

# ALQUILER DE COCHES



**FENEVAL** Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos

n°168  
noviembre  
diciembre  
2011

Cita anual del sector del rent a car en el tradicional cocido madrileño organizado por Feneval

El Hotel Ritz de Madrid acogió una vez más esta ineludible celebración



#### HABLAMOS CON...

Germán López  
Presidente ANIACAM, Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, Camiones, Autobuses y Motocicletas  
"Este sector es, ante todo, empleador y, como tal, tiene que tener la rentabilidad suficiente para mantener esos puestos de trabajo"



#### PROTAGONISTAS

Roger Solergibert  
Director General Comercial de Honda Automóviles España  
"La Automoción necesita de modo imperioso la toma de medidas, por parte del Gobierno, que permitan recuperar la confianza y el consumo"



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

# ESTE ES UN TRABAJO PARA...



## NUEVA DAILY HECHA PARA UN SUPERHÉROE



4 AÑOS DE GARANTÍA  
PARA TODA LA GAMA\*

NUEVA DAILY: SACA AL SUPERHÉROE QUE HAY EN TI

- ♦ **Potente**, con el nuevo motor de 205 HP
- ♦ **Ecológica**, con una amplia gama de motores EEV y Euro 5
- ♦ **Cómoda**, con suspensiones neumáticas y una cabina diseñada en función de sus necesidades
- ♦ **Capacidad** de hasta 17,2 m<sup>3</sup>
- ♦ **Fuerza** de carga de hasta 4,7 toneladas
- ♦ **Sólida** gracias a su chasis fabricado con vigas de acero
- ♦ **Versátil**, con más de 7.000 configuraciones.

**IVECO**

[www.iveco.es](http://www.iveco.es)

\* Garantía 4 años o 180.000 km, vehículo completo, válido para toda la gama modelos diesel, no incluye modelos 4x4. Oferta válida hasta 30 de junio de 2012.

# UN DESEO PARA 2012

“Más de 24 millones de españoles acudieron a ejercer su derecho al voto el pasado 20 de noviembre, con sus ilusiones guardadas en un sobre, bueno, en dos”

Muchos querían un cambio de forma inmediata, otros hablaban de esperar un tiempo... Pero de cualquier modo, ese cambio ha llegado a nuestra representatividad política y a nuestro país en consecuencia.

Todos miramos ahora a nuestro nuevo Gobierno esperando el acontecer de los hechos que desencadenen consecuencias positivas, no sabemos cómo, ni cuándo..., pero esperamos que sea de una forma beneficiosa para todos y sobre todo rápido.

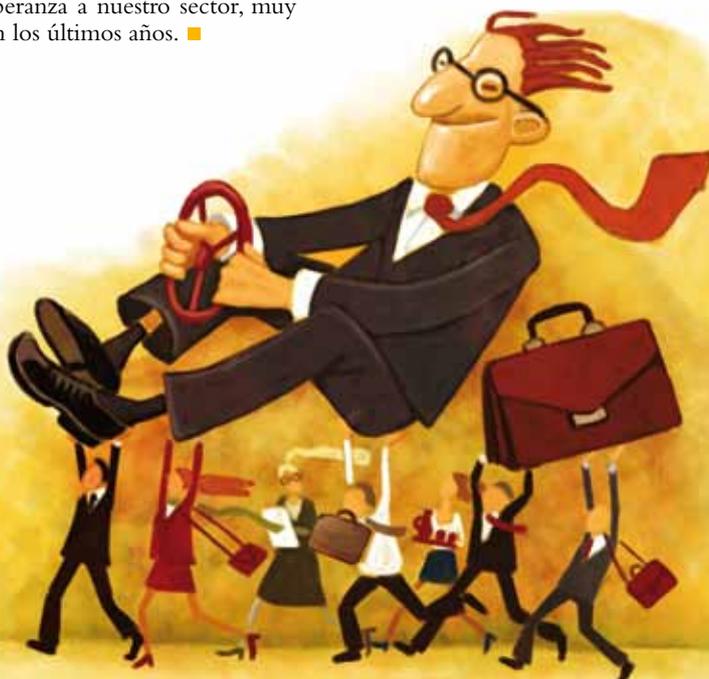
Más de 24 millones de españoles acudieron a ejercer su derecho al voto el pasado 20 de noviembre, con sus ilusiones guardadas en un sobre, bueno, en dos.

Un 71,69% de participación, 186 diputados para unos y 110 para otros... Datos y cifras que se traducen en un deseo común, el deseo que todos tenemos para el nuevo año: que de verdad todo vaya mejor.

Cada uno a nivel personal tiene sus peticiones y cada sector mira cada día los datos económicos con sus propias inquietudes. Desde el del alquiler de vehículos seguiremos persiguiendo a la Administración para que se escuche nuestra voz. Nuestros mensajes serán los mismos: pedimos equiparnos con Turismo y que se nos aplique el Iva reducido, ya que un 70% de nuestra actividad está ya relacionada con este sec-

tor; evitar la competencia desleal con una mayor vigilancia por parte de los sistemas públicos; retrasar el control de la ITV...

Confiamos en el nuevo ejecutivo y en un 2012 lleno de resultados positivos, que generen esperanza a nuestro sector, muy castigado en los últimos años. ■



# SUMARIO

n°168  
noviembre  
diciembre  
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<sup>o</sup> 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, Cristina Muñoz, M<sup>o</sup> Mar Medina, Lola Montes.  
**Edición y diseño:** www.mateoandco.es  
**Depósito Legal:** M-2795-84

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

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

**Dirección:** C/ Jorge Juan n°19, 6ª planta  
28001 Madrid  
**Tel.:** 91 447 28 73  
**Fax:** 91 447 65 52  
**E-mail:** feneval@feneval.com



El Mii ha formado parte de un lanzamiento del Grupo VW junto con el up! y el Skoda Citigo.

## 05 HABLAMOS CON...

**Germán López**  
Presidente ANIACAM, Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, Camiones, Autobuses y Motocicletas.

## 12 NOTICIAS FENEVAL

Tradicional cocido madrileño de FENEVAL para celebrar la Navidad. Un año más, el sector del alquiler de coches se dio cita en el Hotel Ritz de Madrid.

## 18 NUESTRAS ASOCIACIONES

Las asociaciones de Baleares, Zona Norte, Madrid, Cataluña y Andalucía celebran sus respectivas asambleas generales.

## 21 ACTUALIDAD

El Consejo Nacional de Transportes por Carretera nombra a Rafael Barbadillo nuevo presidente.



Miguel Ángel Saavedra, portavoz de Feneval, durante su intervención en la comida navideña.



Hay 5 tipos de radares en España.

## 22 PROTAGONISTAS

Roger Solergibert. Director General Comercial de Honda Automóviles España.

## 26 CIRCULACIÓN

Te damos las claves para saber dónde están y cómo funcionan los radares instalados en nuestras carreteras. Cristina Muñoz, AUTOFÁCIL.

## 30 COCHES Y MOTORES

A fondo. BMW Serie 3

## 36 HEMOS PROBADO

Nissan Micra 1.2 DIG-S 98CV  
TEKNA PREMIUM.

Seat Mii 1.0 12V 60 CV Style.

## 44 NOTICIA DESTACADA

Centenario de Chevrolet

## 46 PERSONAJES Y COSTUMBRES

Oda a Mallorca. Javier Coromina.



“Cualquier fórmula que incentive la demanda cumplirá dos objetivos: conseguir mantener la mano de obra y relanzar la economía española”



**GERMÁN LÓPEZ** PRESIDENTE ANIACAM, ASOCIACIÓN NACIONAL DE IMPORTADORES DE AUTOMÓVILES, CAMIONES, AUTOBUSES Y MOTOCICLETAS.

**"ES IMPORTANTE QUE EL NUEVO GOBIERNO TOME CONCIENCIA DE QUE SI ESTE SECTOR VA MAL ES IMPOSIBLE RELANZAR LA ECONOMÍA"**

ENTREVISTAMOS A UNO DE LOS PORTAVOCES MÁS REPRESENTATIVOS DEL SECTOR, QUE ANALIZA CÓMO VE SU EVOLUCIÓN PARA EL AÑO QUE AHORA COMIENZA. ANIACAM REPRESENTA ACTUALMENTE EL 20,3% DEL MERCADO ESPAÑOL DE TURISMOS, EL 63% EN TODO TERRENO, EL 12,4 % EN COMERCIALES, EL 56% EN VEHÍCULOS INDUSTRIALES Y EL 30% EN MOTOCICLETAS.

■ Está claro que la crisis ha hecho especial mella en este sector, pero cuáles son los principales problemas a los que se enfrenta el campo de la Automoción.

El principal problema es el de la rentabilidad. Si no se venden coches, ni las marcas ni los concesionarios pueden subsistir. Estamos hablando de un sector que es, ante todo, empleador y, como tal, tiene que tener la rentabilidad suficiente para mantener esos puestos de trabajo.

Hay que hacer notar que estamos hablando de un sector que es quizá el más importante de España, pero que está representado, sobre todo, por pequeños y medianos empresarios y muchos autónomos. Si el mercadeo cae, estas empresas cierran y tienen que despedir su mano de obra, haciendo que aumente el paro y sus consecuencias negativas para la economía española.

■ El sector ha registrado en los últimos años cifras muy elevadas de EREs y desempleo, ¿cree que esto va a cambiar en el año que ahora comenzamos?

Como decía en la pregunta anterior, los EREs son consecuencia de la tremenda crisis en la que ha desembocado este sector. Si se ponen las medidas oportunas para hacer crecer la demanda hasta los límites lógicos del mercado, no cabe duda de que esto se parará.

Aquí quiero hacer una aclaración importante. No es que el sector tenga una avaricia desmedida por vender como alguno podrá pensar, cuando estamos siempre pidiendo medidas eficaces para fomentar la demanda. Hay que considerar que este mercado español, con una población de 47 millones de habitantes, debería estar alrededor del millón cien mil, millón doscientos mil vehículos al año, para conseguir que el parque fuera todo lo seguro y poco contaminante que debe de ser, y las marcas se conformarían con que esto fuera así. Con estas cifras, la renovación sería la adecuada y conseguiríamos tener en pocos años una antigüedad del parque parecida a la europea, con un alto porcentaje de coches EURO 4 y EURO 5, y como hemos dicho anteriormente, con automóviles muy seguros, que bajarían enormemente la accidentabilidad y emitirían muy pocos contaminantes.

■ Dentro de los datos negativos que registra el sector, el rent a car ha aportado crecimiento al mismo durante el actual período, ¿cuál es el papel que juegan las alquiladoras de coches dentro de la importación de vehículos?

Dos de los sectores claves de la economía española son el mercado del automóvil, cerca del 9% del PIB, y el sector Turismo, que representa el 11% del PIB, y ambos se ven representados en el alquiler de vehículos o compañías de rent a car y por lo tanto son un termómetro para conocer la situación de la economía española.

Durante el año 2011, la recuperación del turismo en España con 53 millones de visitantes, más de un 8% de crecimiento respecto a 2010, ha representado un incremento de las compras en las compañías de alquiler de más del 6% y la recuperación de la confianza en el sector del rent a car, que vuelve a apostar por un incremento en el año 2012, llegando a comprar más de 150.000 unidades el próximo año. Aunque las compañías de rent a car representen el 18% del peso total de las matriculaciones, -el porcentaje de las marcas generalistas en algunos casos es superior al 20% del total y en las marcas de importación es inferior al 15%-, es un canal fundamental de las ventas de nuestro país.

■ ¿Se mejorarán los acuerdos entre marcas y rent a car en este sentido?

El ciclo económico de las compañías de rent a car está ligado al de los

fabricantes, no solo a través de las compras de sus vehículos y del mantenimiento de las flotas en los Concesionarios, sino también por demanda de los seminuevos. Es decir, vehículos procedentes del buy back del rent a car que comercializan las redes oficiales y que dependen de la situación del canal privado, ya que esos vehículos deben ser absorbidos por el canal de particulares y, cuando no es así, se recurre a exportaciones por la falta de demanda interna.

Actualmente, las relaciones entre fabricantes y compañías de rent a car son excelentes y desde hace años trabajan conjuntamente para planificar las necesidades del rent a car y la capacidad del fabricante de absorber el buy back posterior, ya que ese

## PREVISIONES EN MATRICULACIONES PARA 2012

“La previsión para el próximo año es tener un mercado semejante al de este año 2011 o un poco inferior, acabando el 2012 con 800.000 matrículas.

Los próximos meses seguiremos viendo impactos negativos en nuestro mercado y sobre todo en el canal de particulares, pero a partir del 2º semestre del próximo año veremos cierta mejoría debido a la mayor confianza de los consumidores y en la renovación de flotas en compañías de renting.

El primer trimestre del año 2012 será más positivo para las compañías de rent a car, ya que seguirá la subida del turismo en España, por lo que se prevé un incremento de pedidos en las compañías de *rent a car* para el año 2012 acabando el año con unas compras de más de 150.000 unidades”

volumen es clave para la fortaleza de los valores residuales de las marcas.

■ **Hemos entrado en una nueva etapa en España, ¿qué cree que aportará el nuevo gobierno al sector del automóvil?**

Estamos seguros que será plenamente consciente de la importancia que este sector tiene para la economía española, ya que es el principal sector industrial y confiamos en que lo apoye de todas las formas posibles. Lo importante es que el nuevo gobierno tome conciencia de que si este sector va mal es imposible relanzar la economía.

■ **¿Qué medidas cree que se pueden y deben tomar en este momento para una recuperación de la economía nacional que afecten de forma directa a un incremento de las importaciones en general y de vehículos en particular?**

No hablamos de importaciones, porque, en realidad, el 80% de lo que se fabrica en España se exporta y el 80% de lo que se vende en España, se importa. Por eso somos partidarios de separar la fabricación del sector de la distribución, que es más importante que el de la fabricación en términos de mano de

obra que emplea, pues cuenta con 250.000 empleos directos, mientras que el de la fabricación sólo tiene 70.000.

En este sentido, hay que considerar que cualquier fórmula que incentive la demanda cumplirá dos objetivos. Por un lado, conseguir mantener esa mano de obra, que ahora está incrementado el paro y por otro, relanzar la economía española.

De todas formas, las fórmulas para la recuperación del sector ya las hemos dicho en repetidas ocasiones y no son otras que las que han funcionado en el pasado: un plan de renovación del parque antiguo, que incentive el cambio por vehículos más modernos, menos contaminantes y más seguros, la disminución de los impuestos a la compra, y el mayor control en las revisiones de ITV.

■ **Tienen entre sus asociados a las principales marcas de vehículos, turismos e industriales, ¿en qué se está trabajando desde la asociación de forma conjunta con las marcas para buscar soluciones y una mejora del funcionamiento del sector?**

Se trabaja en muchos campos, desde el de adecuar las leyes de distribución, hasta la implantación de las nuevas normativas, pasando por ser los interlocutores con el gobierno y los políticos para conseguir el mejor funcionamiento del sector.



*Cabrero*

GESTORIA ADMINISTRATIVA

*Titular: Francisco Cabrero Bachiller*

(GESTOR COLEGIADO N.º 1.254)

**VEHÍCULOS EN GENERAL**



## ZOOM PERSONAL

Después de 28 años en el sector, su dilatada carrera le ha llevado a estar presente en las principales organizaciones de interés para el sector. Llegó a la Presidencia de Volvo Car España en 1997, siendo además responsable de Desarrollo de Negocio en grupo de Volvo Car Corporation. Ha sido Presidente de la Cámara de Comercio Hispano-Sueca y es actualmente Presidente de ANIACAM, además de

Vicepresidente de CEIM, Vicepresidente de la Fundación para Alumnos de Altas Capacidades, Presidente de la Fundación para la Promoción del Deporte Ecuéstre y Miembro de la Junta Directiva de CEOE. Perteneciente al órgano rector de la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Madrid, Patrono de FESVIAL (Fundación para la Seguridad Vial), Miembro del Consejo de Expertos de Automoción del Ins-

tituto de Empresa, Miembro del Patronato de la Fundación Ortega y Gasset así como Presidente de la Junta de Protectores de la misma fundación. Licenciado en Económicas y Derecho por ICADE y la consecución de Cursos de Postgrado en Insead Fontainebleau y City of London Polythecnic, Germán López, es oriundo de Madrid y padre de 3 hijos; en su tiempo libre, disfruta de la práctica de la caza.

■ **Dentro de los proyectos de las marcas se está trabajando en el vehículo eléctrico en la mayoría de ellas, ¿cómo ven desde Aniacam las posibilidades reales de implantación de estos modelos y de otros fabricados con energías alternativas?**

De momento, los combustibles fósiles son imprescindibles y todas las nuevas normativas europeas lo que hacen es limitar la emisión de contaminantes y gases de efecto invernadero a la atmósfera. Un vehículo moderno que cumpla la EURO 5 emite un 90% menos de contaminantes que uno fabricado hace 12 años y la emisión de CO<sub>2</sub> está bajando drásticamente. Los coches convencionales son muy limpios y respetuosos con el medio ambiente.

El vehículo eléctrico viene a dar un paso adelante, pero tiene el inconveniente de la autonomía, que todavía no es la adecuada para permitir viajes largos. En sustitución del eléctrico está el híbrido enchufable que, no cabe duda, resulta mucho más utilizable, porque permite el uso eléctrico en ciudad y el del motor térmico en viajes de largo recorrido.

El inconveniente de estas nuevas tecnologías es el costo de adquisición, pues no podemos olvidar que un híbrido cuenta con dos motores y un eléctrico puro lleva una batería que, hoy por hoy, es muy cara.

■ **¿Cómo cree que el vehículo eléctrico afectará al desarrollo económico del sector?**

Pues de momento no se sabe y en este sector hacer de profeta es una profesión con poco futuro. Rudolf Diesel dijo, cuando inventó el motor que lleva su apellido, que no creía que fuera muy útil para que lo equipara un automóvil y vemos que ahora la mayoría de los automóviles del mundo se mueven con su motor.

El vehículo eléctrico es todavía una incógnita y todo depende del desarrollo de acumuladores más eficaces que los actuales y del

precio de la electricidad, porque no nos olvidemos que se mueven con energía eléctrica y una buena parte de ella se obtiene mediante combustibles fósiles. De hecho, en España el mix de la energía es de un 47,2% de renovables y nuclear y un 52,8% de energía térmica. Por eso también se dice que un eléctrico viene emitiendo entre 30 y 40 gr/Km de CO<sub>2</sub> si consideramos el consumo del pozo a la rueda.

■ **¿Qué medidas de presión están haciendo desde la Asociación frente a las Administraciones para obtener mejoras en el sector?**

Ante el nuevo Gobierno, vamos a insistir en las medidas que hemos comentado, haciéndole ver que, lejos de ser gravosas para el Estado, representan una gran oportunidad, por el empleo inducido y sobre todo, por la mayor recaudación, en forma de impuestos y de IVA. En su día, con el Plan 2000E, demostramos al Gobierno que habían tenido un superávit, sólo en concepto de IVA, de 58 millones de euros (puso 240 millones de euros y recaudó 298 millones de euros por el IVA de los coches que se vendieron de más).

■ **Se habla de la importancia de tener un Ministerio de Industria fuerte, desvinculado de Turismo y Ciencia, ¿qué opina de esta consideración?**

Siempre hemos pedido un Ministerio como único interlocutor para el sector del automóvil. Hasta ahora hemos dependido de 6 ministerios (Industria, Interior, Fomento, Ciencia y Tecnología, Medio Ambiente y Hacienda), cuando lo lógico es que hubiera uno que se ocupara de todo lo relativo al sector del automóvil, desde la parte técnica y homologativa, hasta la de la regulación del transporte y del tráfico, pasando por el medio ambiente y los vehículos fuera de uso o sobre la importancia del I+D+i o todo lo relacionado con los impuestos del automóvil, que no nos olvidemos, es el mayor recaudador de España. ■

### CLAVES PARA LA RECUPERACIÓN DEL SECTOR

- Plan de renovación del parque antiguo, para incentivar el cambio por vehículos más modernos, menos contaminantes y más seguros.
- Disminución de los impuestos para la compra.
- Mayor control en las revisiones de ITV.



TOYOTA

Por este precio acabarás recomendándolo.



## Toyota Auris 90 CV Diésel por 13.500 €

Con todo este equipamiento de serie:



Totalmente recomendado.

Today  
Tomorrow  
Toyota

# CIRCULARES

## CIRCULAR Nº 15/11

### ASUNTO

FORMACIÓN SUBVENCIÓN PARA EL SECTOR DE ALQUILER DE COCHES. PARA ASOCIADOS DE FENEVAL

### RESUMEN

Recordamos la posibilidad que da Feneval a todos sus asociados de recibir formación de manera subvencionada, sin coste alguno para sus empresas y trabajadores del sector. Presentamos el **Plan de Formación que la Fundación Tripartita para la Formación en el Empleo (FTFE)** nos ha aprobado y del que ya dimos información en el anterior número de nuestra revista ALQUILER DE COCHES.

FENEVAL cuenta en este caso 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 recibos 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

Solicitudes de inscripción remitirlas a BAI. Datos de contacto: **MARÍA DEL CARMEN SANZ 91 353 16 01.**

## CIRCULAR Nº 16/11

### ASUNTO

NOTA INFORMATIVA REMITIDA POR LA SUBDIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN NORMATIVA

### RESUMEN

La Subdirección General de Normativa de la Dirección General de Tráfico ha emitido una nota informativa sobre la gestión de las infracciones de velocidad captadas por radares móviles sin notificación en el acto por el centro estatal de denuncias automatizadas.

Desde el pasado 15 de octubre, todas las infracciones de velocidad en las que no se produzca la notificación en el acto (tanto de los radares fijos como de los radares móviles) serán tramitadas por el Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas.

La medida implica simplificación en la gestión de las denuncias por exceso de velocidad, las cuales, o bien serán notificadas en el acto, o bien serán tramitadas por el Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas, lo que representa las siguientes ventajas:

- Todos los requerimientos para que se identifique al conductor serán enviados en un corto espacio de tiempo desde la comisión de la infracción, independientemente de si la infracción se ha captado por radar móvil o fijo.
- Todas las notificaciones se efectúan por un interlocutor único y especializado para la gestión de incidencias, unificándose los criterios de actuación.
- Se avanza en el futuro uso de la herramienta informática para realizar las identificaciones de conductor por lotes y de manera telemática.

## CIRCULAR Nº 17/11

### ASUNTO

DIRECCIÓN ELECTRÓNICA VIAL. "NOTIFICACIÓN POR LOTES"

### RESUMEN

La Dirección General de Tráfico nos ha remitido una nota informativa relativa a la posibilidad de lectura (operativa desde el 13 de octubre) de las notificaciones de la Dirección Electrónica Vial "por lotes", en vez de individualmente.

Hasta el momento, la Dirección Electrónica Vial (DEV) estaba configurada para firmar las notificaciones electrónicas una a una. Este sistema no es operativo para las denominadas grandes flotas, que suelen recibir cada día varias notificaciones en su dirección electrónica.

Por este motivo, la Gerencia de Informática ha desarrollado y puesto en producción la denominada "notificación por lotes", que permite a las personas físicas —y sobre todo jurídicas— que han recibido varias notificaciones en el mismo día **poder firmarlas todas de forma simultánea**. El fichero que contiene las notificaciones podrá ser abierto o descargado por el usuario, según su conveniencia.

## CIRCULAR Nº 19/11

### ASUNTO

ORDEN FOM/3203/2011, POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDEN FOM/36/2008, DE 9 DE ENERO, POR LA QUE SE DESARROLLA LA SECCIÓN SEGUNDA DEL CAPÍTULO IV DEL TÍTULO V, EN MATERIA DE ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR

### RESUMEN

El pasado 24 de noviembre salió publicado en el Boletín Oficial del Estado esta Orden, que recoge modificaciones relativas a las características de los vehículos y condiciones de prestación de los servicios.

Los avances tecnológicos en materia de vehículos y motores han permitido que se introduzcan nuevos modelos en el mercado que, con una menor potencia que los existentes, consiguen idénticas prestaciones y calidad con un mejor comportamiento medioambiental, por lo que se ha reducido la exigencia de potencia fiscal señalada en el artículo 11.1 a) de la orden.

Por otra parte, el artículo 14.1 de la Orden establece una regla de proporcionalidad destinada a facilitar el desarrollo equilibrado y armónico entre las distintas formas de transportes de viajeros en vehículos de turismo en un mismo territorio, por lo que el artículo 10 de la Orden exige que los vehículos dedicados al alquiler con conductor se utilicen habitualmente en la prestación de servicios destinados a atender las necesidades relacionadas con el territorio en que se encuentre domiciliada la autorización en que se amparan.

Por último, la modificación sufrida el artículo 23 consiste en reducir la documentación a bordo del vehículo, de tal forma que baste con llevar la copia acreditativa del contrato y no sea necesario aportar la hoja de ruta **en los casos en los que en la copia se reflejen todos los datos obligatorios previstos para la hoja de ruta**.

## CIRCULAR Nº 20/11

### ASUNTO

MODIFICACIÓN DEL LIBRO DE RECLAMACIONES

### RESUMEN

El pasado 20 de Octubre, el Boletín Oficial del Estado, publicó la ORDEN FOM/2833/2011, por la que se modifica el modelo de libro de reclamaciones aprobado por Orden Fom/3398/2002. Entra en vigor el 20 de enero de 2012.

Se modifica el Anexo II, con la inclusión de la siguiente cláusula: "Los datos personales recogidos serán incorporados y tratados en el fichero de la entidad titular de este libro de reclamaciones (razón social de la empresa); el responsable del fichero es persona u órgano encargado del fichero y datos de contacto). El interesado autoriza la cesión de los datos personales al órgano de la Administración Pública que sea competente para la resolución de esta reclamación. Sin perjuicio de lo anterior, estos datos no se cederán sin su consentimiento, salvo en los supuestos previstos en la Ley. Los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición podrá interponerlos ante el responsable del fichero. Todo ello se informa en cumplimiento del artículo 5 de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal."

Los libros de reclamaciones editados con anterioridad podrán utilizarse, si se añade la cláusula prevista en el artículo único en las hojas de reclamaciones.



# FENEVAL RESPONDE

## ¿SE PUEDE DAR DE BAJA DEFINITIVA POR EXPORTACIÓN UN VEHÍCULO QUE NO TENGA LA TARJETA DE ITV EN VIGOR?

La exportación a otro país de un vehículo usado requiere la previa solicitud de la baja definitiva en la Jefatura de Tráfico. La baja puede ser solicitada por el titular del vehículo o por quien acredite suficientemente su propiedad. La solicitud se presentará en la Jefatura de la provincia de su domicilio legal o aquella en que fue matriculado el vehículo.

Para ello, deberá presentarse el permiso de circulación y la tarjeta de inspección técnica del vehículo o certificado de características. La jefatura anotará en el permiso de circulación que queda anulado y se lo devolverá al interesado junto con la tarjeta de inspección técnica.

En ocasiones, se trata de vehículos que ya no están en circulación, o que se encuentran en situación de baja voluntaria o de baja temporal por transmisión. En estos casos, es frecuente que no hayan pasado la última Inspección Técnica de Vehículos obligatoria.

Para obtener la baja definitiva del vehículo por traslado a otro país donde vaya a ser matriculado, no se requiere la presenta-

ción de la tarjeta de inspección técnica con el reconocimiento en vigor. Es más, ni siquiera el hecho de carecer de la tarjeta de inspección técnica o del permiso de circulación puede suponer un obstáculo para la obtención de dicha baja.

La previsión del Reglamento de que la Jefatura de Tráfico devuelva al interesado la tarjeta de inspección técnica o certificado de características y el permiso de circulación, anotando en éste que queda anulado, no será aplicable cuando dichos documentos no puedan ser presentados, por haberse extraviado o haber sido sustraídos. En este caso, deben aportar en sustitución de aquellos manifestación escrita al efecto y fotocopia de la denuncia de la sustracción.

Nos referimos siempre a supuestos en que el vehículo será trasladado en grúa.

Cuando, en cambio, se pretenda trasladar el vehículo al extranjero circulando por territorio español, deberá solicitarse un permiso temporal, en cuyo caso sí debe presentarse la tarjeta de inspección técnica con el reconocimiento en vigor. ■



DURANTE LA CELEBRACIÓN DEL **TRADICIONAL COCIDO MADRILEÑO** QUE CIERRA EL AÑO PARA LA FEDERACIÓN

## FENEVAL RECLAMA MAYOR PRESENCIA POLÍTICA DEL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN

UN AÑO MÁS, LA FEDERACIÓN NACIONAL EMPRESARIAL DE ALQUILER DE VEHÍCULOS REUNIÓ A TODOS SUS ASOCIADOS, FABRICANTES, COLABORADORES Y AMIGOS DEL SECTOR DEL RENT A CAR EN LO QUE SE HA CONVERTIDO YA EN UNA CITA INDISPENSABLE, SU COMIDA NAVIDEÑA EN EL HOTEL RITZ. TAMBIÉN FUERON MUCHOS LOS MIEMBROS DE LA ADMINISTRACIÓN QUE ACUDIERON A LA CITA.

Para Feneval, el año concluye con su ya habitual comida en el Hotel Ritz de Madrid, en la que reúne a todos los presidentes de las asociaciones regionales, fabricantes y colaboradores para desearles feliz Navidad a la vez que se hace balance del año que finaliza. La convocatoria se celebró el pasado 19 de diciembre y los agentes del sector aprovecharon para charlar y comentar las principales preocupaciones que afectan al ámbito del rent a car.

Durante la mañana tuvo lugar la Junta Directiva, en la que se hizo repaso de las últimas actuaciones de la agrupación, para pasar a continuación a disfrutar del cóctel previo a la comida. En esta ocasión, Miguel Ángel Saavedra, portavoz de la federación, muy breve en su intervención, destacó los principales temas que continúan preocupando al sector, pero poniendo ya todas las energías en el año que comienza. Señaló que “a pesar de que 2011 ha sido un año muy duro para el sector, hay que mirar con positivismo a 2012”, con varias reclamaciones importantes que dejó sobre la mesa: “seguimos destacando nuestro interés en vincular el alquiler de coches al sector Turismo, ya que somos un eslabón más dentro de la cadena de servicios que proporciona esta industria en nuestro país y, además, los datos corroboran que un 70% de los vehículos alquilados se destinan a esta actividad, y no podemos dejar de hacer hincapié también en que nos parece fundamental que el sector de la Automoción tenga la consideración que se merece, ya que se trata de uno de los motores clave en la economía del país”.

En un ambiente de confianza y cordialidad, también se dieron cita numerosas personalidades de la Administración, destacando la presencia de Pere Navarro, Director General de Tráfico, Ramón Ledesma, Subdirector General de Legislación y Recursos de la DGT, y Manuel Villalante, director General de Transportes por Carretera. Tampoco quiso perderse la cita Juan Ignacio Lema Devesa, presidente de AENA. Igualmente, asistieron representantes de los Ministerios de Fomento y Hacienda, de la Comunidad y el Ayuntamiento de Madrid, así como de ADIF. Los fabricantes de marcas de automóviles y de las diferentes asociaciones empresariales relacionadas con el sector también acudieron a la convocatoria, a quienes Feneval agradece su constante compromiso. ■

### ANTONIO BLÁZQUEZ RECIBIÓ LA INSIGNIA DE ORO

Uno de los momentos más emotivos de la cita fue la entrega de la Insignia de Oro que cada año concede Feneval a una persona vinculada con el sector y con la actividad de la federación en concreto. Este año fue Antonio Blázquez, hasta fecha reciente vinculado a Hertz, quien recibió este reconocimiento de manos de Carlos Jiménez, presidente de Feneval, después de las palabras de Manuel Dapena, Secretario General, que reconocían la enorme implicación profesional que durante años Antonio Blázquez ha tenido con Feneval y su especialmente importante compromiso personal con el sector. Blázquez agradeció enormemente esta mención, que reconoció que no esperaba, teniendo un especial recuerdo hacia José Luis Urrestarazu.

“Seguimos destacando nuestro interés en vincular el alquiler de coches al sector Turismo, ya que los datos corroboran que un 70% de los vehículos alquilados se destinan a esta actividad”



Antes del inicio del cocido, la Junta Directiva de Feneval se reunió para hacer repaso de las últimas gestiones de la Federación.



Durante la comida, José Luis Urrestarazu fue recordado en un emotivo vídeo sobre su trayectoria.



Antonio Blázquez recibe la Insignia de Oro de Feneval por parte de Carlos Jiménez, su presidente.



Todos los miembros de la Junta Directiva de Feneval posaron a su llegada en la entrada del Hotel Ritz el pasado 19 de diciembre.



**Sentados de izda. a dcha.** Sentados de izda. a dcha. M<sup>a</sup> Luisa Descomtes, secretaria General de Renault; Juan Ignacio Lema, presidente de AENA; José M<sup>a</sup> López-Brocos, Presidente de ANEVAL, Miguel Ángel Rodríguez, D<sup>o</sup> General de Control y Vigilancia Circulación del Ayuntamiento de Madrid; Carlos Jiménez, Presidente de Feneval; Manuel Dapena, Secretario Gral. Feneval; Manuel Villalante, D<sup>o</sup> General de Transportes del Ministerio de Fomento.  
**De pie de izda. a dcha.** Rafael Barbadillo, Presidente de ASINTRA; Agustín García, Presidente Asoc. Renting; Pere Navarro, D<sup>o</sup> Gral. de Tráfico; Federico Jiménez de Parga, D<sup>o</sup> General de Transportes de la Comunidad de Madrid.



**Sentados de izda. a dcha.** José Miguel Mostaza, Presidente de Aseval-Madrid; Juan Rey Segura, Subdirector de Servicios Gestión Multas Ayuntamiento de Madrid; Sergio Asensio, Atesa; Vicente Cillero Martínez, Subdirector Gral. de Impuestos y Tributos; Miguel Ángel Cazcarra, Presidente Asoc. Cataluña Alquiler con conductor; Benito Bermejo, Subdirector Gral. Transportes Terrestres del Ministerio de Fomento.  
**De pie de izda. a dcha.** Javier Villalba Carrasquillos, Subdtor. Gral. Adjunto Recursos-M<sup>o</sup> Fomento; Anna Ferrer, D<sup>o</sup> Observatorio Seguridad Vial DGT; Susana Gómez Garrido, Subtora. Adjunta Normativa DGT; Luis Eusebio Gómez, Subdirector Informática DGT; Emilio Sidera, Subdirector Gral. de Ordenación y Normativa del Ministerio de Fomento.



**Sentados de izda. a dcha.** Ramón Mampel, Citroën; Araceli Bueno, Renault; Ignacio Boneu, Ford; Miguel Jiménez Carracedo, Seat; Alberto Teichman, Audi.  
**De pie de izda. a dcha.** José Carreira, Fiat; Miguel Ángel Saavedra, Portavoz de Feneval; Francisco de Miguel, Peugeot; Pablo Anguiano, Opel; Carlos Montenegro, Nissan; Marcos Grant, Volkswagen.



**Sentados de izda. a dcha.** Estanislao de Mata, D<sup>o</sup> Gral. de Sixt; M<sup>a</sup> Jesús García San José, D<sup>a</sup> Gral. de Atesa; José M<sup>a</sup> González, D<sup>o</sup> Gral. de Europcar; Mariano Sanz, D<sup>o</sup> de Espacios y Servicios de AENA; Luis Valero, D<sup>o</sup> Gral. de ANFAC; Alicia Rubio, Subdtora. de Transportes Comunidad de Madrid; Víctor García Alía, D<sup>o</sup> de Aniacam; Cristóbal Cremades, Jefe Provincial de Tráfico de Madrid.  
**De pie de izda. a dcha.** Ramón Ledesma, Subdirector Gral. de Legislación y Normativa de la DGT; Massimo Marsili, D<sup>o</sup> Gral. de AVIS; Jesús Sánchez Soria, D<sup>o</sup> comercial de ADIF; Juan Carlos Azcona, D<sup>o</sup> Gral de Hertz.



**Sentados de izda. a dcha.** Alfonso Sánchez Marcos, Inspector Gral. de Transportes Terrestres M<sup>o</sup> Fomento; Jesús Lurigados, Presidente Asoc. de Galicia; Alberto Martín, Vocal de Feneval; Víctor Carratala, Presidente Asoc. Castellón; Francisco Rivero, Vocal Feneval; Luis Triana, AENA; Pedro Fernández, AENA.  
**De pie de izda. a dcha.** Fernando Acebrón, D<sup>o</sup> Técnico ANFAC; Jacinto Pérez, D<sup>o</sup> Comercial de CNAE; Arancha García, D<sup>o</sup> Técnico Adjunto ANFAC.



**Sentados de izda. a dcha.** Carlos Dávila, Audi; Robert Lohaus, Gerente Autorola; Josep María Fauri, Skoda; Javier Barrios, Mercedes-Benz.  
**De pie de izda. a dcha.** José Luis Rodríguez, Toyota; Ángel Remacha Herrera, D<sup>o</sup> Financiero de Europcar; Valerie Chenivesse, D<sup>o</sup> Flotas Avis; Javier Gay, Honda; Juan F<sup>o</sup> de Vicente, Renault; Pedro Villayandre, Honda; Miguel Ángel Saavedra, portavoz de Feneval.



**Sentados de izda. a dcha.** Pilar Bellot, Presidenta Asoc. Cataluña; Juan Luis Muñoz, Fiat; Miguel A. Santero, Citroën; Francisco Torres, Ford.

**De pie de izda. a dcha.** José Lequerica, Atesa; Javier Repiso, Nissan; Jose M<sup>a</sup> Fernández, Asoc. Alicante; Carmen Cruz Chocarro, Seat; Raúl García, Fiat; Juan Alcaraz, Vocal Feneval.



**Sentados de izda. a dcha.** Iván Couret, Volvo; José Félix Alonso, Jaguar; Angel Nieto, Presidente Asoc. Canarias; Ricard Alabau, Presidente Asoc. Baleares.

**De pie de izda. a dcha.** José Carlos Alonso, Volvo; José M<sup>a</sup> Lanza, Vocal Feneval; César Paz, Chevrolet; Ricardo Martín, Kia; Félix Pinar, Presidente Asoc. Andalucía; Manuel Burdiel, Kia; Alfonso Calleja, Chevrolet.



**Sentados de izda. a dcha.** M<sup>a</sup> del Mar Medina, Feneval; Emilia Díaz, Abogada-Dikei; Carmen Espada, colaboradora Revista Alquiler de Coches; Antonio Blázquez, anteriormente vinculado a Hertz.

**De pie de izda. a dcha.** José M<sup>a</sup> Monedero, Abogado-Dikei; Pedro Félix García, colaborador revista Alquiler de Coches; Noemi Selas, Asoc. de Madrid; Demetrio Jiménez, Vocal Feneval.



**Sentados de izda. a dcha.** Manuel Soriano, Peugeot; Alfonso Menor, Ford; Alejandro Arjona, Volkswagen.

**De pie de izda. a dcha.** Antonio Barranco, Renault; Carlos Clavero, Opel; José Luis Rodríguez, Toyota; Javier Laviada, Hertz; Lucas Fernández, Mercedes-Benz; Carlos Torrente, Pte. Asoc. Valencia; Manuel Puchau, Iveco; Guilles Regard, Sixt.



**Sentados de izda. a dcha.** Leonardo Alonso, Feneval; Eva García, Jefe Reclamaciones y Recursos Ayuntamiento de Madrid; Manuel Calero, Jefe de Negociado Ayuntamiento de Madrid; Antonio Bernal, Abogado-Dikei; Pedro Lozano, Economista-Dagest.

**De pie de izda. a dcha.** Manuel Paz, Inspector del C.N.P; Juan Uranga, Presidente Asoc. Vizcaya; Javier García, Autorola; Concepción Calvo, Vocal Feneval; Javier Coromina, colaborador revista Alquiler de Coches.



**Sentados de izda. a dcha.:** Cristina Muñoz, Autofácil; Ignacio Anasagasti, La Tribuna de la Automoción; Vicente G. Olaya, El País; César Urrutia, El Mundo.

**De pie de izda. a dcha.** Rafael Guitart, Coche Actual; M<sup>a</sup> Jesús Beneit, Motor 16; Marta García Aller, Actualidad Económica; Lola Montes, Mateo&co; Javier Arenas, AutoHebdo Sport; Alberto Gómez-Brunete, Marca.

# JOSÉ LUIS URRESTARAZU, EN EL RECUERDO DE TODOS LOS ASISTENTES

**“NO SÉ SI, CON EXCEPCIÓN DE LA SABIDURÍA, LOS DIOS INMORTALES HAN OTORGADO AL HOMBRE ALGO MEJOR QUE LA AMISTAD”**

CON ESTA FRASE DE MARCO TULIO CICERÓN SE INICIÓ EL VÍDEO HOMENAJE QUE FENEVAL PROYECTÓ DURANTE LA CELEBRACIÓN, EN LA QUE SE RESUME LO QUE SU FIGURA SIGUE REPRESENTANDO PARA LAS PERSONAS QUE INTEGRAN LA FEDERACIÓN, ASÍ COMO PARA TODAS AQUELLAS QUE LE CONOCIERON A LO LARGO DE SU TRAYECTORIA PROFESIONAL.

Este año el gran ausente aunque presente en todos los corazones de los asistentes, fue José Luis Urrestarazu. Quien fuera presidente de Feneval durante más de 30 años nos dejaba el pasado mes de junio y desde esa fecha han sido continuos los homenajes y gestos de cariño que desde el sector se han tenido con su figura.

Todo es poco para recordar la enorme labor y el incansable compromiso de José Luis con el rent a car, pero como en cada cita importante del sector, lo que destaca es la necesidad de recordarle por su humanidad, su alegría, su compañerismo y, sobre

todo, como el verdadero amigo que fue de todos los que hoy le recuerdan.

Feneval quiso tener un nuevo gesto de agradecimiento hacia él y recordó su vida con la proyección de un emotivo vídeo con imágenes de su trayectoria personal y profesional. Todos los asistentes esbozaron una sonrisa al recordarlo bromeando en las asambleas de la federación, conversando en las comidas del grupo e incluso bailando en alguna de las celebraciones. La emoción estuvo muy presente al recordarlo a través de las imágenes y el aplauso final mostró el cariño absoluto de todos los asistentes. ■

José Luis sigue en el recuerdo de todos los que le conocieron, como mostramos en el número 167 de la revista ALQUILER DE COCHES, con los testimonios de muchos de los que fueron sus compañeros a lo largo de su vida. Recogemos ahora las palabras que le dedica Agustín García, que recuerda una anécdota vivida con él.

## DESCANSA EN PAZ, MAESTRO

“En el año 1992 comencé mi actividad en el sector del automóvil y creo que debió ser en 1994 cuando conocí a José Luis Urrestarazu en uno de sus famosos cocidos que anunciaban la llegada de las fiestas navideñas. Desde la primera vez que lo vi ya me percaté de que era un hombre que brillaba con luz propia, que sobresalía por su carisma y su forma desenfadada de dirigirse a todos nosotros. Después, ya en mi etapa al frente de la Asociación Española de Renting de Vehículos, mantuve una gran relación con él. Siempre le he considerado un maestro, una persona con una enorme facilidad para encontrar nuevas oportunidades y con

la firmeza necesaria para la defensa de su sector y de sus compañeros, sin importar a quién tuviera delante. He tenido la fortuna de compartir muchas anécdotas con José Luis, pero voy a contar una que recuerdo con especial cariño. Debía ser 2003, en el acto de lanzamiento de un nuevo vehículo, cuando me comentó que había conseguido que se modificase el artículo 72.3 de la Ley de Seguridad Vial sobre sanciones de Tráfico. Se me debió quedar tal cara de póquer que al segundo me soltó, con ese gracejo que le caracterizaba: ‘Bueno, si tú de esto no tienes ni idea’, palabras que dichas por nuestro querido José Luis nunca me molestaron. Tengo

que reconocer que a mí, hasta ese momento, no me sonaba tan importante artículo, pero, a partir de aquel año, ya no se me olvidó jamás, puesto que la modificación que él logró introducir también afectaba, y de qué manera, a nuestro sector. Hoy día, todo esto ha evolucionado mucho y nos encontramos con la Dirección Electrónica Vial. Guardo un gran recuerdo de José Luis, del que quiero destacar su simpatía, su carisma, su generosidad, su ternura, y, por supuesto, su entrega y su pasión por su trabajo, por su sector y, sobre todo, por su querida Feneval. Descansa en paz, maestro”

Agustín García  
Presidente Asociación de Renting

# 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 permitirle 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/a6avant](http://www.audi.es/a6avant)

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



Audi Empresa



LOS ASOCIADOS HICIERON BALANCE DE 2011 ANTES DE CERRAR EL AÑO

# LOS PROBLEMAS DEL SECTOR, SOBRE LA MESA EN LAS DIFERENTES ASAMBLEAS REGIONALES

BALEARES, LA ZONA NORTE, MADRID, CATALUÑA Y ANDALUCÍA, REUNIERON ANTES DEL FINAL DE AÑO A SUS ASOCIADOS Y ANALIZARON LOS CABALLOS DE BATALLA PARA LAS ALQUILADORAS DE COCHES.

Los problemas de financiación, la bajada del Iva y el descenso de empresas alquiladoras, son algunos de los principales problemas que suenan en los corrillos del sector y que los asociados debaten intensamente durante la celebración de sus asambleas para intentar llegar a soluciones efectivas.

Las preocupaciones coinciden en todos los casos, aunque se sigue lu-

chando por dar un mensaje positivo de cara al nuevo año que ahora comienza.

Todas estas citas coincidieron también en el recuerdo que sus participantes hicieron de José Luis Urrestarazu. Su memoria sigue presente entre todos los miembros de Feneval y así se sigue notando, con repetidos homenajes en cada una de las reuniones. Mallorca, Vizcaya, Madrid, Barcelona y Málaga miraron de nuevo al cielo para

hacer un guiño a quien fuera su presidente durante más de 30 años.

**Y un agradecimiento especial se hace desde todas las asociaciones regionales a los distintos patrocinadores y colaboradores que año tras año siguen haciendo posible el desarrollo de estas citas anuales que sirven de punto de encuentro para el sector del alquiler de coches. ■**

## BALEARES

### RICARD ALABAU, NUEVO PRESIDENTE DE BALEVAL

HA CONVOCADO A LOS ASOCIADOS A UNA NUEVA REUNIÓN PARA PONER EN MARCHA NUEVAS MEDIDAS DE AHORRO DE GASTOS

Palma de Mallorca fue el escenario para la reunión anual de **BALEVAL, Balear de Alquiler de Vehículos con y sin Conductor**, el pasado 26 de octubre. Se comenzó haciendo un repaso del contenido de la Asamblea 2011 de Feneval celebrada en Valencia en el mes de septiembre, en la que se nombró a Carlos Jiménez como Presidente de forma provisional, si bien se manifestó que en la próxima Asamblea ya existirán propuestas para ocupar el cargo.

Durante la Asamblea, el que ha sido presidente hasta la celebración de la misma, José María Blay Martí, por su circunstancia de provisionalidad y la previsión de que en el mes de octubre sería nombrado Presidente definitivo, por unanimidad de los asistentes se aceptó su dimisión, pasando a ser Tesorero de la Asociación. Tras la misma, **Ricard Alabau (Europcar) ha sido nombrado nuevo presidente de BALEVAL**, y la Junta directiva ha quedado configurada con Javier Martínez (Atesa) como Vicepresidente y Teresa Ripoll (Hasso) como Secretaria. Por otra parte, Estanislao de la Mata (Sixt), Leonor Comas (Avis) y Antonio Masferrer (Owner Car), serán los vocales.

Como primera iniciativa, el nuevo Presidente comunicó a los asistentes su intención de celebrar en fecha no muy lejana una nueva asamblea general para estudiar y revisar aspectos que

puedan mejorarse en el funcionamiento interno con el objetivo de intentar reducir gastos. ■



Ricard Alabau, fotografiado en el Hotel Ritz de Madrid durante la celebración del tradicional cocido navideño de Feneval.

## ZONA NORTE

# EN LA ZONA NORTE PREOCUPAN LAS NUEVAS TÉCNICAS QUE SE ESTÁN UTILIZANDO PARA LA SUSTRACCIÓN DE VEHÍCULOS DE FORMA INDEBIDA

AEVAN, ASOCIACIÓN DE ALQUILER DE VEHÍCULOS DEL NORTE, CELEBRÓ SU ASAMBLEA GENERAL EL 3 DE NOVIEMBRE EN EL HOTEL INDAUTXU DE BILBAO



Los asistentes repasan los temas a tratar en un momento de la Asamblea.

Durante el encuentro, los temas que tuvieron mayor protagonismo fueron aquellos que afectan al sector: baja facturación, falta de financiación o salida del vehículo usado. Y se hizo especial hincapié en la preocupación ante las nuevas técnicas usadas por los que se apropian de lo ajeno, problemática que persiguen todos los asociados.

**Juan Uranga, Presidente de AEVAN** informó sobre las gestiones planteadas a los asociados para la venta del usado, y que pudieran retomarse nuevamente en un futuro. Por su parte, Carlos Jiménez, Presidente de Feneval, recordó la posibilidad de la matriculación vía telemática, junto a otros temas de interés para el sector, como es la búsqueda de su equipación con Turismo.

Hispanomoción Dansa-Peugeot estuvo presente en el evento, con la participación de Jorge Adell, gerente, que destacó la apuesta que desde Peugeot se sigue haciendo por el servicio a las empresas, ya que lo definió como un mercado más estable. Actualmente, trabajan en el lanzamiento del nuevo Peugeot iON, un vehículo cien por cien eléctrico. Las Administraciones tanto autonómicas como estatales están incentivando su compra.

Igualmente, asistieron Francisco J. Fernández, de la Correría de Seguros Marsh, y Carlos Velasco, gerente de Karve, empresa informática para la gestión de alquileres y contabilidad. ■

## MADRID

# ASEVAL-MADRID DENUNCIA EL INCREMENTO DE EMPRESAS QUE FUNCIONAN FUERA DE LA LEGALIDAD EN EL ALQUILER DE COCHES

CON LA PRESENCIA DE FEDERICO JIMÉNEZ DE PARGA, DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES DE LA COMUNIDAD DE MADRID, Y ALICIA RUBIO FERNÁNDEZ, SUBDIRECTORA GENERAL DE TRANSPORTES

El hotel The Westin Palace fue el escenario, el pasado 10 de noviembre, de la reunión anual de **ASEVAL-MADRID, Asociación Empresarial del Alquiler de Vehículos con y sin conductor de Madrid**. En ella se mostró la especial preocupación ante la proliferación a través de webs y redes sociales de empresas que, de manera no controlada fiscalmente, se dedican al alquiler de vehículos entre particulares. Esta actividad comercial se lleva a cabo sin tener en cuenta factores perjudiciales para el consumidor, como estar alquilando en ocasiones vehículos de más de 12 años, o que este tipo de alquiler se establece sin ningún tipo de control fiscal. Desde ASEVAL-MADRID se pide un mayor control de la Administración en este sentido.

Durante la cita, que contó con la presencia de **Federico Jiménez de Parga, Director General de Transportes de la Comunidad de Madrid, y Alicia Rubio Fernández, Subdirectora General de Transportes**, se han explicado los trámites que se continúan llevando a cabo para que dentro de la ciudad de Madrid se considere el alquiler de vehículos como Carsharing y poder tener acceso a las ventajas de circulación y estacionamiento propias de esta modalidad.

Ese apoyo de la Administración ha sido demandado por **José Miguel Mostaza, Presidente de ASEVAL-MADRID**, tam-

bién para otros aspectos que afectan al sector, como la necesidad de la reducción del IVA, la revisión de la ITV cada 4 años y la necesidad de financiación.

Esta cita contó además con el apoyo de Autorola, Peugeot, Audi, Ford, Volkswagen, Chevrolet, Opel y Marsch. ■



Federico Jiménez de Parga, Dtor. Gral. de Transportes de la Comunidad de Madrid, y Alicia Rubio Fernández, Subdtra. Gral., entregan los diplomas acreditativos a Concepción Calvo (Spain Car) y José Miguel Mostaza (O'donnell Rent Acar), por los 25 y 50 años respectivamente de permanencia de sus empresas en el sector de rent a car.

CATALUÑA

## AEVAC HA PASADO DE 64 A 53 ASOCIADOS EN 2 AÑOS, UN 20% MENOS

TRABAJAN CON LA AGENCIA CATALANA DE CONSUMO PARA LA CREACIÓN DE UN CONTRATO MARCO CONSENSUADO POR AMBAS PARTES

Cataluña también acogió antes del término del año la última cita de la **Asociación Empresarial de Alquiler de Vehículos sin Conductor de Cataluña, AEVAC**, con la asistencia de asociados, colaboradores, patrocinadores y autoridades.

La asociación destacó los datos que son más preocupantes dentro del sector y que se resumen en un descenso continuado del número de empresas alquiladoras en Cataluña, con un dato muy significativo, de caída de un 20% en los últimos dos años, pasando de 64 a 53 empresas dentro de AEVAC.

Desde la asociación, **presidida por Pilar Bellot**, se trabaja en la elaboración de medidas que protejan al sector, como la que llevan a cabo con la Agencia Catalana de Consumo para la creación de un contrato marco consensuado por ambas partes, Administración y empresas de alquiler, para la inclusión en los contratos de renta a car de cláusulas no abusivas.

A la cita, celebrada el 17 de noviembre en el Gran Hotel Rey Don Jaime, en Castelldefels, acudió **Adrià Puigpelat i Marín, Jefe Provincial de Tráfico de Barcelona**, quien fue el encargado de su clausura.

También asistió **Josep M<sup>a</sup> Fortuny i Olive, Subdirector general de Ordenación e Inspección del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, Dirección General del Transporte Terrestre**. Y representantes de los Mossos d'Esquadra y de la **Policía Judicial de la Guardia Civil de Cataluña**.

Muchos fueron los colaboradores de esta cita: New Technology Application S.L., Turiauto S.A., Volkswagen-Audi España S.A., Organización e Informática Karve S.A., OMNIBUS Masana Casaleiz Correduría Seguros S.L., Stern Motor S.L., Orange Car S.L., Romauto Grup Concesionarias S.L., Renault Retail Group Barcelona S.A., Hispanomoción S.A., Auto 88 S.A., Luna Rapid S.L., MAVISA, Autos Montalt S.A. ■



Pilar Bellot, presidenta de AEVAC, junto a la Junta Directiva y los colaboradores de la Asamblea.

ANDALUCÍA

## ESTEPONA ACOGIÓ LA REUNIÓN ANUAL DE AECA A FINALES DEL MES DE NOVIEMBRE

A LA CITA ACUDIÓ EL ALCALDE DE LA CIUDAD, JOSÉ MARÍA GARCÍA



Una de las intervenciones de Félix Pinar, presidente de AECA, y José M<sup>a</sup> Lanza, Vicepresidente, durante esta cita anual.

La última de las asambleas regionales celebrada antes del final de 2011 fue la de **AECA, Asociación Empresarial de Coches de Alquiler de Andalucía**, que tuvo lugar entre los días 25 y 26 del pasado mes de noviembre, en el incomparable marco del Gran Hotel Elba Estepona & Thalasso Spa GL, en la ciudad de Estepona, Málaga.

La convención se inició el viernes 25 de noviembre con la presentación y exposición de los nuevos modelos presentados por las marcas colaboradoras y concluyó con la celebración de la Asamblea General Extraordinaria, donde se pasó revista a los principales asuntos de interés para nuestro sector alquilador. Durante la jornada del día 26 se continuó con la exposición de las marcas y con el tradicional almuerzo de hermandad con los colaboradores.

La Convención se clausuró con una Cena de Gala en el propio Hotel Elba Estepona en la que se dieron cita autoridades locales, destacando la presencia del **Alcalde de Estepona, José María García**.

AECA muestra además su agradecimiento a Ford España, representada por Francisco Torres, GM Opel España, en su representante Pablo Anguiano, Peugeot España en la persona de Manuel Soriano, Volkswagen España con Alejandro Arjona y Human Development representada por José Manuel Guadalupe y Juan Francisco Prados, todos ellos imprescindibles para la celebración del evento, y todos ellos colaboradores y amigos, como destaca su **presidente, Félix Pinar**. ■

## RAFAEL BARBADILLO, ELEGIDO PRESIDENTE DEL CONSEJO NACIONAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA

EN SU INTERVENCIÓN EN LA CITA ANUAL DEL CNTC CON LOS DIRECTORES NACIONALES DE TRANSPORTE RECLAMÓ MAYOR FRECUENCIA EN LAS REUNIONES CON LA ADMINISTRACIÓN

El pasado 22 de noviembre, durante la última reunión celebrada por el Consejo Nacional de Transportes Terrestres en el Ministerio de Fomento, Rafael Barbadillo fue elegido presidente del mismo. Por su parte, José Ignacio Iturbe será Vicepresidente.

El Consejo, del que Feneval forma parte, es un órgano superior de asesoramiento, consulta y debate sectorial de la Administración del Estado, en asuntos que afecten al funcionamiento del sistema de transportes.

Con una composición mixta, el Consejo está integrado por expertos en materia de transportes terrestres designados, en razón de su competencia, por la Administración del Estado y, por otro lado,

por los representantes de los diversos sectores que tienen interés en el transporte terrestre.

Posteriormente, como cada año, el pasado 15 de diciembre se celebró la reunión anual de la Mesa de Directores Generales de Transportes con el CNTC, con la presencia de las organizaciones empresariales integrantes. Estas, entre ellas Feneval, expusieron las principales problemáticas del sector.

Rafael Barbadillo, que lleva más de 15 años vinculado con el sector del transporte, comenzó su intervención expresando su deseo de que reuniones como esta se produzcan con una mayor frecuencia y con otro formato, estrechando así las relaciones con la Administración. ■



Rafael Barbadillo, actual presidente del CNTC.

# 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





LOLA MONTES

“En Honda hemos sido capaces de tomar medidas efectivas que nos han permitido afrontar esta crisis sin entrar en ningún momento en pérdidas”



**ROGER SOLERGIBERT** DIRECTOR GENERAL COMERCIAL DE HONDA AUTOMÓVILES ESPAÑA, S.A.

## “PESE A LAS DIFICULTADES, VAMOS POR EL BUEN CAMINO”

CON UNAS PREVISIONES DE AUMENTAR LA CIFRA DE VENTA DE HÍBRIDOS EN 2012 Y MÚLTIPLES PROYECTOS EN MARCHA, HONDA MIRA CON OPTIMISMO AL NUEVO AÑO, EN EL QUE CONFÍA EN NO TENER QUE HACER FRENTE A TANTAS CIRCUNSTANCIA EXCEPCIONALES COMO EN ESTE, CON EL TERREMOTO DE JAPÓN, LAS INUNDACIONES DE TAILANDIA Y LA CRISIS ECONÓMICA. SOLO EN ESPAÑA, ESPERAN UN CRECIMIENTO DEL 30% RESPECTO A 2011.

## “Este año hemos conseguido un 10% del nivel de ventas en vehículos híbridos y prevemos que el próximo año estas cifras vayan en aumento”

■ 2011 ha sido un año difícil, con bajada de producción en todo el sector del automóvil, ¿qué balance hace de él?, ¿cuáles han sido los principales problemas con los que se ha enfrentado el sector?

Ha sido un año duro y complejo, con un desplome generalizado del consumo privado y de las empresas, a niveles no imaginables cuando estalló la crisis. Esta dinámica ha afectado notablemente a las ventas de vehículos con descensos porcentuales de más de dos dígitos. Las previsiones no auguran un 2012 mejor, por ello el sector necesita de modo imperioso la toma de medidas sectoriales y generales, por parte del Gobierno, que permitan recuperar la confianza y el consumo.

Además, hay que tener en cuenta nuestro caso, especialmente como empresa japonesa, aunque se trata de un contexto que atañe a todo el sector de la automoción. El terremoto ha supuesto importantes paradas en la producción, ya que el tsunami afectó a importantes industrias de componentes y afectó los ritmos normales de producción. Esto ha sido una carga añadida para las compañías, a la que se suman los costes de recuperación.

El lado positivo ha sido la capacidad de afrontar esta situación. Los resultados financieros de Honda en el primer semestre reflejan que, a pesar de este escenario, durante el segundo trimestre del año fiscal 2012 la compañía ha duplicado los beneficios del primer trimestre, llegando a un total de 816 millones de euros. Pese a las dificultades, vamos por el buen camino.

■ Pero iniciamos un nuevo año, ¿qué espera Honda de él, cómo se presenta 2012?

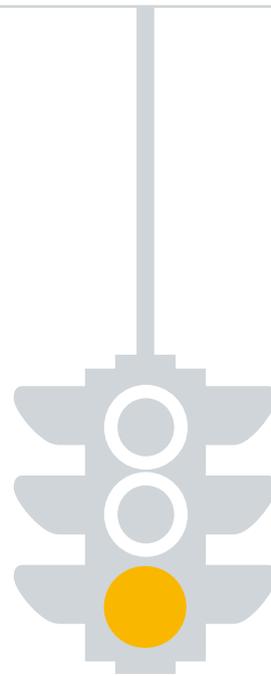
Honda sigue su apuesta por la investigación y el desarrollo de nuevas tecnologías dirigidas a alcanzar una movilidad sin emisiones sin renunciar a la emoción y al placer de conducir. En este aspecto, potenciamos el desarrollo tecnológico orientado a reducir las emisiones de nuestros vehículos -especialmente en los campos

que ya lideramos, como la movilidad híbrida y el vehículo eléctrico de pila de combustible de hidrógeno, el Honda FCX Clarity- y avanzando en otros en los que también estamos a la vanguardia, como en el de los eléctricos con baterías, que hará su estreno en el mercado en 2012.

En el Salón de Frankfurt de este 2011 la compañía presentó la nueva versión del Honda Civic, que llegará a España en febrero de 2012; este otoño hemos iniciado en España la comercialización del Jazz Hybrid y tenemos previsto lanzar los restylings del Accord y del Insight. En el Salón de Tokio hemos presentado una nueva generación de motores con un excelente rendimiento y bajas emisiones, inferiores a los 100g/km, así como un proto-

tipo de vehículo eléctrico deportivo, el EV-STER. Además, está previsto que este 2012 se lance el híbrido enchufable en EEUU y Japón. Otro de los acontecimientos previstos para 2012 es la presentación del esperado y deseado superdeportivo de Honda, el nuevo NSX, que puede marcar un hito en la movilidad deportiva sostenible.

“Podemos contribuir notablemente, con la oferta de nuestros vehículos híbridos, a que las compañías de alquiler de vehículos cumplan mejor sus objetivos y compromisos de emisiones o permitan a sus clientes optar por versiones híbridas en un buen número de categorías de vehículos”



## APUESTA DE HONDA POR UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE

“Somos pioneros en movilidad sostenible. Fuimos los primeros en comercializar un vehículo híbrido en Europa y en EEUU, en 1999; los primeros en superar las duras leyes californianas de emisiones en 1973; somos los primeros en comercializar un coche de pila de combustible. La sostenibilidad es una constante en la trayectoria de Honda. Nuestra gama de vehículos híbridos es una de las más amplias en España y esto es el reflejo de una apuesta clara por esta tecnología, que para nosotros es el futuro inmediato de la movilidad, por encima de la eléctrica, que se impondrá más lentamente.

Este año hemos conseguido un 10% del nivel de ventas en vehículos híbridos y prevemos que el próximo año estas cifras vayan en aumento. El lanzamiento al mercado mundial y español del Honda Jazz Hybrid ha sido una de las novedades de Honda, convirtiéndose en el primer híbrido de su segmento. Esto consolida nuestro objetivo de que se perciba la motorización híbrida como una opción más. Hoy, Honda es una de las marca con mayor oferta de híbridos en los distintos segmentos con el familiar Insight, el deportivo CR-Z y el urbano Jazz”

### EN ESPAÑA

“La consolidación de esta tecnología en España, y en Europa en general, es más lenta de lo esperado. Las causas principales son la tradición en mecánicas diesel como vía para reducir consumo y CO<sub>2</sub>, pero que no resuelve los graves problemas de contaminación de partículas en las ciudades. A ésta se añade la situación actual del mercado, que lo convierte en más conservador. Y, por otro lado, **falta más energía en las ayudas y apoyos a esta tecnología desde todas las Administraciones públicas, que funcionen como estímulos para su consolidación.**

Creo que paulatinamente esta tecnología se consolidará como la mejor alternativa viable para la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> y partículas y mejorar la eficiencia energética en el ámbito de la movilidad, una tendencia que ya van reflejando los mercados del motor más maduros del mundo, como EEUU, Alemania o Japón.

Respecto al vehículo eléctrico de baterías, exceptuando flotas de reparto con cortos recorridos, tiene más barreras entre el público. Su precio y sus

límites de autonomía y prestaciones, lo convierte en una tecnología que hoy por hoy no es alternativa válida a lo que la ciudadanía pide a un vehículo convencional. Además, hay barreras que ni las altas subvenciones públicas pueden superar. Esta es la razón por la que creemos que es necesario centrar los apoyos en los estímulos a la movilidad híbrida, ya que responde eficazmente a cuestiones medioambientales y con prestaciones idénticas a los vehículos convencionales”.

### INFORME AMBIENTAL ANUAL 2011, Honda Motor Co. Ltd

**“Dentro del Informe Ambiental Anual 2011 lanzado por Honda Motor Co. Ltd, la marca se ha fijado como objetivos la reducción en un 30% de emisiones de CO<sub>2</sub> para 2020, pero ¿qué estrategias ha puesto en marcha para lograrlo?”**

Estamos en el inicio de un nuevo ciclo en el que, por ejemplo, la versión diesel del nuevo Honda Civic emite un 20% menos de CO<sub>2</sub> que el modelo anterior, mientras que en el caso del modelo gasolina la reducción se fija en un 10%. Con la presentación de una nueva generación de motores, conocida como Earth Dreams Technology, Honda mantiene el compromiso por desarrollar tecnología limpia. El primero de los motores de esta nueva serie desarrollado para Europa será el diesel 1.6, pensado específicamente para el mercado europeo, un motor de reducidas dimensiones, que se lanzará a finales de 2012 y tendrá unas emisiones inferiores a los 100g/km. Además, vehículos como el Honda Jazz Hybrid cuentan con un sistema de asistencia a la conducción ecológica, el modo ECON, que se activa a voluntad, optimiza todos los parámetros para ahorrar energía y conseguir un mayor ahorro de combustible.

Los objetivos marcados por la compañía implican incrementar los esfuerzos por mejorar la eficiencia energética de la industria, introduciendo nuevas tecnologías que mejoren la eficiencia de los motores de combustión interna de gasolina y diesel; expandiendo la implementación de nuevos modelos electromotrices adaptados a los diferentes mercados -mini vehículos con sistema IMA (*Integrated Motor Assist*), híbridos enchufables, eléctricos de baterías-; o con la introducción de productos que funcionen mediante energía solar o sistemas alternativos”.

**“Seguimos avanzando en campos en los que estamos a la vanguardia, como en el de los eléctricos con baterías, que hará su estreno en el mercado en 2012”**

Este panorama nos permite abordar 2012 y los años siguientes con optimismo.

■ **Según cifras de la compañía, Honda cerró la primera mitad del año fiscal con unos beneficios de 816 millones de euros.**

Honda duplicó los beneficios del segundo trimestre (550 millones de euros) en relación a los del primer trimestre (270 millones de euros) de este año fiscal. Al impacto que tuvo el terremoto en Japón, debemos sumarle los efectos de las inundaciones en Tailandia y también el impacto negativo de la apreciación del yen. Sin embargo, estamos recuperando la normalidad en los procesos de producción y confiamos que el próximo año no concurren tantas circunstancias excepcionales como en este 2011. Esto, a pesar de no ofrecer una previsión global, nos permite ser optimistas de cara al 2012. En Honda hemos sido capaces de tomar medidas efectivas que nos han permitido afrontar esta crisis sin entrar en ningún momento en pérdidas.

Respecto a España, esperamos crecer el próximo 2012 alcanzando los 12.000 automóviles comercializados, lo que supondría un 30% más que en 2011, y una cuota del 1,5%.

■ **¿Qué porcentaje tiene el rent a car dentro de la cifra de negocio de Honda? Entendemos que juega un papel importante.**

Hasta hace poco no ha sido una línea prioritaria en el esfuerzo comercializador de Honda, pero cada vez creemos más en que este mercado es más importante y en el que además tenemos mucho que decir. Por ejemplo, podemos contribuir notablemente, con la oferta de nuestros vehículos híbridos, a que las compañías de alquiler de vehículos cumplan mejor sus objetivos y compromisos de emisiones o permitan a sus clientes optar por versiones híbridas en un buen número de categorías de vehículos.

■ **¿Qué opina de los coches “low cost”, con un precio muy bajo, de los que se comenta que se van a poner en marcha para el próximo año algunas compañías?, ¿beneficiarán o perjudicarán a la calidad del sector?**

Honda apuesta por la calidad de sus productos, la seguridad, el diseño, la innovación, la utilidad práctica, el confort... una amplia gama de vehículos con la que satisfacer distintos perfiles de usuarios con un objetivo común: el placer de la conducción. Éste es nuestro objetivo como compañía y los atributos mediante los que queremos ser reconocidos por nuestros consumidores.

Es obvio que los vehículos “low cost” tendrán su público, pero creo que no es el de los mercados más maduros. Por otra parte, las administraciones europeas son estrictas y deben mantener y

proteger sus estándares de calidad, seguridad y emisiones, un ámbito en el que no podemos perder el terreno ganado estas últimas décadas en pro del consumidor. Ofrecer productos baratos que no puedan dar respuesta a estos retos sería un error.

■ **Recientemente, se ha llamado la atención sobre el envejecimiento del parque automovilístico español, ¿cree que con la actual situación económica, los ciudadanos van a entender el peligro que en ocasiones conlleva la conducción de un coche con demasiados años?**

El envejecimiento del parque automovilístico en España es una situación que conviene corregir pero en épocas como la presente, con un consumo asfixiado y falta de confianza, hace que la ciudadanía no lo vea como una prioridad.

Además del peligro que conlleva la conducción de un vehículo con muchos años, hay que tener en cuenta la mayor contaminación que éste emite. Es por ello que las medidas deberían encaminarse a estimular la adquisición de vehículos más limpios, no sólo mediante subvenciones, sino a través de medidas bonificadoras paralelas que beneficien a los propietarios de vehículos limpios, como descuentos en las tarifas de los peajes, aparcamiento gratuito en determinadas zonas, la incorporación de criterios medioambientales para fijar los impuestos, etc. ■



## ZOOM PERSONAL

Este catalán de 49 años, lleva vinculado al sector de la Automoción más de 20, tal vez por eso dedica su tiempo de ocio a actividades totalmente distintas, como la Astronomía o el running. Ha cursado un MBA en la European University (Spain & Switzerland) y BBA en la European University & Fairlight Dickinson University (Spain & USA), y es actualmente Director General Comercial de Honda Automóviles.



CRISTINA MUÑOZ  
AUTOFÁCIL

# CÓMO RECONOCER UN RADAR... Y DÓNDE ESTÁN LOS QUE MÁS SANCIONES PONEN

EN TODA ESPAÑA EXISTEN MÁS DE 1.200 RADARES INSTALADOS EN CARRETERAS Y CIUDADES Y, EN LOS PRÓXIMOS AÑOS, LA DGT QUIERE LLEGAR A LOS 2.000. AVERIGUA CÓMO RECONOCERLOS...

La DGT cuenta con unos 600 radares fijos y 286 móviles -la mayoría de estos últimos colocados en coches patrulla-. Por su parte, el servicio de tráfico catalán y el departamento de tráfico del País Vasco -que tienen transferida esta competencia- disponen de, al menos, otros 180. Y, a ellos, hay que sumar los aproximadamente 150 de las grandes capitales -Madrid, Barcelona, Sevilla, Valencia...-. El inconveniente para los conductores es que estos radares no siempre están señalizados -por Ley no es obligatorio; aunque para evitar que se considerasen 'recaudatorios', la DGT decidió informar dónde estaban sus radares fijos-. Además, en muchas ocasiones, los agentes colocan los radares móviles detrás

de postes, marquesinas, quitamiedos... para pillar desprevenidos a los conductores más despistados que circulen por encima de los límites permitidos. Para evitar "sustos", se ha elaborado este informe con el asesoramiento de los expertos de las principales webs de radares -como [www.kachoporro.net](http://www.kachoporro.net), [www.antiradares.net](http://www.antiradares.net), [www.todoradares.com](http://www.todoradares.com) o [www.universalpoi.com](http://www.universalpoi.com)-, que han facilitado las fotos de los distintos tipos de radares instalados en España y sus datos técnicos. Y recuerda: en 2012, ayuntamientos y DGT esperan ingresar por multas de tráfico, al menos, lo mismo que en 2011. ¿Un ejemplo? Sólo el Ayuntamiento de Madrid tiene previsto recaudar 180 millones de euros.



## A QUÉ VELOCIDAD PUEDES CIRCULAR...

Actualmente, la normativa sancionadora, en vigor desde 2010, permite multar por exceso de velocidad superando la velocidad permitida, simplemente, en 1 km/h. Eso es: podrías multarte por ir a 121 km/h en autovías y autopistas. De cualquier forma, desde organismos como la DGT y muchos ayuntamientos aseguran que se respetan los anteriores márgenes de error con los que, hasta ahora, se ha sancionado. ¿De qué dependen? Pues del error máximo de cada radar y del error del velocímetro de tu coche. Ello se traduce en que no suele sancionarse a conductores que circulen a una velocidad entre un 5% y un 8% superior a la permitida.

Te lo mostramos en este cuadro:

TABLA DE SANCIONES POR EXCESO DE VELOCIDAD  
BAREMO APLICADO (DGT - GUARDIA CIVIL DE TRÁFICO)

LIMITACIÓN	30	40	50	60	70	80	90	100	120	SANCIÓN
Hasta	33	44	55	66	77	88	99	110	132	Sin sanción (margen de error*)
Desde/Hasta	34 50	45 60	56 70	67 90	78 100	89 110	100 120	111 130	133 150	100€
Desde/Hasta	51 60	61 70	71 80	91 110	101 120	111 130	121 140	131 150	151 170	300€ y 2 puntos
Desde/Hasta	61 70	71 80	81 90	111 120	121 130	131 140	141 150	151 160	171 180	300€ y 4 puntos
Desde/Hasta	71 80	81 90	91 100	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	181 190	500€ y 6 puntos
A partir de	81	91	101	131	141	151	161	171	191	600€ y 6 puntos Suspensión Carnet

\*NOTA IMPORTANTE: En País Vasco (Ertzaintza) y Cataluña (Mossos) se aplica un baremo distinto a la DGT en el margen de error de los radares. DGT (Guardia Civil de Tráfico): 10% sobre la velocidad permitida. Sanción en autovía/autopista desde 132 km/h. País Vasco (Ertzaintza): 5 km/h hasta 100 km/h y 6 km/h a partir de 100 km/h. -sanción en autovía/autopista desde 126 km/h. Cataluña (Mossos): 4 km/h hasta 100 km/h y un 4% a partir de 100 km/h. (sanción en autovía/autopista desde 125 km/h)

## QUÉ CINCO TIPOS DE RADARES ENCONTRARÁS EN ESPAÑA:

### DE PÓRTICO

Son fijos y están colocados en autovías y autopistas: en los pórticos, paneles informativos... Normalmente 'cazan' a los vehículos que circulan por el carril izquierdo. Existen seis clases de radares de este tipo:



#### Multanova 6R

**Presencia:** Toda España.  
**Cuántos hay:** Unos 300.  
**¿Cuántos carriles controla?** Uno: aquel sobre el que se sitúa.  
**Mide hasta:** 250 km/h.  
**Atención:** Pueden contar, junto a su carcasa, con un módulo para el *flash*.

#### SpeedCurb

**Presencia:** En Cataluña -en la A2, AP7, B-10 y C-31- y León -en el km 245 de la A-6-. Pueden estar pintados en gris.  
**Cuántos hay:** Unos seis.  
**¿Cuántos carriles controla?** Hasta tres.  
**Mide hasta:** 250 km/h.  
**Atención:** No son radares como tal, sino que usan tres lazos de inducción por debajo del asfalto para calcular la velocidad del coche que las sobrepasa.



#### Rai 2002

**Presencia:** Toda España.  
**Cuántos hay:** Unos 30.  
**¿Cuántos carriles controla?** Solo uno.  
**Mide hasta:** 200 km/h.  
**Atención:** Se diseñaron para túneles y no suelen llevar *flash*.



#### Ramet AD9

**Presencia:** Rotan por toda España.  
**Cuántos hay:** Aprox. 10.  
**¿Cuántos carriles controla?** Uno, sobre el que se sitúa.  
**Mide hasta:** 250 km/h con un módulo para el *flash*.



#### De tramo

**Presencia:** En la A-6, en el túnel de Guadarrama; otro en la A-7, en el de Torrox -Málaga-; en la A-7, en San Juan -Alicante-; en la AP-9, en O Sarteago -La Coruña-; en la AP-66, en Baños de Luna -León-; en la M-40, de Madrid, en los túneles de El Pardo; y en la Z-40, circunvalación de Zaragoza.  
**Mide hasta:** el tiempo que tardas en pasar entre dos puntos. Para ello, usan una cámara infrarroja instalada al principio del tramo y otra a la salida -entre 3 y 5 km-: fotografían la matrícula del coche en ambos puntos, calculan su velocidad media y le sancionan si supera el límite de velocidad.

#### Cirano 500

**Presencia:** En Cataluña, pero se van a generalizar.  
**Cuántos hay:** Unos 25.  
**¿Cuántos carriles controla?** Hasta dos.  
**Mide hasta:** 300 km/h con un módulo para el *flash*.



### DE CABINA

Son fijos y los encontrarás al borde de la calzada, en la mediana o, incluso, junto a paneles o pórticos -en el lado derecho de la carretera-. Los hay en autovías y autopistas, pero también en carreteras secundarias. Hay siete radares de cabina:

#### Multanova 6F

**Presencia:** Toda España.  
**Cuántos hay:** Unos 150.  
**¿Cuántos carriles controla?** Hasta tres.  
**Mide hasta:** 250 km/h.  
**Atención:** Son los más habituales en cabina.

#### Rai 2002

**Presencia:** Toda España, pero sobre todo en Madrid  
**Cuántos hay:** Unos 15.  
**¿Cuántos carriles controla?** Hasta tres.  
**Mide hasta:** 200 km/h.  
**Atención:** Hay varios en los túneles de la M-30: se identifican fácilmente porque, en la pared, existen dos focos infrarrojos que ayudan a sacar la foto del infractor

#### Tempocam II

**Presencia:** En la M-30 y M-45 de Madrid, en el País Vasco y Asturias.  
**Cuántos hay:** Unos 10.  
**¿Cuántos carriles controla?** Hasta tres.  
**Mide hasta:** 250 km/h.  
**Atención:** Emiten en una frecuencia de radio de 24,1 GHz -cuando la mayor parte de los radares lo hacen a 34,3 GHz- y, por eso, algunos anti-radares no pueden detectarlos.



#### Ramet AD9

**Presencia:** Toda España.  
**Cuántos hay:** Unos 10.  
**¿Cuántos carriles controla?** Hasta cuatro.  
**Mide hasta:** 250 km/h.  
**Atención:** Se reconocen fácilmente, ya que sus cabinas son las únicas con tres ventanas en disposición completamente vertical.



#### Cirano 500

**Presencia:** Sobre todo, en Cataluña.  
**Cuántos hay:** Unos 15.  
**¿Cuántos carriles controla?** Hasta cuatro.  
**Mide hasta:** 300 km/h.  
**Atención:** Colocado en una mediana, puede controlar ambos sentidos de la circulación.



#### Autovelox

**Presencia:** Toda España.  
**Cuántos hay:** Unos 50.  
**¿Cuántos carriles controla?** Hasta tres carriles, pero sólo detecta la velocidad cuando un coche atraviesa sus haces de luz.  
**Mide hasta:** 320 km/h  
**Atención:** No usan un radar, sino que calculan la velocidad de un vehículo por lo que tarda en atravesar dos haces láser perpendiculares originados por el aparato.



#### Cabina de la DGT

**Presencia:** En el arcén de algunas carreteras (como en la CM410, en Toledo).  
**Atención:** Puede almacenar radares de varios tipos -Autovelox, Rai 2002, Multanova...-. Resulta reconocible porque lleva inscrito el logotipo de la DGT en los laterales y está pintada en gris claro y gris oscuro.



**DE POSTE**

Hay muy pocos, y se instalan casi siempre en las ciudades (en carretera, son residuales). Se ubican al borde de la calzada y tienen un aspecto característico: con forma de poste y una caja encima. Existen cinco clases de radares de este tipo:



**SpeedCurb**  
**Presencia:** Toda España  
**Cuántos hay:** Aprox. cuatro.  
**¿Cuántos carriles controla?** Hasta tres.  
**Mide hasta:** 250 km/h.



**Cirano 500**  
**Presencia:** Toda España.  
**Cuántos hay:** Cerca de ocho.  
**¿Cuántos carriles controla?** Hasta cuatro.  
**Mide hasta:** 300 km/h.  
**Atención:** Existen varios en los túneles de la M-30 madrileña; se reconocen por la presencia cercana de dos focos infrarrojos que ayudan a sacar bien la foto del infractor.



**Gatso**  
**Presencia:** En León, Sevilla, Bilbao y Valladolid.  
**Cuántos hay:** Unos 10.  
**¿Cuántos carriles controla?** Hasta tres.  
**Mide hasta:** Aprox. 250 km/h.  
**Atención:** Como los SpeedCurb, usan lazos de inducción bajo el asfalto para calcular la velocidad del coche.



**Tempocam II**  
**Presencia:** En Asturias, por carretera.  
**Cuántos hay:** Unos cinco.  
**¿Cuántos carriles controla?** Hasta tres.  
**Mide hasta:** 250 km/h.



**Ramet AD9**  
**Presencia:** Toda España, pero en carretera.  
**Cuántos hay:** Aprox. cinco.  
**¿Cuántos carriles controla?** Hasta 4.  
**Mide hasta:** 250 km/h.

**MÓVILES**

En carretera, los encontrarás en arcenes o detrás de carteles, pasos a nivel o encima de puentes. Los Multanova y los Autovelox pueden colocarse en vehículos -los Autovelox no pueden multar desde coches en marcha-. Hay cuatro clases de radares móviles:



**Multanova 6FM**  
**Presencia:** En toda España.  
**Cuántos hay:** Unos 200.  
**¿Cuántos carriles controla?** Hasta tres.  
**Mide hasta:** 250 km/h.  
**Atención:** Son los únicos que sirven para multar desde un vehículo en movimiento. Los coches que llevan este radar se reconocen por el cono negro que sobresale de su frontal -hay Mercedes Clase C, Citroën C5, Ford Mondeo...-.



**Pistola LaserCam**  
**Presencia:** Por toda España, en trípodes o en manos de un Guardia Civil.  
**Cuántos hay:** Unas 20 en manos de la Guardia Civil.  
**¿Cuántos carriles controla?** Uno, ya que deben apuntar contra un coche.  
**Mide hasta:** 320 km/h.  
**Atención:** Puede medir la velocidad de coches hasta a 120 metros; lo hace mediante láser.



**Autovelox 5**  
**Presencia:** En toda España.  
**Cuántos hay:** Aprox. 80.  
**¿Cuántos carriles controla?** Hasta tres.  
**Mide hasta:** 320 km/h.  
**Atención:** Tienen aspecto de listón metálico, y pueden montarse sobre un trípode a pie de carretera o en las plazas traseras de vehículos -el sensor mide a través de la ventanilla-.



**Pistola Digi-Cam**  
**Presencia:** En trípodes o coches camuflados, en ciudades de toda España.  
**Cuántos hay:** Unas 70, en manos de la policía local. Mide la velocidad por láser.  
**¿Cuántos carriles controla?** Uno, ya que deben apuntarse contra un coche.  
**Mide hasta:** 310 km/h.  
**Atención:** Puede medir la velocidad de coches hasta a 170 metros; lo hacen mediante láser.

**DE SEMÁFORO**

Los encontrarás en ciudad. Se conectan al semáforo y fotografían cuando algún vehículo se lo salta con luz roja. Cada vez hay más -en Madrid y Barcelona ya suman más de 30 aparatos-. Existen dos tipos de radares de semáforo:



**Gatso RCL**  
**Presencia:** En Valladolid y Vitoria.  
**Cuántos hay:** Unos ocho.  
**¿Cuántos carriles controla?** Hasta tres.  
**Atención:** Funciona con tres lazos de inducción. Hace la foto unos 40 metros por delante del semáforo.



**Jet Cam Fox**  
**Presencia:** En Madrid, Sevilla -en Barcelona ya opera otro modelo-.  
**Cuántos hay:** Unos 15.  
**¿Cuántos carriles controla?** Hasta dos por cámara.  
**Atención:** Realizan la foto unos 30 metros por delante del semáforo.

**LOS 10 RADARES QUE MÁS MULTAN EN ESPAÑA**

LOCALIDAD	LOCALIZACIÓN	LÍMITE
Ciudad Real	A-4, kilómetro 219,557. Zona de curvas antes de Valdepeñas. En un mes puso 14.349 multas (12% del total).	80 km/h.
Toledo	A-4, kilómetro 41,4. En un mes registró 12.797 multas (10,66% del total).	100 km/h.
Valladolid	A-6, kilómetro 171,092, cerca de la ciudad de Rueda. En un mes acumuló 10.691 multas (9% del total).	110 km/h.
Madrid	A-4, kilómetro 13,33. En un mes impuso casi 7.000 multas (5,6% del total).	100 km/h.
Madrid	A-5, kilómetro 12,07.	80 km/h.
Madrid	M-40, kilómetro 52,7.	100 km/h.
Madrid	A-1, kilómetro 94 en Madrid en la bajada al puerto de Somosierra.	80 km/h.
Barcelona	B-23, kilómetro 10,11. Sentido Madrid - Barcelona.	80 km/h.
Sevilla	SE-30, kilómetro 11 en el puente del V Centenario en sentido decreciente.	60 km/h.
Álava	AP-68, kilómetro 33 en sentido Bilbao.	90 km/h.

Fuente: AEA. Actualizado a julio de 2011



[www.volkswagen.es/polo](http://www.volkswagen.es/polo)

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

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



Das Auto.

**Consulte las condiciones especiales para flotas.**

Gama Polo: consumo medio (l/100 km): de 3,8 a 5,9. Emisión de CO<sub>2</sub> (g/km): de 99 a 139.

Modelo visualizado Polo Sport con llantas opcionales.

# 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. NUEVO BMW SERIE 3

Esta berlina deportiva se afianza como referente en dinamismo y elegancia de líneas. Un vehículo amplio, pero de estilo compacto que sigue atrayendo a los conductores por su capacidad, pero sobre todo por el diseño que marca BMW.

### HEMOS PROBADO... NISSAN MICRA 1.2 DIG-S 98CV TEKNA PREMIUM

No por ser un modelo de pequeñas dimensiones, el Nissan Micra presenta menos

prestaciones, sino todo lo contrario. Su versatilidad absoluta para moverse por ciudad, su maletero espacioso y sus buenas cifras de consumo, lo hacen un modelo muy perseguido.

### HEMOS PROBADO... SEAT Mii 1.0 12V 60 CV STYLE

Seat presenta un nuevo modelo, Mii, un pequeño utilitario urbano, con el que vuelve a recuperar su presencia en este segmento, después del Arosa. Destaca por la comodidad que aporta a quienes se mueven especialmente en ciudad.





El Mii ha formado parte de un lanzamiento del Grupo VW junto con el up! Y el Citigo.



CARMEN ESPADA



A FONDO

## **NUEVO BMW SERIE 3: LA BERLINA MÁS DEPORTIVA**

EL NUEVO BMW SERIE 3 AMPLÍA SU LIDERAZGO COMO LA BERLINA MÁS DEPORTIVA DEL SEGMENTO Y LOGRA AUMENTAR UNA VEZ MÁS SU NIVEL DE CONFORT GRACIAS A SUS POTENTES MOTORES, A LA SUPERIORIDAD DE LA TECNOLOGÍA DE SU CHASIS Y A LA EXTREMA RIGIDEZ TORSIONAL DE SU CARROCERÍA. LA AGILIDAD Y EL DINAMISMO SIGUEN SIENDO LOS RASGOS MÁS DESTACADOS DE LA BERLINA DEPORTIVA, Y CONTRIBUYEN DECISIVAMENTE AL GRAN PLACER QUE SIGNIFICA ESTAR A SUS MANDOS.

“Con las nuevas funciones de conexión a través de Bluetooth y de ofimática, ahora es posible apreciar en la pantalla Control Display del sistema de mando iDrive o escuchar mediante voz artificial diversas informaciones ofrecidas por servicios a través de Internet”



La moderna interpretación del clásico diseño de tres cuerpos le confiere al nuevo BMW Serie 3 Berlina un carácter aún más dinámico.

La sexta generación del automóvil premium más vendido en el mundo subraya el carácter selecto de la marca con su dinámico diseño y su imagen atlética general. La nueva berlina de la Serie 3 de BMW tiene dimensiones mayores, especialmente en la mayor distancia entre ejes, que acrecienta su imagen de gran aplomo en la carretera. La versión más esbelta de la parrilla ovoide doble típica de BMW realza adicionalmente su expresión deportiva.

#### ESPACIO INTERIOR Y CONFORT

La longitud adicional de 93 milímetros no solamente redonda en una silueta más elegante y deportiva, sino que también logra que los ocupantes de los asientos traseros se beneficien de un espacio mayor. Este mayor nivel de confort se pone de manifiesto a partir del momento en que se accede a la parte posterior del habitáculo, ya que el espacio en la zona inferior de las puertas es ahora mayor. También aumentan el espacio a la altura de las rodillas detrás de los asientos delanteros, en 15 milímetros, y la distancia hasta el techo, que ahora es ocho milímetros mayor.

El puesto de mando del conductor tiene el diseño envolvente que es típico en los coches de la marca BMW, de manera que

todos los mandos más importantes están al alcance de forma óptima. La calidad de las soluciones ergonómicas, los materiales de alta calidad y el impecable acabado subrayan el ambiente selecto disponible desde el modelo de acceso.

En la consola central, delante de la palanca selectora de la caja de cambios, se encuentran dos portabebidas de grandes dimensiones que opcionalmente pueden sustituir el rebaje de serie, apropiado para colocar objetos pequeños de diversa índole.

El maletero tiene ahora un volumen 20 litros mayor gracias en parte a que el respaldo de los asientos posteriores puede abatirse opcionalmente en relación de 40:20:40, ofreciendo más posibilidades para transportar objetos de mayor tamaño.

#### TECNOLOGÍA BMW EFFICIENTDYNAMICS

Aunque las prestaciones ahora son perceptiblemente superiores, ha sido posible reducir considerablemente el consumo y las



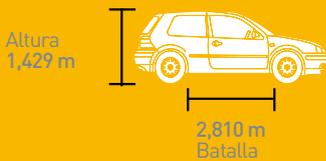
En el tablero de instrumentos, en la zona del conductor, todas las líneas convergen en un solo punto que se encuentra detrás del volante, por lo que le invitan a fijarse en el tráfico.



La tapa del maletero puede abrirse opcionalmente con la función de Acceso confort, prescindiendo de la llave y sin tener que tocar la tapa.

## DATOS DE INTERÉS

BMW Serie 3 320d, 184 CV



119 (117) gr/km  
Emisiones de CO<sub>2</sub>

480 litros  
Volumen del maletero.

1.970 (1.980) Kgs.  
Peso total máximo:



Los expresivos faros dobles con anillos luminosos y con llamativos diodos luminosos acentúan la mirada concentrada que parecen tener todos los modelos de BMW.

emisiones en comparación con los valores correspondientes de los modelos de la generación anterior gracias a la tecnología BMW EfficientDynamics.

Esta tecnología incluye:

- Motores de gasolina más dinámicos y con menos consumo con la tecnología BMW TwinPower Turbo.
- Motores diésel con una imponente capacidad de recuperación, funcionamiento sedoso y gran eficiencia.
- Transmisión optimizada de la fuerza y según las preferencias del conductor mediante el uso de una caja de cambios manual de seis velocidades o automática de ocho.
- Función Auto Start/Stop, recuperación de energía de frenado y modo ECO PRO.
- Activación de los grupos secundarios, utilización inteligente de materiales ligeros y optimización de la aerodinámica de los bajos.
- Tecnología híbrida con el innovador BMW ActiveHybrid 3.

En su fecha de lanzamiento en el mes de febrero de 2012, el nuevo BMW Serie 3

contará con cuatro motorizaciones, dos de ellas diésel 320d y 320d ED, y dos gasolina 328i y 335i, incorporándose otras tres motorizaciones adicionales en el mes de marzo de 2012.

El BMW 328i con motor de 2.000 cc de cuatro cilindros representa la nueva generación de motores de gasolina potentes y ligeros a la vez, que armonizan a la perfección con el concepto dinámico de los modelos del nuevo BMW Serie 3. El motor turbo de avanzada tecnología tiene 245 CV y su par máximo es de 350 Nm a partir de apenas 1.250 vueltas. El nuevo BMW 328i para el crono en 5,9 segundos al acelerar de 0 a 100 km/h y su consumo promedio es de apenas 6,4 litros a los 100 kilómetros.

El motor de gasolina 335i de seis cilindros en línea de 3.000 cc tiene una potencia máxima de 306 CV y su par máximo es de 400 Nm, disponible a partir de tan sólo 1.200 rpm. Por lo tanto, el nuevo BMW Serie 3 supera las prestaciones de su antecesor y, al mismo tiempo, consume menos y sus emisiones son menores.

El moderno motor diésel de cuatro cilindros brilla por su potencia y eficiencia.

Lo dicho se aplica tanto en el caso del 320d de 184 CV y par de 380 Nm, así como en el del 320d EfficientDynamics Edition que con su potencia de 163 CV consume en promedio unos modestos 4,1 litros de combustible diésel a los 100 kilómetros, según ciclo de pruebas UE.

En el otoño de 2012 se estrenará la primera berlina compacta y deportiva plenamente



En la parte inferior de los revestimientos de las puertas hay espacio suficiente para transportar botellas de un litro.



**“En su fecha de lanzamiento en el mes de febrero de 2012, el nuevo BMW Serie 3 contará con cuatro motorizaciones, dos de ellas diésel y dos gasolina, incorporándose otras tres motorizaciones adicionales en el mes de marzo de 2012”**

habilidad de accidentes y, si se producen, a atenuar sus consecuencias.

El BMW ConnectedDrive satisface los criterios más exigentes que pueden plantearse en relación con sistemas modernos de información y entretenimiento: la tecnología de interfaces de alto rendimiento garantiza el aprovechamiento óptimo de teléfonos móviles y unidades de música en el nuevo modelo. Por ejemplo, con las nuevas funciones de conexión a través de Bluetooth y de ofimática, ahora es posible apreciar en la pantalla Control Display del sistema de mando iDrive o escuchar mediante voz artificial diversas informaciones ofrecidas por servicios a través de Internet, tales como partes meteorológicos y noticias, pero también anotaciones incluidas en la agenda y mensajes de texto (SMS y correos electrónicos).

Las soluciones tecnológicas desarrolladas en relación con BMW ConnectedDrive incluyen numerosas funciones de confort: Parking Assistant, vista panorámica Surround View, información sobre límites de velocidad Speed Limit Info

con indicación de prohibición de adelantar, además de informaciones en tiempo real sobre el estado del tráfico RTTI (no disponible en España).

La carrocería de extraordinaria rigidez torsional y los numerosos sistemas de seguridad activa y pasiva redundan en una protección óptima de todas las personas que viajan en el coche.

#### EQUIPAMIENTO

Por primera vez se ofrecen una versión básica y tres líneas de equipamiento para el BMW Serie 3 Berlina. Las Líneas “Sport”, “Luxury” y “Modern” permiten que el cliente configure su automóvil de manera individual y expresiva, adaptándolo a sus preferencias personales. Los componentes cuidadosamente seleccionados para cada una de las líneas de equipamiento incluyen diversos elementos para el exterior y, además, materiales y colores específicos. En el verano del año 2012 también se ofrecerá el paquete deportivo M con componentes para el exterior y el interior del coche. ■

híbrida perteneciente al segmento premium. El nuevo BMW ActiveHybrid 3 conjugará la innovadora tecnología BMW ActiveHybrid con el carácter deportivo de los modelos de la Serie 3 de BMW, creándose una combinación tan dinámica como eficiente.

#### LA SEGURIDAD MÁS AVANZADA: BMW CONNECTEDDRIVE

La creciente cantidad de sistemas de asistencia al conductor en las más diversas situaciones de conducción acrecienta el nivel de seguridad y permite una conducción más relajada. El nuevo BMW Serie 3 Berlina incluye la versión más reciente de la pantalla virtual Head-Up Display que aprovecha la totalidad del espectro cromático, siendo la primera vez que se ofrece este sistema en este segmento de berlinas premium.

El sistema de advertencia de cambio de carril y de aviso de salida de trayecto también contribuye a aumentar la seguridad. La opción “Protección Activa”, la función de llamada de emergencia automática (no disponible en España) y diversas medidas de protección preventiva para los ocupantes, contribuyen a reducir la pro-



## NOS HA GUSTADO

### Driving Experience Control

El Driving Experience Control con modo ECO PRO permite activar cuatro modos de conducción en la que el conductor puede elegir entre los modos de conducción Sport, Sport+, Confort y ECO. Activando el modo ECO PRO, el conductor de cualquiera de los modelos del nuevo BMW Serie 3 Berlina puede conducir de manera especialmente económica, por lo que aumenta la autonomía del coche.

La conducción económica permite aprovechar el potencial que albergan el sistema de recuperación de la energía de frenado, la función de indicación del momento óptimo para cambiar de marchas, el desacoplamiento automático del compresor del climatizador en diversos modelos y, también, la activación de los grupos secundarios únicamente cuando es necesario.



PEDRO FÉLIX GARCÍA



HEMOS PROBADO...

# UN VEHÍCULO URBANO CON GRANDES PRESTACIONES

## NISSAN MICRA 1.2 DIG-S 98CV TEKNA PREMIUM

EL NISSAN MICRA ES UN VEHÍCULO PEQUEÑO POR FUERA, PERO CON UN GRAN ESPACIO POR DENTRO Y QUE INCORPORA IMPORTANTES MEJORAS QUE LO CONVIERTEN EN UN COCHE APTO TANTO PARA CIRCULAR POR CIUDAD -SU TERRENO MÁS CONOCIDO-, COMO PARA SALIR TAMBIÉN A CARRETERA. DISPONE DE TRES VERSIONES: "VISIA", "ACENTA" Y "TEKNA PREMIUM" Y RESPECTO AL MOTOR, EL COMPRADOR PUEDE ELEGIR ENTRE UNA VERSIÓN DE 80 CABALLOS Y OTRA DE 98.



“El Nissan Micra únicamente se comercializa provisto de caja de cambios manual de cinco velocidades y de un motor de gasolina de sólo tres cilindros y 1.198 c.c.”

El Micra está provisto de un pequeño motor de gasolina, de sólo 3 cilindros y tecnológicamente muy avanzado.

Con sus 3,78 metros de longitud, el Nissan Micra milita en la categoría de los coches de tamaño pequeño.

Aunque es pequeño por fuera, resulta suficientemente espacioso por dentro. Las plazas delanteras son amplias y confortables aunque, si sus ocupantes retrasan a tope sus respectivos asientos, entonces, a quienes viajen detrás, les queda sólo el espacio justo para que les quepan las piernas. En cuanto a cota de altura, ninguna plaza peca de escasa. El maletero tiene una capacidad de 265 dm<sup>3</sup>, ampliable hasta 605 dm<sup>3</sup> si se abaten los asientos posteriores, operación que puede hacerse, o bien completa, o bien por partes asimétricas. La banqueta también es abatible, permitiendo conseguir un práctico espacio de carga de base totalmente plana.

La versión “Visia” del Micra es la menos equipada, no obstante, lo cual monta de serie elementos tales como dos guanteras con tapa frente al copiloto, elevallas eléctricos delanteros, volante regulable en altura, ordenador de viaje, *airbags* frontales, laterales y de cortina, dirección asistida, cierre centralizado con mando a distancia, sistemas ABS, EBD y ESP, anclajes “*Isofix*” para sillas infantiles, y asiento trasero abatible. La versión “*Acen-ta*” suma además retrovisores externos regulables eléctricamente,

aire acondicionado, radio-CD con mandos en el volante y sistema “*Bluetooth*” para conexión inalámbrica de teléfonos móviles, asiento del conductor regulable en altura y posterior abatible por partes asimétricas. La versión “*Tekna Premium*”, que es la mejor equipada, a todo lo anterior añade techo de cristal fijo, retrovisores externos calefactables y abatibles eléctricamente, llave inteligente y sistema “*Start/Stop*” de arranque/parada automática del motor en las detenciones, sensores de lluvia y para el encendido del alumbrado, climatizador, proyectores antiniebla delanteros, ayuda al aparcamiento hacia atrás y sistema de medición del espacio disponible para aparcar.

Merece resaltarse especialmente el excelente funcionamiento su sistema “*Bluetooth*”, el cual, después de que se le ha hecho identificar por primera vez a un teléfono móvil concreto, luego reconoce al instante con suma facilidad dicho aparato todas las sucesivas ocasiones que vuelve a tenerlo a su alcance, sin exigir tener que repetir ulteriormente tediosos protocolos de conexión.

Incluso en la versión más equipada se echan en falta elementos tales como asideros interiores sobre los marcos de las puertas a los que poder agarrarse los ocupantes para hacer más fácil su entrada o salida del vehículo, apoyo lumbar regulable en los asientos, volante regulable en profundidad, luz testigo en el cuadro de alumbrado encendido, termómetro del líquido de refrigeración del motor y, sobre todo, una rueda de repuesto de tamaño normal; la que lleva el coche es de menor medida que las otras cuatro y además es de estructura diagonal en vez de radial. Es un coche que, aunque homologado para poder viajar en él cinco ocupantes, en cambio no lo está para arrastrar ningún tipo de remolque por pequeño que éste sea. En un coche tan bien equipado de serie como éste, sorprende todavía más la falta de algunos de estos detalles mencionados.

El Nissan Micra únicamente se comercializa provisto de caja de cambios manual de cinco velocidades y de un motor de gaso-



El maletero tiene una capacidad de 265 dm<sup>3</sup>, ampliable hasta 605 dm<sup>3</sup> con los asientos posteriores abatidos.

**FICHA TÉCNICA**

**Nissan Micra 1.2 DIG-S 98CV  
Tekna Premium**

**MOTOR**

de gasolina, delantero, transversal, de 3 cilindros en línea, con 4 válvulas por cilindro. Dos árboles de levas en cabeza, accionados por cadena

**CILINDRADA**

1.198 c.c. (Diámetro por carrera: 78 x 83,6 mm)

**RELACIÓN DE COMPRESIÓN**

13 a uno

**POTENCIA FISCAL**

8,72 CVF

**POTENCIA MÁXIMA REAL**

98 CV a 5.600 r.p.m. (72 Kw)

**POTENCIA ESPECÍFICA**

81,80 CV/litro

**RELACIÓN PESO/POTENCIA**

11,46 Kg/CV

**PAR MÁXIMO**

142 Nm a 4.400 r.p.m. Alimentación por inyección multipunto. Aspiración forzada por compresor mecánico

**TRACCIÓN**

delantera

**CAJA DE CAMBIOS**

manual, de 5 marchas adelante y una atrás

**EMBRAGUE**

monodisco en seco de accionamiento hidráulico

**DIRECCIÓN**

de piñón y cremallera, con asistencia eléctrica

**DIÁMETRO DE GIRO**

9,3 m (entre aceras)

**FRENOS**

delanteros de disco autoventilados y de tambor detrás, con servofreno, sistema ABS antibloqueo, EBD (distribución electrónica), NBAS (asistencia de emergencia) y ESP (control de estabilidad).

**SUSPENSIONES**

delantera independiente, tipo Mac Pherson, con barra estabilizadora; trasera por eje de torsión. Muelles helicoidales y amortiguadores en todas las ruedas

**BATERÍA**

de 12 voltios.

**ALTERNADOR**

de 14 voltios

**FAROS**

halógenos y proyectores antiniebla. Número de luces blancas posteriores de marcha atrás: una. Número de pilotos rojos traseros antiniebla: uno

**NEUMÁTICOS**

175/60 R 15 (81H).

**RUEDA DE REPUESTO**

de emergencia: T115/70 D 14 (88M), ubicada interiormente, bajo el piso del maletero



El portón levantado deja una altura libre hasta el suelo de 1,75 metros; los usuarios muy altos se despeinarán.

lina de sólo tres cilindros y 1.198 c.c., del que el comprador puede elegir entre una versión de 80 caballos, y otra de 98 caballos, resultando la más potente de las dos la que menos consumo de gasolina exige en cualquier circunstancia. Se trata de un motor muy avanzado tecnológicamente y muy suave de funcionamiento a pesar de estar provisto de un número impar de cilindros (tres), característica ésta que da lugar a mayores problemas de equilibrio. En vez de recurrir a una más clásica solución mecánica de incluir unos árboles contrarrotantes para reducir vibraciones, en este caso se le ha aplicado un contrapeso al volante de inercia. En la versión más potente, la de 98 caballos, se ha retrasado el momento de cierre de las válvulas de admisión, a la vez que un compresor accionado mecánicamente ayuda a un llenado más completo de los cilindros. Un “turbo”



**A TENER EN CUENTA**

Buena relación prestaciones/ consumos, y “Start/ Stop” muy eficaz.



**ECHAMOS DE MENOS**

Equipamiento incompleto y tamaño de la rueda de repuesto.

“Aunque el entorno urbano es su terreno idóneo, tampoco hace mal papel si sale a carretera para realizar viajes largos”



## DATOS DE INTERÉS

Nissan Micra 1.2 DIG-S 98CV  
Tekna Premium



Peso en orden de marcha 1.123 Kg

Peso máximo autorizado 1.505 Kg

Peso máximo remolcable ninguno

Gramos de CO<sub>2</sub>/km: 99

Capacidad máxima teórica del depósito de combustible: 41 l

## RESUMEN DE LA PRUEBA EN CIFRAS

Micra 1.2 DIG-S 98CV

### PRESTACIONES

De 0 a 100 km/h	11,0"
De 0 a 1.000 m	32,3"
Velocidad máxima	180 km/h

### CONSUMOS (\*)

a 90 km/h	4,4 litros/100 km
a 120 km/h	5,5 litros/100 km
a 140 km/h	6,6 l/100 km
En ciudad	6,2 l/100 km a 27 km/h

### CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS DE LA PRUEBA

Estado del suelo	seco
Viento	flojo

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

que se circula llevando la quinta marcha engranada:

KM/H	R.P.M.
120	3.000
140	3.500
160	4.000

La palanca de cambios es de inserciones fáciles y rápidas.

Es un coche que se mueve en ciudad con mucha agilidad. Aunque el entorno urbano es su terreno idóneo, tampoco hace mal papel si sale a carretera para realizar viajes largos. Las distancias de frenado, aunque aceptables todas ellas, no son especialmente dignas de elogio. He aquí las distancias de frenado que medimos nosotros, en función de la velocidad a que la que circulábamos en cada caso:

KM/H	METROS
60	15,3
100	42,2
120	61,0

El cambio periódico del aceite del motor y el de su filtro, debe realizarse anualmente o por cada 20.000 Km recorridos. Cada 40.000 Km o dos años debe sustituirse el filtro de entrada de aire al habitáculo y el líquido de frenos y embrague. Cada 60.000 Km o tres años debe cambiarse el filtro de aire del motor y las bujías. Cada 100.000 Km o cinco años hay que sustituir el líquido de refrigeración del motor. Un buen detalle: La batería de que va provisto de fábrica es de las que permiten controlar el nivel del electrolito, lo cual es muy de agradecer y es algo que resulta raro de encontrar ya hoy en casi ningún automóvil. ■



Aunque bien equipado, se echan de menos la regulación en profundidad de volante y un termómetro del agua.

clásico, accionado por los gases de escape, no hubiese permitido lograr tanta precisión. Unido este motor a una caja de cambios de desarrollos más bien largos a un sistema “Start/Stop” muy bien regulado, que apaga el motor al detenernos ante semáforos y atascos en general, se consiguen unos consumos reducidos que hacen que no echemos de menos una versión diésel para el Nissan Micra. El funcionamiento del motor de gasolina de 98 caballos es

suave, no transmite brusquedades ni vibraciones, no es ruidoso, responde bien cuando así se lo pide el conductor, y permite al coche alcanzar unas prestaciones hasta cierto punto brillantes. Eso sí; para disponer de suficiente poder de aceleración, no conviene dejarle bajar de 2.500 vueltas, recurriendo a reducir de marcha siempre que sea necesario. He aquí algunas de las relaciones existentes entre el número de revoluciones del motor y la velocidad a



ALBERTO GÓMEZ-BRUNETE



Las ópticas sirven de inspiración para otros modelos de la marca española.



Diáfano, luminoso y con los elementos justos para crear un habitáculo limpio y confortable.



El maletero, obviamente, es escueto, pero permite albergar hasta tres trolleys 'de cabina' con facilidad.



HEMOS PROBADO...

# Mii, EL NUEVO CIUDADANO DE SEAT

## ESTE UTILITARIO DE LA MARCA ESPAÑOLA PARTE CON UN MOTOR 1.0 DE 60CV

CON EL NUEVO Mii, SEAT RECUPERA UN SEGMENTO DEL QUE SE HABÍA RETIRADO EN 2004, CUANDO DEJÓ DE COMERCIALIZAR EL AROSA, EL DE LOS PEQUEÑOS UTILITARIOS CIUDADANOS. EL Mii ES UN PEQUEÑO VEHÍCULO DE CUATRO PLAZAS Y 3,55 METROS DE LONGITUD QUE POR SU ARQUITECTURA, SIN EMBARGO, LOGRA UNA HABITABILIDAD INTERIOR POR ENCIMA DE LA MEDIA DE SUS COMPETIDORES. ES, POR TANTO, UN COCHE CÓMODO PARA CUATRO PERSONAS ADULTAS. LA MEJOR VIRTUD DEL NUEVO Mii ES, SIN DUDA, SU ENORME MANIOBRABILIDAD POR CIUDAD, SU AGILIDAD EN ESPACIOS REDUCIDOS Y LA FACILIDAD PARA APARCARLO EN ESTACIONAMIENTOS REDUCIDOS.

El Mii nace junto a dos hermanos gemelos en el Grupo VW, el Volkswagen up! y el Skoda Citigo. Son prácticamente idénticos, variando únicamente por su equipamiento y precio. Una de las grandes cualidades del modelo comercializado por Seat es que, en todas sus variantes y acabados, puede llevar una opción muy interesante, el sistema que puede frenar el coche automáticamente por debajo de 30 km/h y navegador 'SEAT Portable System'. El sistema de detención del vehículo monta un radar y cuando se viaja por debajo de los 30km/h, o sea en los atascos y entre semáforo y semáforo en ciudad, el vehículo puede corregir cualquier despiste del conductor, parando el coche y evitando colisiones por alcance, tan habituales en los atascos urbanos.

A nivel de precios, el Mii no es de los coches más baratos entre sus competidores (además, la versión más asequible, el 1.0 12V 60 CV Reference, que cuesta 8.690€, no lleva aire acondicionado, que se paga como opción y cuesta 700€). Sin embargo, destaca

por sus acabados, que son refinados y de calidad y que están bien ajustados, sin ruidos molestos ni excesivamente espartanos, lo que permite una vida a bordo más que aceptable. Los asientos delanteros son amplios y cómodos, lo que invita incluso a desplazamientos más o menos largos, mientras que la banqueta trasera, homologada para dos pasajeros, admite a adultos con cierta comodidad. El maletero es de 251 litros de capacidad, grande para un coche de esta longitud. Todos sus rivales tienen uno de menor capacidad. Cuando el respaldo de las plazas posteriores se abate la superficie resultante no queda al mismo nivel que el fondo del maletero, pero amplía la carga de forma ostensible. El maletero tiene un fondo profundo, con lo que se pueden colocar paquetes más o menos grandes y maletas medianas de pie.

El nuevo Mii está disponible con dos motores de gasolina, ambos de 1,0 litros de cilindrada y tres cilindros. El menos potente da 60CV -el que hemos probado- y con él, el Mii puede alcanzar

**FICHA TÉCNICA**

SEAT Mii 1.0 12V 60 CV Style

PRESTACIONES Y CONSUMOS HOMOLOGADOS	
Velocidad máxima (km/h)	160
Aceleración 0-100 km/h (s)	14,4
Aceleración 0-1000 m (s)	35,9
Recuperación 80-120 km/h en 4ª (s)	--
Consumo urbano (l/100 km)	5,6
Consumo extraurbano (l/100 km)	3,9
Consumo medio (l/100 km)	4,5
Emisiones de CO <sub>2</sub> (gr/km)	105
Normativa de emisiones	Euro V

DIMENSIONES, PESO, CAPACIDADES	
Tipo Carrocería	Turismo
Número de puertas	3
Largo / ancho / alto (mm)	3557 / 1641 / 1478
Batalla / vía delantera - trasera (mm)	2420 / 1428 - 1424
Coficiente Cx / Superficie frontal (m²) / Factor de resistencia	-- / -- / --
Peso (Kg)	929
Tipo de depósito:	
Combustible Gasóleo (litros)	35
Volúmenes de maletero:	
Volumen con una fila de asientos disponible (litros)	951
Volumen mínimo con dos filas de asientos disponibles (litros)	251
Número de plazas / Distribución de asientos	4 / 2 + 2

MOTOR DE COMBUSTIÓN	
Combustible	Gasolina
Potencia máxima CV - kW / rpm	60 - 44 / 5000
Par máximo Nm / rpm	95 / 3000-4300
Situación	Delantero transversal
Número de cilindros	3 - En línea
Material del bloque / culata	-- / --
Diámetro x carrera (mm)	74,5 x 76,5
Cilindrada (cm³)	999
Relación de compresión	11 a 1
Distribución	4 válvulas por cilindro.
Alimentación	Inyección indirecta
Automatismo de parada y arranque del motor ("Stop/Start")	No

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades
Tipo de Embrague	Embrague monodisco en seco
Tipo de mecanismo	Pares de engranajes
Desarrollos (km/h a 1.000 rpm)	
1ª	7,6
2ª	14,1
3ª	21,7
4ª	28,7
5ª	34,6
R	8,1

CHASIS	
Suspensión delantera (estructura/muelle)	Tipo McPherson / Resorte helicoidal
Suspensión trasera (estructura/muelle)	Rueda tirada con elemento torsional / Resorte helicoidal
Barra estabilizadora (delante/detrás)	Sí / No
Frenos delanteros (diámetro mm)	Disco (256)
Frenos traseros (diámetro mm)	Tambor (200)
Dirección:	
Tipo	Cremallera
Tipo de asistencia	Electrohidráulica
Asistencia en función de la velocidad	Sí
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)	-- / 9,8
Vueltas de volante entre topes	2,9
Neumáticos delanteros	165/70 R14
Neumáticos traseros	165/70 R14
Llantas delanteras	5,0 x 14
Llantas traseras	5,0 x 14



160 kilómetros por hora de velocidad máxima, pero es más que solvente en cualquier situación además de tener un consumo excelente para los bolsillos menos pudientes. El Mii de mayor potencia tiene 75CV y puede alcanzar 171 kilómetros por hora. En el momento del lanzamiento todos llevarán cambio manual de cinco marchas. El menos potente tiene un consumo medio homologado de 4,5 l/100 km; el de 75 CV gasta 4,7 l/100 km, dos datos muy buenos de consumo.

El funcionamiento del Mii en ciudad es del todo satisfactorio, la aceleración en este entorno es suficientemente intensa como para moverse con gran agilidad entre el tráfico, incluso con mar-



Sin excesivas concesiones a la estética el Mii es, fundamentalmente, un coche muy funcional.

**“Una de las grandes cualidades del modelo comercializado por Seat es que puede llevar un sistema que permite frenar el coche automáticamente por debajo de 30 km/h. O sea, en atascos y entre semáforo y semáforo en ciudad, el vehículo puede corregir cualquier despiste del conductor”**

este tipo de vehículos), que tendrá un sistema de arranque y parada automática del motor durante las detenciones rebajando su consumo a los 4,2 l/100 km. El depósito de carburante del Mii admite 35 litros de capacidad, lo que combinado con su reducido consumo nos da una autonomía importante que nos evitará los continuos desplazamientos a la gasolinera.

De momento el Seat Mii se comercializa con carrocería de tres puertas, aunque más adelante llegará una versión de cinco. Pese a su tamaño y a tener tres puertas, el acceso a las plazas traseras es bueno, sobre todo para los pies y el cuerpo, aunque hay que agachar un poco la cabeza para poder acceder completamente sin golpearse con el techo, algo normal, por otro lado, en este tipo de vehículos.

En resumen, el Mii es un buen ciudadano, ágil y brioso por ciudad, fácil de aparcar y con un consumo reducido y una amplia autonomía, con buenos acabados y un tacto y calidad de materiales por encima de la media del segmento. Un buen producto si lo que buscamos es un coche para movernos por la ciudad habitualmente, aunque no nos defraudará si tenemos que hacer algún desplazamiento largo por carretera. ■

## **EL AÑO QUE VIENE, CON CAMBIO ROBOTIZADO**

En 2012 también se podrá elegir con cambio automático que será manual robotizado, no de doble embrague DSG como el que llevan los otros modelos de la marca. El DSG, muy extendido en su origen por ser un cambio muy versátil y adaptable a cualquier modelo está dando paso a nuevos cambios, manuales robotizados en el caso de los pequeños, y Multitronic en el caso de los de mayor envergadura en el Grupo Volkswagen.

chas largas, ya que los desarrollos están muy logrados para poder movernos a baja velocidad con este tipo de marchas, lo que reduce el consumo y el ruido. Pese a tener tres cilindros y poca potencia, una ligera vibración que se aprecia al ralentí desaparece inmediatamente cuando damos gas.

El Mii tiene buen tacto de dirección y responde con precisión. Además, como tiene control de estabilidad de serie, puede ser un coche adecuado para circular por fuera de la ciudad, incluso por carreteras viradas, donde se comporta bastante bien.

A principios de 2012 llegará una variante de bajo consumo denominada ‘Ecomotive’ (que es el nombre que utiliza Seat para

FENEVAL ASISTIÓ CON LA PRESENCIA DE CARLOS JIMÉNEZ, PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN, Y MIGUEL ÁNGEL SAAVEDRA, PORTAVOZ, JUNTO A OTROS MIEMBROS

## CHEVROLET CELEBRA SUS 100 AÑOS DE HISTORIA

EN UN EVENTO MARCADO POR LA SOLIDARIDAD, CON EL PROTAGONISMO DE ALDEAS INFANTILES, QUE RECIBIÓ EL ÚLTIMO DE LOS 8 COCHES DONADOS A LA ORGANIZACIÓN EN ESPAÑA. FUE TAMBIÉN UN ACTO CON PROTAGONISMO PARA EL DEPORTE CON LA PRESENCIA DE VICENTE DEL BOSQUE Y EL PILOTO ANTONIO GARCÍA.

Chevrolet organizó un evento en Madrid para celebrar sus cien años de historia, un recorrido que no todas las marcas alcanzan. La convocatoria, a la que asistieron más de 500 personas, tuvo lugar el 15 de diciembre en Ifema, donde se expusieron 30 joyas automovilísticas del pasado y del futuro de la marca, como los modelos Corvette, Camaro, Bel Air, Impala, Suburban, Volt o Malibu. Todo acompañado de una cuidada decoración inspirada en las raíces americanas de la marca.

La celebración conmemoraba los inicios de la marca, cuando el fundador de General Motors, William C. Durant, y el conocido piloto de carreras Louis Chevrolet, inge-



Vicente del Bosque, durante el evento, junto a Juan Manuel Lumberas, Presidente y Consejero Delegado de Chevrolet España.

nierno y mecánico de origen suizo, se unieron para fundar en Detroit la compañía.

El deporte estuvo muy presente, contando con la presencia de Vicente del Bosque, entrenador de la Selección Española de Fútbol, de la que Chevrolet es Patrocinador Principal. También asistió Antonio García, ganador de LeMans en la categoría de GTE Pro con un Corvette.

La labor solidaria de Chevrolet quedó de nuevo patente con la entrega del último de los coches donados en España a Aldeas Infantiles SOS, un Captiva LTZ para la aldea de Tenerife, además de una aportación económica de 55.000 € para la organización. ■

# Ocúpese de su negocio

mientras **nosotros nos ocupamos** de todos los trámites administrativos.

**MAESTRO**  
GESTIÓN ADMINISTRATIVA

**91 445 51 75**

Manuel Cortina, 18 - 28010 Madrid



**Ganará mucho tiempo...**



**ESPECIALIZADOS EN VEHÍCULOS**

NATIVIDAD LAORDEN CANTERO  
Gestor Advo. Colegiado nº 2668

**Y FLOTAS DE RENT A CAR**

# NUEVO CITROËN C4 BUSINESS

COMIENZA UN NUEVO PROYECTO CON UNA ILUSIÓN NUEVA.



CITROËN *prefiere* TOTAL

CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO<sub>2</sub> (G/KM): C4: 4, 2-6, 4 / 109-148

## UN NUEVO NEGOCIO, UN NUEVO COMIENZO.

La idea ha estado en tu cabeza desde hace tiempo. Empezar de cero o tal vez darle un giro totalmente nuevo a tu negocio es lo que te ha dado vida los últimos meses. Y eso es la emoción, contar con algo nuevo. Nuevo como el nuevo C4, con más espacio, más equipado y más futurible. Para que todo lo que empieces hoy, sea un futuro mejor.

### EQUIPAMIENTO CITROËN C4 BUSINESS:

ABS CON AYUDA A LA FRENADA DE EMERGENCIA Y REPARTIDOR ELECTRÓNICO DE FRENADA | ESP | AYUDA A LA SALIDA EN PENDIENTE Y CONTROL DE TRACCIÓN INTELIGENTE | 6 AIRBAGS | CINTURONES DELANTEROS CON PRETENSORES PIROTÉCNICOS Y LIMITADOR DE ESFUERZO | RADIO CD RDS MP3 CON 6 ALTAVOCES Y TOMA AUDIO | CONNECTING BOX (KIT MANOS LIBRES BLUETOOTH, TOMA AUDIO Y USB)+ FAROS ANTINEBLA CON FUNCIÓN "CORNERING LIGHT"



JAVIER COROMINA

# ODA A MALLORCA

“Con muchos más días brillantes que jornadas caliginosas. Con una luz única y exclusiva. Con crepúsculos salidos de la paleta de un genio”

Con el mar siempre al fondo del escenario. Con llanos, montañas, barrancos, valles y playas. Con pinos perfumados, olivos sabrosos, almendros atormentados y naranjos jugosos. Con paredes de piedra y paciencia. Con *pageses* socarrones y respetuosos. Con gentes del mar y descendientes de contrabandistas, que saben muchas historias y emplean bellos refranes, como “*Val mes morir gat que no ofegat*” (“Es mejor morir borracho que ahogado”). Con ciudadanos menos inhóspitos y menos iracundos que en otras latitudes.

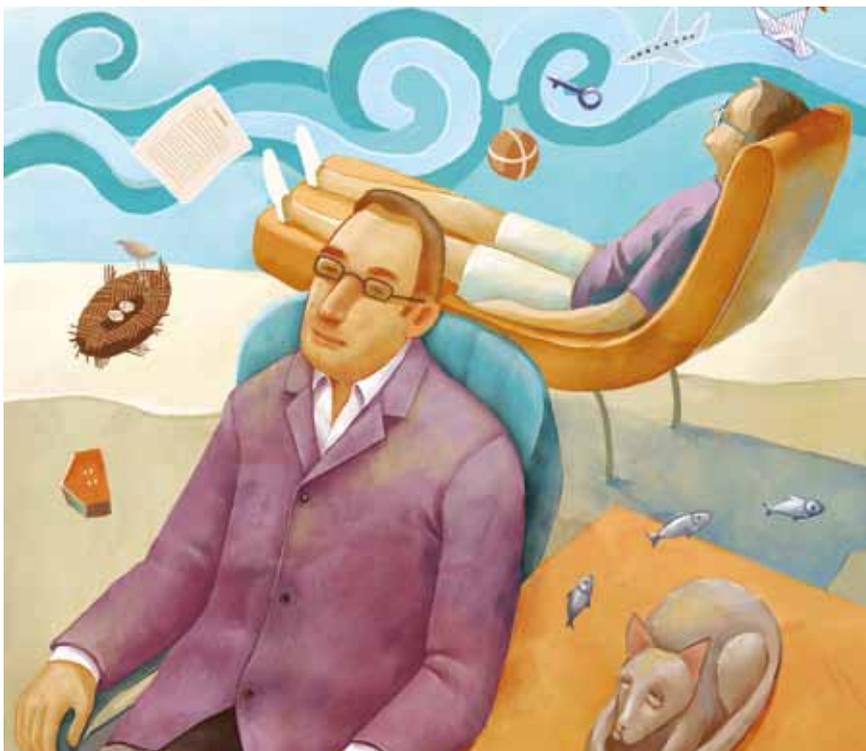
Con catedrales subterráneas decoradas de estalactitas y estalagmitas. Con museos al aire libre donde se exponen restos de antiquísimas arqueologías. Con huellas de docenas de civilizaciones y cultura propia que no impide conservar la capacidad de

admiración. Con pintores que captaron la belleza de los paisajes y construcciones que les rodearon. Con muchos más días brillantes que jornadas caliginosas. Con una luz única y exclusiva. Con crepúsculos salidos de la paleta de un genio.

Con el silencioso y reconfortante soplo del veraniego *embat*. Con los sonos del *mestral*, la *tramuntana*, el *llebeig* y el *mitjorn*. Con la canción de las cigarras y de las gaviotas. Con una larga tradición de *rondalles* orales que narran leyendas tremebundas, en la línea de Perrault. Con la presencia de ondinas misteriosas, sirenas enigmáticas, vikingas actualizadas, walkirias esplendorosas (aunque no vayan en cabalgata), ninfas recónditas y nativas cercanas o dulces, que pueden tornarse distantes o furiosas, por no haberlas tenido en cuenta, o por no recibir el trato que merecen.

Con visitantes regios, con visitantes ilustres, con visitantes famosos por meter muchos goles, o canastas, o por rodar películas, o por aparecer en la tele, aunque sea en programas basura. Con visitantes tranquilos, pero también, cómo no citarlos, con visitantes que perturban la calma, porque alguien les dijo que en el paraíso someramente descrito podrían hacer lo que quisieran. Estos últimos, nada más llegar, comprueban que cuanto les contaron resulta cierto. Es curioso observarlos desde distancia prudencial y a cubierto. De esa manera, los invasores pueden convertirse también en un reclamo turístico para antropólogos y para quienes quieran contemplar “in situ” las conductas de grupos integrados por jóvenes normales en sus puntos de origen, que se transforman en vándalos aulladores o en aguerridos deportistas practicantes del todavía no olímpico “balconing”.

Esta es la tierra que un día elegimos, mi mujer y yo, para desarrollar nuestras respectivas actividades profesionales, en la cual, salvo el primero, han nacido nuestros cuatro hijos y nuestros, por ahora, ocho nietos, y donde pienso seguir hasta que la tía de la guadaña se acerque un día y me diga: “Ya está bien, vale, tienes que venir conmigo”. ■



## Damos el perfil.

NUEVO FORD **MONDEO** SE AJUSTA A LAS NECESIDADES DE TU NEGOCIO.

En su curriculum cuenta con un equipamiento de última generación, un equilibrio perfecto entre potencia y economía de consumo y unas condiciones de financiación excelentes. Bien sea mediante leasing, renting o financiación convencional, el nuevo Ford Mondeo es la mejor opción para su empresa.

NUEVO FORD **MONDEO**

902 442 442

[www.ford.es/FordEmpresas](http://www.ford.es/FordEmpresas)



Gama Ford Mondeo consumo de combustible combinado de 4,3 a 8,0 l/100km.  
Emisiones de CO<sub>2</sub>: 114 a 179 g/km.



Feel the difference

# Nueva Clase C.

Espera a verlo por dentro.

No es difícil dejarse seducir por el innovador diseño exterior de la Clase C, pero cuando descubras su nuevo e impresionante diseño interior y sus motores con el sistema Start & Stop de serie, ya nada podrá hacerte cambiar de opinión. Ven a conocer la Clase C y descubre todo lo que está pasando en Mercedes-Benz. [www.mercedes-benz.es](http://www.mercedes-benz.es)

Para información detallada de vehículos de empresa dirijase a:  
[flotasmercedesbenz@daimler.com](mailto:flotasmercedesbenz@daimler.com)



**Mercedes-Benz**  
The best or nothing.