

ALQUILER DE COCHES



FENEVAL Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos

n°170
marzo
abril
2012

HABLAMOS CON...
"Confiamos en el apoyo de la Administración para poder trasladar un mensaje de confianza a los inversores extranjeros"

MARIO ARMERO
Vicepresidente ejecutivo de ANFAC
Asociación española de fabricantes de automóviles y camiones

PROTAGONISTAS



Fernando de Haro Martín
Director de ventas B2B Peugeot España
"Peugeot acelera su desarrollo en zonas fuera de Europa Occidental, que no están tan afectadas por la crisis, como pueden ser por ejemplo América del Sur y Asia"

III CUMBRE DEL TURISMO

Carlos Jiménez - Presidente de Feneval
"Durante 2011 el sector del alquiler de vehículos fue uno de los más dinámicos, actuando como soporte de la industria de la automoción"



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

MENSAJES EN CLAVE... ECONÓMICA

“Somos luchadores natos, porque sabemos que también representamos una parte importante de la economía española”

Prima de riesgo, inflación, déficit público, consolidación fiscal, Eurozona, deuda, cifra de desempleo, reforma laboral y enmiendas. Euríbor, desaceleración, depresión, Moody's, hipotecas 'subprime', fallos en el sistema bancario, agencias de calificación, mercados financieros, fusiones...

Millones y millones de términos económicos y millones y millones de euros por el camino...

FMI, IPC, IVA, IBEX, países Triple A. Parecen códigos, mensajes en clave, pero los entendemos todos. El paso de los años y el avance de la crisis económica han hecho que siglas que antes se recogían solo en las páginas salmón de los diarios salten

permanente a las secciones de Economía, Nacional, Internacional, incluso Cultura, y por supuesto Opinión.

¿Y cuál es la nuestra?, ¿cuál es nuestra opinión? Pues que bastante tenemos con superar el día a día en nuestras empresas, con esforzarnos por controlar nuestras propias cifras para seguir dando un servicio impecable al cliente, para evitar el cierre de alquiladoras y para conseguir que el alquiler de coches continúe siendo un importante sector dentro de la economía, como lo es.

Política económica, mucha política económica, desde todos los sectores se mira esa gestión desde la Administración esperando que aporte luz a un camino que a veces parece que se hace en tinieblas... Pero siempre hay una puerta, o una ventana al menos... Muchos somos los que estamos en este carro, los que tiramos de él, los que llevamos años soportando cómo los precios del alquiler bajaban y bajaban. Pero resistimos, con menos flota, con pérdidas en muchos casos, luchando contra una opinión pública que a veces acusa al rent a car de oportunista. Nuestro trabajo es de fondo y de constancia: constancia en la transparencia en nuestras operaciones y acuerdos, en los contratos, que se empeñan en modificarnos continuamente... Somos luchadores natos, porque sabemos que también representamos una importante parte de la economía española.

En este número de la revista, así lo afirma Mario Armero: “España tiene un sector de automoción líder en producción, segundo fabricante europeo y primero de vehículos industriales, líder en tecnología y en productividad”. Y, por supuesto, así ha quedado claro en la III Cumbre de Turismo, el rent a car sigue ahí, dando servicio a los usuarios y aportando calidad en la cadena de valor que ofrece España como destino, no solo a quienes nos visitan desde fuera, sino a las empresas y particulares.

Proponemos utilizar términos que parecen más olvidados: recuperación, progresión positiva y compromiso político. ■



Nuevo ZAFIRA TOURER

**MUCHO ESPACIO PARA JUGAR.
INCLUSO AL ESCONDITE.**

Lleva a tu familia en clase preferente.

Con sistema de asientos Lounge y FlexFix® con capacidad para 4 bicicletas.





“Las empresas de alquiler figuran entre los mejores clientes de nuestras marcas, y ello es motivo de satisfacción”



MARIO ARMERO VICEPRESIDENTE ANFAC
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES

“NECESITAMOS UNA POLÍTICA INDUSTRIAL QUE ELIJA A LOS MEJORES SECTORES, Y EL AUTOMÓVIL LO ES”

ENTREVISTAMOS A MARIO ARMERO, RECIENTEMENTE NOMBRADO VICEPRESIDENTE DE ANFAC, DESPUÉS DE QUE EL HASTA AHORA DIRECTOR GENERAL DE LA ASOCIACIÓN, LUIS VALERO, HAYA SIDO NOMBRADO SECRETARIO GENERAL DE INDUSTRIA. SUS PALABRAS SON CLARAS CON EL SECTOR: LOS DATOS DE MATRICULACIONES SON BAJOS, EXISTE UN CLARO DESEQUILIBRIO RESPECTO A LA EXPORTACIÓN, PERO LA AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA ES LÍDER EN PRODUCCIÓN Y SU DESARROLLO AFECTA A MUCHOS OTROS ÁMBITOS, POR LO QUE APELA AL ESFUERZO DE TODOS PARA QUE SU DIMENSIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL SEA JUSTAMENTE RECONOCIDA.

SUMARIO

n°170
marzo
abril
2012

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



05 HABLAMOS CON...

Mario Armero. Vicepresidente ANFAC. Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones.

14 NOTICIAS FENEVAL

III Cumbre del Turismo. Feneval expuso sus reclamaciones en este ámbito, mostrando la importancia del alquiler en el sector turístico.

15 ACTUALIDAD

El Salón del Automóvil de Ginebra se celebró con gran éxito de público y expositores.

Tráfico puso en desarrollo una nueva campaña para evitar las distracciones al volante.



La Reina Doña Sofía inauguró esta importante cita para el Turismo en España.

Fotografía: Alfonso Esteban

FENEVAL

Presidente: Carlos Jiménez
Consejo editorial: José María López-Brocos, Miguel Ángel Saavedra, Manuel García Martínez, Manuel Dapena, Francisco Rivero, Estanislao de Mata, M^a Mar Medina, Alberto Martín.
E-mail: feneval@feneval.com
Web: www.feneval.com
Colaboradores: Javier Coromina, Pedro Félix García, Alberto Gómez-Brunete, Carmen Espada, David Moralejo, M^a Mar Medina, Lola Montes.
Edición y diseño: www.mateoandco.es
Depósito Legal: M-2795-84

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

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

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



Conocemos de la mano de Fernando de Haro las principales novedades de Peugeot.

18 PROTAGONISTAS

Fernando de Haro Martín. Director de Ventas B2B Peugeot España.

22 CIRCULACIÓN

Estrenamos un concepto nuevo en nuestras páginas e invitamos a nuestros lectores a viajar por España con su vehículo de alquiler. ¡Cantabria es la primera parada! David Moralejo, periodista de viajes.

26 TRIBUNA JURÍDICA

Analizamos la REFORMA LABORAL en varias entregas en este y los próximos números de la revista.

30 COCHES Y MOTORES

A fondo. Mercedes Viano CDI 2.0 4MATIC.

36 HEMOS PROBADO

Citroën C4 Picasso 1.6 e-HDi 110 CMP6.

Volkswagen Passat Alltrack 2.0 TDI 170 CV DSG 4Motion.

48 NOMBRAMIENTOS

50 PERSONAJES Y COSTUMBRES

Picadores jubilados. Javier Coromina.



Pedro Félix García nos da las claves para conocer el Citroën C4 Picasso 1.6 e-HDi 110 CMP6.

“Toca de nuevo empujar con fuerza para mantener y acrecentar en lo posible una herencia industrial con la que ya se identifica la estructura económica española”

PREVISIONES PARA 2012. “LA SOCIEDAD ESPAÑOLA NECESITA MODERNIZAR EL PARQUE. UN PARQUE MODERNO ES SINÓNIMO DE EVOLUCIÓN”

Tras varios ejercicios con complicaciones para el sector, la opinión de Mario Armero de cara al resto del año actual llama la atención sobre la necesidad del compromiso de todos y el trabajo de la Administración: “El año 2012 será un año duro por los bajos volúmenes de matriculación esperados, pero es importante que en este año se pongan las bases para un crecimiento sostenido a largo plazo del mercado, sobre todo, con el objetivo primordial de acometer una decidida renovación del parque automovilístico español, que en la actualidad se encuentra entre los más obsoletos de la Unión Europea, con las consecuencias que ello tiene sobre el medio ambiente y la seguridad vial. El automóvil ha realizado enormes esfuerzos para poner la tecnología a disposición de los usuarios, pero de nada sirven esos esfuerzos, si las innovaciones no llegan al consumidor. La sociedad española necesita modernizar el parque. Un parque moderno es sinónimo de evolución”.



■ **¿Cómo ve el sector en general?, ¿cuáles son los principales problemas que lo asedian?**

El sector atraviesa una importante crisis de mercado con unos volúmenes muy bajos de matriculaciones. Desde el lado industrial, el 90% de los vehículos que se hacen en España se exportan. Este desequilibrio entre un mercado bajo y una exportación tan alta hay que corregirlo para poder seguir atrayendo inversiones a nuestro país.

España tiene un sector de automoción líder en producción, 2º fabricante europeo y 1º de vehículos industriales, líder en tecnología y en productividad, pero debido a la fuerte competencia

internacional, debemos seguir mejorando en muchos aspectos. Confiamos en el apoyo de la Administración para poder trasladar ese mensaje de confianza a los inversores extranjeros.

■ **Con su incorporación y otros cambios a nivel estructural en Anfac se anticipa una reestructuración profunda en los planteamientos de la Asociación, ¿en qué consiste el nuevo Plan Estratégico que se ha fijado?**

España necesita inversiones en economía productiva y proyectar crecimiento en el sector industrial. Necesitamos política industrial con mayúsculas, eligiendo los mejores sectores, y el automóvil lo es.

EL DATO: ANFAC

Anfac agrupa a los principales fabricantes de automóviles y camiones, representando casi al 80% del mercado de vehículos en España y el 100% de los vehículos que se producen en nuestro país. España ocupa el 2º lugar como fabricante de vehículos en Europa y el 9º a nivel mundial. Es además el primer fabricante de vehículos industriales en Europa. El sector del automóvil emplea directa e indirectamente alrededor de 2 millones de familias, representa el 20% de las exportaciones totales del país, y su contribución al PIB se acerca al 10%.

Por eso, en ANFAC estamos acometiendo una profunda transformación para avanzar en la modernización institucional, productiva y organizativa.

■ **Hablan también desde Anfac de nuevas vías de diálogo con la Administración, ¿qué trámites se han iniciado ya en este sentido?**

El sector del automóvil es muy transversal y la defensa de los intereses del sector implica a muchos órdenes de la Administración, industriales, económicos, laborales, movilidad, i+D+i, etc. Es importante que la dimensión económica y social del automóvil se reconozca en el conjunto de la Administración.



ANFAC ES PREMIADO POR LA PLATAFORMA 'PONLE FRENO' POR SU DESARROLLO E INNOVACIÓN EN SEGURIDAD VIAL

La labor que desarrolla Anfac ha sido recientemente reconocida por la plataforma ciudadana "Ponle Freno" del Grupo Antena 3, que le premiaba el pasado 21 de marzo por su contribución a la Innovación y al Desarrollo en la Seguridad Vial.

Mario Armero, Vicepresidente Ejecutivo de Anfac, fue el encargado de recibir este galardón de manos de Maurizio Carlotti, Vicepresidente

del Grupo Antena 3. Durante el evento, Armero puso sobre la mesa algunas de las cuestiones que desde hace meses se reclaman desde el sector de Automoción en general, declarando que "reducir la siniestralidad pasa obligatoriamente por la renovación del parque automovilístico. Aumentar la seguridad vial pasa por facilitar que los nuevos y mejores equipamientos en los automóviles lleguen cuanto antes a los usuarios.

Esto se traducirá en menos accidentes". Sus palabras son claras, con un mensaje positivo de cara a todo el sector: "todos debemos aprovechar al máximo el enorme capital económico, industrial, tecnológico y medioambiental del automóvil. Sólo así garantizaremos nuestro futuro como lo que somos: un sector puntero, capaz de generar empleo estable, y de crear riqueza para toda la sociedad española."



Mario Armero durante el acto de entrega del galardón de la plataforma ciudadana "Ponle Freno", el pasado mes de marzo.

"Es necesario que desde la Administración se pongan en marcha cuanto antes medidas para mejorar la competitividad de nuestras factorías"

La preocupación por el sector automovilístico es clara. En cuanto a cifras, ¿cuáles son las que más preocupan?

Sobre todo preocupan las cifras de mercado y las de fabricación en nuestras factorías. Es importante acometer reformas estructurales que puedan hacer crecer al sector de forma sostenida.

Todos tenemos que hacer un esfuerzo porque tenemos excelentes productos con altas dosis de innovación y sostenibilidad y con excelentes precios. Hay que reanimar el mercado para que se mantengan y expandan los centros de producción en España.

La inversión extranjera en el sector sigue siendo importante, ¿qué evolución se percibe en este sentido?

Percibimos confianza de nuestras multinacionales, ya que en los últimos cinco años han invertido en nuestro país más de 6.500 millones de euros. Pero tras una serie de décadas de consolidación y de expansión toca de nuevo empujar con fuerza para mantener y acrecentar en lo posible una herencia industrial con la que ya se identifica la estructura económica española y de la que no se puede ni se debe prescindir.

Al mismo tiempo, un objetivo de Anfac es dar mayor crecimiento a la fabricación en España, ¿qué medidas se piensan tomar en esta dirección?

Es importante seguir avanzando en todos aquellos aspectos relacionados con la competitividad de nuestras factorías. Hay inversiones pendientes, y, por ello, es necesario que desde la Administración se pongan en marcha cuanto antes medidas para mejorar la competitividad de nuestras factorías.

¿Cómo valora el papel del renting en el sector?

Las empresas de alquiler figuran entre los mejores clientes de nuestras marcas, y ello es motivo de satisfacción. El negocio con estas empresas se caracteriza por la incidencia que, en cuanto a volumen, tienen las expectativas de la temporada, al ser estas empresas elemento básico de la industria turística actual. En cualquier caso, estamos



ZOOM PERSONAL

Mario Armero, madrileño, nacido en 1958, es licenciado en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid, inició su carrera profesional en el Bufete Armero y posteriormente trabajó en AT&T España. Entre 1988 y 1999 asumió la Secretaría General de General Electric Plastics, para convertirse después en Presidente de General Electric Plastics España y posteriormente de España y Portugal.

Entre otras muchas responsabilidades, Mario Armero fue Presidente del American Business Council, Consejo Empresarial Estadounidense en España. Es, además, miembro de la Junta Directiva de APD (Asociación para el Progreso de la Dirección), Patrón de la Asociación no lucrativa Junior Achievement, y fue designado por la Asociación

Española de Directivos (AED), Mejor Directivo en el Año 2005. En 2008 fue nombrado Consejero Delegado de CORPORACIÓN LLORENTE, Grupo español dedicado a las infraestructuras. Posteriormente, fue presidente de Ezentis hasta septiembre de este año. En la actualidad es consejero de CLH y asesor de ERGON capital y forma parte del Consejo Asesor de la presidencia de la CEOE. Igualmente es patrono de la Fundación CEDE, y de Prodis. Desde el 1 de Enero es Vicepresidente Ejecutivo de ANFAC, cargo de nueva creación.

Armero, casado y con tres hijos, les dedica el tiempo libre del que dispone, en el que también aprovecha para practicar sus aficiones favoritas: el tenis y la gimnasia.

ante una relación comercial importante y relevante.

La importancia de la renovación del parque automovilístico es otro aspecto a modificar, ¿cómo se trabaja en ello?

Todo el mundo en el sector está trabajando muy duramente para conseguir bajar la media de edad del parque español. El sector del automóvil lleva muchos años realizando enormes inversiones para la mejora medioambiental y de seguridad vial de los vehículos. Estos esfuerzos se encuentran al límite.

Pero la renovación del parque debe ser un objetivo compartido por todos, Administraciones Públicas, empresas, etc. La responsabilidad de tener un parque moderno no puede recaer solo en el sector del automóvil porque un parque envejecido tiene consecuencias sobre la eficiencia energética del país, la recaudación fiscal de las Administraciones, el medio ambiente, la seguridad vial, etc.

Además, medidas encaminadas a mejorar la calidad de nuestro parque automovilístico, tendría un claro retorno en términos económicos y medioambientales para las Administraciones Públicas. ■

CIRCULARES

CIRCULAR Nº 05/12

ASUNTO
RECORDATORIO DE CANJES DE ESPAÑA CON OTROS PAÍSES

RESUMEN

España tiene canjes de permisos con todos los países de la UE y con Andorra, Japón, Corea del Sur y Suiza (en estos casos el canje es automático). Igualmente, tiene canjes con una serie de terceros países a cuyos ciudadanos se les exigen algunas pruebas teóricas y/o prácticas para que puedan conducir en territorio español.

En el siguiente listado se contemplan los permisos y pruebas para los canjes:

Argelia. Permisos A, B y B+E: canje sin pruebas. Permisos C1+E, C, C+E, D y D+E: pruebas teóricas específicas y de circulación.

Argentina. Permisos A, B, B+E y autorización BTP: canje sin pruebas. Permisos C, C+E y D: prueba de circulación.

Bolivia. Permisos A1, A, B y autorización BTP: canje sin pruebas. Permisos C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D y D+E: pruebas teóricas específicas y de circulación.

Brasil. Permisos A1, A, B y B+E: canje sin pruebas. Permisos C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D y D+E: pruebas teóricas específicas y de circulación.

Chile. Permisos A y B: canje sin pruebas. Permisos C1, C1+E, C, C+E, D1 y D: prueba de circulación. Permisos D1+E y D+E: canje sin pruebas.

Colombia. Permisos A, B, B+E y autorización BTP: canje sin pruebas. Permisos C, C+E y D: pruebas teóricas específicas y de circulación.

Croacia. Permisos A, B y B+E: canje sin pruebas. Permisos C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D y D+E: pruebas teóricas específicas y de circulación.

Ecuador. Permisos A, B y B+E: canje sin pruebas. Permisos C, C+E y D: pruebas teóricas específicas y de circulación.

El Salvador. Permisos A1, A y B: canje sin pruebas. Permisos C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D y D+E: pruebas teóricas específicas y de circulación.

Filipinas. Permisos A1, A, B y B+E: canje sin pruebas. Permisos C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E: pruebas teóricas específicas y de circulación.

Guatemala. Permisos A1, A, B y autorización BTP: canje sin pruebas. Permisos C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D y D+E: pruebas teóricas específicas y de circulación.

Marruecos. Permisos A1, A, B, B+E: canje sin pruebas. Permisos C, C+E, D, D+E: pruebas teóricas específicas y de circulación.

Paraguay. Permisos A1, A, B, B+E: canje sin pruebas. Permisos C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D y D+E: pruebas teóricas específicas y de circulación.

Perú. Permisos A1, A, B y B+E: canje sin pruebas. Permisos C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D y D+E: pruebas de circulación.

Republica Dominicana. Permisos A1, A y B: canje sin pruebas. Permisos C1, C, C+E, D1 y D: pruebas teóricas específicas y de circulación.

Serbia. Permisos A, B y B+E: canje sin pruebas. Permisos C, C+E, D y D+E: pruebas teóricas específicas y de circulación.

Túnez. Permisos A1, A, B y B+E: canje sin pruebas. Permisos C, C+E, D y D+E: pruebas teóricas específicas y de circulación.

Turquía. Permisos A y B: canje sin pruebas. Permisos C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D y D+E: pruebas teóricas específicas y de circulación.

Ucrania. Permisos A1, A, B y B+E: canje sin pruebas. Permisos C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D y D+E: pruebas de circulación.

Uruguay. Permisos A1, A, B y D1: canje sin pruebas. Permisos C1: pruebas teóricas específicas. Permisos C y C+E: prueba teórica específica y de circulación. Permiso D: prueba de circulación.

CIRCULAR Nº 07/12

ASUNTO
NUEVA PÁGINA WEB DE FENEVAL

RESUMEN

Tras su presentación en la pasada Asamblea de Feneval en Valencia, la nueva página web de Feneval está actualizando continuamente sus contenidos. Una página acorde con los nuevos tiempos que corren, más moderna y dinámica que la anterior.

Dispone de una zona privada a la que sólo podrán acceder los asociados para poder ver los contenidos de las siguientes secciones que se encuentran en el apartado de Nuestras Asociados.

- Agenda
- Formación
- Circulares
- Acuerdos y descuentos

Solo se puede acceder a través de la introducción de un nombre de usuario y una clave que solo conocen los asociados de Feneval. Tras introducir estos datos, la propia página de forma inmediata redirecciona al apartado NUESTROS ASOCIADOS.

También nos pueden seguir a través de Facebook, cuyo link se encuentra en la Home de inicio y hacerse fan de FENEVAL, para estar al día de las últimas noticias sobre el sector. ¡Les animamos a que entren y nos den su opinión!

www.feneval.com

CIRCULAR Nº 08/12

ASUNTO
LA NO OBLIGATORIEDAD DE TENER EL CERTIFICADO DE APTITUD PROFESIONAL (CAP) POR PARTE DE LOS TRABAJADORES DE EMPRESAS DE ALQUILER

RESUMEN

El Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, que regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de vehículos destinados al transporte por carretera, señala que están obligados a tener el CAP –Certificado de Aptitud Profesional– los conductores profesionales de transporte por carretera de viajeros o de mercancías, de vehículos de las categorías C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E, pertenecientes a empresas destinadas en cualquier estado miembro de la Unión Europea.

Así mismo, en el propio Real Decreto se enumera una serie de excepciones a la necesidad del CAP y en su artículo 2, apartado g), dice que estarán exentos: “Los que transporten material o equipos para el uso del conductor en el ejercicio de su profesión, siempre que la conducción del vehículo no represente la actividad principal de dicho conductor”.

Por tanto, si los vehículos de alquiler son el propio material o equipo necesario para poder realizar la actividad de la Sociedad, que es el arrendamiento de los mismos, y la conducción que realiza un empleado de un coche destinado a arrendamiento, no constituye su actividad principal, se entiende que ni siquiera en el caso de que consideraran la posibilidad de “transporte de mercancías”, es necesaria la capacitación profesional.

NUEVO AVEO.

NUEVO AVEO 5P
POR
9.350 €



Chevrolet, el motor de los Campeones del Mundo.



El Nuevo Aveo tiene todo lo necesario para tu negocio · Descubre el equipamiento más completo que lo hace original, diferente, nuevo: Aire acondicionado · 6 Airbags · Control de estabilidad · Control de velocidad · Bluetooth. Ahora tú, tienes la oportunidad de conseguirlo para ti y para tus clientes ¡vas a dejarlo pasar!



CHEVROLET

chevrolet.es

[facebook.com/chevrolet.es](https://www.facebook.com/chevrolet.es)

Información: 902 303 900

[@Chevroletespana](https://www.twitter.com/Chevroletespana)



VOLT



SPARK



CRUZE 5P



ORLANDO



CAPTIVA



CAMARO

Consumo mixto (l/100km): 3,8-6,8. Emisión de CO₂ (gr/km): 97-159.

PVP recomendado en Península y Baleares para Nuevo Aveo 1.2 LT 5P (IVA, transporte y descuento para empresas de alquiler a corto plazo incluido). No incluye impuesto especial ni gastos de matriculación. El modelo visualizado no corresponde con el modelo ofertado.



FENEVAL RESPONDE

¿PUEDE TRANSFERIRSE UN VEHÍCULO QUE TENGA RECIBOS IMPAGADOS DEL IVTM O MULTAS DE TRÁFICO PENDIENTES?

Desde el 1 de enero de 2011, las Jefaturas Provinciales de Tráfico **no permiten el cambio de titularidad si aparece en el Registro de Vehículos como impagado el Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica correspondiente al año inmediatamente anterior a la realización del trámite.**

La mayoría de los Ayuntamientos han establecido ya un procedimiento telemático por el que a final de cada año comunican a Tráfico los impagos del impuesto municipal. De este modo, cuando se solicita una transferencia, la Jefatura puede comprobar en el Registro de Vehículos si figura anotado el impago del Impuesto correspondiente al año anterior en curso.

Solo de figurar impagado exige la presentación del recibo que acredite el pago.

Respecto a los Ayuntamientos que todavía no hayan implantado este sistema de comunicación telemática con Tráfico, hasta el 1 de enero de 2011 las Jefaturas exigían la presentación del recibo para autorizar la transferencia, siendo válido el del año anterior o el del año en curso. A partir de dicha fecha, se permitirá el cambio de titularidad sin exigir el recibo.

En cuanto a los vehículos que tienen multas de tráfico, desde el 24 de mayo de 2010 **no se permite transferir el vehículo si tiene 4 sanciones firmes en vía administrativa por infracciones graves o muy graves.** ■



EL MEJOR MOTOR DE BÚSQUEDA PARA LA VIDA REAL

NUEVO FIAT FREEMONT AWD. EL 4X4 CON CAMBIO AUTOMÁTICO.



TODOS LOS COCHES QUE QUIERES EN UNO.

- 7 PLAZAS CON 32 CONFIGURACIONES
- NAVEGADOR Y RADIO CD MP3 CON PANTALLA TÁCTIL DE 8,4"
- TRACCIÓN INTEGRAL ACTIVA 4X4
- CAMBIO AUTOMÁTICO CON 6 VELOCIDADES

www.fiat.es

Emisiones de CO₂ / Consumo mixto gama Fiat
Freemont: de 169 a 194 g/km / de 6,4 a 7,3 l/100km.



CORPORATE | FLEET | SOLUTIONS

DURANTE LA III CUMBRE DEL TURISMO DE CEOE, INAUGURADA POR SU MAJESTAD LA REINA

“EL ALQUILER DE COCHES DEBE SER TRATADO COMO UN IGUAL DENTRO DEL SECTOR TURISMO”

CARLOS JIMÉNEZ, PRESIDENTE DE FENEVAL (FEDERACIÓN NACIONAL EMPRESARIAL DE ALQUILER DE VEHÍCULOS) HA RECLAMADO DE NUEVO LA PERTENENCIA DEL ALQUILER DE COCHES AL SECTOR TURISMO, PIDIENDO QUE SE LE APLIQUE EL IVA REDUCIDO.

Feneval, Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos, ha sido uno de los protagonistas de la III Cumbre del Turismo, organizada por el Consejo de Turismo de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE) e inaugurada por Su Majestad la Reina Doña Sofía. Este encuentro se celebró el 26 de abril en el Hotel Meliá Castilla, en Madrid, con la asistencia de los representantes de las principales organizaciones de los diferentes segmentos turísticos.

Juan Rosell, presidente de la CEOE, destacó durante su intervención el lugar líder que ocupa España en Turismo mundial, junto a EEUU y Francia, hablando de su base en la innovación y el dinamismo. Además, Rosell destacó la “excelencia gastronómica” que caracteriza nuestra oferta para los visitantes. Por su parte, Joan Gaspart, presidente del Consejo de Turismo de la CEOE, lanzó un mensaje positivo en relación a la situación económica actual que también afecta al sector: “La crisis no hace turismo. Hay problemas, pero también soluciones”.

“Juan Rosell, presidente de la CEOE, destacó durante su intervención el lugar líder que ocupa España en el Turismo mundial, junto a EEUU y Francia”

IVA REDUCIDO PARA EL ALQUILER DE COCHES

Entre las reclamaciones que puso sobre la mesa Feneval, se encuentra su reiterativa petición de vincular al sector Turismo la actividad del alquiler de coches, ya que actualmente un 70% de los alquileres son vacacionales, frente a un 30% para empresas. Sin embargo, los rent a car están gravados con el Iva más alto, y por este motivo, el presidente de Feneval, Carlos Jiménez, ha reiterado su petición de que el rent a car sea tratado como un igual dentro del sector Turismo.

CIFRA DE VENTAS DE MÁS DE 1.000 MILLONES DE EUROS EN 2011 Y UNA FLOTA DE 200.000 VEHÍCULOS DE MEDIA

Jiménez destacó los datos del alquiler de coches que lo posicionan como “fundamental cliente de la industria del automóvil, absolutamente estratégica en este momento para la economía española”. Según los datos de Feneval, el sector de alquiler de vehículos alcanzó una cifra de ventas de 1.185 M€ en el año 2011, más de 1.500 compañías operativas, un parque de 200.000 vehículos de media/año, con un pico de 240.000 vehículos en temporada de verano.

Durante el pasado año, las compras de las compañías de alquiler alcanzaron los 141.448 vehículos, siendo este sector de los más dinámicos en su comportamiento y actuando como soporte de la industria de la automoción en estos años de grandes dificultades en la venta de vehículos a particulares. El sector tiene una red de 2.485 oficinas teniendo presencia en todos los aeropuertos, estaciones de tren y de AVE. En su conjunto, las empresas del sector tienen una plantilla de 6.875 empleados.

SITUACIÓN DE DESREGULACIÓN PARA EL RENT A CAR

Durante su intervención, Carlos Jiménez llamó la atención sobre “la situación de desregulación que vive actualmente el sector, como consecuencia de la transposición de la Directiva de Libertad de Servicios”. Añadiendo que “ciertamente que desde FENEVAL no podemos sino apostar por la más rabiosa competencia y libertad de instalación y de acceso a la actividad, pero al mismo tiempo creemos que es necesario establecer en garantía de la calidad del servicio y de protección al consumidor, unos criterios básicos como condiciones generales de contratación que garanticen al usuario la calidad del vehículo que se le alquila”.

IMPUESTO DE MATRICULACIÓN

Feneval planteó también la necesidad de incidir desde la Administración Tributaria en la exención a la matriculación y reducir los dos años previstos para consolidar la exención a solo un año, con lo cual, en palabras de Carlos Jiménez, se contribuirá a acelerar la renovación de las flotas.

PROBLEMAS DE FINANCIACIÓN

Los problemas de financiación constituyen una consecuencia más derivada de la crisis económica y Carlos Jiménez destacó que desde Feneval se sigue trabajando, como en los últimos años, bajo el paraguas de la Dirección General de Transportes Terrestres y con el ICO para la definición de una línea adecuada a la financiación para la compra de flotas.

ALQUILER CON CONDUCTOR

El presidente de Feneval no quiso olvidar al alquiler con conductor, un sector que “vive en los últimos tiempos en una constante zozobra como consecuencia de la falta de seguridad jurídica en su regulación”, afirmó Jiménez.

Carlos Jiménez finalizó su intervención agradeciendo el apoyo y la posibilidad de participación que se le había dado a Feneval desde CEOE. ■



Carlos Jiménez, Presidente de Feneval, en la imagen (segundo por la derecha) junto al resto de representantes de las Organizaciones Empresariales.

Fotografía: Alfonso Esteban

NUEVA CAMPAÑA DE TRÁFICO PARA EVITAR DISTRACCIONES EN LA CONDUCCIÓN

CON EL MENSAJE “HAY QUE ESTAR EN LO QUE HAY QUE ESTAR”, LA DGT PRETENDE DISMINUIR EL NÚMERO DE ACCIDENTES POR ESTE MOTIVO.

Aunque no seamos conscientes, los estudios realizados por la Dirección General de Tráfico aseguran que después de un minuto y medio hablando por teléfono en el coche, aunque sea con manos libres, se dejan de percibir por parte del conductor el 40% de las señales exteriores.

En el año 2011 las distracciones causaron 566 accidentes mortales en carretera, en los que se registraron 606 fallecidos y 556 personas heridas de diversa consideración. Se calcula que 4 de cada 10 accidentes tienen como factor determinante la distracción del conductor por diferentes motivos y en consecuencia a estos alarmantes datos la Dirección General de Tráfico lanzó una nueva campaña especial en el mes de marzo para la sensibilización ante los peligros que suponen las distracciones al volante.

Durante las dos semanas que duró esta campaña, la Guardia Civil de Tráfico controló casi 855.000 vehículos en toda España. El balance es de casi 11.000 denuncias, de las cuales más de 8.000, un 80%, corresponden a la utilización manual del teléfono móvil.

“Después de un minuto y medio hablando por teléfono en el coche, aunque sea con manos libres, se dejan de percibir por parte del conductor el 40% de las señales exteriores”

También el uso del navegador en los vehículos es un motivo importante de distracción: 123 conductores fueron sancionados por esta causa. Y existen muchos otros factores de riesgo en este sentido, como el sueño y la fatiga, que combinados con un exceso de velocidad son altamente peligrosos, al igual que otros hábitos como encender o apagar un cigarrillo.

LAS RECOMENDACIONES DE LA DGT PARA UNA CONDUCCIÓN SEGURA:

- Dormir bien, no ingerir alcohol y no realizar comidas copiosas antes de iniciar la conducción.
- Evitar fumar.
- Mantener una temperatura agradable en el vehículo (21-22 grados).
- Solo utilizar el móvil en caso de emergencia y con el coche parado.
- La radio es mejor programarla antes de iniciar la circulación.
- Igualmente, programar el GPS con antelación. ■



LA PRODUCCIÓN NACIONAL DE BIODIÉSEL BAJÓ EN 2011 POR PRIMERA VEZ

EL SECTOR VIVE UNA SITUACIÓN TERMINAL EN ESPAÑA, SEGÚN DATOS DE APPA BIOCARBURANTES, QUE HA PEDIDO AL NUEVO GOBIERNO QUE PUBLIQUE LA ORDEN DEL BIODIÉSEL EN EL BOE SIN MÁS DEMORA.

APPA Biocarburantes ha llamado la atención recientemente sobre la mala situación en la que se encuentra la industria española de biodiésel, anticipando su práctica desaparición salvo que el Ministerio de Industria, Energía y Turismo publique en el Boletín Oficial del Estado (BOE) la Orden de asignación de biodiésel, que quedó completamente tramitada durante la pasada legislatura.

Los últimos datos dan la clave de la situación, pues las importaciones de biodiésel, procedentes casi totalmente de Argentina e Indonesia, alcanzaron en el último trimestre de 2011 una cuota del 89% del mercado español. Pese al aumento de la demanda de biodiésel, la producción de la industria nacional bajó en 2011 por primera vez en la historia, derrumbándose casi un 50% y situando el ratio medio de utilización de su capacidad en sólo el 14%.

La crisis que arrastra la industria española del biodiésel desde hace varios años está causada por la competencia desleal de Argentina e Indonesia, países que aplican un sistema de tasas diferenciales a la exportación (TDE) mediante las que gravan en menor medida el biodiésel que las materias primas utilizadas para su fabricación. Ello otorga a ambos países una ventaja competitiva artificial, estimada en más de 100 € por tonelada de biodiésel, que ha llevado a la parálisis a la gran mayoría de las cincuenta plantas existentes en España.

Tras varios años reclamando al Gobierno la adopción de medidas internas similares a las aplicadas en Francia, Bélgica, Portugal o Grecia, que impidieran esta competencia desleal, el antiguo MITyC decidió a mediados de 2010 impulsar un proyecto de Orden de asignación de cantidades de producción de biodiésel, que fue oficialmente presentado a finales de octubre de ese año. El retraso que acumula la aprobación de esta Orden pone en serio peligro de desaparición definitiva a todo un sector productivo, que ha invertido 1.400 millones de euros y aún mantiene cerca de mil puestos de trabajo directos de media y alta cualificación. ■

MÁS DE 700.000 VISITANTES EN EL SALÓN DEL AUTOMÓVIL DE GINEBRA 2012

20 DE LOS 260 EXPOSITORES ESTUVIERON EN EL PABELLÓN VERDE, DEDICADO A VEHÍCULOS PROPULSADOS POR ENERGÍAS ALTERNATIVAS.

El Salón del Automóvil de Ginebra es uno de los mejores escaparates a nivel mundial para los fabricantes de vehículos. La edición de este año, celebrada entre el 8 y el 18 de marzo finalizaba con gran éxito, con más de 700.000 visitantes.

Los fabricantes han aprovechado para mostrar sus novedades en diferentes ámbitos y uno de los espacios más destacados ha sido el Pabellón verde, dedicado a los vehículos propulsados por energías alternativas y por el que pasó incluso Arnold Schwarzenegger, defensor de los híbridos y eléctricos, durante su visita. En esta zona se podían ver modelos como la nueva **Mercedes Vito E-Cell**, una furgoneta eléctrica ideada como transporte de personal en zonas ambientalmente sensibles, que será producida en serie y vendida en 15 países europeos a partir de mayo de 2012. Estaba también en este espacio la gama **Prius de Toyota**, marca que presentó además el **diji Concept**, que permite que todo el vehículo, por dentro y por fuera, se convierta en una superficie de visualización cuyos contenidos decide el conductor. Por su parte, con el **Renault Zoe**, la marca francesa presentaba un subcompacto completamente eléctrico que estará a la venta a finales del 2012 en Europa. Con look futurista, su velocidad máxima es de 135 Km/h y tiene una autonomía de 210 Km.

Más de 20 expositores estuvieron presentes en este pabellón dedicado a la automoción con energías alternativas. De entre los 260 expositores y las novedades de cada uno de ellos, fue muy aplaudido el nuevo **Audi A3**. Su nota más destacada está en el apartado tecnológico: una pantalla de gran tamaño con efecto tridimensional y, sobre todo, un práctico 'touch pad'.

Por su parte, **Volkswagen** mostró las numerosas carrocerías que ha creado para intentar que el Up! se adapte lo máximo posible a diferentes actividades. El **x Up!**, por ejemplo, es la evolución del prototipo **Cross Up!**, y representa la adaptación de este microrurbano a la carretera, mientras que el **winter Up!** está pensado para la montaña.

Uno de los modelos que más llamó la atención fue el **Alfa Romeo Disco Volante**, un biplaza con motor central, que para celebrar su 60º Aniversario, se reinterpreta en el año 2012: un superdeportivo que resulta extravagante por su enorme frontal en proporción al resto de la carrocería. También fue muy comentado el **Ferrari F12 Berlinetta**, deportivo que sustituye al Ferrari 599. Y cabe destacar también la principal novedad de **BMW**: el nuevo Serie 6 Gran Coupé, una berlina que alarga su batalla para permitir un mayor confort y facilidad de acceso. La versatilidad está garantizada gracias a sus asientos traseros abatibles.

El Salón de Ginebra también fue la ocasión escogida por **Honda** para presentar el **CR-V** europeo y el motor 1.6 i-DTEC de 120 CV, que llegará al **Civic** próximamente y que destaca por su ligereza.

No podemos dejar de hablar de **Ford**, cuya principal atracción fue el nuevo **Ford B-MAX**, -un coche compacto, que combina un diseño ingenioso con una tecnología líder en su clase-, junto con el lanzamiento europeo del nuevo **Ford Kuga**. Ni de **Seat**, que dio a conocer, de la mano de su presidente James Muir, el nuevo Toledo, que se fabricará en la República Checa y que cuenta con un maletero de 500 litros, a pesar de ser un coche más pequeño que sus antecesores.

El **Nissan Hi-Cross** fue el protagonista en su stand. Junto a él se encontraban primicias como el **Juke Nismo**, el **Invitation** o la versión eléctrica del monovolumen **NV-200**.

Para hablar de SUV compactos, tenemos que mencionar a **Citroën**, que presentó el **C4 Aircross**, con el cual espera conquistar uno de los mercados en expansión. Estará disponible en nuestro mercado antes del próximo mes de junio; así como de **Opel** y de su **Mokka**. Además Opel dio a conocer el **Astra OPC**, el compacto más potente de la historia de la marca. El nuevo modelo equipa un motor 2.0 litros turbo con inyección directa de gasolina que rinde 280 CV de potencia. Si seguimos realizando un recorrido por las diferentes marcas, hay que hacer una parada en **Chevrolet**, que se centró en el esperado estreno mundial del **Cruze Station Wagon** y en el lanzamiento de dos nuevos conceptos de vehículos deportivos: "Code 130 R" y "Tru 140S", para quienes buscan diseño original.

Este certamen ha sido la cita en que **Fiat** ha presentado el **Fiat 500L**, pero con la mirada puesta también en las nuevas versiones del **500**, el **Fiat Punto 2012**, el nuevo motor de 85 CV del **Panda**, el **Fiat Punto Street** y, además, el SUV de siete plazas: el **Fiat Freemont** con tracción 4x4. También **Peugeot** ha sido protagonista con el **208**, mientras que reafirma su estrategia de enriquecimiento de la gama y su ventaja tecnológica con tres modelos híbridos diésel **HYBRID4**.

Todos los fabricantes a nivel mundial mostraron sus apuestas para 2012, basando en la innovación y el diseño sus estrategias para este año.



El Salón del Automóvil de Ginebra se cerró con gran éxito de asistencia.



Un momento del evento de apertura de la 82 edición de esta importante feria.

MADRID

ASEVAL-MADRID SOLICITA A LA SUBDIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES LA EXTENSIÓN DE LAS INSPECCIONES A LAS NUEVAS MODALIDADES DE ALQUILER

TRAS LAS SANCIONES RECIBIDAS POR ALGUNAS ALQUILADORAS.

El pasado mes de Septiembre el Ayuntamiento de Madrid, a través de la Dirección General de Consumo, realizó inspecciones a aproximadamente 69 oficinas de alquiler de coches.

Se trataba de revisar cómo se encontraba el sector en esta materia a través de una inspección sectorial, tras la cual un 70% de estas oficinas fueron sancionadas por diversas cláusulas que aparecían en contrato, consideradas por Consumo como abusivas o no ajustadas a derecho.

También se hacía alusión en algunos casos al libro/hoja de reclamaciones, por no encontrarse a disposición de los clientes.

Tras la reunión mantenida con Ángel Sánchez, Director General de Consumo, y el instructor de estas inspecciones Luis Fernando González, propusieron aceptar recursos en los que se aportara

copia de los contratos con estas cláusulas eliminadas o rectificadas y realizando descuentos importantes en la sanción. También se acordó que ASEVAL-MADRID les haría llegar un borrador

de contrato para la revisión por parte del Ayuntamiento y posteriormente por la Comunidad de Madrid para que esté ajustado a derecho. Este contrato se pondrá a disposición de todos los asociados.

Por otro lado, se ha presentado a la Subdirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid informe relativo al Plan de Inspección que se llevará a cabo en el año 2012. ASEVAL-MADRID ha propuesto que se amplíen estas

inspecciones, llegando a las nuevas modalidades de alquiler, como son las empresas de carsharing, talleres y concesionarios que alquilan sin autorización, así como al alquiler entre particulares. ■

"También se acordó que la asociación les haría llegar un borrador de contrato para la revisión por parte del Ayuntamiento y posteriormente por la Comunidad de Madrid para que esté ajustado a derecho"

GESTORÍA ADMINISTRATIVA Pascual S.L.

La nueva era de la gestión ha llegado

SOMOS ESPECIALISTAS en gestión telemática y tratamiento de flotas

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

OA



LOLA MONTES



FERNANDO DE HARO MARTÍN DIRECTOR DE VENTAS B2B PEUGEOT ESPAÑA

“LAS VENTAS FUERA DE EUROPA HAN REPRESENTADO UN 48% DE NUESTRAS VENTAS TOTALES EN 2011”

PEUGEOT SE APOYA EN IMPORTANTES NOVEDADES DE PRODUCTO PARA QUE DURANTE 2012 SIGAN ESTANDO ENTRE LAS PRIMERAS MARCAS DE FABRICANTES EN ESPAÑA. FERNANDO DE HARO MARTÍN DESTACA LA APUESTA DE LA MARCA POR LAS TECNOLOGÍAS QUE CUIDAN EL MEDIO AMBIENTE Y LA RECIENTE ALIANZA ESTRATÉGICA CON GENERAL MOTORS.

“El mercado de rent-a-car representará en 2012 casi un 20% del mercado total. En los últimos años, somos una de las 5 primeras marcas en este mercado”

El sector de la Automoción está viviendo unos años de cambios, muy marcados por las complicaciones económicas, ¿cuál es la perspectiva general de Peugeot en este sentido?, ¿cómo se ve el desarrollo del presente año en relación a los ejercicios anteriores?

Peugeot acelera su desarrollo en zonas fuera de Europa Occidental, que no están tan afectadas por la crisis, como pueden ser por ejemplo América del Sur y Asia. Las ventas fuera de Europa han representado un 48% de nuestras ventas totales en 2011.

Nos apoyamos en un Plan Producto ambicioso que incorpora importantes novedades en 2012: el nuevo 208, los primeros vehículos Full Hybrid diésel del mundo (3008 HYbrid4, 508 RXH y 508 Hybrid4), las Nuevas Partner y Expert, y el 4008.

Este año a finales de marzo, somos la tercera marca en España y hemos mejorado una posición respecto al mismo periodo del año anterior.

Las últimas informaciones, señalan algunos portavoces de la marca que dan mensajes de optimismo respecto a la evolución del sector en el segundo semestre del año, previendo signos de recuperación, ¿en qué está trabajando Peugeot para ello?, ¿es esta su opinión?

Nosotros estamos preparados para atender una eventual recuperación de la demanda, pero evidentemente, las condiciones del mercado evolucionan de una forma constante e imparable, y cada vez más, estamos inmersos en una economía de carácter global, por lo que dependemos de la evolución del resto de los países de nuestro entorno para comenzar un verdadero despegue.

¿En qué estado se encuentra la alianza estratégica con General Motors?, ¿cuáles son las bases y objetivos de este acuerdo?

La alianza se basa en dos pilares fundamentales: compartir plataformas de vehículos, componentes y módulos, y la creación de una joint-

venture de compras a nivel mundial de productos y servicios, con un volumen de compra combinada de 125.000 millones de dólares. Cada una de las dos empresas continuará comercializando sus vehículos de forma independiente en competencia. Además, la alianza sienta las bases para futuras cooperaciones en otros campos de actividad.

Las cifras que se dan a conocer en los últimos años no son positivas, algo que ocurre en todos los sectores: se habla de fuertes retrocesos en los beneficios, ¿cuál es la situación de la marca en España, en qué se está trabajando para ganar posiciones a la crisis?

Ya llevamos tiempo trabajando en la optimización de nuestras estructuras y procesos, además, en paralelo, desarrollamos otros ejes de trabajo basados en la mejora de nuestros productos: reducimos el coste de uso de los vehículos, mejorando los consumos y las emisiones de CO2, por un lado en los vehículos con motores térmicos (lanzamos una versión del 208 con un consumo mixto de sólo 3,4 L/100KM) y por otro lado en vehículos que incorporan las tecnologías híbridas diésel o eléctricas.

Por otra parte, completamos nuestra gama con vehículos Premium innovadores como puede ser el 508 RXH que ofrece una visión original del universo all-road al asociar la hibridación en diésel y la elegancia con distinción.

Trabajamos todos los nichos de mercado (por ejemplo con nuestra gama de Vehículos comerciales transformados) para conseguir nuestros objetivos.

¿Cómo afectan los cambios en los precios de los combustibles en el sector del automóvil europeo?

El aumento de precios del combustible provoca que el cliente demande vehículos más eficientes, con motores térmicos de menor consumo o con motores híbridos.

En un sentido amplio, ¿qué cree que está demandando el usuario, qué caminos cree que tomará el sector de la Automoción, cuáles deben sus prioridades?

LAS 11 REGLAS DE ORO QUE DESTACA PEUGEOT PARA UNA CONDUCCIÓN ECO-LÓGICA Y ECO-NÓMICA

- Lleva siempre seleccionada la velocidad adecuada
- Circula sin agresividad y a velocidad moderada
- Circula sin cargar en exceso el vehículo
- Planifica tus trayectos
- Circula para calentar tu vehículo
- Circula con las ventanillas cerradas
- Limita el uso de consumidores de potencia (asientos calefactables, climatización...)
- Efectúa las operaciones de mantenimiento periódico de tu vehículo
- Utiliza las informaciones proporcionadas por el ordenador de a bordo
- Realiza el rodaje de tu vehículo
- Ten en cuenta las condiciones meteorológicas

“Pensamos que el usuario demanda vehículos más ligeros, eficientes y con altos niveles de seguridad. Nuestra marca responde a estas inquietudes evolucionando el producto”

Pensamos que el usuario demanda vehículos más ligeros, eficientes y con altos niveles de seguridad. Nuestra marca responde a estas inquietudes evolucionando el producto.

Un ejemplo de esto lo tenemos con nuestro nuevo 208, un vehículo que reúne, frente al modelo al que reemplazará, un alto equipamiento de seguridad, proporciona unas prestaciones dinámicas mejoradas, un incremento de la habitabilidad interior, reduciendo sus medidas exteriores, su peso y su consumo.

■ **Hace muy poco, se ha conocido que Peugeot ha iniciado la comercialización en el mercado español del modelo 3008 HYbrid4, el primer vehículo híbrido diésel del mundo, ¿cómo pretende posicionarse Peugeot en este sentido dentro del mercado de los híbridos?, ¿qué ventajas ofrece respecto a otros modelos?**

Peugeot propone una oferta inédita que alía exigencia medioambiental y placer de conducción: lanza los primeros vehículos Full Hybrid diésel del mundo. Los modelos con tecnología Hybrid4 ofrecen una fuerte imagen de innovación y de respeto con el medio ambiente, así como un alto nivel de prestaciones que valoriza a sus propietarios.

Peugeot desplegará la gama Hybrid4 en los siguientes modelos: el 3008 Hybrid4 ya lanzado, el 508 RXH en mayo y el 508 Hybrid4 en septiembre.

La denominación Hybrid4 designa la hibridación de un motor térmico (163 CV) con un motor eléctrico (37 CV). El paso del motor térmico al motor eléctrico se realiza automáticamente gracias al STOP & START, con un alternador de arranque que pone el coche en “stand by” y arranca el motor térmico cada vez que las condiciones así lo imponen.

Estas nuevas sensaciones se expresan a través de diferentes dimensiones:

- el silencio de funcionamiento, con la posibilidad de rodar sólo con el motor eléctrico;
- la serenidad que proporciona la seguridad derivada de las 4 ruedas motrices;
- unas prestaciones de alto nivel asociadas a un comportamiento en carretera de primer orden;
- una libertad y facilidad de uso únicas, gracias a los cuatro modos de conducción seleccionables (eléctrico, 4WD, Sport y Auto) y a la recarga de las baterías que se realiza de manera autónoma.

■ **En 2009 lanzaron Mu By Peugeot, un sistema que ofrece alquilar vehículos en función de las necesidades de nuestros clientes, ¿cómo funciona exactamente?, ¿cuál está siendo la aceptación entre los usuarios?**

MU by Peugeot es un servicio de movilidad que ofrece toda nuestra gama de turismos, vehículos comerciales, motos y acce-



El modelo 3008 HYbrid4 se basa en una tecnología innovadora y en el respeto por el medio ambiente.



ZOOM PERSONAL

Fernando de Haro Martín está vinculado a Peugeot desde hace años, donde ha sido Jefe de Distrito, Jefe de Ventas de la filial de Sevilla, Jefe de Ventas de la Dirección de Zona Noroeste, Gerente en la filial de Palma de Mallorca, responsable de Ventas y Coordinación entre las Direcciones de Zona, así como de la programación y distribución de los vehículos para el mercado Español... Una amplia carrera vinculada a este proyecto, que entendemos que hace propio.

sorios. El cliente activa su cuenta MU a través de la web y realiza la reserva en el punto MU deseado. Este programa de movilidad está implantado en Madrid y Barcelona y cuenta con más de 3500 cuentas. A finales de 2012, MU by Peugeot contará con 30 puntos a lo largo del territorio nacional.

■ **Y para las empresas de rent a car, ¿qué ventajas ofrece este sistema?, ¿cuál es la importancia que Peugeot da a las empresas de alquiler de coches dentro de su modelo de negocio?**

Este sistema está pensado para los clientes particulares, ubicados en las zonas de influencia de nuestros concesionarios.

El mercado de rent a car representará en 2012 casi un 20% del mercado total. Peugeot siempre ha trabajado de forma muy próxima con las empresas de rent-a-car, como un “partner”. En los últimos años, somos una de las 5 primeras marcas en este mercado.

■ **Con el Peugeot iOn, el pequeño urbanita, el Peugeot e-Vivacity, el scooter ligero y compacto, y la bicicleta eléctrica, estable y manejable, Peugeot es el único fabricante que plantea una oferta de movilidad global 100% eléctrica, ¿cuál es la apuesta de la marca en este ámbito?**

Peugeot apuesta por el desarrollo de nuevas formas de movilidad no solamente en el ámbito de los vehículos 100% eléctricos, sino también, como ya hemos comentado, comercializando vehículos con

motorizaciones híbridas eléctrico-diésel más eficientes como lo son el 3008 Híbrido y el 508 RXH.

■ **Peugeot habla de Eco-conducción como objetivo, ¿en qué se traduce en cuanto a medidas por parte de la marca?**

El compromiso de Peugeot con el medioambiente es un hecho constatado gracias a la innovación y desarrollo de tecnologías, que unidas a una conducción responsable favorecen lo que la marca denomina como Ecoconducción. La marca apuesta por una estrategia de downsizing, desarrollando motores más eficientes de menores consumos y bajas emisiones. Nuestra media de emisiones es de 129g/Co2, que es inferior a la media nacional y a la mínima (130g/ Co2) fijada por Europa para el 2015. A ello ha contribuido el saber hacer del grupo en materias como los motores HDI, el e-HDI dotado de tecnología stop&start, el uso del FAP (filtro anti partículas), en el que somos pioneros y los vehículos 100% eléctricos (ION).

■ **¿Cuáles son los compromisos de Peugeot con el medioambiente?**

A través del Mapa de la nueva Movilidad ubicado en el site innovación Peugeot promueve propuestas como: el Eco-Sharing o reducción de emisiones y consumo de combustible compartiendo con más pasajeros el coche y la Eco-conducción o ahorro de combustible, realizando una conducción respetuosa con el medioambiente.

Por otra parte, la marca colabora en la operación Pozo de Carbono Peugeot-ONF, emprendida en Brasil en 1999 junto a la francesa Office National des Forêts (ONF) y que tiene como objetivo principal la lucha contra el aumento del efecto invernadero.

■ **A nivel profesional, su vinculación con Peugeot es muy extensa, ¿cuál es el camino que considera que tomará la marca en un futuro próximo?**

La marca consolidará su posición a nivel mundial, aprovechando las sinergias que le ofrecen sus alianzas estratégicas, haciendo especial hincapié en la producción de vehículos con mejores prestaciones dinámicas, un alto nivel de elementos de seguridad, y muy eficaces energéticamente.

Nuestras líneas de investigación y desarrollo están dando ya sus frutos en esta línea, y evidentemente, seguimos desarrollando nuevos proyectos y tecnologías para aumentar el “placer de conducir” que proporcionan nuestros vehículos.

Cabe destacar, como muestra de nuestra implicación en el desarrollo tecnológico de nuestros productos, que el año 2011 nuestra marca ha sido la que mayor número de patentes ha presentado ante las autoridades francesas.

Nuestra presencia y apuesta por los mercados Latinoamericanos y Asiáticos nos deberá proporcionar un incremento de notoriedad de nuestra marca a nivel global. ■



DAVID MORALEJO
AUTOR DE CUADERNO SECRETO DE BON VIVANT, REVISTA GLAMOUR



- 1 MADRID-BURGOS
- 2 BURGOS-SAN ROMÁN DE ESCALANTE
- 3 SAN ROMÁN DE ESCALANTE-PLAYA DE BERRIA (SANTOÑA)
- 4 SANTOÑA-VILLAVERDE DE PONTONES
- 5 VILLAVERDE DE PONTONES-SANTANDER
- 6 SANTANDER-SANTILLANA DE MAR
- 7 SANTILLANA DE MAR-SUANCES
- 8 SUANCES-FRÓMISTA
- 9 FRÓMISTA-MADRID

CANTABRIA: CÓMETE EL NORTE

393 KILÓMETROS. ESTA ES LA DISTANCIA QUE SEPARA MADRID DE SANTANDER, UNO DE LOS INFINITOS PARAÍDOS QUE NOS OFRECE LA PENÍNSULA A TIRO DE PIEDRA. O, MEJOR DICHO, A TIRO DE COCHE, PORQUE EN ESTA SECCIÓN DE LA REVISTA, QUE OFRECEREMOS PERIÓDICAMENTE, QUEREMOS PONÉRTELO FÁCIL CON NUESTROS DESTINOS FAVORITOS. GRANDES PLANES A MENOS DE CUATRO HORAS DE LA CAPITAL... CON LA PASIÓN POR LAS RUTAS AL VOLANTE COMO LEIT MOTIV. ALQUILA EL VEHÍCULO QUE MEJOR SE ADAPTE A TU EXCURSIÓN Y TOMA NOTA, PORQUE AQUÍ ENCONTRARÁS LA MEJOR MANERA DE NO PERDERTE NI UNA DE LAS MARAVILLAS QUE QUEREMOS COMPARTIR CONTIGO. PLAYAS DE PELÍCULA, PAISAJES PARA CONTEMPLAR SIN PRISAS, RESTAURANTES DIEZ, HOTELES DE ENSUEÑO... **VENGA, SUBE, QUE ARRANCAMOS.**

MADRID - BURGOS

El primer alto en el camino te sabrá dulce, muy dulce. Porque no deberías cruzar Burgos sin detenerte en el clásico **Hotel Landa** (Ctra. Madrid-Irún, km. 235) donde cada mañana hornean bollería casera tan espectacular que no querrás irte sin probarla toda. También preparan almuerzos y picnics para llevar, pero lo mejor es que saborees su deliciosa cocina in situ, porque el entorno merece la pena.

BURGOS - SAN ROMÁN DE ESCALANTE

El puerto del Escudo despidió Castilla y León y da la bienvenida al intenso color verde que tiñe Cantabria. Frena, coge aire y continúa no hacia Santander, sino a este pueblecito cercano a Santoña, famoso epicentro de las que, posiblemente, sean las mejores anchoas del mundo. En **San Román de Escalante** se encuentra un hotel del mismo nombre y perteneciente a la cadena Relais & Chateaux de trato rotundamente familiar. Cada rincón de esta antigua casona cántabra alberga obras de arte firmadas por grandes como el mallorquín Dionis Bennassar y las habitaciones parecen museos, con cabeceros de cama del S. XIII, cómodas art decó, lámparas talladas a mano... Además, podrás visitar la iglesia románica en la que celebran bodas y disfrutar de su piscina, jardines y la onírica zona de masajes, situada en medio del bosque. De cuento. (Ctra. Escalante - Castillo, km.2, tel. 942 67 77 45).

SAN ROMÁN DE ESCALANTE - PLAYA DE BERRIA (SANTOÑA)

Tanto si el tiempo acompaña como si no, en Cantabria siempre es buen momento para disfrutar de la playa. Olvidate del temor a la lluvia y mete el traje de baño en la maleta, junto al

chubasquero. Este motivo es suficiente excusa: Berria da nombre a uno de los arenales más bellos de la región y resulta un lugar idílico para degustar esas anchoas junto al mar... El aperitivo perfecto, en el bar **Náutico** (Avda. Carrero Blanco, 45, Santoña).

SANTOÑA - VILLAVERDE DE PONTONES

¿Eres de los que siempre buscan estrellas Michelin antes de aparcar el coche en un restaurante? Entonces, dirígete hacia Somo por la costa y, a pocos kilómetros hacia el interior te topará con **El**

Cenador de Amós (Plaza del Sol S/N, Villaverde de Pontones, tel. 942 50 82 43). El chef Jesús Sánchez dirige las cocinas de esta casona del siglo XVIII en la que mandan platos como el cuscús de lentejas con tomate confitado y especias, la albóndiga de pichón con espina de anchoa frita y crema de sus menudillos y postres tan sorprendentes como la deconstrucción del sobao pasiego, caramelizado y con leche y coco. El menú degustación cuesta 80 euros y, si eres tan gourmet como viajero, merecerá la pena que reserves mesa. No te arrepentirás.

VILLAVERDE DE PONTONES - SANTANDER

Si enumerásemos todos los excelentes restaurantes de la capital cántabra necesitaríamos muchas páginas y, sobre todo, una larga temporada de mesa en mesa. Por eso, hemos seleccionado sólo algunos de nuestros favoritos. Así que deja atrás la zona oriental porque hoy toca poner rumbo al oeste y comer en la bella ciudad del Sardinero. Los santanderinos conocen bien **La Radio** (Paseo General Dávila 97, tel. 942 23 26 28), una taberna fuera de ruta a la que cada mañana llegan mariscos y pescados fresquíssimos y de primera. Buen precio, cantidades descomuna-



NUESTRA PROPUESTA DE ESTE NÚMERO

Conocer Cantabria desde distintos puntos de vista: sus pueblos con más encanto, el Santander cool o la mejor oferta gastronómica... Playas, puertos, tabernas, alojamientos escondidos... y carreteras, sobre todo, carreteras para perderse al volante.

CIRCULACIÓN

“Tanto si el tiempo acompaña como si no, en Cantabria siempre es buen momento para disfrutar de la playa. Olvídate del temor a la lluvia y mete el traje de baño en la maleta, junto al chubasquero”

les y bullicio sin complicaciones. Más clásico es el mítico **Zacarías** (Hernán Cortés 38, tel. 942 21 06 88), auténtico templo de la cocina cántabra situado en Puertochico, el barrio gastronómico por excelencia de la ciudad. Huevos (fritos) del Arcipreste de Hita con langosta, los descomunales y sabrosos tomates del Palenque, que el propio Zacarías te mostrará orgulloso nada más entrar, la ensalada del Indiano... Todo aquí es casero, clásico y contundente.

Si prefieres codearte con el Santander más cool, la taberna marinera **El Machi** (Calderón de la Barca 9, tel. 942 21 87 22) ofrece lo mismo, excelencia en los pescados y mariscos, pero con una decoración moderna, desenfadada y con un chic único que nada tiene que envidiar a los bistrós neoyorquinos. El joven equipo de De Luz (Ramón y Cajal, 18, tel. 942 29 06 06), otro gran nombre de la gastronomía santanderina, ha convertido El Machi en buque insignia del remozado enfoque de sus locales, en los que prima la cocina de mercado, el producto y un diseño de interiores en el que cada detalle cuenta. No podrás dejar de mirar. Ni de comer, claro.

Otro detalle que te gustará: si quieres recorrer los alrededores del palacio de la Magdalena y la bahía santanderina de la forma más divertida, utiliza las bicicletas que el ayuntamiento ha repartido por toda la ciudad con el servicio **Tusbic** (www.tusbic.es). Ya ves, alquilar está de moda, aunque esta vez te toque aparcar el coche y pedalear un rato.

Santillana del Mar:
“Callejuelas empedradas, tiendas de decoración a las que no podrás resistirte y arte románico en cada rincón”

SANTANDER - SANTILLANA DEL MAR

Tras la comilona y el paseo en bici, toma el volante de nuevo para conocer uno de los pueblos más bonitos de España –el más bonito por votación popular, aclaran ellos–, también conocido como la villa de las tres mentiras, ya que, según dicen los lugareños, “ni es Santa, ni es llana ni tiene mar”. Callejuelas empedradas, tiendas de decoración a las que no podrás resistirte y arte románico en cada rincón. Si te has quedado con hambre, en **Casa Cosío** (Plaza Abad Francisco Navarro, tel. 942 81 83 55) encontrarás otra gran cocina para probar los mejores guisos pasiegos.

SANTILLANA DEL MAR - SUANCES

Cerca, muy cerca de Santillana se encuentra una de las villas turísticas más animadas del litoral cántabro. Sus veranos son conocidos por las noches sin fin y la diversión de sus playas, sobre todo Los Locos, punto de encuentro de surfers de todo el país. Se trata de un acantilado que, cuando baja la marea, deja ver un

gran arenal de color dorado. Aguas cristalinas y enormes olas te harán sentir que has llegado al paraíso. En los acantilados contiguos te topará con otras dos calas, Tagle y Santa Justa, más familiares e igual de bonitas. Desde cualquiera de ellas podrás contemplar magníficos atardeceres antes de cenar en **La Dársena** (Muelle 23, Suances, tel. 942 844 489), un restaurante marinero que en pocos años se ha convertido en referente de la cocina de la zona. Aquí te esperan más pescados y mariscos, como el fabuloso San Pedro al horno, las célebres rabas de calamar o unas clásicas almejas a la marinera, pero también una amplia bodega y un trato exquisito. Termina la noche con una copa en los alrededores de la playa de la Concha y... a dormir. ¿Dónde? En la **Posada Santa Ana** (Cacho Regatillo 17, Cortiguera, tel. 942 844 364), un hotelito familiar en el que, aviso a navegantes, las mascotas y los niños son bienvenidos. Acogedor, sencillo y decorado con un cuidado estilo rústico, cuenta con jardines, piscina y un restaurante más que interesante.

SUANCES - FRÓMISTA

Ya de vuelta... te proponemos un último órdago a esta maratón gourmet. Al pasar Torrelavega, olvídate del desvío a Burgos, sigue la ruta por Palencia y haz parada en este pueblo, cuna del románico castellano. Para retomar la ruta hacia Madrid sólo tendrás que continuar en dirección a Aranda de Duero, muy cerca de aquí. Pero antes queremos que te despidas

del viaje con una comida a cuerpo de rey en la Hostería de los Palmeros (Plaza de San Telmo 4, tel. 979 81 00 67), uno de esos restaurantes en los que el tiempo parece haberse detenido... para bien. Te sorprenderá encontrar en la carta platos como las magníficas alubias con pichón, el foie fresco con trompeta amarilla y piñones, la chatka de cangrejo real ruso, la ensalada de perdiz roja con pimientos de Torquemada, el rape negro con almejas de carril, el guiso de gallo de corral... Además, su carta de vinos y cava de puros te dejarán sin palabras. Uno de esos secretos “a voces” que te encantará compartir a tu regreso.

FRÓMISTA - MADRID

Es hora de hacer recuento antes de volver a casa. Calcula, porque a menos de cuatro horas de la capital has disfrutado de un sinfín de contrastes: playa y montaña, tradiciones culinarias y vanguardia gastronómica, relax y diversión nocturna...Y todo sin horarios, sin preocupaciones y con el coche como aliado perfecto. Hasta la próxima. ■



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 CO₂ (g/km): de 99 a 139. Modelo visualizado Polo Sport con llantas opcionales.

“Nos encontramos ante una reforma laboral, un texto que pretende ser ambicioso y permitir una mayor flexibilidad laboral”

LA REFORMA LABORAL (I) EN MATERIA DE CONTRATACIÓN

ANALIZAMOS LA NUEVA REFORMA LABORAL APROBADA POR EL GOBIERNO EL PASADO 10 DE FEBRERO. A TRAVÉS DE ESTE Y OTROS ARTÍCULOS, INTENTAREMOS ABORDAR LAS CUESTIONES MÁS IMPORTANTES MODIFICADAS EN ESTA REFORMA LABORAL, DESDE UN PUNTO DE VISTA PRAGMÁTICO E INTENTANDO NO CAER EN CUESTIONES SUBJETIVAS, NI OPORTUNISMOS. UNA REFORMA QUE ABORDA MÁS CUESTIONES QUE EL HECHO DEL DESPIDO IMPROCEDENTE CON LA INDEMNIZACIÓN DE LOS 33 DÍAS POR AÑO DE TRABAJO, O LA ELIMINACIÓN DE LOS SALARIOS DE TRAMITACIÓN, O BIEN, QUE SE HAYA ELIMINADO DE LOS EXPEDIENTES DE REGULACIÓN DE EMPLEO LA AUTORIZACIÓN ADMINISTRATIVA.

REFORMA EN MATERIA DE CONTRATACIÓN

ESTA REFORMA CONTRACTUAL SE HA INSTRUMENTALIZADO, A TRAVÉS DE LAS SIGUIENTES MODIFICACIONES:

-  a) Creación de un contrato indefinido denominado para emprendedores.
- b) Modificaciones de los contratos formativos, parciales y a distancia.
- c) Anticipación del plazo de finalización de la suspensión de la conversión de los contratos temporales a indefinidos por concatenación de dos o más contratos, según lo dispuesto en el 15.5 del Estatuto de los Trabajadores.
- d) Bonificación de cuotas de Seguridad Social por transformación de contratos en prácticas, de relevo y de sustitución en indefinidos.

En cada número analizaremos un apartado de la nueva Reforma Laboral, comentando las principales modificaciones que incorpora.

El pasado 10 de febrero, el Gobierno aprobó una nueva reforma laboral, a través del Real Decreto 3/2012 de 10 de febrero de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral, motivado nuevamente y como aconteció en la reforma del 2010, por la inexistencia de un acuerdo entre los interlocutores sociales, que, debían haber sido, en un principio, los impulsores de las reformas laborales, pero que, pese a haber tenido un acercamiento de posiciones, sin embargo no habían dado sus frutos en el tiempo máximo marcado por el Gobierno, que, en buena medida, venía también impuesto por las presiones ejercidas por la Unión Europea, que, ante la situación económica de España, urgían al Gobierno recién formado a tomar medidas casi con carácter inmediato.

Por tanto, el Gobierno se encontraba en la tesitura de crear un cuerpo legal que fuera novedoso, que tuviera en cuenta la situación económica española, que permitiera, o favoreciera, la creación de empleo, y que por otro lado intentase paliar los efectos económicos negativos de la crisis, y para ello, era necesario profundizar, como así ha sido, en la reforma operada en el 2010 e ir un poco más allá, a la vista de que con anterioridad tampoco se

habían tenido los resultados esperados. Ni que decir tiene que esta reforma ha provocado un gran alboroto social, como se ha constatado con la huelga general acaecida el pasado 29 de marzo, sin que parezca que por parte del Gobierno, dado que así lo han dicho, se vaya a modificar nada, salvo para reforzar o ampliar las reformas operadas. Es decir, que nos encontramos ante una reforma laboral, un texto que pretende ser ambicioso y que permita una mayor flexibilidad laboral.

Pese a que la sensación que se ha generado en términos generales a los trabajadores, ha sido que a partir de ahora el empresario va a ser omnipotente y podía poco menos que campar a sus anchas y hacer lo que quisiera con jornadas, despidos, contratos, etc., es preciso, recordar que, al final, siempre queda la tutela judicial de las decisiones empresariales. Es decir, que ante cualquier decisión empresarial, se podrá instar su revisión judicial, por lo que,

resulta claro que, para que pueda haber una variación de las condiciones de trabajo, debe existir, como no puede ser menos, una causa.

En este primer artículo, hablaremos de las modificaciones que ha habido en materia de contratación, cuyo fin era la creación

DESGLOSAREMOS LA REFORMA LABORAL EN TRES GRANDES APARTADOS, SIGUIENDO UN POCO EL DEVENIR DE UNA RELACIÓN CONTRACTUAL:

- Reformas en materia de contratación
- Reformas en materia de condiciones de trabajo y negociación colectiva
- Reformas en materia de extinción del contrato de trabajo



del empleo. Y dentro de las cuestiones que se tratan en este ámbito (como se indica en el cuadro del inicio de la página), nos centraremos principalmente en el primer apartado, al resultar la novedad más destacable respecto de las contrataciones.

REFORMA EN MATERIA DE CONTRATACIÓN

Sobre los contratos para emprendedores

Se aborda en primer lugar esta innovación, al tratarse de una figura nueva creada *ad hoc* en esta reforma laboral, y la que, presumiblemente podría generar un mayor número de contrataciones. Para estudiar esta figura, se expondrá esquemáticamente qué requisitos se deben cumplir y qué beneficios se obtienen con la realización de este tipo de contrataciones.

a) Requisitos para su concertación:

- a. Por parte de la empresa.
 - I. Tiene que ser una empresa que ocupe a menos de 50 trabajadores.
 - II. No puede haber despedido en fecha posterior al 12 de febrero (momento de entrada en vigor de la presente ley) y en los seis meses inmediatamente anteriores a realizar la contratación, por causas objetivas que hayan sido declaradas improcedentes por sentencia judicial, ni tampoco por despido colectivo, siempre y cuando esos despidos sean relativos al mismo puesto de trabajo que se pretenda cubrir con esta contratación y para el mismo centro, o centros de trabajo.
 - III. Se tendrá en cuenta el número de trabajadores en la empresa en el momento de producirse la contratación.
- b. Por parte del trabajador. Si bien, no se determina con exactitud, lo cierto es que, para que se pueda disfrutar de los beneficios fiscales y de Seguridad Social, es preciso que los trabajadores reúnan, al menos, una de estas características
 - I. Ser menor de 30 años, y ser el primer contratado bajo esta modalidad.
 - II. Estar en situación de desempleo y percibiendo prestaciones durante, al menos los tres meses anteriores a la formalización del contrato (estas dos situaciones son necesarias para obtener beneficios fiscales)
 - III. Estar en situación de demandante de empleo. En este caso, únicamente se obtendrán bonificaciones en las cuotas a la SS, salvo que concurra alguna de las otras dos circunstancias, en cuyo caso se darán conjuntamente.

b) Beneficios obtenidos:

- a. Beneficios fiscales.
 - I. Primer contrato con un menor de 30 años.- Deducción fiscal de 3000€
 - II. Contratos con perceptores de la prestación de desempleo, adicionalmente, derecho a percibir una deducción equivalente al 50% de la prestación por desempleo que le quedase por percibir, con un tope de 12 meses, siempre que el trabajador hubiera cobrado, al menos tres meses de prestación por desempleo, es preciso que

“Se constata que se han eliminado, en principio, las bonificaciones o deducciones que pudiera haber en la Seguridad Social, salvo que se concierte un nuevo tipo de contrato específico”

se requiera por parte de la Empresa al Trabajador un certificado de prestación pendiente de recibir. Una vez fijada la cuantía de la deducción, esta permanecerá inalterable.

- b. Bonificaciones en Seguridad Social. Cuando se contraten demandantes de empleo (no se requiere que esté cobrando prestaciones por desempleo), tienen una serie de bonificaciones, dependiendo de si se trata de trabajadores entre 16 y 30 años, (1.000€/el primer año e incrementándose 100€/año), incremento adicional de 100€ si se trata de mujeres con escasa representación en el sector. O de mayores de 45 años, inscritos durante al menos 12 meses en un periodo de 18, con una bonificación de 1300€/año, 1.500€ si se trata de mujeres. Estas bonificaciones se disfrutarán por un periodo de 3 años, y serán compatibles con otras ayudas, hasta el tope del 100% de la cuota empresarial a la Seguridad Social
 - c. Beneficios para el trabajador. Podrá, si así lo desea compatibilizar cada mes, junto con el salario el 25% de la cuantía de la prestación que tuviera reconocida y pendiente de recibir en el momento de inicio del contrato. Si no opta por esta compatibilidad, entonces conservará su derecho al cobro a la prestación. En este caso, habrá que tener en consideración que según la normativa de la Seguridad Social, se puede mantener ese derecho si tiene un contrato por cuenta ajena inferior a un año.
 - d) **Obligaciones del empresario.** Tiene que tener contratado al trabajador durante, al menos, 3 años, en caso contrario, deberá devolver las bonificaciones que ha percibido, porque tendrían la consideración indebidamente percibidas.
 - e) **Duración del período de prueba.** Si bien, el contrato de trabajo se regulará según lo dispuesto en el Estatuto de los Trabajadores y la normativa convencional que se aplique en cada caso, se exceptúa de esta regulación, el periodo de prueba, que, se desvincula del que se establece en el art. 14 del Estatuto de los Trabajadores y lo fija en un año, en todo caso.
- Es decir que, se constata que se han eliminado, en principio las bonificaciones o deducciones que pudiera haber en la Seguridad Social, salvo que se concierte este nuevo tipo de contrato específico, que, parece tener en su regulación, como hemos

visto una espíritu de equiparar, o equilibrar los beneficios y las limitaciones de ambas partes contratantes. Esto se constata fácilmente, si observamos que, igual que la empresa se beneficia de la contratación de un perceptor de desempleo, ya que obtiene más beneficios fiscales, el trabajador también puede cobrar un 25% de la prestación que le quedase por percibir compatibilizando con el salario; que si existe un periodo de prueba de un año, también existe la obligación del empresario de mantener el contrato en vigor durante 3 años, so pena de devolver las cantidades deducidas y/o bonificadas.

Continuando con el estudio de la fijación de un periodo de prueba tan amplio, tenemos que reseñar que, pese a que pueda parecer excesivo establecer un año para poder saber si un trabajador vale o no, pero no podemos dejar de lado, que el periodo de prueba no es unilateral, es decir, que dentro de ese periodo de prueba, el trabajador también puede marcharse de la empresa, y dejar de trabajar sin necesidad de preavisar, es un periodo durante el cual se puede rescindir la relación laboral sin que medie causa de ningún tipo, por cualquiera de las dos partes.

Por otro lado, hay que destacar que habrá que estar a una posterior regulación de desarrollo, porque según el tenor literal, no se constata si el incentivo fiscal es para todos los trabajadores que cobren prestaciones por desempleo, o solo para los que, además, tengan menos de 30 años, aunque la lógica nos lleva a pensar que debería estar definida para todos los perceptores de desempleo con independencia de la edad que tengan.

Sobre los contratos parciales

La gran novedad respecto a los contratos parciales, es precisamente, la posibilidad de realizar horas extraordinarias, y en este caso, se diferencia claramente de las horas complementarias, es decir, que nos encontramos con dos tipos de prolongación de jornada, por un lado las horas complementarias, que son aquellas que están definidas en el contrato de trabajo, y por otro lado las horas extraordinarias, que son aquellas que, no están contempladas en el contrato de trabajo, por lo que entendemos que se trata de permitir realizar una prolongación de la jornada, con independencia de que existan horas complementarias o no.

A priori parece un poco confuso, pero parece que se quiere modificar el criterio tan estricto que existía anteriormente que prohibía la realización de las horas extraordinarias, y solamente se podían realizar horas complementarias y si éste supuesto se recogía en el contrato de trabajo. Así se permite que en ambos casos, pueda haber una prolongación adicional de la jornada estipulada, y la realización de horas extraordinarias, pero con el límite de horas extras en proporción a la jornada parcial que se realice. Es decir, que si se realiza una jornada del 50% de la jornada habitual comparada, las horas extras anuales que se pueden realizar como máximo serían 40 (en este sentido habrá que recordar que el límite anual de las horas extras que sean computables porque no se compensen con descanso, es de 80).

El fin que se pretende con esta “habilitación” para realizar horas extraordinarias, es flexibilizar los contratos temporales y brindar la posibilidad de, en determinadas circunstancias, poder realizar esas horas extras que puedan resultar necesarias.

Sobre el trabajo a distancia

En este caso, se cambia la denominación de este tipo de trabajo, y ahora se define como trabajo a distancia, regulando mucho más este tipo de trabajo, con el claro fin de poder compatibilizar el trabajo en oficinas, con el trabajo en casa, permitiendo un híbrido entre trabajo presencial y a distancia.

Asimismo se establece que para la movilidad funcional y el acceso a una carrera profesional dentro de la empresa, se le ofrecerán puestos de trabajo presenciales, si los hubiere, por si fuera de su interés, y se garantiza la protección en materia de seguridad y salud.

Sobre las limitaciones de los contratos temporales

En este caso, se adelanta la finalización de la suspensión de la aplicación del art. 15.5 relativa a la concatenación de los contratos temporales, al 31 de diciembre de 2012, por lo que, a partir del 2013, comenzará de nuevo a convertirse en contratos indefinidos aquellos contratos temporales que se hayan concatenado durante 24 meses en un periodo de referencia de 30, conforme la redacción dada por la Ley 35/2010, según la que se establecía la conversión en relación laboral indefinida por concatenación de 2 o más contratos temporales durante 24 meses en un periodo de referencia de 30.

Ahora se reconoce la relación laboral fija, tanto si es para el mismo o distinto puesto de trabajo, se extiende no solo a la misma empresa, sino también a los contratos concertados con cualquier empresa de un grupo de empresas, y asimismo también se computarán los contratos anteriores con otras empresas en los casos en los que se produzca una sucesión o subrogación empresarial, según lo establecido legal o convencionalmente. Se amplía la excepción del cómputo de los contratos formativos, de relevo e interinidad, a aquellos contratos temporales celebrados en el marco de programas públicos de empleo-formación así como a los contratos temporales que sean utilizados por empresas de inserción. ■

“El fin que se pretende con esta habilitación para realizar horas extraordinarias, es flexibilizar los contratos temporales y brindar la posibilidad de, en determinadas circunstancias, poder realizar esas horas extras que puedan resultar necesarias”

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. MERCEDES VIANO CDI 2.0 4MATIC

Nos subimos para este número en el modelo Viano de Mercedes-Benz, la 'van' de referencia de la marca en este segmento. Con un equipamiento mejorado y motores ecológicos, cuenta también con una versión autocaravana: Viano Marco Polo.

HEMOS PROBADO... CITROËN C4 PICASSO 1.6 E-HDI 110 CMP6

Otro monovolumen, de tamaño medio en este caso, es el que presentamos también de la marca Citroën, que dispone de varias

versiones, según su equipamiento: desde la más básica, First, a la de más alta gama, Exclusive, pasando por varias opciones intermedias, Tonic, Seduction y Millenium.

HEMOS PROBADO... VOLKSWAGEN PASSAT ALLTRACK 2.0 TDI 170 CV DSG 4MOTION

Los vehículos de grandes dimensiones y bien equipados ocupan estas siguientes páginas, finalizando con una propuesta de Volkswagen, una berlina familiar con carácter offroad, con una gran versatilidad por sus dimensiones y características.





CARMEN ESPADA



La conducción del Viano es precisa, previsible y segura, con cotas excelentes en el capítulo del confort, la rodadura y el nivel de ruidos.

A FONDO

GRAN CONFORT Y MUY ECOLÓGICO

MERCEDES VIANO

EL VIANO ES LA 'VAN' DE REFERENCIA DE MERCEDES EN EL SEGMENTO DE LOS MONOVOLUMENES. ES IDEAL PARA TRABAJOS DE CARGA, PARA LA EMPRESA, PARA EL OCIO EN FAMILIA O EN SU VERSIÓN CARAVANA, YA QUE BRINDA UN NIVEL DE PRESTACIONES EXCELENTES, ENTRE ELLAS UN PUESTO DE CONDUCCIÓN QUE FACILITA EL MANEJO DEL VEHÍCULO. ADEMÁS, INCORPORA UNOS MOTORES Y CAMBIOS QUE REDUCEN LAS EMISIONES Y EL CONSUMO.

El Viano tiene una fisonomía muy acusada que obedece al estilo de los turismos actuales de Mercedes-Benz. Tres lamas de color plata con listones cromados dividen la parrilla del radiador. Detrás se encuentra una rejilla negra en un deportivo diseño de rombos. Los faros de reflexión, de diseño inconfundible, enmarcan la parrilla del radiador, siendo el reflector de gran tamaño con el fin de aumentar el rendimiento luminoso. En la carcasa de los faros están integradas la luz diurna de serie, con un elemento luminoso propio, y las luces antiniebla.

GRAN VARIEDAD DE CARROCERÍAS

El Viano de Mercedes-Benz es el único modelo de su categoría disponible con carrocerías de tres longitudes diferentes: compacta, longitud 4.763 mm, batalla 3.200 mm; larga, longitud 5.008 mm, batalla 3.200 mm y voladizo prolongado; y extralarga, longitud 5.238 mm, batalla 3.430 mm y voladizo prolongado.

A estas versiones básicas se añade la autocaravana Viano Marco Polo, basada en el Viano largo con un techo extensible que se abre hacia delante. Este techo se ofrece también como opción para el vehículo de ocio multiuso Viano FUN en ejecución larga.

Una ventaja de todas las variantes de este monovolumen es su idoneidad, sin restricciones para el uso a diario. La altura total

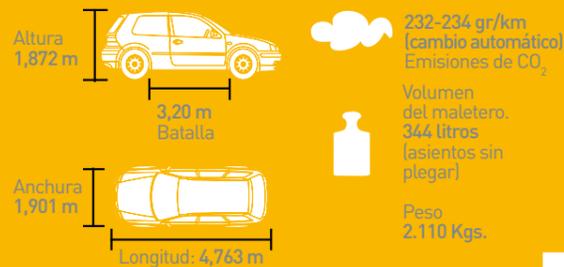


NOS HA GUSTADO

- La tecnología BlueEfficiency de sus motores ecológicos, que reducen el consumo de combustible y las emisiones del Mercedes Viano.
- Su opción a la tracción trasera con la oferta de vehículos con tracción integral 4MATIC, mejorada una vez más.
- El Viano convence con un tren de rodaje completamente nuevo en su desarrollo y armonización, que ofrece el máximo nivel de confort y seguridad.

DATOS DE INTERÉS

Mercedes Viano CDI 2.0 4MATIC. Compacta, versión Trend



es de sólo 1.875 mm; por tanto, cabe sin problemas en todos los garajes, aparcamientos, parkings subterráneos y estaciones de lavado habituales. Esto se aplica también al Viano FUN y al Viano Marco Polo con techo elevable cerrado y una altura total de 1.960 mm.

El Viano puede equiparse en opción con una combinación de faros bixenón, luces diurnas de diodos luminosos, luz de giro y luz para curvas, así como equipo lavafaros.

Otro punto a destacar son los paragolpes, con un diseño en el que la superficie lisa se pinta del color de la carrocería. Por encima del paragolpes trasero, a la izquierda y a la derecha, se encuentran los pilotos traseros. Estos grupos ópticos de una sola pieza con moldura negra integrada enmarcan la zaga del Viano.

EQUIPAMIENTO MEJORADO, VIAJAR SIN OÍR APENAS RUIDOS

Desde la iluminación ambiente a la toma de corriente adicional, la lista de equipos perfeccionados en el habitáculo del Viano es casi interminable. Las dos características que más destacan son el confort y la sensación de calidad.

El puesto de conducción tiene un atractivo especial, con componentes como la palanca de cambios, las teclas en el panel de control superior de la consola central y la unidad de mandos en el techo. Una serie de numerosos equipos incorporados revalorizan el Viano y permiten un mayor grado de personalización, y sobre todo, asisten al conductor en su tarea. El equipamiento de serie a partir del Viano TREND incluye un volante multifunción de cuatro radios con nuevas teclas y molduras con acabado cromado mate en los radios.

También se ha otorgado gran importancia al tema de los ruidos. Mediante complejos modelos de simulación asistida por ordenador y un control permanente de los resultados en el vehículo real, se ha podido reducir claramente el nivel acústico en el interior.

MOTORES ECOLÓGICOS CON TECNOLOGÍA BLUEEFFICIENCY

El equipo de propulsión que monta el Viano es especialmente ecológico. Todos los motores cumplen la normativa de gases de escape Euro 5, y con la nueva reducción del consumo contribuye a una disminución de las emisiones de CO₂ hasta un 15%, en



La prolongación para la cama situada por encima del maletero del Viano Marco Polo puede levantarse en varias etapas, lo que conlleva a una mejora del excelente confort.

función de la motorización. Esto se debe no sólo al nuevo cambio manual de seis velocidades ECO Gear, sino en buena parte a la tecnología BlueEfficiency incorporada de serie y complementada con la función de parada y arranque ECO.

Los nuevos motores de cuatro cilindros poseen turbocompresores de geometría variable y desarrollan una potencia de 100 kW (136 CV) en el Viano 2.0 CDI y 120 kW (163 CV) en el Viano 2.2 CDI. Gracias a los árboles de equilibrado, convienen asimismo por su excelente suavidad de marcha.

Todos los motores diésel equipan un catalizador de oxidación, un filtro de partículas y un sistema de recirculación de gases de escape con refrigeración intermedia. El nuevo cambio manual de



El equipamiento de serie a partir del Viano Trend incluye un volante multifunción de cuatro radios con nuevas teclas y molduras con acabado cromado mate en los radios, similar al volante de la Clase C de Mercedes Benz.

seis velocidades ECO Gear, que se incorpora en todos los modelos de cuatro cilindros, convence por su amplio margen de desmultiplicación que permite operar con bajo consumo y bajas emisiones.

El nivel de confort que brindan estos motores diésel puede superarse solamente con el propulsor V6 del Viano 3.0 CDI, que brilla por su suavidad de marcha y cotas extraordinarias de potencia y capacidad de aceleración. El propulsor alcanza una potencia nominal de 165 kW (224 CV) y es la clave de las prestaciones, la rentabilidad y la compatibilidad medioambiental del vehículo. Los clientes que exigen más potencia y mayor confort pueden apostar por el Viano 3.5 con su motor de gasolina V6 de 190 kW (258 CV).



Los rielos de los asientos traseros tienen faldas de goma. Además de mejorar el aspecto del piso, estos elementos facilitan el accionamiento al montar o al desplazar los asientos.

“El Viano de Mercedes Benz es el único modelo de su categoría disponible con carrocerías de tres longitudes diferentes: compacta, larga y extralarga”

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD A UN ALTO NIVEL

Todos los modelos cuentan con un equipo de frenos efectivo y frenos de disco de alta resistencia en todas las ruedas. A esto se suman la distribución electrónica de la fuerza de frenado EBV y unas luces de freno adaptativas, que parpadean al frenar a fondo para advertir a los demás conductores.

Otras prestaciones que forman parte del equipamiento de serie de todos los Viano son el programa electrónico de estabilidad ESP con sistema antibloqueo de frenos y el sistema de control de tracción y servofreno de emergencia BAS. Los equipos opcionales amplían el confort y la seguridad del monovolumen mediante la ayuda al arranque AAS, un sistema automático de control de la presión en los neumáticos, la ayuda para aparcar y para maniobrar Parktronic y una cámara de marcha atrás.

El equipamiento de serie incluye airbags frontales para conductor y acompañante. Estos sistemas de retención se completan como opción con airbags laterales (de serie en el Viano Ambiente) y windowbags.

Un detalle importante para familias con niños pequeños: al igual que en los turismos, un rótulo en los laterales permite identificar a los asientos con puntos estandarizados de anclaje para sillas infantiles. ■

EQUIPOS ELECTRÓNICOS DE ENTRETENIMIENTO

En todas las ejecuciones del Viano se incorpora una nueva generación de equipos de radio que garantiza información y entretenimiento a alto nivel. Un dispositivo manos libres con funcionalidad Bluetooth y una unidad para CD o DVD forman parte del equipamiento de todas las versiones, al igual que una toma Aux-in para equipos externos.

Las versiones más completas del sistema de audio incorporan además la versión más reciente del mando fónico Linguatronic para manejar las funciones de la radio, el reproductor de CD o cargador de CD y el sistema de navegación. Como opción alternativa al dispositivo manos libres Bluetooth puede encargarse la nueva telefonía de confort con consola fija para teléfono, antena en el techo y una excelente calidad de sonido.

El preequipo opcional para el sistema de entretenimiento para las plazas traseras constituye la base de los equipos de información y esparcimiento para los ocupantes de estos asientos. Desde una divertida película para los niños hasta una informativa presentación para el socio comercial: el Viano satisface cualquier exigencia.



PEDRO FÉLIX GARCÍA



HEMOS PROBADO...

UN MONOVOLUMEN CON AIRE DEPORTIVO

CITROËN C4 PICASSO 1.6 E-HDI 110 CMP6

SI HUBIERA MEDIDO 3 CM MÁS DE LARGO, PODRÍAMOS HABER DICHO DE ÉL QUE ES UN COCHE *GRANDE*. SIN EMBARGO, EL *CITROËN C4 PICASSO* MERECE SER CLASIFICADO COMO *MONOVOLUMEN* DE TAMAÑO *MEDIO* PUES MIDE ALGO MENOS DE 4,5 METROS.

Destaca en su puesto de conducción el volante típico de muchos modelos de esta marca, con el aro central fijo. El cuadro de controles no se encuentra situado frente al conductor, como es lo común, sino que ocupa una posición completamente central. Todos los indicadores son digitales. A la izquierda del cuadro están el de nivel de combustible y el velocímetro. Éste se lee bien pero, está en un lugar en el que, a veces, la propia mano derecha del conductor lo oculta a su vista. El cuentarrevoluciones está a la derecha del cuadro, junto con los totalizadores de kilómetros recorridos. En el centro se encuentra una pantalla multifunción que, en las versiones más altas de gama, muestra el mapa del navegador. Delante del conductor y del copiloto, hay sendos útiles huecos portaobjetos, cubiertos por sus correspondientes tapas.

Todas las plazas son cómodas y suficientemente amplias. Los asientos traseros pueden colocarse individualmente en distintas posiciones, según mejor convenga a cada ocupante o según sea mayor o menor el volumen de equipaje a transportar en el maletero. Los asientos posteriores son abatibles, tanto su respaldo como su banqueta, pero no llegan a conformar un piso totalmente plano con el resto del maletero, sino se nota un pequeño *escalón*. El manejo del equipaje resulta muy cómodo, pues una vez izado el portón, se dispone de una altura libre de 1,92 metros. La rueda de repuesto va colgada exteriormente, a la intemperie, debajo del piso del maletero, haciendo incómoda la tarea de comprobar periódicamente su presión correcta.

Desde la versión más básica, el Citroën C4 Picasso es un monovolumen que cuenta de serie con un buen equipamiento.

“Su sistema *Bluetooth* es capaz de reconocer fácilmente los teléfonos móviles a los que ya ha sido conectado anteriormente, sin obligar al usuario a tener que volver a teclear la clave de acceso todas las veces siguientes”



Manejar el equipaje resulta muy cómodo, pues el portón trasero izado deja debajo de él una altura libre de 1,92 m.

FICHA TÉCNICA Citroën C4 Picasso 1.6 e-HDi 110 CMP6

MOTOR	diésel, delantero, transversal, de 4 cilindros en línea. Dos árboles de levas en cabeza accionados por correa dentada, y 2 válvulas por cilindro
CILINDRADA	1.560 c.c. (Diámetro por carrera: 75 x 88,3 mm)
RELACIÓN DE COMPRESIÓN	18,0 a uno
POTENCIA FISCAL	11,47 CVF.
POTENCIA MÁXIMA REAL	112 CV (CEE) a 3.600 r.p.m. (88 Kw)
POTENCIA ESPECÍFICA	71,79 CV/litro
RELACIÓN PESO/POTENCIA	13,48 Kg/CV
PAR MÁXIMO	85 mN a 1.750 r.p.m. Alimentación por inyección directa a alta presión (common rail). Aspiración forzada por turbocompresor de geometría variable y postenfriador
TRACCIÓN	delantera
CAJA DE CAMBIOS	manual, de 6 marchas adelante y una atrás
EMBRAGUE	monodisco en seco, pilotado (sin pedal de embrague)
DIRECCIÓN	de piñón y cremallera, con asistencia electrohidráulica variable
DIÁMETRO DE GIRO	entre aceras: 10,7 m
FRENOS	de discos en las cuatro ruedas; autoventilados los delanteros, con doble circuito, servofreno y sistemas ABS y ESP
SUSPENSIONES	independiente en las cuatro ruedas, tipo MacPherson con triángulo inferior delante, y detrás por barra de torsión. Amortiguadores telescópicos y muelles helicoidales en todas las ruedas y barras estabilizadoras en ambos ejes
BATERÍA	de 12 V
GENERADOR DE CORRIENTE	Alternador
FAROS	de halógenos de doble parábola, dispositivos "led" de alumbrado diurno y proyectores antiniebla. Número de luces blancas posteriores de marcha atrás: dos. Número de pilotos rojos traseros antiniebla: dos
NEUMÁTICOS	215/50 R 17 (95W)
RUEDA DE REPUESTO	de tamaño distinto: 215/55 R 16 (93V), alojada exteriormente bajo el piso del maletero

Desde su versión más básica (*First*), cuenta de serie con servoasistencia variable en función de la velocidad, volante regulable en altura y profundidad, freno de estacionamiento eléctrico, sistemas ABS, ESP y ASR; aire acondicionado y guantera climatizada, ordenador de a bordo, cierre centralizado con mando a distancia, apertura remota del depósito de combustible carente de tapón móvil, etc. La versión *Tonic* añade climatizador automático bizona, conexión inalámbrica para teléfono móvil, proyectores antiniebla, etc. La versión *Seduction* añade sensor automático de lluvia y de luces, luz de conducción diurna y linterna extraíble en el maletero, etc. La versión *Millennium* añade ayuda al estacionamiento trasero y retrovisores exteriores eléctricos abatibles, etc. La versión más alta de gama (*Exclusive*), añade ayuda al aparcamiento hacia delante, faros bixenón autodireccionales, etc.

Merece elogiarse el buen funcionamiento del sistema "Bluetooth", el cual, después de que reconoce por primera vez un teléfono móvil, las siguientes ocasiones se conecta de nuevo al mismo de inmediato sin tener que repetir teclear más claves.

↑ A TENER EN CUENTA

Buen comportamiento dinámico, prestaciones suficientes y consumos moderados. Amplio y bien equipado.

↓ ECHAMOS DE MENOS

Cambio algo *parsimonioso*. Rueda de repuesto de diferente tamaño y colgada exteriormente bajo el maletero.

“Los asientos traseros pueden colocarse individualmente en distintas posiciones, según el deseo de cada ocupante o según sea el volumen de equipaje a transportar en el maletero”

Este coche se comercializa con motor de gasolina, de 1.598 c.c. en dos versiones de diferente potencia: 120 caballos con aspiración atmosférica y caja de cambios manual de 5 velocidades, o 156 caballos con turbo y con caja de cambios “pilotada”, de seis marchas en ambos casos.

En diésel hay disponibles dos motores, todos ellos provistos de turboalimentador de geometría variable, postenfriador (“intercooler”) e inyección a alta presión (“common rail”): uno de 1.560 c.c. y 112 caballos, otro de dos litros y dos potencias diferentes (150 y 163 CV). Excepto en el motor diésel más potente, que sólo se comercializa asociado a una caja de cambios automática secuencial, en los otros es posible elegir entre una caja de cambios manual o una caja “pilotada”, de seis marchas en todos los casos.

La caja de cambios “pilotada” es en realidad una caja de cambios manual, cuyo embrague es accionado por un mecanismo electrónico, que lo acopla o desacopla según mejor conviene a cada instante y situación, a la vez que se efectúan también por sí mismos los correspondientes cambios entre engranajes. Aquí no hay pedal de embrague. El cambio “pilotado” se complementa con unas levas de fácil acceso, situadas tras el volante, que permiten al conductor elegir entre que los cambios se produzcan cuando él desea o permitir que lo decida el sistema automático. En el caso del motor diésel de

112 caballos, el sistema se complementa con un dispositivo “Stop & Start” muy eficaz. Al detenernos ante un semáforo o una señal de “Stop” el motor se para, permaneciendo engranada la primera marcha. En cuanto soltamos el pedal de freno y aceleramos, el motor diésel vuelve a ponerse de inmediato en funcionamiento. El coche resulta facilísimo de conducir, incluso para quien jamás haya manejado un coche provisto de cambio automático.

Donde conviene tratar al coche con más “mimo” es al ir a aparcar en espacios reducidos o al ir a arrancar en rampas muy pronunciadas. Como el coche no avanza hasta que se ha pisado suficientemente el pedal del acelerador, podemos encontrarnos de repente con un avance demasiado rápido en las maniobras de aparcamiento, o con una entrega brusca de potencia al intentar arrancar en rampa, que haga patinar momentáneamente a las ruedas tractoras. Con el cambio pilotado, al conductor le es más difícil dosificar dejando

patinar circunstancialmente el embrague porque aquí no hay pedal de embrague.

Aunque las levas tras el volante y su manejo, confieren al manejo del coche un cierto aire deportivo, puede que a los usuarios más inquietos este tipo de cambio les parezca un poco lento.

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

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

El conjunto motopropulsor del Citroën C4 Picasso 1.6 e-HDi 110 CMP6 destaca por un funcionamiento muy silencioso. Dotado de una suspensión blanda, el comportamiento dinámico de este coche hace que los viajes largos resulten muy agradables a sus ocupantes. He aquí los espacios que medimos al aplicar los frenos hasta detener por completo el coche, según



La luz izquierda que ilumina el interior del maletero, es, a la vez, una práctica linterna autorrecargable extraíble.



Grandes tapas cubren sendos útiles huecos para pequeños objetos a ambos lados del cuadro de controles central.

la velocidad a la que circulábamos en cada caso, distancias que son dignas de elogio todas ellas:

KM/H	METROS
60	13,5
100	37,6
120	53,0

Cada 30.000 Km (o dos años) es el intervalo prescrito por el fabricante

para realizar el cambio periódico obligatorio del aceite del motor y de su correspondiente filtro. Si se dedica este coche al “rent a car”, sí que habrá que advertir siempre a los potenciales clientes de que difiere mucho la presión recomendada por el fabricante para los neumáticos entre que vaya a circular cargado a tope o sólo con el conductor a bordo. ■

DATOS DE INTERÉS

Citroën C4 Picasso 1.6 e-HDi 110 CMP6



Altura en vacío: 1,665 m

2,728 m Distancia entre ejes



Longitud: 4,468 m



Anchura: 1,831 m

Peso en orden de marcha 1.510 Kg

Peso máximo autorizado 2.060 Kg

Peso máximo remolcable 750 Kg sin freno en el remolque o 1.300 Kg con freno en el remolque

Gramos de CO₂/km: 130

Capacidad máxima teórica del depósito de combustible: 60 l

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



ALBERTO GÓMEZ-BRUNETE



Recubrimientos de plástico y una defensa más offroad predominan en la parte anterior.

HEMOS PROBADO...

EL MÁS RUTERO DE VOLKSWAGEN

VOLKSWAGEN PASSAT ALLTRACK TDI 170 CV 4 MOTION DSG

LA ALTERNATIVA A LOS TODOCAMINOS QUE HAN DEVENIDO EN PLAGA EN EL MERCADO DEL AUTOMÓVIL PASA POR ADQUIRIR UNA BERLINA FAMILIAR CON CARÁCTER OFFROAD Y UNAS DIMENSIONES DE MALETERO CONSIDERABLES, QUE PERMITAN JUGAR CON DISTINTAS VARIANTES Y CUYA VERSATILIDAD PERMITA USARLA EN MUY DISTINTAS CONDICIONES. SON LOS FAMILIARES DE TODA LA VIDA, REMOZADOS EN CUANTO AL BASTIDOR Y EL SISTEMA DE TRACCIÓN PARA QUE PUEDAN CAMINAR MÁS ALEGREMENTE POR OTRAS SUPERFICIES QUE SE SALGAN DEL ASFALTO. EN ESTE SEGMENTO, CADA VEZ MÁS EN BOGA, ES DONDE EL GRUPO VOLKSWAGEN APUESTA CON FUERZA EN LOS ÚLTIMOS TIEMPOS.



Elegante y refinado, en el interior gobierna el aluminio pulido para realzarlo.



Estéticamente, no difiere mucho de los otros Passat.

Así, al Skoda Scout o al Audi A4 Allroad se une un nuevo vehículo alemán con gran personalidad de rutero. Se trata del Volkswagen Passat Alltrack, un coche muy polivalente y de perfecta factura que pudimos probar por las carreteras húmedas de Alemania y más nevadas de Austria, un escenario ideal para sacarle jugo a un coche que se deriva en gran medida del Passat Variant, aunque es ligeramente más largo y más alto por esa vocación de pequeño todoterreno.

Para dar ese toque específico de los 4x4, VW ha creído conveniente decorarlo con unas defensas en la zaga y en la parte delantera, con paragolpes de plástico negro, algo que le asemeja mucho a su primo el Skoda Scout, aunque no de forma tan llamativa como en éste. Los pasos de rueda también aparecen más prominentes, ensanchados para la ocasión.

La versión probada montaba un motor turbodiésel de 170 CV con el cambio DGS y la tracción integral denominada por Volk-

swagen 4Motion, presente sólo en los dos modelos más elevados de la gama –también con el motor de gasolina de 210 CV-. Es quizás, de los dos motores diésel que incluye el catálogo para España, el más jugoso, aunque probablemente sea más popular el de 140CV, más económico y menos abusivo con el consumo.

Se trata de un propulsor muy generoso en su comportamiento en carretera, muy vivo en las reacciones cuando circulamos a poca velocidad, especialmente ayudado por el cambio de doble embrague DSG, un prodigio sobre el que se han vertido toneladas de tinta y que VW ha pensado que sea el idóneo para este modelo. Su confort de marcha es excepcional, con un tarado de suspensiones muy equilibrado, más suave que en otros modelos de la familia y que permite rodar con mayor fluidez por caminos o terrenos pedregosos.

Después de probarlo en nieve, su resultado nos ha parecido muy brillante, también aupado en ese sistema de cambio que

FICHA TÉCNICA

Volkswagen Passat Alltrack 2.0 TDI 170 CV DSG 4Motion

PRESTACIONES Y CONSUMOS HOMOLOGADOS	
Velocidad máxima (km/h)	211
Aceleración 0-100 km/h (s)	8,9
Aceleración 0-1000 m (s)	--
Recuperación 80-120 km/h en 4ª (s)	--
Consumo urbano (l/100 km)	7,0
Consumo extraurbano (l/100 km)	5,3
Consumo medio (l/100 km)	5,9
Emissiones de CO ₂ (gr/km)	155
Normativa de emisiones	Euro V

DIMENSIONES, PESO, CAPACIDADES	
Tipo Carrocería	Turismo familiar
Número de puertas	5
Largo / ancho / alto (mm)	4771 / 1820 / 1550
Batalla / vía delantera - trasera (mm)	2710 / 1549 - 1531
Coficiente Cx / Superficie frontal (m²) / Factor de resistencia	-- / -- / --
Peso (Kg)	1725
Tipo de depósito:	
Combustible Gasolina (litros)	68
Volúmenes de maletero:	
Volumen con una fila de asientos disponible (litros)	1716
Volumen mínimo con dos filas de asientos disponibles (litros)	588
Número de plazas / Distribución de asientos	5 / 2 + 3

MOTOR DE COMBUSTIÓN	
Combustible	Gasóleo
Potencia máxima CV - kW / rpm	170 - 125 / 4200
Par máximo Nm / rpm	350 / 1750-2500
Situación	Delantero longitudinal
Número de cilindros	4 - En línea
Material del bloque / culata	Hierro / Aluminio
Diámetro x carrera (mm)	81,0 x 95,5
Cilindrada (cm³)	1968
Relación de compresión	16,0 a 1
Distribución	4 válvulas por cilindro. Dos árboles de levas en la culata
Alimentación	Inyección directa conducto común. Turbo. Geometría variable. Intercooler
Automatismo de parada y arranque del motor ("Stop/Start")	Sí

TRANSMISIÓN	
Tracción	Total
Caja de cambios	Automático, 6 velocidades
Tipo de mando	Selección
Tipo de Embrague	Dos embragues multidisco bañados en aceite
Tipo de mecanismo	Pares de engranajes
Desarrollos (km/h a 1.000 rpm)	
1ª	7,9
2ª	13,4
3ª	21,1
4ª	30,5
5ª	39,5
6ª	47,7
R	9,0

CHASIS	
Suspensión delantera (estructura/muelle)	Tipo McPherson / Resorte helicoidal
Suspensión trasera (estructura/muelle)	Paralelogramo deformable / Resorte helicoidal
Barra estabilizadora (delante/detrás)	Sí / Sí
Frenos delanteros (diámetro mm)	Disco ventilado (312)
Frenos traseros (diámetro mm)	Disco (282)
Dirección:	
Tipo	Cremallera
Tipo de asistencia	Eléctrica
Asistencia en función de la velocidad	Sí
Desmultiplicación en función de la velocidad	No
Desmultiplicación no lineal	No
Desmultiplicación dirección	15,0
Dirección a las cuatro ruedas	No
Diámetro de giro entre bordillos / paredes (m)	-- / 11,4
Vueltas de volante entre topes	--
Neumáticos delanteros	225/50 R17
Neumáticos traseros	225/50 R17
Llantas delanteras	7,0 x 17
Llantas traseras	7,0 x 17



La silueta del Passat Alltrack es muy similar a la del Variant, aunque esté algo más elevada.

“Para mejorar la tracción, el Alltrack incorpora, sólo en las versiones con tracción a las cuatro ruedas, un botón de encendido justo en el flanco izquierdo de la palanca de cambios”

evita el patinaje en cualquier circunstancia. En nuestro caso, con una gran cantidad de nieve, el Passat llevaba neumáticos de contacto, pero no parece que varíe mucho su rendimiento con gomas estándar. Para mejorar la tracción, el Alltrack incorpora, sólo en las versiones con tracción a las cuatro ruedas, un botón de encendido justo en el flanco izquierdo de la palanca de cambios. En carretera la rodadura es muy suave, y el coche con este motor es ágil y brioso cuando se necesita acelerar. A velocidad de cruce, es soberbio, sobre todo cuando se conectan algunos de los sistemas de control electrónicos que incorpora también este Passat, como el Lane Assist que corrige automáticamente el volante cuando detecta una deriva en el carril. El Front Assist,

también opcional, es otra de las soluciones que permiten rodar con cierta relajación. Ajustado con la velocidad de cruce y la cámara frontal, controla la velocidad respecto al coche precedente y frena si la centralita lo cree conveniente. Como añadido, VW también introduce un avisador de colisión inminente. A alta velocidad no se aprecian balanceos extraños, pese a que la carrocería es más elevada que en el Variant, y el coche muestra mucha estabilidad, siendo muy fiable la dirección en curvas rápidas. Para los cuatro ocupantes, la sensación es de confort máximo, gracias a un buen espacio para las piernas y un perfecto recogido del cuerpo gracias unos asientos de cuero y alcántara que ya montan de serie los demás Passat.

DOS MOTORES DIÉSEL Y DOS GASOLINA

Aparte de este motor turboalimentado diésel de 170CV, la oferta de Volkswagen se completa con otros tres propulsores. Uno, el de 140 CV también turbodiésel comentado más arriba, y dos de gasolina TSI de inyección directa: uno de 160CV y otro, el tope de gama, uno de 210 CV con cambio DSG y tecnología 4Motion.

“Algunos de los sistemas de control electrónicos que incorpora también este Passat es el Lane Assist, que corrige automáticamente el volante cuando detecta una deriva en el carril”



En la zaga, las siglas Alltrack y una protección inferior permiten diferenciarlo del Variant.

Cuando decidimos virar el rumbo y salir de la carretera, es necesario apretar el botón mencionado más arriba y que permite conducir fuera de pista con algunas mejoras sustanciales. Al presionarlo, el coche varía la aportación de potencia, dotando de un mayor par a las ruedas traseras según lo requiera la superficie. Además, desconecta parcialmente el ABS y modifica otros parámetros como la relación de las marchas o el control de tracción.

Del mismo modo, este botón inutiliza el sistema de velocidad de crucero activo y el sistema de parada Start/Stop, muy útil y ecológico en situaciones donde abunda el tráfico rodado como las grandes ciudades. También sirve para que se active automáticamente un asistente para el descenso de pendientes cuando el ángulo de desnivel supera los 10 grados.

Con poca adherencia, el sistema de tracción 4Motion –con Diferencial Electrónico de Deslizamiento Limitado XDS– gestiona de forma óptima el agarre de cada rueda, aunque en asfalto casi

todo el reparto se hace al eje delantero, salvo que haya una pérdida ostensible de tracción en una de las ruedas bien sea por una incidencia en el asfalto o porque hay mucha lluvia acumulada en la carretera.

El Alltrack, aunque muy personalizable, seña de identidad de la casa, lleva un equipamiento de serie repleto, que incluye llantas de aleación de 17 pulgadas –en nuestro caso eran de 18–, barras longitudinales del techo en plata anodizada, el paquete Luz y Visión y el detector de fatiga, faros antiniebla, climatizador de dos zonas, volante multifunción de cuero, molduras decorativas de acero inoxidable en los umbrales de las puertas con la inscripción ALLTRACK, asientos modelo Zabriskie de tela y Alcántara, detector de fatiga, programa de conducción en todo terreno, controlador de velocidad de crucero, inserciones decorativas en el habitáculo de color Plata Titanio o pedales con cubierta de aluminio. Y con el motor de 170CV su precio base es de 38.445 €. ■

AGENDA

Expovacaciones 2012

10.05 – 13.05.2012

Bilbao Exhibition Centre - Bilbao
A esta cita acuden agencias de viaje, operadores turísticos y los organismos de turismo autonómicos, estatales e internacionales para dar a conocer sus propuestas de ocio y tiempo libre a los profesionales del sector y al público en general.

Este salón, uno de los encuentros turísticos más importantes del País Vasco, incentiva el establecimiento de oportunidades de negocio entre los visitantes profesionales.

www.expovacaciones.eu

Salón Internacional del Automóvil de Madrid

24.05 – 03.06.2012
IFEMA - Madrid

El Salón Internacional del Automóvil de Madrid vuelve a convertirse este año en encuentro obligado entre fabricantes y resto de agentes del sector automovilístico. También para los amantes del mundo de la velocidad.

Se trata de un evento en el que las grandes marcas aprovechan para presentar al público sus novedades. En paralelo, están previstas jornadas técnicas y se informará al minuto vía redes sociales.

www.ifema.es



MAYO/JUNIO



Cataluña 1400. El Gótico Internacional

Hasta el 15.07.2012

Museu Nacional d'Art de Catalunya (MNAC) - Barcelona
Cataluña 1400 reunirá grandes obras maestras del gótico catalán como las cuatro tablas con escenas narrativas del Retablo de Sant Jordi, de Bernat Martorell, hoy en el Louvre; así como otros retablos completos de Lluís Borrassà, Joan Mates, el propio Martorell o Jaume Ferrer. La exposición incluye también una muestra muy selectiva de esculturas, objetos de orfebrería y bordados, así como monumentos de la miniatura gótica catalana, un tipo de obras que en contadas ocasiones se exponen al público.

www.mnac.cat



Feria del Libro

25.05. – 10.06.2012

Parque del Retiro - Madrid
La Feria del Libro de Madrid se celebra un año más en la capital, con el fin de promover la lectura entre los visitantes y ofrecer las novedades culturales de este sector. Cuenta con la firma de libros por parte de prestigiosos autores.

www.ferialibromadrid.com

Motociclismo: Gran Premio de Cataluña

01.06 – 03.06.2012

Circuito de Montmeló - Barcelona
El Gran Premio de Cataluña de Motociclismo, prueba valedera para el Mundial es uno de los eventos deportivos más importantes del mundo de las dos ruedas. Durante los dos primeros días de competición se pueden ver tanto los entrenamientos libres como los clasificatorios de las diferentes categorías: 125 CC, Moto GP y Moto2, que fijan la parrilla de salida de la carrera.

www.circuitcat.com



NOMBRAMIENTOS



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

CAROLINE PAROT DIRECTORA FINANCIERA DE EUROPCAR

Parot, máster en finanzas por la ESCP Business School y con post-graduado en economía y matemáticas por la Paris I Pantheon Sorbonne, comenzó su carrera como gerente de auditoría en la compañía Ernst & Young y ha ocupado distintos puestos de responsabilidad relacionados con el ámbito financiero en Technicolor Group (antes Thomson) como CFO del área de tecnología. Desarrollará en la actualidad el cargo de directora financiera de Europcar, reemplazando así a Claire Giraut y se une al Comité Ejecutivo formado por Roland Keppler, Consejero Delegado y Rafael Girona, Director de Operaciones del Grupo.



SANTIAGO MULAS NUEVO DIRECTOR GENERAL DE TRIUMPH MOTORCYCLES PARA ESPAÑA Y PORTUGAL

Santiago Mulas, se incorpora a Triumph Motorcycles como nuevo director general de la compañía para España y Portugal. El nuevo responsable de la filial británica ha desarrollado su extensa trayectoria profesional siempre ligada al mundo de la automoción. En sus más de 25 años de profesión ha adquirido un profundo conocimiento del negocio gracias al trabajo desempeñado en cargos que abarcan todo el proceso empresarial, desde la coordinación comercial hasta la estrategia y dirección, pasando por la gerencia de ventas, operaciones y planificación.

JOAQUÍN CASTILLO DOLAGARAY DIRECTOR GENERAL DE TURISMO DE LA COMUNIDAD DE MADRID

Hasta ahora gerente del Club de Campo Villa de Madrid, Joaquín Castillo Dolagaray ha sido nombrado director general de Turismo de la Comunidad de Madrid por el Consejo de Gobierno, a propuesta del consejero de Economía y Hacienda. Es licenciado en Derecho y Ciencias Económicas y Empresariales por ICADE y su experiencia en el sector es muy anterior, ya que entre 1997 y 2002 desempeñó las labores de director de eventos deportivos dentro del departamento de Dirección Comercial de Viajes El Corte Inglés.



ANTONIO GONZÁLEZ PRESIDIRÁ LA ASOCIACIÓN MALLORQUINA DE ATRACCIONES TURÍSTICAS

Antonio González Clemente, director general de Palma Aquarium, ha sido nombrado presidente de de la Asociación Mallorquina de Atracciones Turísticas (AMAT). González afronta este nombramiento con el reto de impulsar la asociación para conseguir sus objetivos mediante una mayor presencia y participación en todos los organismos públicos y privados del sector turístico.



ADAM JAY SE CONVIERTE EN EL NUEVO VICEPRESIDENTE GLOBAL DE PRODUCTOS DE HOTELES.COM

El portal de reservas hoteleras Hoteles.com ha nombrado a Adam Jay nuevo vicepresidente global de Productos, puesto desde el que se responsabilizará de la supervisión, desarrollo y despliegue del producto Hoteles.com a nivel global. Además, se encargará del establecimiento de mejoras para la página web y la gama completa de puntos de acceso móvil, incluidas las aplicaciones para iPhone, iPad y Android. Jay se unió a Hoteles.com procedente del GDS Travelport, donde estuvo cuatro años como vicepresidente de estrategias e información empresarial. Su sede se establecerá en la oficina de Londres de Hoteles.com, donde tendrá comunicación directa con el director general de la compañía, Scott Booker, quien confía en desarrollar con él los nuevos productos móviles que la compañía ha lanzado al mercado en 2012.



El pulso del progreso.

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

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

www.audi.com/a4

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





JAVIER COROMINA

PICADORES JUBILADOS

“En el encuentro de los viejos picadores se dio la feliz circunstancia de que ninguno de los dos tuviera prisa...”

A media mañana del pasado jueves coincidieron en una cafetería dos amigos de juventud, ahora ya maduritos. Hacía años que no charlaban entre ellos. Se cruzaban por la calle, de tarde en tarde, yendo en compañía de las respectivas cónyuges, y, como ambos se habían percatado de que no existía muy buena sintonía entre sus jefas, se fueron limitando a saludarse y, cuando la parada parecía inevitable, intercambiaban cuatro tópicos sobre el tiempo, los hijos, el gobierno, la carestía de la vida y cosas así.

La coincidencia a solas en la cafetería aludida fue motivo de alegría para ambos. Podrían charlar sin censura y recordar tiempos lejanos: la época de las suequillas, las francesitas, las británicas, las guiris, en general, y la Federación Balear de Picadores, de la cual ambos fueron socios activos y cumplidores, tan imbuidos de su

función que procuraban eludir salidas o contactos con las nativas, a quienes veían con el lazo escondido en el bolso y preparado para el temido matrimonio. Pero uno y otro acabaron pasando por el altar del brazo de mallorquinas. De la etapa de su adscripción a la Federación Balear de Picadores sólo les quedaba el recuerdo idealizado. Las noches de discoteca en discoteca, o de hotel en hotel, se habían esfumado entre las brumas del pasado. Parece ser cierto eso de que el tiempo lo borra todo, así como esa otra creencia de que la memoria es selectiva, frágil, quebradiza y manipulable.

Además, en el encuentro a solas de los viejos picadores se dio la feliz circunstancia de que ninguno de los dos tuviera prisa, de modo que podrían rememorar sus hazañas bélicas, sus conquistas, y sus trofeos. Así fue, pero pronto se acabaron las batallitas y fue derivando su conversación hacia el presente. Cuando la vieja confianza renació y las carteras de mano que ambos llevaban se abrieron no empezaron a salir de su interior fotografías de guapas guiris, ni servilletas de discotecas con unos labios estampados en ellas, ni otros pequeños recuerdos o trofeos, sino resultados de análisis clínicos, prescripciones para hemogramas y otras pruebas médicas acordes con la edad de los contertulios, por lo que, lógicamente, la conversación fue derivando hacia las molestias y achaques del inicio de la decadencia. ¡Qué bien lo pasaron ambos hablando de las cosas propias de su edad!

Luego, cada uno en su casa, sorprendió a su legítima esposa contándole lo que había disfrutado con su amigo hablando de achaques y lo bien que comprendía las dolencias que tenía el otro, a quien, por cierto, había encontrado mucho más viejo, torpe y estropeado que a sí mismo. Pobrecillo, con lo ligón que fue, quién te ha visto y quién te ve. ■



NUEVO MOTOR
ENERGY dCi 110
sólo **4,1 l/100 km**
con **STOP & START**



f Renault España YouTube Renault ESP

www.renault.es / 902 333 500



NUEVO
RENAULT SCÉNIC 2012

DRIVE THE CHANGE



Gama Nuevo Scénic 2012: consumo mixto (l/100km) desde 4,1 hasta 8,2. Emisión CO₂ (g/km) desde 105 hasta 188.

Renault Scénic dCi Energy 81kW (110CV). Renault recomienda **elf**

NUEVO CITROËN C4 BUSINESS

COMIENZA UN NUEVO PROYECTO CON UNA ILUSIÓN NUEVA.



CITROËN *prefiere* TOTAL

CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (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"