS DE ALQUILER DE VEHÍCULOS SIN CONDUCTOR DE ALICANTE

"En relación a la figura del Sr. Urrestarazu, aunque la verdad es que yo le conocí poco, solamente en las reuniones anuales que manteníamos en la asociación de Alicante, al respecto tengo que decir que como persona era un gran luchador y conocedor de las etapas de la vida, ya que había vivido todos esos malos momentos de antaño, y lo que había conseguido para el sector del alquiler de vehículos, que tanto él quería, y se desvivía por él. Por lo demás, ya está más que reconocida su larga trayectoria profesional y humana. Donde quiera que estés, un fuerte abrazo".

RAMÓN MAMPEL

DIRECTOR DE VENTAS ESPECIALES. AUTOMÓVILES CITROËN ESPAÑA

"Dice el poeta Cuando un amigo se va...algo se muere en el alma. José Luis era el amigo con el que podías contar siempre. Amigo de todos..., y todos hemos disfrutado con su presencia en las presentaciones, asambleas, convenciones y demás eventos.

¡Cómo no iba a tener amigos José Luis!, si gran parte de su existencia se la pasó haciendo amigos.

Una sonrisa permanente, un abrazo inmediato, un gran conocedor de "personas", un gran embaucador, porque si, José Luis ha sido de forma natural alguien a quien le resultaba muy fácil llegar al "otro", alguien que te invitaba a contarte tus cosas y te escuchaba.

Y qué decir del sentido del humor..., ¿quién era capaz de desarmar con un buen chiste o una anécdota a quien se ponga por delante? Por supuesto, sabéis de lo que estoy hablando.

Podría pasarme de las 20 líneas y de las 1.000 hablando de las múltiples anécdotas que mi memoria atesora de José Luis.

A buen seguro que alguien se estará riendo "allá arriba" con uno de sus chistes.

Hasta siempre Presi".

EMILIO SIDERA LEAL

SUBDIRECTOR GENERAL DE ORDENACIÓN Y NORMATIVA DE TRANSPORTE TERRESTRE. DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE. MINISTERIO DE FOMENTO

"Incluso aquellos que, como es mi caso, llevamos mucho tiempo trabajando con el sector de arrendamiento de vehículos recordamos que, cuando empezamos nuestra tarea, José Luis Urrestarazu ya llevaba, a su vez, mucho tiempo como Presidente de Feneval.

En mi caso concreto, coincide que la primera reunión de trabajo que mantuve cuando me incorporé a lo que entonces se denominaba Gabinete de Legislación de la Dirección General de Transporte Terrestre, hace casi un cuarto de siglo, fue precisamente con la Junta Directiva de Feneval.

Desde entonces, han sido muchas las normas aprobadas que, directa o indirectamente, afectaban al sector y muchísimas más las reuniones mantenidas con las asociaciones de arrendadores de vehículos.

Aquella Junta Directiva que conocí en mis primeros escarceos en el ámbito legislativo fue cambiando su composición a lo largo del tiempo, pero siempre hubo un punto de referencia constante en la persona de su presidente.

En todas y cada una de esas reuniones pude beneficiarme del ánimo dialogante de José Luis y de su empeño en alcanzar posiciones de consenso, aunque sin renunciar a la defensa de los que entendió que, en cada momento, eran los intereses del sector al que representaba.

Incluso en ámbitos de trabajo tan heterogéneos, como es el Consejo Nacional de Transportes Terrestres, José Luis Urrestarazu supo ganarse el respeto y el afecto de todos (Administraciones, transportistas, usuarios, fabricantes, etc.) con sus intervenciones, en las que siempre encontraban su justo equilibrio la seriedad y la mesura con el sentido del humor.

A lo largo de los años han sido muchas más las ocasiones en que José Luis y yo pudimos felicitarnos de alcanzar puntos de acuerdo que aquellas en las que no supimos hacerlo, pero, incluso en estas, compartimos el esfuerzo sincero de intentarlo. Por eso creo que, como todos los que lo trataron profesionalmente, siempre sentiré que hay una silla vacía en cualquier mesa en que, a partir de ahora, nos sentemos a debatir sobre el alquiler de vehículos".

ENRIQUE FERRIOL

ENRIQUE FERRIOL S.A. ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE ALQUILER DE VEHÍCULOS SIN CONDUCTOR DE VALENCIA

“Hablar sobre José Luis es muy fácil, debido a que fue una persona principalmente BUENA, que tendría sus defectos como todo el mundo, pero yo personalmente no los conocí. Era una persona cordial, encantadora, profesional, que con su forma de ser se introducía en todos los estamentos oficiales y, además, muy importante, le hacían caso. En su dilatada presidencia fuera decir que consiguió infinidad de cosas buenas para todos nosotros, supo aglutinar a los alquiladores de toda España, y de esta manera hacer una Asociación en la cual nos encontramos todos a gusto.

Y qué decir de sus palabras en las cenas, de sus chistes y su manera de reírse del mundo y de él mismo. Yo personalmente recuerdo con mucho cariño una asamblea que se hizo en Chiclana de la Frontera hace 18 ó 20 años, en la cual fui con mi hijo que tenía 15 años aproximadamente y hasta él recuerda con cariño aquel viaje y unas reflexiones que le hizo José Luis.

En fin, ya me gustaría a mí que cuando no esté hablaran tan bien de mí como se puede hablar de José Luis. En definitiva, un ejemplo a seguir, persona que hacía familia, casa, amigos y Patria, o sea, HACÍA y no lo contrario. De manera que, descanse en paz”.

RAFAEL BARBADILLO

PRESIDENTE DE ASINTRA. FEDERACIÓN ESPAÑOLA EMPRESARIAL DE TRANSPORTE DE VIAJEROS

“Recientemente ha muerto nuestro querido y entrañable amigo José Luis Urrestarazu, de carácter abierto, alegre y emprendedor, era presidente de la Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos, FENEVAL, desde 1979 hasta la actualidad.

Destacó por su gran labor en el mundo asociativo, en defensa del alquiler de coches, siendo reconocido por múltiples organismos oficiales y profesionales del mundo del transporte.

El fallecimiento de José Luis ha causado una gran consternación, no sólo entre familiares y amigos, sino también en el mundo del transporte, donde era muy conocido por su gran humanidad, carácter y visión para afrontar los problemas del sector, habiendo desarrollado una intensa labor asociativa.

Además, nadie como él conocía la amistad, la abonaba y la provocaba, hasta generar hacia él inconscientemente el cariño y respeto, la cercanía y la complicidad que él ofrecía sin reservas. Todos podemos estar orgullosos de tener personas como José Luis en la historia del Transporte.

Desde ASINTRA lamentamos profundamente la pérdida de este gran amigo y trasladamos nuestro más sentido pésame a toda su familia y al equipo de FENEVAL”.

JACINTO PÉREZ DE MIGUEL

DIRECTOR COMERCIAL DE LA CONFEDERACIÓN NACIONAL DE AUTOESCUELAS (CNAE)

“Cuando hace unos días me llamó Mari Mar para decirme si quería escribir unas líneas sobre José Luis, acepté de inmediato, y tengo que reconocer que me emocioné pensando todo lo que de él podría decir, aun sabiendo, que no me sería fácil resumirlo en unas líneas.

Tuve la suerte de conocer a José Luis en mi etapa en Renault y sobra decir que nuestra relación fue excelente, tanto a nivel profesional como a nivel particular. Era una persona entrañable y cariñosa que contagiaba alegría y optimismo a todos los que estaban cerca de él. Siempre tenía una palabra agradable, incluso en los momentos difíciles.

Posteriormente, ya en mi etapa actual en la Confederación Nacional de Autoescuelas, seguimos manteniendo nuestra amistad. Dentro del sector de las autoescuelas era también un hombre muy conocido y querido. Tuvimos el honor de contar con su presencia, y la de su mujer Mabel, en varias de

nuestras convenciones. No le arredraban los viajes, bien es cierto que tenía un chófer y compañero de viaje de lujo, nuestro común amigo Antonio Porras.

Por motivos de trabajo, de nuestros respectivos sectores, asistí con él a alguna reunión ministerial, he de decir que me sentía orgulloso de él cuando le veía entrar en la sala de reuniones agarrado del brazo del Secretario de Estado o del Director General de turno. Solo una persona con el carisma de José Luis podía actuar así, y solo a una figura como la suya se le permitía una confianza similar. Era un verdadero maestro en el arte de las relaciones públicas y un gran negociador que con su gracia y “sus artes” sabía envolver y persuadir a aquellos con quienes negociaba. No me cabe la menor duda de que el sector ha perdido a un gran defensor de sus intereses, a un compañero y a un amigo.

Hasta siempre, José Luis”.

LUCÍA NAVASCUES

AEVAC

ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE ALQUILER DE VEHÍCULOS CON Y SIN CONDUCTOR DE CATALUÑA. SITGES 1996. ASAMBLEA GENERAL FENEVAL

Pilar Bellot, actual presidenta de la asociación de Cataluña, recordaba en esta asamblea de 2011 cómo trató José Luis a su hija en una de las convenciones a la que acudió con ella, cuando la niña solo tenía un año. Bromeaba el Presidente en aquella ocasión con que ella sería su sucesora. Pilar ha querido enviarnos el texto del discurso de clausura de la Asamblea de 1996, celebrada en Sitges, y que pronunció su madre, en aquel momento Presidenta de AEVAC, cuando José Luis cumplía 25 años al frente de Feneval. Sus palabras siguen teniendo el mismo sentido hoy:

"Excelentísimos Sres. [...]. En nombre de la Asociación de Cataluña, que me honro en presidir, quiero darles las gracias por acompañarnos en esta noche de clausura de nuestra Asamblea. A las Excelentísimas Autoridades que nos honran con su presencia y que en todo momento nos han ayudado y apoyado cuando hemos recurrido a ellos [...] y a nuestro Presidente, Sr. Urrestarazu, que nos ha brindado celebrar esta Asamblea en Catalunya para poder ofrecer a todos nuestra hospitalidad y amistad.

Y a todos los asambleístas que han hecho con su presencia que estas jornadas hayan transcurrido llenas de cordialidad.

Y ahora quiero aprovechar esta oportunidad para felicitar cordialmente a nuestro Presidente por sus veinticinco años al frente de Feneval.

Si yo tuviera la facilidad de palabra de José Luis Urrestarazu, sabría deciros de su fuerte personalidad, de su bien hacer a lo largo de estos años, de su

valía y su incansable dedicación. Nunca ha habido obstáculos que frenaran su quehacer, sino que más bien han sido un acicate para seguir adelante y conseguir cuanto se ha propuesto en beneficio de todos nosotros. Y siempre me quedaría corta.

Si yo fuera como Lucio Orlando sabría tocar vuestra fibra sensible, hablándoos de su generosidad y dedicación absoluta, olvidando intereses particulares.

Si yo tuviera la palabra mesurada y justa de Vicente Centeno, os hablaría de los años de lucha y sinsabores por los que ha pasado José Luis y de cómo cada logro le hacía olvidar esos momentos amargos y desagradables.

Si yo tuviera la gracia andaluza de nuestro amigo Paco Valdés, restaría emoción al momento con algún chascarrillo que nos hiciera sonreír al recordar los momentos alegres de esta larga andadura.

Si yo tuviera la vena poética de Esteban Sánchez, glosaría la figura de José Luis y lo presentaría como el caballero de capa y espada que siempre ha defendido los intereses de cada uno de nosotros, o mejor aún, como San Jorge que nos ha librado muchas veces de las garras del dragón de la Administración.

Y por último, si yo tuviera la fuerza y el ímpetu de palabra de Juan Antonio Haces, pondría en pie a todos los asistentes y les arrancaría un estruendoso y caluroso aplauso para premiar de alguna manera a este hombre y Presidente irreplicable que es José Luis Urrestarazu.

Muchas gracias"

Sitges 1996 – Asamblea General Feneval.



José Luis Urrestarazu con su mujer, Mabel, y Lucía Navascues.

DESDE FENEVAL, GRACIAS.

Por último, desde Feneval, no queremos dejar de dar nuevamente las gracias a quien seguirá siendo guía de todas las actuaciones que desde la Federación se acometan en los años venideros. El espíritu, la fuerza, la solidaridad y la alegría en el empeño por conseguir lo mejor para el sector que llevaba intrínseco José Luis, seguirá siendo la espina dorsal del modo de actuar de Feneval.

Damos las gracias, además, a todos los que han compartido con nosotros estas cartas a un amigo, dejando parte de sus corazones recordando a José Luis y compartiendo anécdotas y detalles personales vividos con él.

El actual presidente, Carlos Jiménez, asegura que "será un placer realizar un trabajo de continuidad con la labor empezada por José Luis, sabiendo, por supuesto, que será imposible mejorar la gestión realizada por el que todos seguiremos considerando nuestro presidente siempre".

Una vez más, desde Feneval: GRACIAS, JOSÉ LUIS. ■

FENEVAL CONGREGÓ A SUS ASOCIADOS EN VALENCIA Y SE UNIERON EN UN SOLO GRITO: “QUEREMOS SER TURISMO”

DURANTE LA 39ª EDICIÓN DE LA ASAMBLEA GENERAL DE LA FEDERACIÓN

SE DIERON A CONOCER LOS DATOS SOBRE SUS PREVISIONES: MANTENER ESTE AÑO SU TENDENCIA DE CRECIMIENTO RESPECTO A 2009, ENTORNO A UN 3%.



Más de 200 asociados se dieron cita este año en Valencia, acompañados por las marcas colaboradoras, representantes y amigos del sector.



Un momento de la cena de bienvenida, patrocinada por Ford y Peugeot.



Ramón Ledesma, DGT, atendiendo a los medios convocados.



Mesa presidencial de la Asamblea General, con los responsables de las asociaciones regionales.



Carlos Jiménez, nuevo Presidente de Feneval, en un momento de la asamblea.

"José Luis Zoreda, vicepresidente de Exceltur, destacó la importancia del *rent a car* dentro de la cadena del valor del sector Turismo, motor de crecimiento de la economía española en este momento"

La equiparación del Iva con Turismo es una reclamación que va de la mano de esta petición que desde la patronal se hace a la Administración.

Por otro lado, Feneval ha dado a conocer los datos más significativos de la marcha del sector en este año. A pesar de las opiniones unánimes de los presidentes de las diferentes asociaciones en torno a la falta de financiación, los problemas para renovar la flota por este motivo, y la competencia desleal

cada vez más común, **en 2010, respecto al año anterior, el sector experimentó una subida del 2,7%, y en palabras de Saavedra, esta tendencia es la que se prevé mantener en 2011, con una subida estimada próxima al 3%.**

La Asociación de Alquiler de Coches de Valencia fue este año la anfitriona, recibiendo las felicitaciones de sus compañeros por la parte organizativa y **Carlos Torrente, presidente de la asociación,**

destacó la importancia del sector en Valencia, con un **parque de vehículos de 39.000 unidades**, y su interés por mantener la marcha tendente a la recuperación.

Destacadas personalidades del sector han estado presentes en esta cita que ha reunido a más de 150 asistentes entre asociados, responsables de las Administraciones Públicas y de instituciones relacionadas con Transporte.



Juan Luis Plá, IDAE, conversando con Carlos Torrente, Presidente de la asociación anfitriona.



José Luis Zoreda, vicepresidente de Exceltur, conversando con Miguel Ángel Saavedra.



La comida de la jornada de trabajo contó con la colaboración del grupo Fiat.



Javier García, de Autorola, durante su presentación.



Miembros de las asociaciones de Cataluña y Andalucía en el cóctel previo a la cena de gala.



Luis Lobón, secretario Autonómico de Turismo y proyectos estratégicos de la Generalitat de Valencia.

"Fueron muchos los momentos en los que se hizo referencia a la figura de José Luis Urrestarazu. Desde Feneval se le seguirá recordando siempre"

Cabe destacar la presencia de **Ramón Ledesma, Subdirector general de Normativa y Recursos de la Dirección General de Tráfico**. Ha puesto al día a los asistentes sobre los avances tecnológicos a nivel informático que se están trabajando desde la Dirección General de Tráfico y que afectan a las empresas de alquiler de vehículos, como es el proceso telemático de matriculación que ya está en marcha desde hace tiempo.

Por su parte, **José Luis Zoreda, vicepresidente de Exceltur**, que se ha sumado este año a esta importante convocatoria del sector, apoya al sector del *rent a car* como parte fundamental del sector turístico, con la necesidad de ser proactivo y proporcionar desde todos los agentes implicados un servicio muy atractivo. Su ponencia fue muy aplaudida por todos los presentes.

PLAN CONJUNTO DE ACTUACIÓN CON IDAE

También ha estado presente Juan Luis Pla, **Jefe del Departamento de Transporte del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE)**, que ha comentado las medidas que se están siguiendo para la implementación de la Estrategia y el Plan de Acción para impulsar el Vehículo Eléctrico en España y su puesta en marcha dentro del sector de alquiler de vehículos.

Feneval sigue apostando fuerte por el coche eléctrico, con la inclusión paulatina en sus flotas. Para ello está trabajando de la mano con IDAE para desarrollar un plan conjunto de actuación.

Durante la Asamblea se han tratado además otros importantes problemas que afectan al sector: la preocupación generalizada por



La junta directiva de Feneval, con todos los presidentes de las asociaciones, los responsables de las marcas invitadas y otros colaboradores.



Carlos Torrente, Presidente de la asociación de Valencia, Miguel Ángel Saavedra, portavoz de Feneval, y Ramón Ledesma, DGT, durante su intervención ante los medios.

la falta de rentabilidad por la caída de los precios, la falta de créditos, además de las tradicionales reclamaciones del sector como la rebaja del plazo de la Exención del Impuesto de Matriculación o el retraso en el control de la ITV para los vehículos de alquiler.

RECUERDO DE JOSÉ LUIS URRESTARAZU

Como todos sabemos, esta ha sido la primera Asamblea General celebrada tras el fallecimiento de José Luis Urrestarazu, el que ha sido presidente de la Federación durante más de 30 años. Ha sido el momento perfecto para compartir anécdotas y recordarlo.

Fueron muchos los momentos en los que se hizo referencia a su figura, apareció su nombre dentro y fuera de las reuniones mantenidas. Durante la cena de clausura de la Asamblea, se proyectó un vídeo con las mejores imágenes que nos ha dejado su paso por la Federación y por nuestras vidas. Pudimos verlo serio en decenas de reuniones ante las administraciones, orgulloso en celebraciones con sus compañeros de profesión, humilde en la recogida de tantos reconocimientos a lo largo de su vida y con un guiño en la mirada junto a su mujer, a su hija y a sus amigos.

Un clip que emocionó a todos los asistentes y que acabó con un fortísimo aplauso de agradecimiento a José Luis.

CARLOS JIMÉNEZ, NUEVO PRESIDENTE, DE FORMA TEMPORAL

El adiós dado a José Luis Urrestarazu ha conllevado la necesidad de una reorganización interna de Feneval. Durante la Asamblea, se dio a conocer que Carlos Jiménez pasará a desempeñar las funciones de Presidente de la Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos. Ha sido hasta ahora el Vicepresidente de la Federación y trabajaba desde hace años muy de cerca con José Luis.

Se ha acordado que esta presidencia sea durante un período temporal. Así mismo, se ha creado una mesa de trabajo para el estudio de la restructuración del organigrama de FENEVAL con el objeto de potenciar más la labor de la Federación como la mayor entidad representativa del sector.

GRACIAS A LOS COLABORADORES

Año tras año los fabricantes amigos y otros colaboradores muestran su apoyo a Feneval en la organización de nuestra Asamblea. Este año las marcas CITRÖEN, FORD, TOYOTA, RENAULT y VOLKSWAGEN nos acompañaron en la celebración de nuestra 39ª edición, así como también GENERAL MOTORS, PEUGEOT, SEAT, FIAT, CHEVROLET, AUDI, KIA, MERCEDES, NISSAN, IVECO y SKODA. Todos ellos han sido patrocinadores de esta cita, junto a otros colaboradores como AUTOROLA y AON, y desde Feneval les transmitimos nuestro agradecimiento por caminar desde hace años con nosotros.

PRESENTACIÓN PÁGINA WEB

Durante la Asamblea se presentó en exclusiva para los asociados el aspecto integral de la nueva página web con la que actualmente ya cuenta la asociación y a la que dedicamos espacio aparte en las páginas 28 y 29 de este número de ALQUILER DE COCHES. ■



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 podría 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 129.

Modelo visualizado Polo Sport con llantas opcionales.



LOLA MONTES



“En la compraventa de vehículo usado se buscan precios cercanos a los 9.000€, sin que importe demasiado la edad del vehículo, buscando una compra para salir del paso”

RICARDO MARTÍN FLEET & REMARKETING MANAGER KIA MOTORS IBERIA

“LOS NUEVOS MODELOS ESTÁN TENIENDO UNA EXCELENTE ACOGIDA QUE NOS PERMITIRÁ ACABAR EL AÑO EN POSITIVO PESE A LA CAÍDA GENERALIZADA DEL MERCADO”

A PESAR DE RECONOCER QUE ESTÁ SIENDO UN EJERCICIO MUY COMPLICADO, KIA SE BASA EN SUS DATOS DE CRECIMIENTO PARA MIRAR POSITIVAMENTE HACIA 2012. DE LA MANO DE RICARDO MARTÍN, REPASAMOS TAMBIÉN LAS NUEVAS TENDENCIAS QUE MUESTRA EL USUARIO.

■ Los últimos datos hablan de un parque automovilístico en España cada vez más “viejo”, con vehículos de más de 10 años ¿qué datos tiene Kia a este respecto?, ¿cómo se ha notado el descenso de venta de automóviles en los últimos años?

Los datos que manejamos, y lo que es más preocupante, la tendencia de los mismos, es que se reduce el porcentaje de vehículos de menos de 5 años, cercano al 21% del total del parque, y se incrementa el de más de 10 años, en torno al 34%. Este envejecimiento se nota especialmente en la compraventa de vehículo usado, donde se buscan precios cercanos a los 9.000€, sin que importe demasiado la edad del vehículo, buscando una compra para “salir del paso”.

En la venta de vehículos nuevos estamos asistiendo a un cierto resurgir del segmento B y a una reducción en equipamiento y motorización buscando una compra más económica y optimizada.

■ La crisis, lejos de estancarse, parece que se acentúa con el inicio del nuevo curso, ¿cómo prevé Kia finalizar 2011?, y ¿cuáles son las previsiones de cara a 2012?

Está siendo un ejercicio muy complicado, pero esperamos finalizar en línea con nuestro plan inicial. Hasta ahora estamos cumpliendo nuestros compromisos.

De hecho, un reciente informe del Instituto de Estudios Económicos (IEA), ha publicado que 8 de las 75 marcas de coches presentes en España han elevado sus ventas en 2011 y solo una generalista, Kia, ha elevado sus ventas en los 3 primeros trimestres del año de forma consecutiva.

Para el año que viene pensamos crecer, con moderación. Tenemos una gama de modelos completamente renovada, que está teniendo una excelente acogida en el mercado español y que incluye importantes lanzamientos en la primera mitad de 2012. Estaremos presentes en los segmentos claves de turismos con un producto tremendamente competitivo y, no lo olvidemos, con 7 años de garantía de fábrica para todos nuestros modelos.

■ Recientemente se han hecho públicas las promociones anunciadas por Kia Motors Iberia de cara al mes de octubre, manteniendo el ahorro en su nuevo Rio, y otros claros ejemplos



Ricardo Martín junto a uno de los modelos de la marca.

en sus modelos Picanto o Venga, con precios de salida desde menos de 7.500€, ¿es esta una estrategia directa de venta ante la actual situación económica?

Seguimos una doble estrategia, con unas condiciones de acceso a la gama muy asequibles y, por otro lado, con un elevado nivel de equipamiento en las versiones más altas que redundan en una gama tremendamente competitiva en la relación equipamiento-precio. Adicionalmente, se está ofreciendo al cliente toda una serie de servicios como financiación especial, seguros, mantenimiento..., que permiten completar y personalizar la oferta de venta al máximo.

“Con los datos del cierre de septiembre en la mano, crecemos casi un 6% respecto a 2010”

■ A nivel mundial, en agosto se publicó que Kia había aumentado sus ventas un 13,8%, ¿cuál es la situación en España?

Con los datos del cierre de septiembre en la mano, crecemos casi un 6% respecto a 2010, somos la única marca de cierto volumen que crece en lo que va de año. Como comentaba antes, los nuevos modelos están teniendo una excelente acogida que nos permitirá acabar el año en positivo pese a la caída generalizada del mercado.

■ EL coche eléctrico, los motores ecológicos, el menor consumo y la bajada en la contaminación por parte de los vehículos... son compromisos adquiridos por los fabricantes de vehículos, ¿en qué línea trabaja Kia en este aspecto?

Kia está en la vanguardia en cuanto a nuevas tecnologías se refiere. Tanto en Corea como en Estados Unidos llevan varios años comercializándose vehículos híbridos y en Europa se presentará a finales de año el nuevo *Optima Hybrid*, en el segmento D. De hecho, esta versión híbrida acaba de marcar un récord mundial, recorriendo 12.700 kilómetros a lo largo de 48 estados de USA con un consumo medio de 3,6 litros/100km.

En 2012, se comenzará a circular un Venga eléctrico en Corea y las primeras unidades de un todoterreno con pila de hidrógeno en Estados Unidos.

■ Qué estrategia tiene prevista Kia Motors Iberia de cara a 2012. Cuéntenos cuáles son las iniciativas y en qué se está trabajando desde la marca.

El eje del futuro de Kia está centrado y lo estará en el desarrollo de nuevos modelos con un diseño excepcional, mecánicas muy eficientes con mínimas emisiones y todo bajo una garantía de 7 años de fábrica que solo ofrece nuestras marcas. ■

KIA Y EL RENT A CAR

En Feneval creemos que por la situación económica y por los nuevos hábitos, el alquiler de vehículos es una opción también a nivel particular y no solo para empresas, ¿qué parte de negocio destina Kia a rent a car?

Para nosotros es una pieza clave dentro de nuestra estrategia que cuidamos activamente.

La llegada de los nuevos Picanto y Río nos permite ofrecer modelos nuevos, muy atractivos, con unos bajísimos costes de uso y muy fiables.

Nuestra estancia en taller es mínima y eso se traduce en más rentabilidad por el vehículo en flota.

Otro elemento diferenciador de Kia y que beneficia a las empresas de *rent a car* es nuestra garantía de 7 años que cubre a los coches adquiridos, cuando en otras marcas existen limitaciones en este campo.

¿Qué papel cree que tienen los rent a car dentro del sector?

Aparte del peso que tenéis en el mercado total, en torno

al 16%, para nosotros supone el mejor test de conducción: en cuanto al cliente final, ya que puede palpar y disfrutar de nuestros modelos, y también como prueba de fiabilidad del coche por su uso intensivo.

En este sentido, para nosotros es un orgullo comprobar que tenemos clientes que repiten, con una excelente opinión del comportamiento de nuestros coches respecto a su mantenimiento y postventa.



ZOOM PERSONAL

Ricardo Martín inició su carrera profesional en el sector del *renting*, por eso lo conoce perfectamente. Los dos últimos años está vinculado a KIA y a sus 42 años es un auténtico conocedor del sector. Oriundo de Segovia, fuera del mundo de los coches, le gusta disfrutar de la montaña, de su *Border Collie* y practicar baloncesto.

“El nuevo *Optima Hybrid*, en el segmento D, acaba de marcar un récord mundial con su versión híbrida, recorriendo 12.700 kilómetros a lo largo de 48 estados de USA con un consumo medio de 3,6 litros/100km.”



FENEVAL ESTRENA PÁGINA WEB

www.feneval.com



- CON UNA IMAGEN MÁS FRESCA Y DINÁMICA
- CON NUEVOS APARTADOS
- CON MÁS POSIBILIDADES PARA ENCONTRAR INFORMACIÓN DEL SECTOR
- Y, SOBRE TODO, CON UN ESPACIO DEDICADO A SUS ASOCIADOS, CON ACCESO RESTRINGIDO Y CONTENIDOS ESPECIALES

Como adelantábamos en nuestro editorial, el otoño llega cargado de cambios. Es una época de renovación y de puesta en marcha de nuevos proyectos. Uno de ellos es nuestra web, en la que llevamos meses trabajando para presentar ahora su nueva imagen.

No cambiamos de dominio, seguimos funcionando en **www.feneval.com**, pero para todo aquel que acceda a nuestra home a partir de este momento, podrá comprobar que no tiene nada que ver con la que funcionaba hasta el momento. Hemos querido darle un cambio absoluto, en primer lugar, a nivel diseño, con un aspecto mucho más moderno y actual, con pantallas más dinámicas y herramientas visuales más limpias, que permiten mantener el interés en los contenidos.

Los principales objetivos de esta renovación son, en primer lugar, relanzar este sitio como punto de encuentro para todas las asociaciones que forman Feneval y ser fuente de información y actualidad para todo el sector del rent a car en general. Convertirnos en espacio de consulta no solo para las alquiladoras, sino también para el resto de empresas agentes dentro del sector automovilístico y de transporte es otro de los importantes pilares que mueven esta renovación. El objetivo prioritario es llegar a los asociados, convertirla en un canal de comunicación directa con ellos, en el que puedan participar de forma constante.

Se ha dado de este modo DINAMISMO, CARÁCTER VISUAL, ACTUALIDAD y USABILIDAD a la web: es una página en la que ocurren cosas y en la que se proporciona facilidad para moverse por el sitio.

Este es un trabajo con el que también se ha querido adecuar la imagen de la página web al resto de herramientas que a nivel Comunicación se están implementando de forma continua en Feneval. Un proceso que se inició ya en 2010 con la renovación de la revista ALQUILER DE COCHES: con nuevos conteni-

dos, la colaboración de periodistas del sector y la búsqueda de la presencia de asociados, y que continúa con el resto de materiales corporativos, reflejando en sus herramientas el espíritu moderno y de cambio constante que es intrínseco a Feneval, una Federación en continuo crecimiento y que quiere dar soporte de este modo a las más de 450 empresas del sector del *rent a car* que la integran.

ESPACIO EXCLUSIVO PARA ASOCIADOS

Una de las principales novedades es que la web cuenta con una zona con acceso restringido, a través de clave personal, solo para asociados de Feneval. Esta área dentro de la web contendrá información solo utilizable para asociados: normativa, ofertas especiales, informaciones a nivel interno, formación, etc.

Se trata de un modelo de web estándar 2.0, que permite a sus usuarios interactuar con el contenido del sitio web y acceder a un espacio personalizado si es un usuario registrado.

En la parte superior de la home se encuentra el acceso específico para asociados. Cada uno de ellos cuenta con login y password privado de acceso.

¿A QUIÉN VA DIRIGIDA LA NUEVA WEB?

Tanto las personas que accedan a la web por su implicación directa con Feneval, como aquellas del sector que nos conocen, pero no pertenecen a la Federación, encontrarán contenidos de interés en la home. El objetivo es llegar a todos ellos, despertando interés a través de nuestros contenidos. Pero también queremos llegar a quienes todavía no nos conocen, generando contenidos específicos de interés para el sector y para nuestros asociados, despertando el interés en futuros nuevos asociados.

SHIFT the way you move



NISSAN QASHQAI

URBANPROOF. MASTERED.

- ESP-ABS-EBD • Llantas de aleación de 17" • Faros de activación automática
- Control crucero y limitador de velocidad • Radio lector de CD y MP3 con Bluetooth*
- Sensores de aparcamiento traseros • Climatizador dual (conductor / acomp.)

AHORA DISPONIBLE PARA TU FLOTA

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

Consumo mixto: 5,2-8,2 l/100 km. Emisiones de CO₂: 137-194 g/km.

“Un cambio absoluto, tanto a nivel de diseño como de contenidos”



MÁS CONTENIDOS: CON PRESENCIA DESTACADA PARA LOS ASOCIADOS

CAMBIOS EN LA HOME

La estructura de la página web está totalmente renovada, se aprecia especialmente nada más acceder a ella. La home contiene ya toda la información de interés para la persona que accede, para no obligarle a navegar por ventanas interiores, si no es necesario. En la home hemos incorporado nuevas secciones: **PROTAGONISTA DEL MES**, en la que dedicaremos espacio a aquel personaje que más haya destacado por su intervención para el sector o para la Federación en las últimas semanas; **HABLAMOS CON** es un espacio para entrevistas y perfiles personales igualmente de interés para el *rent a car*; y en **NUESTRAS ASOCIACIONES** encontraremos la última información de aquellos que forma Feneval. Igualmente, desde la home se puede acceder directamente a otros apartados como **NUESTRA REVISTA**, **EL COCHE DEL MES**, en el que queremos hacer opinar a todo el que acceda a la página; noticias de **ÚLTIMA HORA** y una sección para dejar nuestra opinión a través de facebook sobre temas de actualidad: **QUÉ OPINAS SOBRE**.

QUIÉNES SOMOS

Recoge la parte corporativa de la web. Quien no conozca Feneval, podrá saber quiénes lo forman, cuáles son sus objetivos, sus órganos de gobierno y qué intereses en la defensa del sec-

tor mueven sus actuaciones. Su historia iniciada en 1977, los protagonistas que han ido construyendo esa trayectoria y sus objetivos quedan totalmente recogidos.

NUESTROS ASOCIADOS

Es uno de los espacios principales, ubicado en el menú superior de la home, para acceder rápidamente a él. Feneval lo forman más de 450 empresas, que son la auténtica razón de ser de la Federación y la base de sus actuaciones. Por ello, es fundamental dar a conocer quiénes forman Feneval, cuáles son sus ubicaciones, qué asociaciones regionales existen para todos aquellos que quieran conocer más en profundidad nuestra labor y poder contactar con la asociación que le interese a nivel geográfico.

Pero también hay espacio para **NUEVOS ASOCIADOS**, todo aquel que quiera pasar a formar parte de Feneval y comenzar a caminar de manera conjunta con nosotros para ser más fuertes en la defensa de nuestros intereses. Podrá saber cómo hacerlo directamente a través de la web, es realmente fácil: **¡ASÓCIATE!**

SERVICIOS

Asesoramiento Legal, Normativa y otros contenidos a nivel tribuna jurídica, de interés para los asociados tienen cabida en la nueva web, ya que muchas de las personas que acceden a ella buscan localizar información concreta para

resolver cualquier problema o incidencia en su funcionar diario y, desde Feneval, se le quiere dar respuesta rápida.

OTRA NOVEDAD: BUSCADOR

Cuando accedemos a una página web, generalmente buscamos una información concreta, que pretendemos que sea fácil de localizar con un rápido vistazo a la home, pero en los casos en que quiera localizarse una información más específica, para no obligar a los usuarios a navegar por la home durante más tiempo del que puedan dedicarle a la búsqueda, se lo hemos puesto más fácil, con un **BUSCADOR**. De manera que introduciendo el término de búsqueda de nuestro interés aparecerán todas las informaciones que, dentro de la web de Feneval, contienen ese término.

NOTICIAS Y PRENSA

Estos dos apartados son de vital importancia, tanto para asociados como para personas que accedan desde fuera del sector. Se mantendrá viva esta parte dedicada a noticias generales del sector, por un lado, con las últimas informaciones que afecten al *rent a car* y al sector del Transporte y el Turismo en general; y la parte de noticias generadas por la Federación, con nuestras informaciones a medios más destacadas, para que todos podamos estar cien por cien informados. El objetivo es continuar generando informaciones de interés para los medios. ■

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 4,8", USB y Bluetooth
Climatizador automático tri-zona
Llantas de aleación 17"
6 airbags + ESP + Hill Holder + ERM (sistema antivuelco)
Sensores de aparcamiento traseros

Emissiones 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: 23.535,09€ (IVA, Transp., IM y otros primos, incluidos). Entrada: 9.655,00€. Comisión de estudio y apertura (2,95%): 466,46€. Al contado: TIN: 7,79%. Cuota final: 10.803€. Precio total a plazos: 29.256,56€. Oferta válida hasta 31/10/2011 en Pvg. No tiene opción 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 en coche adicional, para vehículos financ. con FGA Capital EFC S.A.



fiat.es

"Atraer un turismo de mayor poder adquisitivo y no sólo interesado en el sol y playa del 'todo incluido' es la otra pata de la solución. Vender las bondades de la diversidad cultural y gastronómica española potenciará también el turismo interior. Estos deberes siguen pendientes"





EL ESPEJISMO DEL SOL Y PLAYA

LUCES Y SOMBRAS DE LA INDUSTRIA TURÍSTICA

EL SECTOR DEL TURISMO, QUE SUPONE EL 11,5% DEL EMPLEO EN ESPAÑA, CRECE MÁS QUE NINGÚN OTRO SECTOR DE LA ECONOMÍA ESPAÑOLA. DE HECHO, ES EL ÚNICO QUE EN ESTA RACHA DE SUSTOS MACROECONÓMICOS Y TEMBLORES EMPRESARIALES HA REVISADO SUS PREVISIONES DEL CIERRE DE AÑO NO DANDO UN DISGUSTO, SINO MEJORANDO LAS EXPECTATIVAS: NO CRECERÁ UN 2,2% COMO PREVEÍA INICIALMENTE LA PATRONAL EXCELTUR, SINO UN 2,6% EN 2011. POR FIN UNA BUENA NOTICIA. PERO HAY UN PROBLEMA: LA GUERRA DE PRECIOS Y LA ATOMIZACIÓN DEL SECTOR PODRÍAN CONVERTIR ESE CRECIMIENTO EN UN MERO ESPEJISMO SI NO SE PONE REMEDIO A TIEMPO.

La mejora procede del boom de extranjeros que ha llegado a España en lo que va de año y no hay que olvidar que vienen reconducidos por la inestabilidad política en los países del norte de África. Esta bocanada de aire fresco ha devuelto a las costas españolas a aquellos turistas que de otro modo se habrían visto seducidos por la oferta del llamado Mediterráneo *low cost* de países como Egipto y Túnez, rivales directos del “sol y playa” español. Así que en las buenas noticias hay truco. De no haberse producido las revueltas en los países árabes, el PIB turístico habría crecido sólo un 0,9%, según Exceltur.

Sin embargo, con las cifras en la mano, es cierto que las señales de recuperación para el sector son incuestionables: el turismo fue responsable de la creación de 36.463 nuevos empleos vinculados al sector en los ocho primeros meses del año, un 1,8% más que hace un año. El inconveniente principal es que los turistas que han vuelto a España son, en palabras del propio vicepresidente ejecutivo de Exceltur, José Luis Zoreda, fruto de “flujos prestados”.

¿Qué pasará cuando tras las revoluciones vuelva la calma a los países árabes? Con las aguas de vuelta a su cauce, es probable que los turistas sigan su mismo camino. No es de extrañar. Los países árabes vecinos son más baratos y tienen instalaciones hoteleras (muchas de ellas, por cierto, de grandes cadenas españolas) que son más modernas que la media española y con el desarrollo de las aerolíneas de bajo coste las distancias cada vez son menores.

¿Qué puede hacer la industria española para evitarlo? Para empezar, no ayuda nada una guerra de precios a la baja, que frena las muy necesarias inversiones en mejorar las instalaciones. Tampoco

la atomización del turismo en pequeñas empresas familiares ayuda a acometer las importantes reformas de mejora que necesitan las instalaciones de lugares tan emblemáticos como la Costa del Sol y la Costa Brava, donde la inercia de la bonanza cegó a unos empresarios que no invirtieron en modernizarse cuando debían. Ahora, con la crisis, encontrar la financiación para dichas reformas es mucho más difícil.

Además, según un informe sobre el turismo de la Fundación de las Cajas de Ahorros (Funcas), acabar con la sobrecapacidad de alojamiento, sobre todo en el litoral, es otra de las reformas urgentes que necesita el sector. La crisis, contra lo que pudiera parecer, no está ayudando a la concentración del sector en operadores hoteleros más fuertes y grandes tal y como se había previsto que pasaría cuando empezó la crisis. En el informe “Retos para la hostelería después de la crisis” realizado por la consultora Deloitte en 2010, se analizaban algunos de los cambios que se preveían inminentes en el sector hotelero español, como la concentración empresarial y las alianzas que, pese a sus dificultades, “deberían ser una realidad en nuestra industria en los próximos

años”. Pero aún no han llegado.

Un mayor tamaño y diversificación de las empresas, no solo de las hoteleras, sino también de agencias e intermediarios, ayudaría a sortear mejor los problemas de la crisis. Tener portafolios de hoteles con un mayor tamaño y diversificación, ayudaría a mejorar las estructuras de gestión y obtener un balance más sólido que ahonde en las eficiencias de la cadena de valor, prescindiendo de costes innecesarios y aumentando sinergias.

“El turismo fue responsable de la creación de 36.463 nuevos empleos vinculados al sector en los ocho primeros meses del año, un 1,8% más que hace un año”



TURISMO: PARA CONTINUAR NUESTRO CAMINO EN LA MEJORA DEL QUE ESTÁ DEMOSTRADO SER NUESTRO SECTOR MÁS EN ALZA:

- Eliminar la guerra de precios a la baja
- Buscar ayudas a la financiación
- Potenciar la diversificación de las empresas
- Desarrollar nuevas herramientas de gestión de los destinos para su mejor comercialización
- Mirar hacia el turismo que procede de países emergentes
- Potenciar nuestros valores añadidos. España es mucho más que "sol y playa"

El problema que se encuentran estas operaciones es la falta de dinero para invertir. Se pensó que con las dificultades que atraviesa la industria y sobre todo las pymes del sector, encontrar gangas sería fácil. Pero salir de compras para crecer a base de adquisiciones es más difícil de lo que la lógica del mercado dictaría. El motivo que explican consultores del sector, expertos en asesorar en este tipo de operaciones, es que los pequeños propietarios de alojamientos familiares ineficientes de segundas y terceras generaciones, libres en general de deuda, no tienen ninguna presión para vender la empresa que un día heredaron. Pueden pedirle peras al olmo exigiendo precios que no coinciden ni con la rentabilidad de sus bienes ni con la situación del mercado y, lo que es peor, sin invertir en mejoras que pudieran aumentar su rentabilidad (y la del conjunto del sector) en consecuencia.

Hay otras debilidades de fondo, latentes durante largo tiempo pero que la crisis, como las pulgas que asolan al perro flaco, ha agravado. Si a la atomización del sector le sumamos la sobreoferta en determinadas plazas, los balances excesivamente apalancados, unidos a un continuo deterioro de los márgenes empresariales con fuertes caídas de los ingresos medios, el panorama urge más que nunca a tomar medidas.

¿La solución? No basta con cruzar los dedos para que los turistas que este año han vuelto a elegir España no cambien de idea el año que viene. Hay que trabajar en un modelo sostenible que no compita por precio sino en valor añadido. Esto pasa por un puzzle de medidas que requiere de la ejecución conjunta por parte de administraciones e industria. Por una parte, nadie duda ya en la industria de que es necesario desarrollar nuevas herramientas de gestión de los destinos para su mejor comercialización y centrarse en nichos de mercado más sofisticados, lejos del masivo low cost. Tanto Funcas como Deloitte lanzaban un aviso para navegantes dirigido tanto a empresarios como a administraciones públicas, a quienes piden mayor coordinación. Ninguna de estas recetas es nueva, pero el problema tampoco.

Desde Exceltur, no es sólo dinero lo que pide la industria turística a las administraciones, sino, sobre todo, mejor aprovechamiento de los recursos ya existentes y la coordinación en la promoción. Hay cosas que dependen de la Administración y los Gobiernos autonómicos que no necesariamente son incompatibles con una época de austeridad y recorte de gasto público como en la que estamos inmersos. No

pasa por gastar más, sino mejor. Facilitar los trámites administrativos para turistas de países emergentes es un filón que puede dar mucho de sí. El turismo ruso, por ejemplo, gracias a la aceleración en el trámite de visados, se ha traducido este año en un 61% más de visitas, llegando a los 1,6 millones de personas de esta procedencia y con un mayor gasto promedio diario que la media (los visitantes de dicho país son los que más gastan, con una media de 93,5 euros diarios).

Con la demanda nacional prácticamente estancada por la crisis española y las crecientes debilidades de la eurozona, diversificar los mercados de procedencia de visitantes es clave. Ya no basta con confiar en que pase el temporal y vuelvan los turistas de Alemania, Francia o Gran Bretaña, porque éstos son los que más probablemente vuelvan a optar por el Mediterráneo low cost en cuanto les sea posible. El ministerio de Industria ha lanzado en esta línea el 'Plan Turismo China', país que podría convertirse en primera potencia turística y emisora de viajeros en la próxima década. El plan establece el objetivo de recibir 300.000 turistas chinos para este año 2011 y alcanzar el millón en 2020. Agilizar trámites administrativos para facilitar su llegada es la clave: mientras que el año pasado España recibió un total de 102.000 turistas chino, las representaciones consulares de España en China sólo emitieron 42.000 visados, es decir, los restantes fueron concedidos en otros países.

Atraer un turismo de mayor poder adquisitivo y no sólo interesado en el sol y playa del 'todo incluido' es la otra pata de la solución. Vender las bondades de la diversidad cultural y gastronómica española potenciará también el turismo interior. Estos deberes siguen pendientes. El otro es la rentabilidad. El aumento de ventas de este verano, por ejemplo, que Exceltur sitúa en un 12,2% (1.158 millones de euros más que en 2010), no se logró traducir en un aumento de rentabilidad para los empresarios del sector. Reducir la carga del IVA a todos los subsectores relacionados con el turismo, fomentar un plan estatal de rehabilitación y una reforma laboral que permita vincular salario a productividad son algunas de las restantes medidas que desde el sector se reclama al nuevo Gobierno en ciernes. Teniendo en cuenta que se trata de uno de los principales (tal vez el único) de los grandes motores de la economía española, mejor será ponerse manos a la obra para que si 2011 logra pasar a la historia como el año de la recuperación del turismo, 2012 no sea el de la recaída. ■

"La mejora procede del boom de extranjeros que ha llegado a España en lo que va de año y no hay que olvidar que vienen reconducidos por la inestabilidad política en los países del norte de África"

BUSINESS LIGHT.

Nuevo Audi A6 Avant.

Con tecnología de construcción ligera Audi Ultra.

¿El mundo del business puede ser más ligero? En Audi creemos que sí. Por eso hemos creado el nuevo Audi A6 Avant, un modelo avanzado con estructura híbrida de aluminio diseñado para permitirte una vida llena de posibilidades. Y es así porque su menor peso significa mayor dinamismo, mayores prestaciones y menor consumo de combustible, todo ello unido a una tecnología de vanguardia: Internet con conectividad Wi-Fi, faros en tecnología LED, MMI® touch y sistemas de asistencia de conducción activa. Nuevo Audi A6 Avant. Más ligero. Más avanzado. Información Audi: 902 45 45 75. www.audi.es/avaant

Audi A6 Avant de 177 a 300 CV (130 a 220 kW). Emisión CO₂ (g/km): de 132 a 190. Consumo medio (l/100 km): de 5,0 a 8,2.



Audi Empresa



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... CITROËN C4 HDI 90

El dinamismo caracteriza la línea de este nuevo modelo C4 de Citroën. La innovación en seguridad y su conciencia ecológica, con su uso de tecnologías que reducen las emisiones de CO₂, lo hacen mucho más competitivo dentro de su segmento.

HEMOS PROBADO... MERCEDES-BENZ C 200 CDI *BLUE EFFICIENCY* AUTOMÁTICO

Mercedes presenta esta versión *Blue Efficiency*, que responde a la tendencia del mercado y los usos por parte de los conductores de vehículos menos conta-

minantes. A la vez, no pierde ninguna de sus características de berlina y la línea que caracteriza la marca.

HEMOS PROBADO... SEAT IBIZA ST 1.2 TDI DE 75 CV

El Ibiza sigue siendo un coche de gran uso dentro de su gama, con esta versión de carrocería familiar, con una longitud mayor, destaca por su gran amplitud. Llama la atención especialmente por la suspensión y la estabilidad que ha ganado. Además, cuenta con un consumo bajo en términos absolutos en conducción normal por carretera.





La tasa de cambio de la moneda en las transacciones está muy bien respaldada por el sistema.



CARMEN ESPADA



Una multitud de detalles revaloriza y afirma la personalidad elegante y dinámica del nuevo Citroën C4.

A FONDO...

NUEVO CITROËN C4

TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN

EL NUEVO CITROËN C4 ES UN COMPENDIO DE TECNOLOGÍAS EVIDENTES A SIMPLE VISTA. SE HA DADO PRIORIDAD A LA INNOVACIÓN ÚTIL E INTUITIVA, YA SEA EN TÉRMINOS DE SEGURIDAD, DE CONFORT O DE HABITABILIDAD, Y SIN OLVIDAR EL ESFUERZO PARA REDUCIR EL IMPACTO MEDIOAMBIENTAL APOSTANDO POR NUEVAS TECNOLOGÍAS QUE REDUCEN LAS EMISIONES DE CO₂ Y EL CONSUMO DE CARBURANTE.

Una multitud de detalles revaloriza y afirma la personalidad elegante y dinámica del nuevo Citroën C4: líneas esculpidas que atraen, calidad de acabados, prestaciones, nivel de equipamiento y seguridad, así como respeto por el entorno.

ELEGANCIA Y CONFORT

El nuevo modelo desprende una sensación de robustez y estabilidad gracias a unas proporciones equilibradas y a una carrocería situada muy cerca de las ruedas. El tratamiento de las superficies y su alerón posterior negro demuestran la búsqueda de una aerodinámica óptima.

En la parte delantera, el capó con nervaduras se redondea al acercarse a los flancos, las ópticas se estiran hacia las aletas y la calandra se ensancha, conservando las barras del doble chevron. De perfil, dos líneas de estilo se cruzan y los cristales traseros están muy inclinados, reforzando el dinamismo del nuevo Citroën C4. En la parte trasera, el portón del maletero se hace protagonista por los nuevos chevrones y la forma original de los grupos ópticos, lo que refuerza su imagen de berlina compacta.

Al igual que su estilo exterior, el interior proporciona una sensación de refinamiento. La presentación es cuidada y racional gracias, entre otras cosas, a un salpicadero horizontal y aéreo, y a una consola central a medida, en la que se agrupan los mandos del sistema de audio y la climatización.

El puesto de conducción, optimizado y con todos los mandos al alcance de la mano, incluye un nuevo cuadro de instrumentos de tres esferas que combina las informaciones analógicas y di-



Materiales al mejor nivel del segmento: piel slush del cuadro de instrumentos o teclas cromadas, entre otras piezas.



El nuevo C4 dispone de asientos confortables, dotados de reglaje lumbar eléctrico y función masaje destinada a los pasajeros de las plazas delanteras.

CITROËN eTOUCH

El servicio Citroën eTouch incluye llamadas de urgencia y de asistencia localizadas. Estos dos servicios son gratuitos y están disponibles las 24 horas del día y los 7 días de la semana gracias a una tarjeta SIM integrada que garantiza en caso de incidente o de accidente una localización precisa y una intervención rápida de socorro. Otros dos servicios se ofrecerán a través de Internet: un carné de mantenimiento y el servicio Eco Driving, que permiten al conductor ser alertado en caso de incidente mecánico o de seguridad y ser informado sobre los mantenimientos pendientes, además de poder seguir el consumo de carburante y las emisiones de CO₂ del vehículo.

gital. Incorpora un nuevo volante con mandos centralizados, con una zona para cada función (audio, teléfono, regulador-limitador de velocidad, confort).

Su accesibilidad y su habitabilidad están optimizadas con un mayor espacio para las cabezas en las plazas traseras. Su maletero es una referencia en el mercado: es el más grande de su categoría (hasta 408 litros) y aprovechable al 100% (forma cúbica, plano de carga bajo y delgado, revestidos interiores).

Además, esta berlina compacta también es una referencia en compartimentos para dejar cosas. Son múltiples, voluminosos e ingeniosos: amplia guantera iluminada, huecos en las puertas, cajones bajo los asientos delanteros, hueco en la consola central y, como gran novedad, una consola central, alta, ancha, con una toma de 230 V para conectar cualquier dispositivo electrónico.

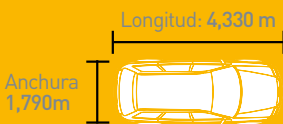
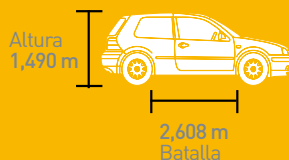
INNOVACIONES EN SEGURIDAD

Su comportamiento rutero equilibrado se ve reforzado por tecnologías de ayuda a la conducción como el repartidor elec-



DATOS DE INTERÉS

Citroën C4 HDI 90



110 g/km
Emisiones de CO₂



408 litros
Capacidad del maletero.

1.205 Kgs.
Peso en vacío:

trónico de frenada, la ayuda al frenado de urgencia y el ESP. La seguridad a bordo forma parte de los numerosos argumentos del nuevo Citroën C4, que acaba de obtener las 5 estrellas en los test EuroNcap.

Además de una estructura para disipar energía, dispone de seis airbags de serie (conductor, pasajero delantero, laterales y techo).

Más allá de las tecnologías conocidas y reconocidas tales como la ayuda al arranque en pendiente, el freno de estacionamiento eléctrico o la alerta de cambio involuntario de carril, los faros bi-xenón autodireccionables, la ayuda al estacionamiento o el medidor lateral de aparcamiento, esta versión incorpora nuevos equipamientos inéditos en este segmento.

Un ejemplo es el sistema de vigilancia del ángulo muerto por ultrasonidos, único en el mercado. Esta función innovadora informa al conductor de la presencia de un vehículo en los ángulos muertos mediante un diodo naranja situado en el ángulo del retrovisor.

“Su maletero es una referencia en el mercado: es el más grande de su categoría (hasta 408 litros) y aprovechable al 100%, con forma cúbica, plano de carga bajo y delgado y revestidos interiores”



La precisión de las líneas y las juntas, los toques cromados y la forma de las llantas de aleación magnifican su silueta.

El regulador/limitador de velocidad programable, por su parte, permite al conductor grabar hasta cinco indicaciones de velocidad y encontrarlas de manera sencilla cada vez que aparece un cambio de límites velocidad de los que puede encontrar en su recorrido.

Los faros antiniebla delanteros con función “cornering light”, una prestación inédita en la gama Citroën, aportan un haz luminoso suplementario en el interior de la curva y aumentan la visibilidad y la seguridad en las curvas y en los cruces.

El servicio Citroën eTouch incluye llamadas de urgencia y de asistencia localizadas, aparte de otros dos servicios como el carné de mantenimiento y el servicio Eco Driving.

TECNOLOGÍAS CREATIVAS

El nuevo Citroën C4 invita a viajar en business class, con asientos acogedores y muy confortables. El conductor y el pasajero delantero pueden disponer de la función de masaje lumbar eléctrico y, para una sujeción óptima, disponen también de reglaje lumbar sea cual sea el nivel de acabado del vehículo.

También ofrece múltiples equipamientos individualizables, que permiten incluso personalizar el ambiente a bordo (colores del salpicadero, sonidos polifónicos, intensidad de la climatización...). Además, para ofrecer seguridad y confort, el nuevo Citroën C4 dispone de grandes superficies acristaladas y está equipado

con un sistema de navegación de última generación integrado y con una gran pantalla de color.

El servicio Citroën WiFi On Board, por su parte, permite a los pasajeros aprovechar plenamente el uso de Internet durante sus viajes y aprovechar así su tiempo de transporte.

ECOLOGÍA POSITIVA

Desde su lanzamiento, se comercializan versiones micro-híbridas e-HDi, dotadas con la última generación del sistema Stop&Start, con emisiones que van desde los 109 g/km de CO₂. A finales de año llegarán versiones con emisiones de 99 g/km de CO₂. Los nuevos neumáticos Michelin Energy™ Saber de muy bajo consumo de carburante, una primicia reservada a Citroën, completan esta tecnología micro-híbrida para reducir las emisiones de CO₂ en más de 5 g/km. Por último, el diseño inteligente de la nueva berlina permite optimizar su peso y emplear un 15% de materiales verdes, un récord en el grupo PSA Peugeot Citroën.

MOTORIZACIONES PROBADAS

El nuevo Citroën C4 ofrece motorizaciones Euro 5, ecológicas y económicas: 4 motorizaciones HDi (HDi 90 FAP, HDi 110 FAP, e-HDi 110 FAP y HDi 150 FAP) y 3 motorizaciones de gasolina (VTi 95, VTi 120 y THP 155).

Las motorizaciones THP 155 y e-HDi 110 FAP están asociadas a una caja manual pilotada de 6 marchas mientras que las HDi 110 FAP y HDi 150 FAP lo están a una caja manual de 6 marchas. Por último, la motorización VTi 120 se ofrece con un cambio manual de 5 marchas y con uno automático de 4 relaciones.

En ciclo mixto, los niveles de emisiones de CO₂ del nuevo Citroën C4 están por debajo de los 130 g/km de CO₂ en las motorizaciones diesel, y se escalonan entre los 140 g/km y los 163 g/km de CO₂ para la oferta de gasolina.

En paralelo y en respuesta a las preocupaciones crecientes de los automovilistas en materia de conducción “ecológica” y “económica”, el nuevo Citroën C4 incluye, de serie, una ayuda a la economía de carburante gracias al indicador de cambio de marcha (ICR) situado en el cuadro de instrumentos y que aconseja el cambio a una marcha superior cuando llega el caso. ■



NOS HA GUSTADO

Sistema de vigilancia del ángulo muerto por ultrasonidos

- Compuesto por cuatro sensores situados en los paragolpes delantero y trasero, este sistema, activo entre los 12 y los 140 km/h, controla la zona delimitada por delante del retrovisor exterior y se extiende hasta cerca de 5 metros por detrás del parachoques trasero y 3,5 metros hacia el lateral del vehículo.

Faros antiniebla

- Pueden conectarse de dos maneras: con la puesta en funcionamiento del intermitente o cuando se gira el volante más de 60°. Al final, el antiniebla puede iluminar hasta 75° el ángulo derecho o izquierdo del vehículo.



PEDRO FÉLIX GARCÍA

HEMOS PROBADO...

LA CLASE C, EL NIVEL DE ACCESO A LA GAMA DE BERLINAS

**MERCEDES-BENZ C 200
CDI BLUE EFFICIENCY
AUTOMÁTICO**

CON LA VERSIÓN "BLUE EFFICIENCY" RESPONDE MERCEDES A LA CRECIENTE DEMANDA DE COCHES MENOS CONTAMINANTES GRAVADOS POR UNA FISCALIDAD MENOR A LA HORA DE MATRICULARLOS.



Atractivo, sobrio y elegante aspecto interior. El acabado general es inmejorable. Todo a mano y a la vista.

Sin duda, *Mercedes* es una marca de merecido y reconocido prestigio, cuyos automóviles se han convertido en la meta a la que no pocos conductores españoles aspiran.

La *clase C* constituye el nivel de acceso a la gama de berlinas. Con sus 4,70 metros de largo, el *Mercedes clase C* merece ser clasificado como un coche de tamaño grande, pero no excesivo; su línea externa queda muy lejos de llegar a darle aspecto de ser un "mueble" enorme y aparatoso.

Las plazas delanteras son amplias y cómodas, y todos los mandos resultan bien visibles y fácilmente alcanzables para el conductor. Sin embargo, antes y ahora, el *Mercedes clase C* siempre adoleció –y continúa adoleciendo– de falta de amplitud en sus plazas traseras. A pesar de su generosa distancia entre ejes –2,760 m–, si los ocupantes de las plazas delanteras son personas



El Mercedes C 200 CDI Blue Efficiency luce encastrada en su parrilla frontal una enorme estrella con el logotipo de la marca.

corpulentas que han necesitado retrasar al máximo sus respectivos asientos, entonces el espacio para las piernas de quienes viajan detrás se ve muy mermado. Por el contrario, la capacidad de carga del maletero es buena: 475 dm³. La ampliación de la capacidad de carga del maletero mediante el abatimiento del respaldo posterior es una opción extra que hay que prever en el momento de formular el pedido de compra porque, de serie, dicho respaldo es fijo. De hecho, el Mercedes clase C básico sale de fábrica bastante parco de equipamiento; muchas de las comodidades que la tecnología moderna incluye de serie en coches de marcas más generalistas, aquí son accesorios que hay que pedir como “extras” opcionales. Es el caso del respaldo posterior abatible ya comentado, los faros “bixenón”, “airbags” laterales para las plazas traseras, ayuda acús-

tica para las maniobras de aparcamiento hacia atrás, espejos retrovisores con sistema de antideslumbramiento automático,...

Debajo del piso del maletero, va alojada interiormente la rueda de repuesto –que es de menor tamaño que las que calza el coche–, las herramientas y el “gato”.

El Mercedes clase C se comercializa tanto con carrocería de tipo “berlina”, como también con carrocería de tipo “familiar”.

En ambos casos hay disponibles motorizaciones diésel y de gasolina. Para la berlina, en diésel, hay disponibles motores de 136, 170, 204 y 170 caballos. En gasolina, hay disponibles motores de 156, 184, 204, 231, 272. 292 y hasta de 457 caballos. Muchas de las motorizaciones permiten ir asociadas a cajas de cambio automáticas. Aunque también hay versiones con tracción a las cuatro ruedas, para los co-

DATOS DE INTERÉS

Mercedes-Benz C 200 CDI Blue Efficiency Automático

Altura en vacío: 1,447 m



2,760 m Distancia entre ejes

Longitud: 4,702 m

Anchura: 1,795 m



Peso en orden de marcha 2.105 Kg

Peso máximo autorizado 3.970 Kg

Peso máximo remolcable 750 Kg sin freno en el remolque o 1.800 Kg con freno en el remolque.

Gramos de CO₂/km: 131

Capacidad máxima teórica del depósito de combustible: 59 l, incluidos 8 litros de reserva



“El Mercedes C 200 CDI Blue Efficiency demuestra que, mediante una serie de modificaciones técnicas, un mismo coche puede resultar menos contaminante y energéticamente más eficaz”



A TENER EN CUENTA

Confort de marcha y comportamiento dinámico muy buenos; muy agradable de manejar.



ECHAMOS DE MENOS

La habitabilidad trasera es escasa y la rueda de repuesto es de menor tamaño que el resto.

ches con un solo eje motriz, Mercedes sigue manteniéndose fiel a la tracción trasera en sus turismos “normales”.

En el Mercedes clase C el fabricante también se mantiene fiel a su costumbre de que el freno de estacionamiento haya de accionarse pisando un pedal, ubicado abajo frente al conductor, en el costado izquierdo del coche.

Para realizar el presente reportaje dispusimos de una unidad correspondiente a la denominación comercial “Blue Efficiency”, caracterizada por sus menores emisiones de anhídrido carbónico a la atmósfera a través del tubo de escape, cualidad que reduce su coste de adquisición gracias a la menor carga impositiva que la grava. Provisto del motor diésel de 2.143 cc. y 136 caballos, el Mercedes C 200 CDI Blue Efficiency demuestra que, mediante una serie de modificaciones técnicas (neumáticos de baja resistencia a la rodadura incluidos), un mismo coche puede resultar

menos contaminante y energéticamente más eficaz. El Mercedes C 200 CDI Blue Efficiency se comercializa acoplado, o bien a una caja de cambios manual de seis marchas, o bien a una caja automática -con convertidor de par- de cinco relaciones. En ambos casos, el coche dispone de un avanzado sistema “stop/start” para apagado automático del motor en retenciones ante semáforos y atascos, que reinicia de nuevo su puesta en marcha con rapidez en cuanto el conductor suelta el pedal de freno y comienza a acelerar.

En el Mercedes C 200 CDI Blue Efficiency destaca mucho estéticamente, a primera vista una enorme estrella -típica de la marca- integrada en su parrilla frontal, de modo similar a como la lucen otras versiones más potentes y deportivas de este fabricante.

Tanto con cambio manual como con cambio automático, el Mercedes C 200 CDI Blue Efficiency destaca por un gran aplomo y



Con sus 4,70 metros de largo, el Mercedes clase C merece ser encuadrado en la categoría de automóvil de tamaño grande.

serenidad en sus movimientos, que contribuyen a transmitir una agradable sensación de seguridad a sus ocupantes. Sus reacciones en cambios de apoyo repentinos son siempre nobles y esperables.

He aquí los espacios que medimos al aplicar los frenos hasta detener por completo el coche, según la velocidad a la que circulábamos en cada caso, distancias aceptables todas ellas habida cuenta de que el automóvil calza neumáticos de baja resistencia a la rodadura:

KM/H	METROS
60	13,9
100	40,6
120	62,0

A pesar de que nuestra unidad de pruebas era la de cambio automático –de sólo 5 relaciones–, con convertidor de par, los consumos que medimos pueden conside-

RESUMEN DE LA PRUEBA EN CIFRAS	
Mercedes-Benz C 200 CDI Blue Efficiency Automático	
PRESTACIONES	
De 0 a 100 km/h	11"
De 0 a 1.000 m	32"
Velocidad máxima	215 km/h
CONSUMOS (*)	
a 90 km/h	5,4 litros/100 km
a 120 km/h	6,5 litros/100 km
a 140 km/h	7,3 l/100 km
En ciudad	7,8 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.

rarse razonables. En su comportamiento dinámico destaca su fiable reacción inmediata a las solicitudes del conductor para realizar adelantamientos. No obstante, para mayor seguridad y rapidez de las maniobras, un botón "sport" permite alcanzar ocasionalmente mayores regímenes de giro al motor cuando el conductor desea que no se engranen demasiado pronto las marchas largas.

Aunque el coche dispone de un indicador automático de intervalos de servicio que, en función del uso que se ha hecho del automóvil –por ejemplo, distinguiendo entre si se ha circulado largos trayectos por autopista o han predominado los recorridos cortos por ciudad–, indica al conductor cuándo debe acudir al taller para que realicen las tareas de mantenimiento periódico que necesita su coche, en general es una vez al año, o cada 25.000 kilómetros recorridos, el intervalo que el fabricante recomienda para cambiar el aceite del cárter de motor (6,5 litros) y el filtro de aceite. Cada 50.000 kilómetros recorridos o al cabo de tres años transcurridos, deben cambiarse el cartucho del filtro de aire, el filtro de combustible y el aceite del convertidor de par del cambio automático. El líquido del sistema de refrigeración del motor debe renovarse cada quince años o al cabo de 250.000 kilómetros recorridos. ■

FICHA TÉCNICA

Mercedes-Benz C 200 CDI Blue Efficiency Automático

MOTOR

diésel, delantero, longitudinal, de 4 cilindros en línea. Dos árboles de levas en cabeza accionados por cadena y 4 válvulas por cilindro

CILINDRADA

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

RELACIÓN DE COMPRESIÓN

16,2 a uno

POTENCIA FISCAL

13,88 CVF

POTENCIA MÁXIMA REAL

136 CV a 3.800 r.p.m. (100 Kw)

POTENCIA ESPECÍFICA

63,31 CV/litro

RELACIÓN PESO/POTENCIA

15,47 Kg/CV

PAR MÁXIMO

36 mN entre 1.600 y 2.600 r.p.m. Alimentación por inyección directa a alta presión ("common rail"). Aspiración forzada por turbocompresor de geometría variable y postenfriador ("intercooler")

TRACCIÓN

trasera

CAJA DE CAMBIOS

automática, de 5 marchas adelante y una atrás, con convertidor de par

DIRECCIÓN

de cremallera, con asistencia hidráulica

DIÁMETRO DE GIRO

entre aceras: 10,84 m.

FRENOS

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

SUSPENSIÓN

independiente en las cuatro ruedas, delantera tipo Mac Pherson, con triángulo inferior, y detrás de tipo multibrazo. Amortiguadores telescópicos y muelles helicoidales en todas las ruedas y barras estabilizadoras en ambos ejes

BATERÍA

de 12 V

GENERADOR DE CORRIENTE

alternador. Faros bixenón y luces diurnas tipo "LED". Número de luces blancas posteriores de marcha atrás: dos. Número de pilotos rojos traseros antiniebla: dos

NEUMÁTICOS

205/55 R 16 (91V)

RUEDA DE REPUESTO

de tamaño 125/60 R 16 (98M), alojada interiormente en el fondo del maletero.



ALBERTO GÓMEZ-BRUNETE



HEMOS PROBADO...

UN UTILITARIO CON GRAN CAPACIDAD DE CARGA Y UN MOTOR MUY AHORRADOR

SEAT IBIZA ST 1.2 TDI DE 75 CV

EL SEAT IBIZA ST ES LA VARIANTE CON CARROCERÍA FAMILIAR DEL IBIZA, DESTACA POR SU ESTABILIDAD Y POR SU BAJO CONSUMO. LE HAN DADO ADEMÁS MAYOR AMPLITUD AL MALETERO, GRACIAS A SU MAYOR LONGITUD.



“La versión ECOMOTIVE, muy aconsejable si lo que queremos es el mínimo consumo, ya que además de otros elementos específicos para lograrlo, incluye el sistema de parado y encendido del motor cuando el coche está detenido”

Pese a estar redimensionado, la carrocería no ofrece balanceos pese a los baches.



La ampliación de la longitud se nota en la amplitud de la banqueta trasera.

El Ibiza ST se diferencia del Ibiza de tres y cinco puertas principalmente por el diseño de la carrocería y en que es de mayor longitud -mide 4,23 metros, 18 centímetros más. Esto permite tener un maletero más grande (430 litros) -138 litros más- y más fácil de cargar, porque el borde de carga está más cerca del suelo. No repercute en unas plazas traseras más amplias.

Está disponible desde 18.820 €, un precio muy bueno para un utilitario de cinco plazas con motor diesel que nos aporta el plus de la carrocería familiar con una buena zona de carga.

Una de las mejores virtudes del Ibiza ST es que el control de estabilidad es de serie en todas sus versiones.

Seat ha conseguido un acertado compromiso entre el confort y la estabilidad que proporciona la suspensión. La carrocería va muy bien sujeta y no por ello los pasajeros son agitados al pasar por baches o juntas de dilatación en mal estado. Hay utilitarios más cómodos, pero a nadie el Ibiza ST le pueda parecer incómodo. Es uno de los mejores utilitarios en una carretera revi-



El diseño de los mandos y el cuadro es riguroso, limpio y muy en la línea del Grupo Volkswagen.

“Un dato muy interesante es el aislamiento interior del vehículo, donde no llegan los ruidos externos producidos por el motor o la rodadura del coche”

rada. Además de muy estable, entra con mucha facilidad en las curvas lentas. La dirección tiene un tacto muy bueno y hay 2,75 vueltas entre topes, lo que es un buen dato. Tiene una asistencia suficiente para que no cueste esfuerzo moverla al maniobrar y adecuada para no ser sensible en exceso en carretera rápida.

El motor diesel de 75 CV es voluntarioso pero entre la poca potencia que tiene para lo que pesa el coche y unas relaciones del cambio muy largas y con mucho salto entre ellas, resulta poco agradable de conducir en ciudad o en carreteras donde se necesita acelerar con frecuencia. Le cuesta salir desde parado, en ocasiones, el coche inicia la marcha con tan poco brío que es necesario pisar otra vez el pedal del embrague para que patine y el motor se revolucione. También sube con lentitud las rampas de garaje que tienen mucha pendiente. A pesar de todo lo anterior, lo cierto es que el motor no se cala con facilidad y en una conducción normal por carretera o autovía es muy agradable y, sobre todo, muy económico, con unas reacciones siempre muy nobles que nunca comprometen la conducción.

Una vez que está en movimiento, si hacemos caso a las recomendaciones del indicador de marcha del cuadro de instrumentos, la conducción es poco ágil. Acelerando con normalidad, sugiere engranar segunda a unas 2.500 rpm y tercera a poco más de 2.000 rpm, por lo que el motor se queda girando a unas 1.300 rpm. A ese régimen, aunque no se notan tirones, se nota alguna vibración y sonidos irregulares.

El consumo es bajo en términos absolutos (siempre por debajo de siete litros, conduciendo con normalidad). Durante la prueba, de más de cien kilómetros en conducción normal por carretera, el consumo no llegó a los 5,5 litros, que es un muy buen dato. En viajes por carreteras rápidas con desniveles



Con la nueva carrocería, el Ibiza gana longitud, pero sólo 18 centímetros.

EL MALETERO, SU PUNTO FUERTE

El maletero del Ibiza ST es suficientemente amplio para el equipaje de dos adultos y dos niños. Hay espacio suficiente para meter un carrito y un par de maletas, además de varias bolsas.

Tiene unas formas regulares que lo hacen muy aprovechable, con casi un metro de profundidad. Está iluminado y, opcionalmente, se puede disponer de una serie de elementos para organizar mejor la carga. Entre ellos, se encuentran redes y cintas elásticas en los laterales, cuatro ganchos para colgar bolsas y un compartimento bajo la bandeja cubremaletero, muy útil para dejar objetos pequeños, al que se puede acceder desde las plazas traseras. También hay disponible una red para fijar en el piso (para que los paquetes pequeños no vayan dando golpes), y una toma de corriente de 12 V.

de cierta importancia, en el Ibiza ST 1.2 TDI de 75 CV hay que reducir a cuarta en algunos puertos o mantener el motor con mucha carga para tratar de conservar la velocidad al ascenderlos.

Con este motor tenemos la versión ECOMOTIVE, muy aconsejable si lo que queremos es el mínimo consumo, ya que además de otros elementos específicos para lograrlo, incluye el sistema de parado y encendido del motor cuando el coche está detenido.

Un dato muy interesante es el aislamiento interior del vehículo, donde no llegan los ruidos externos producidos por el motor o la rodadura del coche.

El Seat Ibiza ST 1.2 TDI de 75 CV monta un cambio manual de cinco marchas que se puede manejar con mucha rapidez. Los recorridos están bien marcados y la palanca se mueve con suavidad, por lo que es muy cómodo de conducir.

El equipamiento de serie y opcional es similar al de otras variantes del Ibiza. Se puede adquirir con tres niveles denominados 'Reference', 'Style' y 'Sport'. En ninguno de ellos puede tener los airbags para las cabezas que sí están disponibles para el resto de la gama Ibiza. Sí es posible disponer de faros de xenón dobles con iluminación adaptativa, techo panorámico, llantas de aleación de hasta 17" o preinstalación para navegador portátil TomTom. ■



La zaga, el caballo de batalla en las rancheras, está muy bien resuelto estéticamente.



Respecto al Ibiza compacto, este ofrece un volumen de maletero 138 litros mayor y la posibilidad de abatir asientos.

FICHA TÉCNICA

SEAT Ibiza 5p Reference 1.2 TDI CR 75 CV DPF

Precio final con descuento	14 470 €
Precio sin impuestos	13 534 €
Impuesto de matriculación	0 %
Descuento de la marca	1.500 €

PRESTACIONES Y CONSUMOS HOMOLOGADOS

Velocidad máxima (km/h)	168
Aceleración 0-100 km/h (s)	13,9
Aceleración 0-1000 m (s)	35,7
Recuperación 80-120 km/h en 4ª (s)	--
Consumo urbano (l/100 km)	4,6
Consumo extraurbano (l/100 km)	3,3
Consumo medio (l/100 km)	3,8
Emisiones de CO ₂ (g/km)	99
Normativa de emisiones	Euro V

DIMENSIONES, PESO, CAPACIDADES

Tipo Carrocería	Turismo
Número de puertas	5
Largo / ancho / alto (mm)	4052 / 1693 / 1445
Batalla / vía delantera - trasera (mm)	2 469 / 1 465 - 1 457
Coefficiente Cx / Superficie frontal (m²) /	-- / -- / --
Factor de resistencia	
Peso (Kg)	1135
Tipo de depósito:	
Combustible Gasóleo (litros)	45
Volúmenes de maletero:	
Volumen con dos filas de asientos disponibles (litros)	292
Número de plazas / Distribución de asientos	5 / 2 + 3

MOTOR DE COMBUSTIÓN

Combustible	Gasóleo
Potencia máxima CV - kW / rpm	75 - 55 / 4000
Par máximo Nm / rpm	180 / 1500-3450
Situación	Delantero transversal
Número de cilindros	3 - En línea
Material del bloque / culata	Hierro / Aluminio
Diámetro x carrera (mm)	79,5 x 80,5
Cilindrada (cm³)	1199
Relación de compresión	17 a 1
Distribución	4 válvulas por cilindro. Dos árboles de levas en la culata.
Alimentación	Inyección directa por conducto común. Turbo. Intercooler
Automatismo de parada y arranque del motor ("Stop/Start")	No

TRANSMISIÓN

Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades
Tipo de Embrague	--
Tipo de mecanismo	--
Desarrollos (km/h a 1.000 rpm)	
1ª	9,3
2ª	16,1
3ª	27,5
4ª	40,5
5ª	53,0

CHASIS

Suspensión delantera (estructura/muelle)	Tipo McPherson / Resorte helicoidal
Suspensión trasera (estructura/muelle)	Rueda tirada con elemento torsional / Resorte helicoidal
Barra estabilizadora (delante/detrás)	Si / No
Frenos delanteros (diámetro mm)	Disco ventilado (256)
Frenos traseros (diámetro mm)	Tambor (200)
Dirección:	
Tipo	Cremallera
Tipo de asistencia	Electrohidráulica
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)	-- / 10,5
Vueltas de volante entre topes	--
Neumáticos delanteros	185/60 R15
Neumáticos traseros	185/60 R15
Llantas delanteras	6,0 x 15
Llantas traseras	6,0 x 15

UNA GAMA BASTANTE COMPLETA

Aunque la versión TDi 1.2 de 75CV sería la más recomendable por su relación calidad-precio y, sobre todo, por sus bajos consumos, la gama Seat Ibiza ST es bastante completa y puede escogerse entre diversas opciones, tanto de gasolina como diesel. En el primer caso, disponemos de una versión 1.2 12v de 69CV de potencia; una 1.4 16v de 86CV; y dos con motor 1.2 TSI de 105CV, una con cambio manual y la otra con la transmisión automática de doble embrague DSG de 7 velocidades. Con motor diesel tenemos el 1.2 TDi de 75CV, el mismo motor con la variante Ecomotive, que logra mejorar sus consumos; y el motor 1.6 TDi con 90 y 105CV. La gama de precios va de los 11.720€ del gasolina 1.2, a los 17.350€ del 1.6 TDi CR 105 CV DPF con acabado Style.



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

ANDREAS TOSTMANN

NUEVO VICEPRESIDENTE EJECUTIVO DE PRODUCCIÓN DE SEAT

Wolfram Thomas será el nuevo delegado del Grupo Volkswagen para Medio Ambiente, Energía y Nuevos Campos de Negocio

Andreas Tostmann ha sido nombrado nuevo vicepresidente ejecutivo de Producción de SEAT con efectos de 1 de diciembre de 2011, sucediendo a Wolfram Thomas, que pasa a ser el nuevo Delegado del Grupo Volkswagen para Medio Ambiente, Energía y Nuevos



Campos de Negocio. Andreas Tostmann, Doctorado en Ingeniería, forma parte de Volkswagen desde 1990, en que se incorporó en el área de Planificación de Producto del Grupo, responsabilizándose de diferentes áreas, hasta que en 2004 se traslada a Sudáfrica como director de Volkswagen en ese país, cargo que ocupa hasta 2007, cuando es nombrado presidente del Comité Ejecutivo de Volkswagen en Eslovaquia, y también se responsabiliza del área de Producción.

EUROPCAR NOMBRA A

LLUÍS FIGUERAS

NUEVO GERENTE DE MARKETING PARA ESPAÑA

Lluís Figueras será nuevo gerente de Marketing de Europcar para España. Se encargará de desarrollar e implementar la estrategia de dinamización de todo el canal eCommerce de la compañía, aumentando la visibilidad de la marca y afianzando su liderazgo en el sector del rent a car. Será responsable de la expansión del equipo de marketing y de asegurar la continuidad de las relaciones estratégicas de la compañía con sus partners actuales y futuros. El diseño y la ejecución del plan de comunicación externa será otra de las funciones que desempeñará Lluís Figueras, Licenciado en Marketing e International Business por la Boise State University de Idaho (EE.UU).



**GESTORÍA
ADMINISTRATIVA**
Pascual^{S.L.}

La nueva era de la gestión ha llegado

SOMOS ESPECIALISTAS
en gestión telemática y
tratamiento de flotas

Pascual, S.L., Gestión Administrativa
C/ Federico Gutierrez, 46 - 28027 Madrid
Tel.: 91 407 24 03 - Fax. 91 406 01 37



NUEVO

FORMACIÓN SUBVENCIONADA PARA EL SECTOR DE ALQUILER DE COCHES

PARA TODOS LOS ASOCIADOS DE FENEVAL

Como está sucediendo en otros sectores, las empresas de alquiler de vehículos se han visto obligadas a realizar grandes esfuerzos de readaptación y ajuste, al mismo tiempo que han visto incrementadas las necesidades de dar respuesta a las exigencias de nuestros clientes, cada vez más informados. Por ello, os presentamos el Plan de Formación que la Fundación Tripartita para la Formación en el Empleo (FTFE) nos ha aprobado, ofreciendo así a todos nuestros asociados la posibilidad de que puedan recibir **FORMACIÓN** de manera **SUBVENCIONADA**, sin coste alguno para las empresas y trabajadores del sector.

Para llevar a cabo este proceso con éxito y garantizar que vuestras demandas puedan ser atendidas, **FENEVAL** cuenta con la empresa **BAI-ESCUELA DE EMPRESA Y COMUNICACIÓN**, entidad de formación especializada en el sector quien gestiona el Plan e imparte la formación. ■

Los cursos ofertados son:

DENOMINACIÓN DE AF	MODALIDAD	HORAS
Atención al cliente	P	8
Atención al cliente	T	30
Inglés: At. Telefónica	T	30
Inglés: Escritura	T	30
Gestión de recobros e impagados	P	16
Técnicas de comunicación en la empresa	T	30
Ventas de vehículos de ocasión	P	16
Gestión de proyectos MS Project	T	90
Control del estrés y gestión del tiempo	P	16
Formación de formadores	P	24
Trabajo en equipo y comunicación	P	16
Responsabilidad social corporativa	P	16
Cómo gestionar y optimizar su tiempo	T	60
Liderazgo y motivación	P	16

P: presencial — T: teleformación

Las solicitudes de inscripción debe remitirse a la dirección de BAI, cuyos datos de contacto son: MARIA DEL CARMEN SANZ, tel.: 91 353 16 01.

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





JAVIER COROMINA

PRIMAS DE RIESGO

“También se habla mucho en estos días del flujo de financiación. Cuidado, eso ya son palabras mayores”

En el lenguaje periodístico actual podemos encontrar continuas referencias a las primas de riesgo. A mí me rejuveneció la expresión la primera vez que la leí por creer que se refería a esas primas de nuestra adolescencia, con las que coqueteábamos, bailábamos, les dábamos algún revolconcillo jugando a los médicos, o a papás y mamás, salíamos de excursión con ellas, y, si la cosa no funcionaba bien, por una u otra parte, siempre quedaba el recurso de las amigas de las primas.

El llamarlas a estas alturas primas de riesgo me pareció un gran acierto, porque, en efecto, se corrían graves riesgos con esas primas. Si a ella le gustabas y tú preferías a alguna de sus amiguitas, corrías el riesgo de que las tías te pusieran el veto como sobrino majete. Por el contrario, si la prima de riesgo te tenía encandiladito podías ser estampillado por las tías como ligón y aprovechado; parece mentira, siendo primos.

Hay que ver cómo están los medios de difusión. No sólo porque no dejen de hablar a diario de las primas de riesgo, sino porque también hacen referencia continua a las agencias de calificación del riesgo. En aquellos tiempos no existían todos esos medios para saber qué posibilidades tenías de ligar con Maribel, con Charito

o con María Antonia. Te lanzabas a pecho descubierto, es un decir, porque entonces todo estaba tapado y bien tapado, y ya te apañarías tú solito con las consecuencias. Nadie te calificaba el riesgo que corrías, pero uno cree que eso hacía más atractivo el intento y magnificaba el logro, en caso de que el asunto funcionase. Ahora debe resultar mucho más monótono todo eso.

También se habla mucho en estos días del flujo de financiación. Cuidado, eso ya son palabras mayores. En aquellos tiempos que estoy rememorando a ninguna persona decente se le ocurría hablar de flujos en público, ni siquiera en privado, salvo casos muy graves y con los familiares más cercanos, o con los amiguetes de verdad. Mucha desvergüenza es lo que hay ahora. Si Franco levantara la cabeza... En fin, no sigo, que me llamarán carca, pero es que estamos llegando a unos extremos...

Sin embargo, así eran las cosas, como no había agencias de calificación de riesgos, las familias de las chicas preferían organizar guateques en casa que dejarlas asistir al baile del casino o a la verbena popular. Ignoraban aquellas buenas gentes que eran más peligrosos para sus castas hijas o sobrinas los saraos caseros que los públicos, porque en los primeros una vez que los adultos habían saludado a los chicos invitados y los habían examinado con mirada crítica y mensajes visuales que querían decir: “¡Ojo!. No te pases. Ya puedes ir alerta que estás jugando en campo contrario”. Una vez cumplido ese trámite protocolario, hacían mutis por el foro, menos mal, y no volvían a aparecer hasta las diez, hora más temprana que la del baile de la Cenicienta, pero entonces límite de cualquier fiesta que pudiera clasificarse como decente. ■





NUEVO CORSA

TÚ LO HACES DIFERENTE.

Para conductores con personalidad de serie.



Faros Halógenos Adaptativos



Touch & Connect



Sistema Start/Stop

www.opel.es

Consumo mixto (l/100km): 3,5-7,3. Emisiones CO₂ (g/km): 94-122.



Wir leben Autos.

Por este precio acabarás recomendándolo.



Toyota Auris 90 CV Diésel por 13.500 €

Con todo este equipamiento de serie:



Totalmente recomendado.

Today
Tomorrow
Toyota