

nº178
julio
agosto
2013

ALQUILER
DE COCHES



el camino correcto para *alquilar* vehículos

FENEVAL[®]

FEDERACIÓN NACIONAL EMPRESARIAL
DE ALQUILER DE VEHÍCULOS
CON Y SIN CONDUCTOR

España: Reenchufarse... ¿o morir?

CIRCULACIÓN

Juan Arús, Director adjunto
y coordinador general de Renting
Automoción

ECONOMÍA AHORA

TURISMO EN ESPAÑA: EL ACELERÓN DE UN
SECTOR QUE NO PARA

Análisis de la evolución que ha
experimentado el sector turístico
en nuestro país, desde la década
de los 60 hasta nuestros días,
para mantenerse fuerte.

TRIBUNA JURÍDICA

Modificación de la LOTT

La última modificación de la
LOTT entró en vigor el pasado
25 de julio. Explicamos uno
a uno cómo afectan los
distintos puntos al sector
del rent a car.



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

Maximalista:

[maksimalízta] **1. Adj.** Partidario de las soluciones más innovadoras en el logro de cualquier aspiración. **2. Sust.** Nuevo Audi A3 Sportback.



Nuevo Audi A3 Sportback

¿A qué aspirar cuando llegas al máximo? A más. Más deportividad con un diseño joven y funcional. Más conectividad para llevar tu mundo contigo en el MMI Touch. Más innovación y eficiencia con la tecnología de construcción ligera Audi Ultra y la nueva generación de tracción permanente quattro®. Más único con el Servicio Movilidad Audi Class que te garantiza la asistencia en carretera o un vehículo sustitutivo durante 7 años. Nuevo Audi A3 Sportback, ¿quieres más? Entra y descubre la edición especial de lanzamiento. www.audi.es/a3sportback

Nuevo Audi A3 Sportback de 105 a 180 CV (77 a 132 kW). Emisión CO₂ (g/km): de 99 a 130. Consumo medio (l/100 km) 3,8 a 5,6. Información Audi: 902 45 45 75.

VUELTA AL COLE

Tras el primer año al frente de la Federación la valoración en cómputo general no puede ser sino positiva, pues el sentimiento al escribir estas líneas es satisfactorio, gracias a la suma del trabajo de todos los asociados.

En estos últimos doce meses, los destinos marcados en ruta han sido diferentes y como el tiempo, podríamos decir que con el esfuerzo y el trabajo de todos los que formamos parte de FENEVAL, hemos conseguido cambiar la previsión de “marejada a fuerte marejada” a la de “chubascos, localmente fuertes”.

No quiero dejar de insistir en esa unidad del sector en la que trabajamos todos y que es especialmente importante en este momento, ya que todos contribuimos a aportar calidad al servicio del alquiler de coches. Es importante para nuestros negocios y para nuestra imagen mantener ese estándar de calidad que siempre nos ha caracterizado. Durante este año hemos hecho frente a asuntos de suma importancia en cada una de las comunidades que hemos visitado y en las que aún no hemos estado. Hemos conseguido que todo el sector esté pendiente de las distintas reformas y medidas que han afectado a la automoción y al turismo durante este tiempo.

Nos vimos a comienzos del verano para nuestra Asamblea anual y aunque ya “nos habíamos puesto guapos”, ahora en septiembre nos vemos descansados, con mejor tono de piel y bien hidratados. Y os invitamos a continuar con nosotros la subida que marca nuestra flecha en el nuevo logotipo.

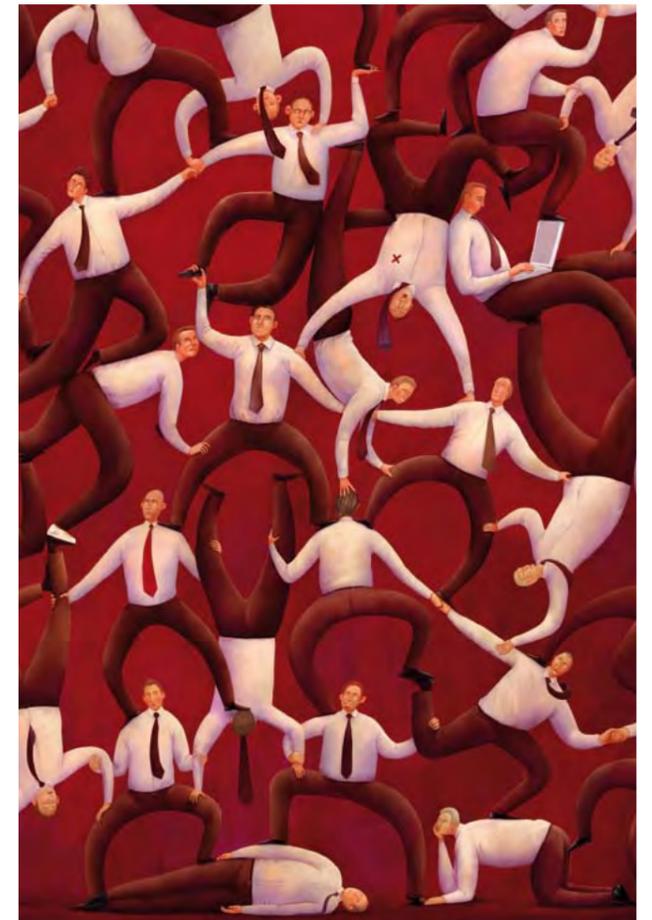
Un ascenso común en el que, sin dejar de lado los problemas de casa, seamos capaces de apartar el “yo”, “me”, “mi” y anteponer el “nosotros” en un momento de vuelta especialmente complejo para gran parte de compañeros del sector y en el que todos, una vez más, debemos mostrarnos unidos.

Este es el mensaje que queremos transmitir desde la Federación como principal objetivo de la vuelta al cole: mirar hacia delante y trabajar a una.

Porque como ya os adelantábamos, nuestra nueva imagen no es sólo un cambio exterior, también es la forma de trabajar y la proactividad en las gestiones. Dar a conocer y difundir la importancia económica del rent a car en nuestro país y elegir de nuevo “El camino correcto para alquilar”, que mantenga la estabilidad en las cifras de los últimos años, ese es nuestro compromiso. Así como continuar con la resolución de conflictos que afectan al sector, como ha ocurrido con la tasa balear. Además, seguiremos trabajando en colaboraciones con organismos, empresas e instituciones que aporten valor al sector. ■

Miguel Ángel Saavedra
PRESIDENTE EJECUTIVO DE FENEVAL

“Apartar el ‘yo’, ‘me’, ‘mi’ y anteponer el ‘nosotros’ en un momento de vuelta especialmente complejo”





JUAN ARÚS DIRECTOR ADJUNTO Y COORDINADOR GENERAL DE RENTING AUTOMOCIÓN

“ESPAÑA Y EL COCHE ELÉCTRICO: CONTADOR A CERO”

LA COMISIÓN EUROPEA (CE) HA COLOCADO A ESPAÑA EN LA ÓRBITA DE LOS PAÍSES QUE DEBEN LIDERAR LA PROLIFERACIÓN DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO EN EL CONTINENTE EUROPEO EN LOS PRÓXIMOS 10 AÑOS. DESDE EL PASADO ENERO, ESPAÑA TIENE ENCIMA DE SU MESA UNA PROPUESTA DE DIRECTIVA QUE LE OBLIGA A INSTALAR, DE AQUÍ A 2020, UN MÍNIMO DE 82.000 PUNTOS DE RECARGA PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS A LO LARGO DE SU GEOGRAFÍA. BRUSELAS ENTIENDE QUE DICHA OBLIGACIÓN POSIBILITARÁ UNA RÁPIDA EVOLUCIÓN EN LA VENTA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS EN ESPAÑA Y EN EUROPA. LA CIFRA OBJETIVO PUEDE SUPONER UN RETO DE HERCÚLEA DIMENSIÓN, TENIENDO EN CUENTA EL ESCASO ESFUERZO REAL QUE ESPAÑA HA DEDICADO A PROMOVER EL VEHÍCULO ELÉCTRICO DESDE SU APARICIÓN EN LA ESCENA PÚBLICA.

SUMARIO

nº 178
julio
agosto
2013

Edita: Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos, FENEVAL



FENEVAL

Presidente: Miguel Ángel Saavedra
Consejo editorial: Miguel Ángel Saavedra, Manuel Dapena, Lola Montes y M^a del Mar Medina.
E-mail: feneval@feneval.com
Web: www.feneval.com
Colaboradores: Javier Coromina, Pedro Félix García, Alberto Gómez-Brunete, Carmen Espada, Juan Arús, M^a Mar Medina, Lola Montes y Beatriz Ocaña.
Depósito Legal: M-2795-84

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

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

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

05 CIRCULACIÓN

Juan Arús plantea los problemas que está teniendo el coche eléctrico para arrancar en España.

12 ACTUALIDAD

La supresión de incompatibilidades para el servicio de ITV, la presentación de la matriculación telemática o la llegada de la DGT a las redes sociales entre otros temas que se abordan en este número.

15 NUESTROS ASOCIADOS...

AECAV renueva su organización y emprende medidas estructurales en Canarias y GALEVAL se reúne en su Asamblea General.

16 EL SECTOR EN CIFRAS

Los últimos datos en matriculaciones de este pasado verano.



La creación de puntos de recarga es uno de los puntos a tener en cuenta para la movilidad del coche eléctrico.



Los llamativos paragolpes y los faros antiniebla de aspecto sólido destacan las características SUV del Mokka.



La luneta trasera del Opel Mokka con su forma envolvente se combina con un spoiler en el borde del techo y con los pilotos traseros de forma distintiva.

18 ECONOMÍA AHORA

¿Cómo ha evolucionado el sector Turismo en las últimas décadas?

24 TRIBUNA JURÍDICA

Manuel Dapena explica la última modificación de la LOTT.

28 COCHES Y MOTORES

A fondo. Opel Mokka

34 HEMOS PROBADO...

Isuzu D-MAX 2.5 TD Crew Quasar
4x4 Automático
NISSAN GT-R 3.8V6 550 CV
Premium Edition

50 PERSONAJES Y COSTUMBRES

Margerite Maginot. Javier Coromina

DIRECTIVA EUROPEA SOBRE EL COCHE ELÉCTRICO

Marcos de infraestructura de recarga

País	Puntos de recarga (en 2020)*	Puntos de recarga actuales	Parque de vehículos eléctricos en 2020 (estimación)
Alemania	150.000	1.937	1.000.000
Italia	125.000	1.350	130.000 (2015)
Reino Unido	122.000	703	1.550.000
Francia	97.000	1.600	2.000.000
España	82.000	1.356	2.500.000
Polonia	46.000	26	N.D.
Países Bajos	32.000	1.700	200.000
Bélgica	21.000	188	N.D.

* Los puntos accesibles al público suponen el 10% del total de puntos de recarga. Fuente: Directiva sobre Biocombustibles de la CE, enero de 2013.

En la actualidad, España cuenta con una infraestructura de puntos de recarga de menos de 2.000 postes. Y ello no quiere decir que todos sean públicos. De acuerdo con la Comisión Europea, aproximadamente un 10% de los puntos de recarga para coches eléctricos son públicos. Según el instituto IDAE, en España existen unos 800 puntos de recarga públicos para coches eléctricos.

Hay que decir que los dos puñados de miles de postes son incluso muchos, si se tiene en cuenta el parque rodante actual de vehículos eléctricos de la geografía nacional: 1.400 unidades hasta junio pasado (compras totales) y desde 2009, fecha en la que se consolidó la primera venta de un eléctrico en nuestro país, un Think City, que además se ha quedado huérfano tras la quiebra de la compañía fabricante del vehículo a mediados de 2011.

PREVISIONES IRREALES

Disponer de un parque de 1.400 coches eléctricos no debiera ser un elemento de discusión o significativo en sí mismo, salvo por un detalle: el actual Ejecutivo se ha mostrado más cauto en relación con las previsiones de expansión que maneja para el vehículo eléctrico. Pero todavía queda cerca en el tiempo (2008) la expectativa del entonces ministro de Industria del Gobierno de España, Miguel Sebastián, quien anunció que en España se venderían un millón de vehículos eléctricos en nuestro país a partir de 2014. Ese dato fue modificado hasta dos veces en los meses posteriores y hasta 2009, incluyendo vehículos híbridos y enchufables y transformando la palabra "vender" por "parque existente".

Ese más irreal que optimista horizonte fue trastocado en poco tiempo, pero la previsión no fue mucho más acertada. De un millón se pasó a una expectativa de 250.000 eléctricos e híbridos en 2014. Según ese cálculo, efectuado oficialmente hace sólo tres años, a lo largo de este ejercicio se deberían vender 70.000 eléctricos e híbridos, y 110.000 dentro de un año.

Siendo así las cosas, y teniendo en cuenta que, con suerte, este ejercicio se comercializarán 700 coches eléctricos y 11.000 híbridos en España, surgen dos preguntas: ¿Por qué se ha publicitado tanto una alternativa sostenible que no se ha defendido en la prác-

tica? ¿Cómo es posible que, sin mantener una política activa concreta, España mantenga hoy el objetivo de vender 2,5 millones de vehículos eléctricos en 2020, como indica el documento marco europeo que obliga al país a introducir más de 80.000 puntos de recarga en apenas siete años?

La primera de las preguntas tiene fácil respuesta para el Gobierno anterior, que consideraba que el apoyo público sólo debía ser el punto de partida que sirviera como chispa para encender el mechero de la iniciativa privada en relación con el desarrollo del vehículo eléctrico.

Pero la deriva privada, y en el caso de varios fabricantes de vehículos en España, nunca se tuvo claro ese apoyo nítido. Las ayudas se anunciaban, pero no se concretaron en todos los casos expuestos. Tampoco se compartían unas previsiones oficiales para el vehículo eléctrico demasiado infladas.

Además, los puntos de recarga eran un punto de fricción importante. Algunos Ayuntamientos estaban dispuestos a colaborar en su instalación, pero ese apoyo fue y ha seguido siendo tímido por el escaso uso que se hace de la infraestructura: no hay una masa de coches eléctricos que justifique la necesidad pública de aumentar el número de postes de recarga.

Bajo ese prisma, y durante los últimos años, la infraestructura de recarga ha aumentado levemente gracias a los acuerdos alcanzados por empresas privadas, marcas de automóviles y consistorios públicos. Pero la carga económica ha corrido por cuenta de las empresas.

DIRECCIONANDO EL ASUNTO

La segunda pregunta tiene una respuesta más complicada. Pero es cierto que la actual ausencia de una dirección pública concreta en el campo del vehículo eléctrico y la asunción de objetivos que todavía están alejados de la realidad ponen en entredicho la segunda embestida del coche eléctrico en España. La primera, transcurrida entre 2008 y 2012, ha sido un fracaso.

A lo largo de este año, un puñado de empresas han instalado un puñado de puntos de recarga que servirán para recargar un

VENTAS DE HÍBRIDOS

La huella verde que "vende" en España

Matriculación de coches híbridos*

Año	Ventas	% cuota sobre venta de turismos
2003	101	0
2004	521	0
2005	1226	0,1
2006	2072	0,1
2007	2534	0,2
2008	3889	0,3
2009	5397	0,6
2010	8464	0,9
2011	10332	1,3
2012	10030	1,4

* Cuentan con un motor de combustión y otro eléctrico de apoyo. Fuente: IEA.

puñado de vehículos eléctricos que son utilizados por usuarios en modo de pruebas, o por terceras empresas, también en modo de pruebas. Muy poca materia real, teniendo en cuenta el difícil objetivo a siete años vista impuesto por Bruselas.

Se trata de un tímido goteo con el que, de seguir así, no se podrá llenar la botella del futuro verde, que debe tener una capacidad de 82.000 puntos de recarga como mínimo en nuestro país.

Siendo elevado, este objetivo numérico es pequeño si se atiende a las previsiones de 2,5 millones de vehículos eléctricos rodando por las calles españolas en 2020, como se supone que debiera suceder. Los 82.000 puntos de recarga se traducirían en un poste por cada 30.500 coches eléctricos. Y eso, contando con que todos fueran públicos.

El lado positivo que tendrán los 82.000 puntos de recarga, eso sí, reside en la armonización del actual maremágnum de modelos de enchufe y recarga en un único estándar que servirá para cargar todos los vehículos. Paradójicamente, esta solución no se ha adoptado de forma cuasilegal hasta la aparición en enero pasado de la propuesta de Directiva europea sobre infraestructura de recarga eléctrica. La medida era trascendental, ya que resulta inviable la existencia de un tipo de enchufe y poste de recarga por cada fabricante de vehículo.

LA REALIDAD DEL FUTURO

Pero para que el vehículo eléctrico funcione en España no sólo hace falta un modelo de infraestructura adecuado. Existen otros factores clave que deben ajustarse al milímetro a las necesidades reales de los consumidores y que supondrán, si se



cumplen, el impulso definitivo para el cambio cultural y social que busca el sector del automóvil en el segmento del vehículo eléctrico.

Precio y autonomía descartan, en este momento, la adquisición de un vehículo eléctrico para cualquier ciudadano medio español. El primer vehículo eléctrico vendido en España, en 2009, ni siquiera fue matriculado por un cliente particular. Tampoco compró eléctrico alguna persona física en 2010. En 2011, el último año con datos disponibles, sí: 21 compradores privados compraron un eléctrico. El 5,5% del total.

Son cifras bajas y que demuestran el poco interés de la sociedad por inmiscuirse en un bien de consumo como el coche eléctrico actual: caro y de escasa practicidad para la mayor parte del usuario privado cotidiano.

En este punto, en el relacionado con el consumidor, hay que decir que los diferentes Ejecutivos sí que han prestado la atención necesaria al vehículo eléctrico. Sufragar entre el 20% y el 25% del coste de un coche eléctrico es una buena medida. Supone entre 5.000 y 6.000 euros de subvención, a lo que se han podido añadir las ayudas específicas de los vehículos convencionales (2.000 euros en el caso del Plan PIVE, por ejemplo). El resultante es una apreciable cantidad.

El problema reside en la oferta. En 2009, por ejemplo, el punto inicial de vida para los eléctricos en España, un coqueto Fiat 500 eléctrico costaba en el entorno de 45.000 euros. Y las alternativas, hoy en día, se siguen alejando del bolsillo de los usuarios de coches normales, que pagan un promedio de 18.000 euros por un coche nuevo, incluidos descuentos.

Esto es, 2,5 veces el precio del Fiat 500 eléctrico.

"Durante los últimos años, la infraestructura de recarga ha aumentado levemente gracias a los acuerdos alcanzados por empresas privadas, marcas de automóviles y consistorios públicos"



TODO O NADA

Las alternativas actuales de movilidad eléctrica no dejan el camino despejado. Utilitarios como el Peugeot Ion, el Citroën C-Zero y el Mitsubishi i-MiEV cuestan 30.000 euros (con ayudas incluidas) y su rango de autonomía se sitúa en 130 kilómetros. Un Renault Fluence, que es más grande y tiene 180 kilómetros de autonomía, cuesta 27.000 euros, pero hay que alquilar sus baterías a razón de unos 82 euros al mes, lo que se traduce en 7.800 euros más con un ciclo de vida del vehículo de ocho años. La versión básica del nuevo Nissan Leaf, el eléctrico más vendido de España con 300 unidades en tres años, podía comprarse por unos 15.000 euros (180 km de autonomía) en una oferta de mayo pasado, pero sin incluir el alquiler de baterías: 7.500 euros en ocho años (79 euros al mes).

Independientemente del coste del vehículo, que es un impedimento en sí mismo, o del alquiler de las baterías en un país con un sentimiento de la propiedad tan arraigado como España, un hándicap esencial es la poca autonomía de las generaciones actuales de eléctricos, un problema que se agrava al máximo por la escasez de postes de recarga. Para el usuario, esto se traduce en ansiedad, un calificativo que debiera estar alejado del mundo de la circulación.

Las marcas de automóviles que operan en el mundo, y en España, deben asumir que la movilidad eléctrica únicamente puede funcionar como una orquesta, en la que cada instrumento aporta una unidad insustituible y sirve a un propósito concreto que concluye generando un todo armónico.

De nada sirve una brillante campaña de marketing que anuncie un eléctrico por 9.999 euros si éste no puede enchufarse en la vía pública.

El automóvil debe recapacitar sobre su estrategia eléctrica en España. En sus 10 años de vida comercial en nuestro país, el vehículo híbrido, que alterna un motor de combustión interna tradicional con otro eléctrico de apoyo, suma ya casi 50.000 ventas acumuladas y ha generado más de 20.000 matrículas nuevas (la mitad destinada a cliente privado, un quinto al taxi, y creciendo) en los dos últimos ejercicios.

También se está trabajando de forma brillante en los propulsores diésel de última generación, que cuentan con unas emisiones cada vez más bajas de dióxido de carbono y de óxidos de nitrógeno.

En relación con la creación de un futuro de movilidad eléctrica real, parece excesivo presuponer que España contará con un parque de 2,5 millones de eléctricos en 2020. Alemania prevé un millón en esa misma fecha. En España, en 2012, se matricularon cuatro veces menos: 700.000 unidades.

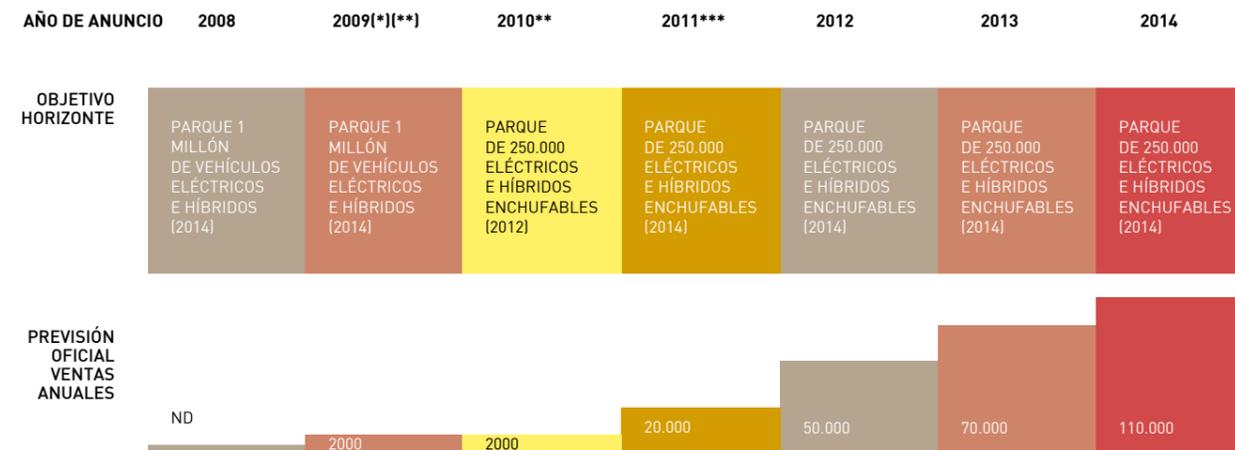
Hasta que el sector de automoción no idee un buen producto eléctrico, esto es, cuando aplique

de resuelva la problemática de las baterías; cuando aplique un precio global y neto similar al de un vehículo movido por combustión interna; cuando satisfaga las necesidades del consumidor con un amplio abanico de automóviles eléctricos que recorran con una única carga hasta 500 kilómetros –por ejemplo–, y que puedan cargarse con la misma facilidad de cercanía que supone la distancia desde un hogar hasta el metro o la parada del autobús... Hasta que todas esas piezas no encajen al unísono, el vehículo eléctrico no entrará en la cesta de la compra de los españoles.

“Parece excesivo presuponer que España contará con un parque de 2,5 millones de eléctricos en 2020. Alemania prevé un millón en esa misma fecha. En Alemania se venden tres millones de coches al año. En España, en 2012, se matricularon cuatro veces menos: 700.000 unidades”

LOS OBJETIVOS... Y LA REALIDAD

LOS PLANES DE ESPAÑA PARA EL COCHE ELÉCTRICO



* Se desglosaron en 15% demanda particular y 75% flotas. Objetivo de un millón de vehículos eléctricos e híbridos, de los que 750.000 serían híbridos.

** Independientemente de las previsiones del Gobierno, el Plan Movele preveía la venta de 2.000 vehículos eléctricos en España entre 2009 y 2010.

*** En diciembre de 2010 el Gobierno pronostica unas ventas de 12.000 eléctricos en 2011. Se vendieron 399 unidades.

Nota: las previsiones se corresponden con el Gobierno del PSOE, que concluyó su mandato en noviembre de 2011 para dar paso al Partido Popular. El Gobierno actual no ha efectuado ni corregido públicamente las previsiones del Ejecutivo anterior.

Fuente: Anuncios oficiales del Gobierno, Ministerio de Industria, BOE.

EL CASCABEL AL ELÉCTRICO

Teniendo o no razón acerca de la mayor o menor implicación que la automoción reclama a las autoridades públicas en el impulso del coche eléctrico, y de aquí a 2020, parece que a los fabricantes de coches no les queda más remedio que concentrarse en una vía privada que está convencida del provechoso efecto del vehículo eléctrico en su imagen exterior proyectada y en su departamento de Responsabilidad Social Corporativa (RSC), pero que no lo está tanto sobre los ciclos de costes de las cuatro ruedas eléctricas.

En 2011, la última estadística desglosada disponible, el 95% de las matriculaciones de eléctricos se formalizaron a nombre de una persona jurídica: 141 ventas a renting, 47 a grandes flotas de empresa, 42 por cuenta de los propios fabricantes, ocho en rent a car y 126 más sin definir pero a nombre de una persona jurídica.

Algunos operadores de renting, por ejemplo, consideran que puede trabajarse bien con el vehículo eléctrico si se define exactamente el contenido de su utilización profesional. Tampoco ven un excesivo problema en las curvas de amortización de un tipo de coche que requiere poco mantenimiento y más barato que el de un vehículo convencional.

De otro lado, no obstante, en la gran mayoría de compañías, y en ellas se incluye el rent a car, se considera que el coche eléctrico es una realidad poco definida por el momento, sobre todo desde el punto de vista de la valoración económica de un activo que todavía no cumple con los requisitos que demandan los usuarios de vehículos en régimen de alquiler corto.

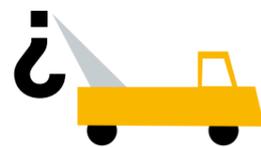
¿Quién le pone el cascabel al gato? ¿Quién abanderará realmente el proyecto eléctrico más allá de la publicidad sobre el papel? Lo cierto es que todos necesitan el coche eléctrico. El Gobierno, para promocionar su lado sostenible y luchar contra los gases de efecto invernadero. Y los fabricantes, para cumplir con un mandato legal europeo que les obliga a producir coches más saludables para reducir las emisiones del transporte continental.

Y en el medio de todo, el usuario. El que realmente decidirá, cuando disponga de una oferta real y atractiva, si el eléctrico triunfará o no en España... Y en el mundo. ■

UN PARQUE DE... 2.000 ELÉCTRICOS

Ventas de coches eléctricos en España, en unidades					
Marca y modelo	2013*	2012	2011	2010	2009
Citroën C Zero	2	58	85	ND	
MB Clase A E Cell	0	6	17	ND	
Mitsubishi i Miev	114	31	23	2	
Nissan Leaf	98	154	125	24	
Peugeot Ion	0	73	125	1	
Renault Fluence	3	77	23	ND	
Renault Kangoo	0	176	24	ND	
Seat Altea E	0	3	ND	ND	
Smart For Two ED	13	5	10	3	
Tazzari Zero	0	0	8		
Tesla Roadster	0	0	2		
Think City	0	30	23	39	1
Renault Zoe	97				
TOTAL	327	613	399	69	1

* Primer semestre. Fuente: IDAE, IEA, Ministerio de Industria, Anfac.



FENEVAL RESPONDE

¿QUÉ TASAS HAY QUE PAGAR PARA INTERPONER UNA DEMANDA O UN RECURSO?

La Ley 10/2012, de 20 de noviembre, de tasas judiciales, aplicable desde el 22 de noviembre, establece unas tasas que habrá de pagar todo aquel que pretenda acudir a la Justicia (con excepción de quienes tengan reconocido el derecho a la asistencia gratuita).

En el orden jurisdiccional civil las tasas fijas que el demandante deberá desembolsar fluctúan entre los 100 del proceso monitorio y los 1.200 euros del recurso de casación. Por ejemplo, la tasa para un juicio verbal será de 100 euros y la de un concurso necesario de 200 euros, mientras que una apelación costará 800 euros.

En el caso del proceso monitorio, habitual en reclamaciones de cantidad hasta 250.000 euros, cuando se siga después un proceso ordinario (tasa 300 euros) por oposición del deudor, se descontará de esta tasa la ya abonada en el monitorio.

En el orden contencioso-administrativo, las cantidades oscilarán entre los 200 euros de un proceso abreviado a los 1.200 euros del recurso de casación, mientras que en el orden social la suplicación implicará el pago de una tasa de 500 euros y la casación de 750 euros.

A estas tasas fijas se añaden otras variables que son del 0,5% para los pleitos cuyo importe económico alcance hasta el millón de euros y del 0,25 para el resto, con un máximo variable de 10.000 euros.

Hay, no obstante, procedimientos exentos del pago como:

- Interposición de demanda en procesos de capacidad, filiación y menores y procesos matrimoniales sobre guarda y custodia de hijos o sobre alimentos.
- Interposición de demanda y recursos en procesos de protección de derechos fundamentales y libertades públicas, así como contra la actuación de la Administración electoral-
- Solicitud de concurso voluntario por el deudor.
- Interposición de recursos contencioso-administrativo por funcionarios públicos.
- Presentación de petición inicial del procedimiento monitorio o la demanda de juicio verbal en reclamación de cantidad hasta 2.000 euros.

- Interposición de recurso contencioso-administrativo en casos de silencio administrativo negativo o inactividad de la Administración.

En el orden social, los trabajadores por cuenta ajena o autónomos, tendrán una exención del 60 por ciento en la interposición de recursos de suplicación y casación.

También se establece una bonificación del 10 por ciento si se utilizan medios telemáticos en la presentación de los escritos y comunicaciones con los juzgados y tribunales.

La tasa se liquida en el modelo 696 previamente a la presentación del escrito procesal, al que debe acompañar el justificante de la liquidación. La solicitud de devolución de tasas por solución extrajudicial del litigio y por acumulación de procesos se presenta mediante el modelo 695, en un plazo de 4 años desde la firmeza de la resolución que ponga fin al proceso o acuerde la acumulación. ■



CIRCULARES

NOTICIA AMPLIADA EN
www.feneval.com

CIRCULAR Nº 06/2013

ASUNTO

PLAN PIMA AIRE DE INCENTIVOS PARA LA COMPRA DE VEHICULOS COMERCIALES

RESUMEN

El pasado 9 de Febrero el Boletín Oficial del Estado publicó el Real Decreto 89/2013 por el que se regula la concesión directa de ayudas del plan de Impulso al Medio Ambiente, para la adquisición de vehículos comerciales. En el texto el gobierno justifica esta medida por el envejecimiento del parque de vehículos comerciales, con un 70% de las furgonetas con más de siete años, y por su impacto sobre el medio ambiente.

CIRCULAR Nº 08/2013

ASUNTO

LAS MULTAS DE TRAFICO NO SE PODRAN PAGAR EN METALICO EN LAS JEFATURAS DE TRAFICO

RESUMEN

Desde el pasado día 4 de marzo, las multas de tráfico no podrán pagarse en metálico en las Jefaturas Provinciales de Tráfico. Se mantiene la posibilidad de abonarlas con tarjeta de crédito, a través de internet o mediante teléfono llamando al 060. A partir de ahora sólo se podrán abonar en efectivo en las oficinas de Correos o en las sucursales del Banco Santander. Lo que continuará como hasta el momento es el pago en efectivo de las tasas.

CIRCULAR Nº 09/2013

ASUNTO

IMPUESTO PARA SOSTENIBILIDAD FINANCIERA DEL GOVERN DE ILLES BALEARES

RESUMEN

Se está tramitando en el Parlamento Balear el Proyecto de Ley denominado de "Medidas Tributarias para la Sostenibilidad Financiera de la Hacienda Pública de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears" que trata de crear tres nuevos impuestos autonómicos, uno de ellos denominado "impuesto sobre el daño medioambiental derivado de la utilización de vehículos de alquiler sin conductor", que incide directamente sobre nuestra actividad. Desde FENEVAL estamos haciendo un seguimiento de la tramitación, hemos sugerido algunas enmiendas técnicas y en cualquier caso nos oponemos frontalmente a la creación del impuesto.

CIRCULAR Nº 10/2013

ASUNTO

CLASIFICACIÓN DE LOS VEHICULOS DE ALQUILER SIN CONDUCTOR EN LAS FICHAS TÉCNICAS

RESUMEN

En algunas ITV cuando vehículos de alquiler van a la primera inspección periódica, se encuentran que les cambian la clasificación que aparece en la ficha técnica (XX.00) por (xx.41), haciéndoles la anotación en el apartado de Reformas Autorizadas como "ALTA DE ALQUILER SIN CONDUCTOR NUEVA CLASIFICACION: XX.41". La clasificación xx.41 no es la correcta para nuestro sector, ya que dicha clasificación se refiere a "automóviles destinados al servicio público sin licencia municipal" y el sector no es un servicio público.

CIRCULAR Nº 11/2013

ASUNTO

CONSULTA REALIZADA POR FENEVAL, A PETICIÓN DE UNA EMPRESA ASOCIADA, A LA AGENCIA DE PROTECCIÓN DE DATOS RELATIVA A CESIONES DE DATOS A FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD

RESUMEN

La Agencia en contestación a nuestra pregunta señaló: "La cesión o comunicación de datos relativos al alquiler de vehículos de motor por parte de las empresas habilitadas a las Fuerzas y Cuerpo de Seguridad cuenta con la habilitación normativa suficiente, al existir una norma con rango de Ley, el art. 12 de la Ley Orgánica 1/1992, que así lo prevé; por tanto, se trata de una cesión que encuentra su amparo en el art. 11.2 a) LOPD sin que sea necesario recabar el consentimiento del interesado al respecto."

CIRCULAR Nº 14/2013

ASUNTO

BAJA AUTOMÁTICA EN TRAFICO DE LOS VEHICULOS SUSTRAIIDOS

RESUMEN

Las Jefaturas Provinciales de Tráfico están realizando la anotación automática en el Registro de Vehículos de la baja temporal de los coches robados y denunciados. Con el vehículo recuperado, el alta del mismo se realizará igual. La comisaría, notificará al titular del vehículo para que pase a recogerlo, y a la Secretaría de Estado. Será esta última la que avise a la DGT para que ponga fin a la baja temporal por sustracción del vehículo. Ante esta situación tan "atípica", que genera inseguridad jurídica, desde FENEVAL se recomienda que en caso de tener algún vehículo denunciado por sustracción, verifiquen la situación de los mismos una vez que son recuperados para cerciorarse que los mismos están dados de alta.

CIRCULAR Nº 15/2013

ASUNTO

RENOVACIÓN DEL COMITÉ NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DEL MINISTERIO DE FOMENTO.

CIRCULAR Nº 16/2013

ASUNTO

VERIFICACIÓN DE DATOS DE CONTACTO

ELIMINAR LAS INCOMPATIBILIDADES PARA EL SERVICIO DE ITV

DE ESTE MODO, PODRÍAN ACCEDER AL SECTOR, CONCESIONARIOS O FLOTAS DE TRANSPORTE QUE PRESTARÍAN EL SERVICIO DE ITV, SIEMPRE QUE OBTUVIERAN LA PRECEPTIVA ACREDITACIÓN.

Es la propuesta que se plantea desde el Gobierno. El Ministerio de Industria, Energía y Turismo que dirige José Manuel Soria, ha propuesto eliminar las incompatibilidades para la prestación del servicio de Inspección Técnica de Vehículos (ITV) mediante la puesta en marcha de un proyecto de Real Decreto por el que se modifica la normativa anterior y cuyas alegaciones se han presentado hasta el 10 de agosto. Todas las incompatibilidades de la actividad de Inspección Técnica de Vehículos están recogidas en un Real Decreto de 2008 que afectan a empresas de venta de automóviles, compañías de transporte, aseguradoras, peritos y gestorías. La asociación empresarial del sector de la Inspección (AECA-ITV), advierte que la incorporación de concesionarios al sector no garantiza un mejor servicio y vulnera los principios de imparcialidad e independencia. ■

“Real Decreto modifica la normativa y sus alegaciones se han presentado hasta el 10 de agosto.”

NOTICIA AMPLIADA EN www.feneval.com

ANTONIO COBO, “PREMIO LÍDER EUROPEO EN CALIDAD 2011”

ADEMÁS DE SU PUESTO COMO DIRECTOR GENERAL DE GM, ES EL MÁXIMO DIRIGENTE DE LA PLANTA DE OPEL EN ZARAGOZA.

FENEVAL quiere felicitar a Antonio Cobo, Director General de General Motors España, por haber recibido a principios de verano el “Premio Líder Europeo en Calidad 2011” (EQL), por sus significativos y excepcionales logros en la gestión de calidad en la industria del automóvil. El premio lo otorga cada año la Organización Europea de Calidad (EOQ). Este galardón se suma a otros como: el “Best of the Best”, el “Premio Honorífico Presidente GM” o el de “Líder en calidad español por la Asociación Española para la Calidad”. ■



SE PRESENTA EL NUEVO SISTEMA DE MATRICULACIÓN TELEMÁTICA

LA DGT, ASNEF, ANFAC Y ANIACAM PRESENTARON ESTAS JORNADAS INFORMATIVAS BAJO EL NOMBRE DE “HACIA LA MATRICULACIÓN TELEMÁTICA DE VEHÍCULOS”.

Se trata de un nuevo sistema de matriculación cuya plataforma electrónica ya está terminada y en activo. Su presentación ha tenido lugar este verano ante cientos de empresarios del sector del automóvil y supone la desaparición de la ficha técnica del vehículo en papel para mayo de 2015. Con este avance tecnológico, España se sitúa como pionera en Europa en sistemas telemáticos, desde su fabricación hasta la matriculación de vehículos. Además supondrá una enorme reducción en el tiempo de gestión que disminuye de varios días hasta unas horas siendo posible comprar, financiar, matricular y llevarse un coche en el mismo momento. ■



Representantes del sector durante la presentación.



LA DGT ATERRIZA EN LA REDES SOCIALES TWITTER, FACEBOOK Y YOU TUBE

A RAÍZ DEL ÉXITO QUE HA OBTENIDO LA APLICACIÓN MÓVIL QUE LA DGT LANZÓ EL PASADO JUNIO, EL ORGANISMO QUE DIRIGE MARIA SEGUÍ, NO HA DEJADO DE AVANZAR EN LA TAREA DE MODERNIZARSE Y ESTAR A LA ÚLTIMA EN NUEVAS TECNOLOGÍAS UTILIZANDO LAS PLATAFORMAS MÁS INFLUYENTES DE COMUNICACIÓN ONLINE COMO MEDIO DE DIFUSIÓN DE LAS CAMPAÑAS DE INFORMACIÓN QUE PONE EN MARCHA LA DGT.

Este verano La Dirección General de Tráfico ha aterrizado en Twitter con dos perfiles, uno de información general @DGTeS y otro con la situación del tráfico en las carreteras @informaciónDGT. Además, complementan su presencia en la red de los 130 caracteres con un perfil de Facebook y un canal propio de YouTube que aportan vídeos e infografías tanto de carácter informativo como divulgativo o incluso formativos relacionados con la seguridad vial. Con Twitter la DGT conseguirá ofrecer información personalizada y directa a los 47 millones de usuarios. ■

“La DGT complementa su presencia en la red de los 130 caracteres con un perfil de Facebook y un canal propio de YouTube”.

7 AÑOS MÁS DE HEGEMONÍA PARA EL MOTOR DE COMBUSTIÓN

PESE A LOS INNUMERABLES AVANCES EN MOTORES ELÉCTRICOS, EL MOTOR DE COMBUSTIÓN SIGUE SIENDO EL Nº 1

Pese a los innumerables avances en lo que a motores eléctricos se refiere, el motor de combustión continuará siendo el principal impulsor de los vehículos al menos en lo que resta de década. En declaraciones de Bosh: "el motor de combustión no está muerto". El principal fabricante de componentes para el automóvil, afirma que tanto los motores diesel como los de gasolina, seguirán siendo los más fabricados dado que el motor eléctrico aún no es rentable. ■

"Bosch: el motor de combustión no está muerto"



ESTADOS UNIDOS SE CUELGA LA CAPA PARA SALVAR LA ECONOMÍA HASTA 2014

SERÁ EL CONDUCTOR DEL CRECIMIENTO ECONÓMICO MUNDIAL SEGÚN SEÑALA EL ÚLTIMO SONDEO LLEVADO A CABO POR 250 ANALISTAS QUE APUNTAN A QUE SERÁ LA RECUPERACIÓN ESTADOUNIDENSE LA QUE IMPULSE EL MERCADO MIENTRAS EUROPA BUSCA ESTABILIZARSE.

"Aunque leve, la previsión de los economistas es un tibio crecimiento económico para el próximo año"

Este análisis arroja como conclusión la dependencia de Europa de la economía de Estados Unidos y apunta como motivo fundamental la influencia y consecuencias de las distintas noticias económicas en uno y otro mercado. Mientras que en el viejo continente, las noticias económicas de Estados Unidos tienen un gran efecto en los rendimientos de los bonos del Gobierno alemán, en Estados Unidos no sucede lo mismo en el rendimiento de los bonos del Tesoro estadounidense.

Sin embargo y aunque sea leve, en general la previsión de los economistas es un tibio crecimiento económico que irá llegando poco a poco. ■



CANARIAS

AECAV RENUEVA SU ORGANIZACIÓN

PARA CONTINUAR CRECIENDO Y SEGUIR LUCHANDO POR EL RECONOCIMIENTO Y LA IMPORTANCIA DEL SECTOR EN CANARIAS, SU PRESIDENTE RAFAEL CABRAL PONE EN MARCHA MEDIDAS ESTRUCTURALES.

La patronal de empresas de alquiler de vehículos con y sin conductor de Canarias, AECAV a través de su presidente afirma que desde la patronal se está llevando a cabo una profunda reforma de la organización que tiene dos objetivos fundamentales. En primer lugar, se busca ampliar el sector pero desde la creación de una estructura adecuada a las necesidades actuales. En segundo lugar, pero no por ello menos importante, es el trabajo de la organización para dar a conocer mejor el sector de rent a car.

En palabras de Rafael Cabral: "Pese a la larga tradición de esta actividad en el archipiélago y su indudable importancia económica, observamos que sigue siendo un sector muy desconocido." El objetivo consiste en trasladar la realidad económica de la isla y el sector de las empresas de alquiler de vehículos a las instituciones públicas y empresariales de las islas.

La competencia es cada vez más intensa y los empresarios necesitan hacer cada vez mayores esfuerzos para alcanzar el ritmo del mercado y no quedarse fuera del mismo. El primer objetivo de un empresario pasa por adquirir el nivel de rentabilidad para alcanzar el siguiente paso; conseguir un margen de beneficio.

En el caso específico de Canarias, se suma además un factor decisivo en el número de reservas y contratos de alquiler de vehículos que es el tráfico aéreo de la isla. Más de la mitad del volumen de negocio lo produce el turismo extranjero. Al limitar la conectividad aérea del archipiélago, se produce un descenso del

tráfico de pasajeros y menor volumen de contrataciones.

Como conclusiones el presidente de AECAV afirma: "Este verano tenemos una disminución en el número de plazas aéreas disponibles desde la península. Este factor traerá aparejado un descenso en el volumen de ventas de las compañías de alquiler de coches." "Hacemos votos por una diversificación y competencia amplia entre las compañías aéreas para restablecer nuestra conectividad". ■



Rafael Cabral.
Presidente de AECAV

"Pese a la larga tradición de esta actividad en el archipiélago y su indudable importancia económica, observamos que sigue siendo un sector muy desconocido"

GALICIA

GALEVAL CELEBRA SU ASAMBLEA GENERAL

LA ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE ALQUILER DE VEHÍCULOS CON Y SIN CONDUCTOR DE GALICIA CELEBRÓ EL PASADO 5 DE JULIO SU ASAMBLEA GENERAL QUE CONTÓ CON LA PRESENCIA DE LAS 22 EMPRESAS GALLEGAS DEL SECTOR.

Coincidiendo con la publicación en el BOE de la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, D. Jesús Lurigados Veiga, presidente de GALEVAL hizo especial mención a este punto del día.

Sobre la LOTT, el presidente incidió en cómo afecta dicha reforma al sector del rent a car y en el alquiler de vehículos con conductor. Además, destacó la labor llevada a cabo desde FENEVAL para incluir en el desarrollo reglamentario una mínima regulación de la actividad del rent a car a través del establecimiento de condiciones generales de contratación.

Desde Santiago de Compostela, donde tuvo lugar la asamblea, GALEVAL informó a los asociados de los temas más relevantes que se trataron en la Asamblea de FENEVAL celebrada en el Puerto de Santa María.

Finalmente, y atendiendo a temas comunitarios, las 22 empresas allí presentes tuvieron la oportunidad de tratar la última publicación en el DOGA el 14 de junio de 2013, de la Ley 4/2013, de 30 de mayo, de transporte público de personas en vehículos de turismo de Galicia, perjudicial para el sector pues habilita al taxi a operar en áreas supramunicipales y establece un baremo sancionador más ventajoso para el taxi (las cuantías de las sanciones se impondrán en su tercio inferior). Esto afecta directamente y es de suma importancia para las empresas de alquiler de vehículos con conductor en la Comunidad Gallega.

Finalmente, tras hacer el repaso todas las gestiones realizadas por la Asociación durante todo el año, D. Miguel Rodríguez Bugarrín, Director Xeral de Mobilidade de la Xunta de Galicia cerró la Asamblea de la Asociación como muestra de la estrecha y buena relación entre la Administración Pública y GALEVAL. ■

EL SECTOR EN CIFRAS

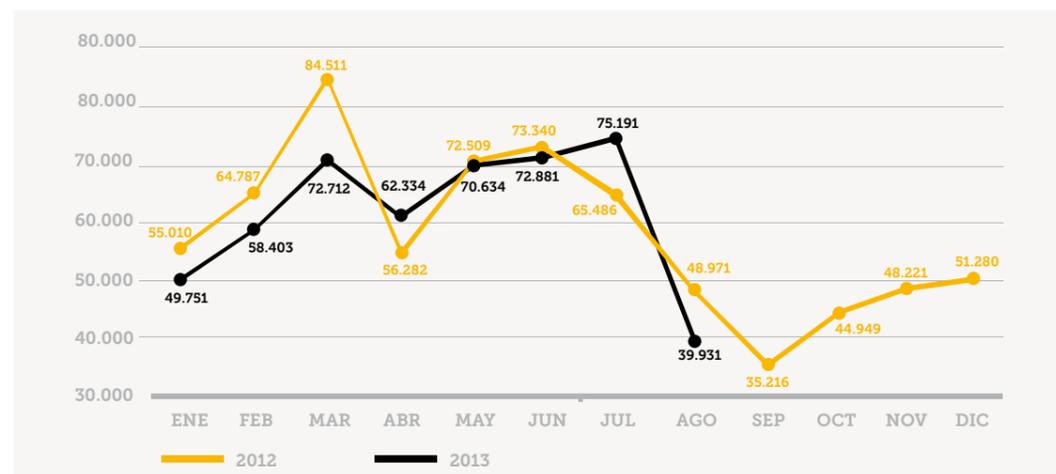
Tratamos en este número los datos de matriculaciones de los últimos meses, analizando las principales conclusiones de los primeros seis meses de 2013 y del final del verano.

*Esta información recoge los datos aportados por diferentes asociaciones del sector -Anfac, Faconauto, Ganvam, Aniacam-.

MATRICULACIONES AGOSTO 2013

Total	2013 39.931	2012 48.971	% Var. -18,5%	% Var. -18,5%	2013 501.837	2012 520.896	% Var. -3,7%	% Var. -3,7%
Canales	Mes 2013	Mes 2012	Mes Peso 13	Mes Peso 12	Acumulado 2013	Acumulado 2012	Acumulado Peso 13	Acumulado Peso 12
Alquiladoras	1.359	1.625	3,4%	3,3%	122.714	123.327	24,5%	23,7%
% Var	-16,4%	--	--	--	-0,5%	--	--	--
Empresas	9.871	12.438	24,7%	25,4%	118.681	152.742	23,6%	29,3%
% Var	-20,6%	--	--	--	-22,3%	--	--	--
Particulares	28.701	34.908	71,9%	71,3%	260.442	244.827	51,9%	47,0%
% Var	-17,8%	--	--	--	6,4%	--	--	--

EVOLUCIÓN MATRICULACIONES EN NÚMERO DE VEHÍCULOS



ESTE MES DE AGOSTO YA NO HA ESTADO MARCADO POR EL AUMENTO DEL IVA, COMO EN 2012

Las matriculaciones de turismos en agosto señalan un retroceso interanual del 18,5 %, con un registro de casi 39.931 unidades, frente a las casi 49.000 del mismo mes de 2012. Entre las causas que motivan este descenso podemos hablar de las vacaciones, que siempre generan la mayor caída anual. Además, agosto ha contado con un día laborable menos y es importante tener en cuenta que el año pasado, en el mes de agosto se realizaron

más compras porque era el último mes antes de la subida del IVA al 21% en septiembre.

El canal de particulares sigue siendo el que mejores datos contempla dentro del mercado gracias en parte al Plan PIVE, con 28.701 unidades en el último mes, que suponen una caída del 6,4 %. El canal de empresas ha registrado 9.871 matriculaciones y los "rent a car" 1.359.

Si hacemos un breve análisis de la evo-

lución de las matriculaciones de vehículos durante el primer semestre del año. De forma general, se aprecian dos picos en los meses de marzo y de junio en la trayectoria del año, pero respecto a 2012 la tendencia es de continuidad en las cifras. Según los datos de agosto, que aquí recogemos, de cumplirse esta previsión, entre enero y agosto se han matriculado en España 501.837 unidades que supone un descenso del 3,7 % respecto a 2012.

ALFA GIULIETTA. EXPERIMENTA LA TECNOLOGÍA.



SEGURIDAD: Q2 Electrónico y Pre-Fill: Máximo control en todas las situaciones.

TECNOLOGÍA: Sistema Alfa D.N.A. con sus tres modalidades de conducción.

EFICIENCIA: Reducción de consumos y emisiones de hasta un 10%.

SÍGUENOS EN:  

SIN CORAZÓN SOLO SERÍAMOS MÁQUINAS



CORPORATE FLEET SOLUTIONS

Consumo mixto entre 4,4 y 7,6 (l/100 km). Emisiones CO₂ entre 114 y 177 (g/km).



TURISMO EN ESPAÑA: EL ACELERÓN DE UN SECTOR QUE NO PARA

LA MODA SIEMPRE VUELVE. ECHANDO LA VISTA ATRÁS, Y GIRANDO LA CABEZA, NO DEMASIADO PARA EVITAR TORTÍCOLIS INNECESARIAS EN LOS TIEMPOS QUE CORREN; HACEMOS UN DIVERTIDO ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN QUE HA EXPERIMENTADO EL SECTOR TURÍSTICO EN NUESTRO PAÍS PARA MANTENERSE FUERTE A PESAR DE TODO.

Para comenzar a desgranar y hacer camino, encontramos de repente una extraña comparación que sin duda funciona.

Imaginemos la siguiente situación para llevar a cabo la comparativa: la compra de un coche nuevo y las fases que implica.

LA COMPRA

Sacarlo del concesionario y enseñarlo al mundo, ya es todo un orgullo. El olor a nuevo y el desconocimiento del funcionamiento de los mandos, despiertan la adrenalina en los primeros kilómetros. Algo parecido a lo que sucedió al sacar a España del garaje hace más de 5 décadas. El sol, sus playas los bajos costes de las reservas... Todo con olor a nuevo y todo por estrenar. Las diferencias llegan tras muchos kilómetros de rodaje, algún que otro roce y un aparatoso "pinchazo" que nos ha tenido parados en mitad del asfalto algo más de lo que se esperaba.

En los 60 la tapicería del Plan de Estabilización del 59 supuso la reducción del gasto público y de la inflación, lo que permitió, entre otras cosas, crecer al país. Hoy en día, el 13 viste de PIVES que conjuntan con Pima Aire. Dos nuevos tonos que aportan la nota de color a lo complejo y gris de la situación actual e impulsan el sector de la Industria, segundo pilar de la economía española.

“La previsión del Ministerio apunta a que en 2013 también crecerá la llegada de visitantes, así como el gasto y las pernoctaciones que realizan en el país”

PRIMEROS KILÓMETROS E IMPRESIONES

Seguimos en carretera. Desde su arranque, el turismo español no defraudó. La respuesta del motor de este coche fue clara: de 0 a 100 en un suspiro. Podemos decir que las primeras miradas y halagos se centraron en la carrocería. Nuestro contorno único de costas (La Brava, del Sol, La Blanca), las Islas Baleares o las Canarias, se convierten en el centro de todas las miradas.

Todo el mundo quiere tocarlo, hacerse con uno. La construcción de urbanizaciones, la llegada de turistas extranjeros en busca de sol y playa, el aumento del nivel adquisitivo y la declaración de estas como zonas de interés turístico nacional, hizo el resto.

RODAJE TERMINADO. “EL PINCHAZO”

Con el coche hasta los topes y los parkings abarrotados, no podemos más que continuar un camino que a 90, comienza a tomar pendiente hacia arriba. Con cambios de rasante y gustos varios, España comienza a bajar las ventanillas y dejar ver el interior.

Las costumbres varían y el tipo de turista y el turismo lo hacen también.

En todo su esplendor, y con la seguridad bien adquirida en la conducción, un reventón nos obliga a parar. El pinchazo parece serio y no somos los únicos en tropezar en la misma piedra. La crisis económica que sufre toda Europa y más allá hace que el Turismo también se resienta.

Desde el reventón en 2008 y el accidente en cadena que ocasiona, la actividad turística descende. Situación muy grave para un país como España cuya actividad del sector es de vital importancia, pues representa alrededor del 10% del PIB.

Desde la última subida registrada entre el 2006 (58,4 millones)

y 2007 (59,2 millones); las cifras de turistas y gasto por visitante comienza una bajada sin precedentes desde que España se situara a la cabeza como uno de los principales destinos del turismo internacional.

CAMBIO DE RUEDAS

A pesar de todo, España continúa recibiendo visitantes. Al final, alguien aprende a manejar el gato y consigue elevar el vehículo lo justo para que entre todos se pueda colocar un nuevo neumático.

Parece que ese gato no comienza a funcionar hasta 2011 cuando la Organización Mundial del Turismo confirma a España como el cuarto país en número de visitantes extranjeros del mundo con 52,7 millones de turistas.

De sol y playa hasta finales de los 80, al turismo rural, gastronómico o incluso el turismo empresarial, motivado por ferias sectoriales y encuentros empresariales. El estandarte actual es la diversidad. Una amplísima oferta que funciona y repara el descosido.

Una vez cogido el truco y con la colaboración de todos, ¡Eureka! Parece que ya levantamos el coche lo suficiente para el cambio. El año pasado España recibió un total de 57,9 millones de turistas, lo que supone una cifra récord y en ascenso, según las previsiones.

PUESTA A PUNTO

Con la rueda de repuesto o lo que sería lo mismo; con un millón más en valores absolutos, 2012 se convierte en el tercer mejor año de la historia en la llegada de turistas a España. Lentos pero seguros, llevamos el coche al taller. Va siendo hora de una puesta a punto. Una renovación por dentro y por fuera que comenzaba con un pronóstico alentador. La previsión del

“Con un millón más en valores absolutos, 2012 se convierte en el tercer mejor año de la historia en la llegada de turistas a España”



OPERACIÓN DESESTOCKAJE RELÁMPAGO

VENDE TU STOCK EN DOS DÍAS

PAGA SÓLO SI VENDES

SOLICITA TU PLAN DE VENTA DE FLOTAS PERSONALIZADO

ESCANEA ESTE CÓDIGO QR CON TU SMART PHONE Y SOLICITA
NUESTROS SERVICIOS DE ASESORAMIENTO GRATUITO.



Ministerio apunta a que en 2013 también crecerá la llegada de visitantes, así como el gasto y las pernoctaciones que realizan en el país.

Por el momento parece que el mecánico no se equivoca y la factura de aquí al final de año puede incluso traer alguna alegría al sector.

La primera mitad de 2013 arroja un crecimiento en la llegada de turistas internacionales de un 5% en comparación con el mismo periodo de 2012.

Un aumento de casi 500 millones, por encima de las predicciones de principios de año y superando también la tendencia de la previsión a largo plazo que figura en el informe de la

OMT Tourism Towards 2030 (El turismo hacia 2030).

A la espera de la ausencia de sorpresas en taller, y tras las buenas cifras del primer semestre, se espera que el crecimiento continúe durante la segunda mitad del 2013, aunque a un ritmo que se ralentizará gradualmente. La OMT prevé que 2013 termine en un 4% o ligeramente por encima, superando así la estimación inicial para el año.

Aún quedan retoques aunque estamos listos para andar. Con el motor al ralentí y pisando para acelerar hasta alcanzar los 1.035 millones de turistas registrados en 2012 a nivel mundial.

Porque este coche acelera constantemente y supone la base de una economía que se apoya en él para su recuperación.

	Llegadas de turistas internacionales (millones)							Cuota de mercado (%)	Variación (%)		Crecimiento medio anual (%)
	1990	1995	2000	2005	2010	2011	2012*		11/10	12*/11	
Mundo	436	529	677	807	949	995	1.035	100	4,8	4,0	3,6
Economías avanzadas ¹	297	336	420	459	506	530	551	53,2	4,8	3,8	2,6
Economías emergentes ¹	139	193	256	348	443	465	484	46,8	4,9	4,3	4,8
Por regiones de la OMT											
Europa	262,7	305,9	388,0	448,9	485,5	516,4	534,2	51,6	6,4	3,4	2,5
Europa del Norte	29,8	37,7	46,4	60,4	62,8	64,0	64,9	6,3	2,0	1,4	1,0
Europa Occidental	108,6	112,2	139,7	141,7	154,3	161,5	166,6	16,1	4,6	3,2	2,3
Europa Central/ Oriental	33,9	58,1	69,3	90,4	95,0	103,9	111,6	10,8	9,4	7,4	3,1
Eur.Meridional/Medit.	90,3	98,0	132,6	156,4	173,5	187,0	191,1	18,5	7,8	2,2	2,9
- de los cuales EU-27	231,3	267,7	326,8	356,1	371,0	390,9	400,2	38,7	5,4	2,4	1,7
Asia y el Pacífico	55,8	82,0	110,1	153,6	205,1	218,2	233,6	22,6	6,4	7,0	6,2
Asia del Nordeste	26,4	41,3	58,3	85,9	111,5	115,8	122,8	11,9	3,8	6,0	5,2
Asia del Suroeste	21,2	28,4	36,1	48,5	70,0	77,3	84,6	8,2	10,4	9,4	8,3
Oceanía	5,2	8,1	9,6	11,0	11,6	11,7	12,1	1,2	0,9	4,1	1,4
Asia Meridional	3,1	4,2	6,1	8,1	12,0	13,5	14,1	1,4	12,6	4,4	8,2
Américas	92,8	109,0	128,2	133,3	150,4	156,0	163,1	15,8	3,7	4,6	2,9
América del Norte	71,7	80,7	91,5	89,9	99,3	102,1	106,7	10,3	2,8	4,5	2,5
El Caribe	11,4	14,0	17,1	18,8	19,5	20,1	20,9	2,0	3,0	3,8	1,5
América Central	1,9	2,6	4,3	6,3	7,9	8,3	8,9	0,9	4,4	7,5	5,0
América del Sur	7,7	11,7	15,3	18,3	23,6	25,5	26,7	2,6	7,8	4,8	5,5
África	14,8	18,8	26,2	34,8	49,9	49,4	52,4	5,1	-0,8	5,9	6,0
África del Norte	8,4	7,3	10,2	13,9	18,8	17,1	18,5	1,8	-9,1	8,7	4,2
América Subsahariana	6,4	11,5	16,0	20,9	31,1	32,4	33,8	3,3	4,1	4,4	7,1
Oriente Medio	9,6	13,7	24,1	36,3	58,2	54,9	52,0	5,0	-5,6	-5,4	5,2

Fuente: Organización Mundial del Turismo

“De sol y playa hasta finales de los 80, al turismo rural, gastronómico o incluso el turismo empresarial, motivado por ferias sectoriales y encuentros empresariales. El estandarte actual es la diversidad. Una amplísima oferta que funciona y repara el descosido”

ÚLTIMOS DATOS

- **+5%** DE CRECIMIENTO EN LA LLEGADA DE TURISTAS INTERNACIONALES RESPECTO A 2012 EN EL PRIMER SEMESTRE
- **+4%** DE CRECIMIENTO GLOBAL DEL TURISMO, SEGÚN LA OMT, PARA 2013
- **1.035** MILLONES DE TURISTAS A NIVEL MUNDIAL EN 2012 ES EL PUNTO DE PARTIDA

Fuente: Organización Mundial del Turismo

Ocúpese de su negocio

Mientras nosotros nos ocupamos de todos los trámites administrativos.

MAESTRO
GESTIÓN ADMINISTRATIVA

91 445 51 75
Manuel Cortina, 18 - 28010 Madrid

Ganará mucho tiempo...



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

PRESENTACIÓN MODIFICACIÓN DE LOTT

CON FECHA 5 DE JULIO PASADO, SE PUBLICÓ EN EL BOE EL TEXTO DE LA MODIFICACIÓN DE LA LOTT, CUYA PRESENTACIÓN REALIZAMOS EN LA JUNTA DEL PUERTO DE SANTA MARIA Y CUYA TRAMITACIÓN PARLAMENTARIA SE HABÍA INICIADO EN EL MES DE DICIEMBRE DE 2.012 CON LA ENTRADA EN EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS DEL PROYECTO DE LEY DE LA MODIFICACIÓN DE LA LOTT, EN CUYOS TRABAJOS PREVIOS HABÍAMOS PARTICIPADO ACTIVAMENTE, TRATANDO SOBRE TODO EN LA QUE A SIN CONDUCTOR SE REFIERE, DE BUSCAR ALGÚN PUNTO DE APOYO PARA SUPERAR LA SITUACIÓN DE ABSOLUTA DESREGULACIÓN EN QUE NOS HABÍAMOS QUEDADO A PARTIR DE LA DENOMINADA "LEY DE LIBERALIZACIÓN DE SERVICIOS" (LEY ÓMNIBUS).

En este sentido la posibilidad que encontramos fue la de sugerir que la actividad siguiera calificándose como complementaria o auxiliar del transporte y que en la LOTT se estableciera alguna previsión que permitiera en el futuro establecer unas condiciones de contratación para controlar mínimamente la actividad y evitar el intrusismo que cada vez está alcanzando mayores cotas.

Examinemos a continuación los puntos que nos afectan referido a alquiler sin conductor y alquiler con conductor:

a) Alquiler sin conductor.

- En el artículo primero, punto 3, se señala que el arrendamiento de vehículos sin conductor tendrá el carácter de actividad auxiliar y complementaria del transporte.

- En el artículo 137, se introduce un punto que literalmente señala "reglamentariamente podrán establecerse condiciones relacionadas con la documentación acreditativa del arrendamiento de vehículos sin conductor, a efectos de garantizar la existencia del

contrato, su plazo de duración y otras circunstancias que determinen la legitimidad del uso del vehículo por el arrendatario", a partir de esta previsión en la ley será posible regular unas condiciones de contratación y por ejemplo tratar de lograr recoger en ellas las características del vehículo como ASC.

Relacionado con lo anterior y logrado a última hora debe señalarse la previsión del artículo 142.9 en el sentido de configurar como infracción el incumplimiento de las condiciones de contratación, pieza absolutamente necesaria para darle un principio de eficacia a las propias condiciones.

- La batalla para lograr un régimen de liberalización o al menos de simplificación del alquiler de furgonetas de hasta 3'5 toneladas se nos ha planteado como complicada por la posición de las empresas de transporte con peso importante dentro del ministerio.

Sin embargo parece que se ha avanzado bastante en simplificar enormemente los requisitos de los transportistas para poder alquilar furgonetas de hasta 3'5 al eximirles de los requisitos

de establecimiento, honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional (artículos 44, 45, 46 y 47) con lo cual entendemos que los autónomos no tendrán ningún problema para poder alquilar las furgonetas, al poder obtener la autorización de transporte público de forma elemental y disponiendo de un solo vehículo que puede ser en alquiler.

b) Alquiler con conductor.

La negociación de este apartado ha sido protagonizada en buena medida por la asociación de Barcelona, por su presidente Sr. Cazcarra y debe destacarse los siguientes puntos:

- La propia exposición de motivos de la ley configura el alquiler de vehículos de conductor como una modalidad de transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo quedando pues sujeto a la obtención de las correspondientes autorizaciones.

- El artículo 91 en su párrafo segundo prevé ya la existencia de limitaciones reglamentarias en relación con el origen, destino o recorrido de los servicios y en el artículo 99, último párra-



“Configurar como infracción el incumplimiento de las condiciones de contratación, es una pieza absolutamente necesaria para darle un principio de eficacia a las propias condiciones”

fo, insiste en que se trata de una modalidad de transporte de viajeros y remite al desarrollo reglamentario para dicho tipo de transporte.

Quizás la única duda es la previsión del artículo 99.3 referida a todo el transporte discrecional que puede abrir la puerta a la contratación por plaza con pago individual aunque la interpretación más lógica sería la de no pensar aplicable al arrendamiento de vehículos de turismo con conductor dicha previsión.

■ En cuanto al régimen sancionador debe señalarse que el artículo 140.3 considera infracción muy grave el arrendamiento de vehículos cuando va unido a la prestación de servicios de conducción y que, en el artículo 141 que regula las infracciones graves, se configura en el punto 8 como infracción el arrendamiento de vehículos con conductor fuera de las oficinas o locales y la recogida de clientes que no hayan sido contratados previamente y

así mismo el incumplimiento de las limitaciones que definen la prestación habitual del servicio en un determinado territorio.

Los números 16 y 18 del mismo artículo 141 establecen también como infracciones graves determinados incumplimientos en materia tarifaria (entendemos que aplicable al taxi) o relativos al lugar donde se inicia la actividad o a la carencia de documentación.

EN VIGOR DESDE EL 25 DE JULIO

El 5 de julio se publicaba en el Boletín Oficial del Estado la Ley 9/2013 con la que se modifica la antigua Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) y se confirmaba que su entrada en vigor se produce con fecha del 25 de julio. Este cambio legislativo es enormemente significativo para el sector del transporte en general y también para el del rent a car.

Los cambios vienen marcados por la idea de mantener el máximo rigor en las condiciones de acceso al mercado de transporte, en la línea marcada por la normativa de la Unión

Europea. Se incorporan nuevas exigencias introducidas por el Reglamento 1071/2009 de 21 de octubre de 2009

“La negociación del apartado de alquiler con conductor ha sido protagonizada en buena medida por la asociación de Barcelona, por su presidente Sr. Cazcarra”

por el que se establecen normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera. También entra en vigor el Reglamento 1072/2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado de transporte de mercancías por carretera de ámbito internacional.

Se redefinen las distintas actividades auxiliares y complementarias de transporte de mercancías para adecuarlas a la realidad actual del mercado, incluyendo la figura del operador logístico. ■



ACUERDOS FENEVAL

SOLO PARA NUESTROS ASOCIADOS

FENEVAL INICIA EL AÑO 2013 CON NUEVOS ACUERDOS PARA SUS ASOCIADOS. TODAS LAS EMPRESAS PERTENECIENTES A LA FEDERACIÓN NACIONAL EMPRESARIAL DE ALQUILER DE VEHÍCULOS PODRÁN ACCEDER A DIFERENTES VENTAJAS Y POSIBILIDADES DE COLABORACIÓN CON MARCAS DEL SECTOR QUE OFRECEN SERVICIOS EXCLUSIVOS PARA ELLOS.

ACTUALMENTE, ACUERDOS ACTIVOS



Condiciones financieras especiales: tanto en cuenta de crédito, como en préstamos o leasing. Condiciones especiales en facturación electrónica y su RENTING POPULAR, con equipamiento mediante alquiler y el mantenimiento de los bienes de su negocio a medio y largo plazo.

www.bancopopular.es

AUTOROLA

Autorola, empresa especializada en desarrollo de software para el sector de automoción y en la venta efectiva de flotas, ofrece su sistema Fleet Monitor, de administración para la gestión de vehículos, y su plataforma externa para venta a particulares, Branded Site, para todas aquellas empresas de rent a car interesadas en su uso.

www.autorola.es



Con su historial de más de 8 millones de multas defendidas, Dvuelta ofrece servicios de defensa de sanciones de tráfico tanto a persona jurídica como física. Para Feneval, pone a disposición de sus asociados su colaboración en defensa específica de sanciones de tráfico para rent a car, con asesoramiento personalizado y condiciones especiales.

www.dvuelta.es

VENTURA GARCÉS & LÓPEZ-IBOR
Abogados

Asesoramiento legal en materia fiscal, para obtener la devolución del impuesto sobre las Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos repercutidos por los proveedores a las asociaciones pertenecientes a Feneval.

www.ventura-garces.com

TODA LA INFORMACIÓN EN NUESTRA PÁGINA WEB www.feneval.com

En la ZONA PRIVADA solo para asociados.

Contactar directamente con Feneval ante cualquier duda tel. 91 447 28 73 feneval@feneval.com

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. OPEL MOKKA

El nuevo Opel Mokka es la filosofía de diseño de Opel de combinar “el arte escultural con la precisión alemana”. Capaz de acomodar a cinco ocupantes en una posición dominante con tan solo 4,28 m. En este nuevo modelo, se une el diseño atractivo con tecnologías innovadoras y funcionalidades de categoría superior, haciéndolas asequibles a un mayor número de clientes. El nuevo SUV de Opel refleja las tradicionales fortalezas de la marca: conducción dinámica, flexibilidad para el uso diario y diseño emocional.

HEMOS PROBADO... ISUZU D-MAX 2.5 TD CREW QUASAR 4X4 AUTOMÁTICO

Todo “pick up” con el encanto de su caja de carga pero también las limitaciones que conlleva y es que este tipo de vehículos está homologado como “camión caja abierta”, por lo que su velocidad máxima legal de circulación es: 80 Km/h. No obstante, técnicamente, el Isuzu D-Max, alcanza los 180 Km/h;

velocidad que podría ser superior de no estar limitada electrónicamente por el fabricante. El comportamiento dinámico por autopista es excelente, habiendo conseguido sus diseñadores un buen resultado en cuanto al equilibrio entre comodidad y seguridad.

HEMOS PROBADO... NISSAN GT-R 3.8 V6 550 CV PREMIUM EDITION

El GT-R se posiciona como el máximo exponente de sus deportivos siendo su mejor virtud, su aceleración, capaz de pasar de parado a 100Km/h en sólo 2.7 segundos, una verdadera explosión de adrenalina. El Nissan GT-R es, estéticamente y mecánicamente, un deportivo de tracción total. El primer modelo lanzado en 2008 ha ido renovándose y este año ha recibido mejoras y modificaciones para alcanzar una potencia y aceleración extraordinarias, situándole como el superdeportivo más asequible del mercado dentro de ese tramo de prestaciones, un segmento en el que compite con Ferrari, Porsche, Maserati etc. ■





CARMEN ESPADA

A FONDO

OPEL MOKKA

ARTE ESCULTURAL CON PRECISIÓN ALEMANA

OPEL LANZA SU PRIMER MODELO EN EL NUEVO SUB-SEGMENTO DE COMPACTOS SUV B CON TECNOLOGÍAS PROPIAS DE GAMAS SUPERIORES COMO EL SISTEMA DE ILUMINACIÓN ADAPTATIVA Y LA CÁMARA FRONTAL. OFRECE ADEMÁS UN INTELIGENTE SISTEMA DE TRACCIÓN INTEGRAL QUE SE AJUSTA AUTOMÁTICAMENTE A LAS CONDICIONES DE CONDUCCIÓN. DE SILUETA DEPORTIVA, ES ÁGIL Y FLEXIBLE CON BAJOS CONSUMOS DE COMBUSTIBLE.

Opel es el primer fabricante de coches alemán que entra en el segmento de rápido crecimiento de los Sport Utility Vehicles (vehículos recreacionales) sub-compactos (segmento SUV-B).

El Mokka acomoda de forma generosa a cinco ocupantes en una posición dominante y ello a pesar de sus 4,28 m. También cumple la promesa de Opel de combinar el diseño atractivo con tecnologías innovadoras y funcionalidades de categoría superior, haciéndolas asequibles a un mayor número de clientes.

AUDAZ DISEÑO Y FUNCIONALIDAD REFINADA

El nuevo SUV de Opel refleja las tradicionales fortalezas de la marca: conducción dinámica, flexibilidad para el uso diario y diseño emocional. Con el Mokka, la filosofía de diseño de Opel de combinar “el arte escultural con la precisión alemana” encuentra una nueva expresión en el subsegmento de compactos SUV. El modelo muestra una marcada actitud con trazos elegantes y esculpidos al mismo tiempo que mantiene una silueta deportiva con líneas de la carrocería musculosas y atléticas.

La marcada parrilla delantera, los revestimientos protectores alrededor de los paragolpes y los pasos de rueda están reforzados con la típica forma de “álabe” de Opel en los laterales que se eleva hacia la parte trasera. El carácter deportivo del Mokka también se refuerza con su mayor distancia libre al suelo – lo que también le hace adecuado para caminos de tierra– así como con las anchas vías de 1.540 mm.

El carácter escultural del interior se reproduce en la forma de ala en el panel del salpicadero y en las superficies esculpidas artísticamente en las puertas. Los valores típicos de Opel como la versatilidad y la cómoda funcionalidad son también visibles; desde la configuración doble de la guantera del salpicadero, el



Con hasta 1.372 litros de volumen de carga y una inteligentemente diseñada repisa en el maletero, ofrece muchas útiles soluciones para llevar objetos.

compartimento para llevar objetos en el túnel de la consola, hasta los profundos bolsillos tanto en las puertas delanteras como traseras.

Con hasta 1.372 litros de volumen de carga y hasta 19 huecos para llevar objetos, las necesidades funcionales de las familias se han tenido claramente en cuenta.

ASIENTOS ERGONÓMICOS AGR

El Opel Mokka puede ser equipado con asientos ergonómicos que han sido certificados por la AGR –la organización alemana de expertos en salud de la espalda Aktion Gesunder Rücken e.V. El asiento del conductor ajustable en ocho vías es el primer asiento que homologa la AGR en el segmento de SUV sub-compactos con su sello. Los asientos ergonómicos han de cumplir una lista de diez criterios entre los que se incluye el soporte lumbar de cuatro ajustes y que el respaldo del asiento se adapte exactamente a la curvatura natural de la columna.

El asiento ergonómico ofrece muchos ajustes adicionales como la inclinación y extensión de la banqueta y el apoyo lumbar complementario. Además, los reposacabezas son ajustables en cuatro vías.

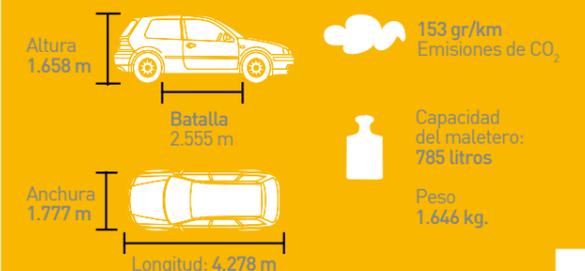
La capacidad del maletero se gana con el asiento corrido posterior, que se puede plegar en secciones 60:40, ofreciendo un suelo completamente plano.

TRACCIÓN DELANTERA O TOTAL

Uno de los puntos clave de desarrollo del Mokka es el chasis, diseñado y puesto a punto en Alemania, y hecho a la medida de las necesidades diarias de los clientes y muy adecuado para condiciones off-road. El vehículo, además de con tracción delantera (FWD), se puede equipar con una tecnología de tracción total (AWD) para un mejor comportamiento. Los componentes principales del sistema de tracción AWD son el diferencial del eje delantero, el eje cardan, el grupo 4x4 del eje trasero y el módulo de control, así como el embrague multidisco electromagnético.

DATOS DE INTERÉS

Opel Mokka SUV 1.6



"El modelo muestra una marcada actitud con trazos elegantes y esculpidos al mismo tiempo que mantiene una silueta deportiva con líneas de la carrocería musculosas y atléticas"

Además, los sensores aportan continuamente datos a los módulos de control.

Cuando el firme de la carretera está seco, las ruedas delanteras impulsan el vehículo, lo que significa que el consumo se mantiene bajo. Dependiendo de las condiciones de la carretera la distribución de par varía de un 100% a las ruedas delanteras hasta un máximo del 50% a cada uno de los ejes, por ejemplo, cuando la carretera está cubierta por una fina capa de agua. Cuando es necesario, el repartidor electrónico de par (TTD) traslada de forma automática e imperceptible par a las ruedas traseras.

El sistema de tracción AWD destaca aún más las características ya de por sí ágiles del comportamiento del Mokka. Esto es especialmente evidente cuando el vehículo ha de arrancar con rapidez o circula en curvas muy cerradas a alta velocidad. Se activa automáticamente en una fracción de segundo tan pronto como se detecta que una rueda patina por una pérdida de tracción. El sistema también reconoce cuándo la tracción total no es necesaria; ofrece incluso mejor comportamiento en curvas y ofrece la máxima tracción en esas situaciones. El sistema AWD completo con todos sus componentes sólo pesa 65 kg, de forma que el coche sigue siendo eficiente y respetuoso con el medio ambiente.

Además, para sacar el máximo partido al chasis del coche, los ingenieros de Opel se decantaron por una avanzada dirección asistida eléctrica (EPS) que es de serie en todos los modelos en Europa y que ofrece un tacto de asistencia de la dirección más sensitiva y con mejor respuesta.

DOS MOTORES DE GASOLINA Y UN DIESEL

La potencia está proporcionada por tres eficientes motores con un sistema de ahorro de combustible Start/Stop equipado en todas las transmisiones manuales.

La oferta de motores de gasolina disponibles incluye un 1.6 litros atmosférico de 115CV y 155 Nm de par que necesita sólo 6,5 l/100 km y emite 153 gr/km de CO₂ y un 1.4 litros Turbo de 140 CV con 200 Nm de par. El motor 1.4 Turbo se ofrece inicialmente con una transmisión manual de seis velocidades, pero más adelante estará disponible también con una transmisión automática de seis velocidades. El Mokka 4x4 con turbocompresor manual de seis velocidades alcanza una velocidad máxima de 190 km/h, con una aceleración de 0 a 100 km/h conseguida en 9,9 segundos. El consumo combinado es de 6,4 litros cada 100 km, lo que equivale a unas emisiones de 149 gr/km de CO₂.

Los clientes que prefieran motores diesel pueden pedir el 1.7 litros CDTi turbodiesel con 130 CV y un par máximo de 300 Nm. Este motor está disponible con una caja de cambios manual de seis velocidades y tracción delantera o tracción a las cuatro ruedas o con una transmisión automática de seis velocidades y tracción delantera.

La versión de tracción delantera con caja de cambios manual necesita sólo 4,5 litros de combustible en ciclo combinado para recorrer 100 km. Esto equivale a 120 g/km de CO₂. El 1.7 CDTi es, por tanto, uno de los vehículos más eficientes en consumo de su segmento. Las cifras de prestaciones hablan por sí solas: con la transmisión manual de seis velocidades y tracción delantera, el Mokka alcanza una velocidad máxima de 187 km/h. Acelerar de 0 hasta 100 km/h sólo lleva 10,5 segundos.

SISTEMAS CLAVE DE ASISTENCIA A LA CONDUCCIÓN

Opel ofrece por primera vez sus numerosos y exclusivos sistemas de asistencia en el segmento de los SUV sub-compactos. Entre ellos se incluyen el sofisticado Programa de Estabilidad Electrónico (ESP®Plus) con Asistente de Arranque en Rampas (HSA) y Control de Descenso (HDC) para una conducción más confortable en terreno montañoso.

El control de tracción, que es de serie en toda la gama, actúa como un diferencial autoblocante evitando el patinamiento de las ruedas y apoyando al sistema de tracción AWD del Mokka con algoritmos especiales para mejorar el comportamiento del coche.

Otro elemento clave de asistencia a la conducción disponible es el Sistema de Iluminación Adaptativa (AFL+) de Opel, que está basado en la tercera generación de faros bixenón, el cual adapta su intensidad y alcance para lograr la mejor iluminación posible en tráfico urbano, en carreteras y en autopistas. Entre sus funciones se incluye la luz de tiempo adverso, aumento de luz larga, luz estática de giro, luz dinámica de curva, luces de conducción diurna LED y asistente de luz larga. La última función conecta las luces largas automáticamente de forma que el tráfico que circula delante o en sentido contrario no sea deslumbrado.

La segunda generación del sistema de cámara frontal Opel Eye ofrece la base para la función de Alerta de Colisión Frontal (FCA), el sistema de Reconocimiento de Señales de Tráfico (TSR), y el Aviso de Cambio Involuntario de Carril (LDW). La Alerta de Colisión Frontal (FCA) avisa al conductor con una señal sonora y visual cuando la colisión con el vehículo precedente es inminente.

Además del Aviso de Cambio Involuntario de Carril que alerta al conductor cuando de forma no intencionada abandona el carril por el que circula, los ingenieros han mejorado la función de Reconocimiento de Señales de Tráfico. Aparte de reconocer señales circulares ahora reconoce otras muchas rectangulares en autopistas o áreas de colegios en calles, así como otras muchas relacionadas con límites de velocidad. La cámara también reconoce señales con LED. En este sentido, ayuda a evitar infracciones de tráfico y accidentes causados por el cansancio. Los sensores de aparcamiento delanteros y traseros sirven de gran ayuda al conductor a la hora de aparcar. ■



Los llamativos paragolpes y los faros antiniebla de aspecto sólido destacan las características SUV del Mokka.



NOS HA GUSTADO

SISTEMA DE TRANSPORTE DE BICICLETAS FLEXFIX

La capacidad de carga del Mokka se puede ampliar con la segunda generación del sistema de transporte de bicicletas FlexFix. El sistema de transporte disponible opcionalmente es exclusivo de Opel y está integrado en el paragolpes trasero del vehículo, por lo que siempre está a bordo y disponible. La versión estándar del FlexFix cuando está instalado en el Mokka está prevista para poder transportar una bicicleta de hasta 30 kg. Gracias a un adaptador de fijación se pueden llevar hasta dos bicicletas más, lo que incrementa la capacidad de carga hasta los 60 kg.



Cuando el conductor engrana la marcha atrás, el asistente de aparcamiento acústico y la cámara trasera opcional se activan.



PEDRO FÉLIX GARCÍA

HEMOS PROBADO...

PODEROSO Y COMPLETO "PICK-UP" A LA PAR QUE SENCILLO

ISUZU D-MAX 2.5 TD CREW QUASAR 4X4 AUTOMÁTICO

ES MUCHO MÁS QUE UN SIMPLE TODOCAMINO; ES UN PRÁCTICO Y REFINADO "PICK-UP", CON CUALIDADES DE AUTÉNTICO Y PODEROSO TODOTERRENO.



Su altura libre sobre el suelo de 22,5 cm le permite circular sin dificultad por terrenos donde ni siquiera haya caminos.

“Isuzu es una marca japonesa poco vista hasta ahora en España, pero muy conocida y solvente a nivel mundial. Isuzu es el mayor fabricante mundial de camiones ligeros”



Al estar homologado en la categoría de 'camión caja abierta', legalmente no debe conducirse a más de 80 Km/h.

↑ A TENER EN CUENTA

Son muy amplios tanto el habitáculo para los pasajeros, como su caja de carga. Su comportamiento 4x4 es excelente y las prestaciones son buenas.

↓ ECHAMOS DE MENOS

Debería poder regularse su volante también en profundidad y llevar colocada su rueda de repuesto de modo que resultase algo más sencillo poder controlar periódicamente su presión.

Todo “pick up” tiene el gran encanto y utilidad de su caja de carga, pero también tiene sus limitaciones, como, por ejemplo, la de que, al no tener maletero, todo cuanto transportemos siempre queda a la vista de la gente, tanto a través de los cristales del habitáculo como en la caja de carga. Además, este tipo de vehículos está homologado como “camión caja abierta”, lo que implica que su velocidad máxima legal de circulación es la de cualquier otro

vehículo industrial de transporte de mercancías, esto es: 80 Km/h.

No obstante, técnicamente, el Isuzu D-Max, alcanza los 180 Km/h, velocidad ésta que podría ser aún más alta, pero que está limitada electrónicamente por el fabricante. Al fin y al cabo, pesa tres toneladas en vacío, cosa que debe tener en cuenta en todo momento su conductor. Su gran envergadura (tanto en peso como en tamaño), junto al hecho de que sus

frenos traseros son de tambor, hace que sus distancias de frenado resulten un pelín largas. He aquí los recorridos que medimos al aplicar los frenos hasta detener por completo el vehículo, según la velocidad a la que circulábamos en cada caso:

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

El Isuzu D-Max va provisto de un motor diésel biturbo, de 2,5 litros de cilindrada y 163 caballos de potencia a 3.600 r.p.m., que proporciona un par máximo de 40,8 mKg entre las 1.400 y las 2.000 r.p.m. El sonido de su conjunto motor/convertidor/cambio resulta agradable. El motor puede ir asociado a una caja de cambios manual de 6 marchas o a una caja automática de 5 relaciones, con convertidor de par, pudiendo elegir el conductor utilizar únicamente la tracción trasera (4x2) para circular sobre firmes de buena adherencia, o aprovechar la tracción total (4x4) para circular fuera del asfalto o en condiciones de adherencia precarias.

El comportamiento dinámico por autopista es excelente, habiendo conseguido sus diseñadores un buen resultado en cuanto al equilibrio entre comodidad y seguridad. En carreteras bacheadas, su suspensión trasera por ballestas transmite al interior del habitáculo las irregularidades del firme. El paso entre tracción sólo trasera a tracción total y viceversa, se conecta con suma facilidad desde el puesto de conducción y sin necesidad que detener la marcha. Igual de sencillo resulta engranar las marchas cortas, aunque en este caso, la operación requiere que el vehículo esté parado y la palanca de cambios en punto muerto.

En tracción 4x4 con marchas cortas no hay obstáculo que se le resista al Isuzu D-Max. Si alguna rueda se queda sin adherencia con el suelo, sus sistemas electrónicos de control de estabilidad y antibloqueo de frenos, se encargan de enviar inmediatamente toda la tracción a las restantes para que el vehículo logre salir con facilidad y al instante de cualquier situación comprometida.

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

KM/H	R.P.M.
80	1.500
110	2.000
140	2.500

Desde la versión más básica, el vehículo monta de serie servodirección, elevelunas

FICHA TÉCNICA Isuzu D-MAX 2.5 TD Crew Quasar 4x4 Automático

MOTOR

diésel, delantero, longitudinal, de 4 cilindros en línea. Árbol de levas en cabeza accionado por engranajes y cadena, y 4 válvulas por cilindro.

CILINDRADA

2.499 c.c. (Diámetro por carrera: 95,4 x 87,4 mm).

RELACIÓN DE COMPRESIÓN

17 a uno.

POTENCIA FISCAL

15,22 CVF.

POTENCIA MÁXIMA REAL

163 CV a 3.600 r.p.m. (120 Kw).

POTENCIA ESPECÍFICA

65,23 CV/litro.

RELACIÓN PESO/POTENCIA

12,68 Kg/CV.

PAR MÁXIMO

40,8 mKg entre 1.400 y 2.000 r.p.m.

INYECCIÓN DE COMBUSTIBLE

a alta presión por sistema “common rail”. Aspiración forzada por dos turbocompresores de geometría fija y postenfriador.

TRACCIÓN

trasera ó 4x4 engranable.

CAJA DE CAMBIOS

automática, de 5 marchas adelante y una atrás. Convertidor de par hidráulico.

DIRECCIÓN

con asistencia hidráulica variable en función de la velocidad.

DIÁMETRO DE GIRO

12,2 m.

FRENOS

de discos autoventilados en las ruedas delanteras y de tambor en las traseras, con doble circuito, servofreno y sistemas ABS y ESP.

SUSPENSIÓN

independiente delante, con resortes helicoidales y amortiguadores de gas y barra estabilizadora; detrás por eje rígido y ballestas.

BATERÍA

de 12 V, 80 Ah y 330 A.

GENERADOR DE CORRIENTE

Alternador de 90 A.

FAROS

halógenos y proyectores antiniebla.

NÚMERO DE LUCES BLANCAS

posteriores de marcha atrás: uno.

NÚMERO DE PILOTOS ROJOS

traseros antiniebla: uno.

NEUMÁTICOS

255/65 R 17 (110S).

RUEDA DE REPUESTO

de medida igual que las otras cuatro, colgada exteriormente bajo la caja de carga.

“El Isuzu D-Max mide 5,295 m de largo, su distancia entre ejes es de 3,095 m y su altura libre sobre el suelo es de 22,5 cm. A pesar de sus grandes dimensiones, su diámetro de giro (entre aceras) es de 12,2 m.”

eléctricos, aire acondicionado, sistema ABS antibloqueo de frenos, sistema ESC de control de estabilidad en marcha, 6 airbags (frente al conductor, frente al pasajero, laterales y en el techo), faros halógenos y luces de conducción diurna.

El Isuzu D-Max está disponible con cabina doble "Crew", (como es el caso del modelo que hemos probado nosotros) o con cabina sencilla "Single" para sólo dos personas. Entre ambas existe una versión intermedia, que el fabricante llama de "Space", homologada para 4 ocupantes, pero cuyas plazas traseras disponen de muy poco espacio y sólo nos parecen susceptibles de ser usadas de modo muy ocasional en cortos trayectos. En cambio, en el caso de la versión "Crew" (como

la aquí probada), homologada para cinco plazas, todos los ocupantes cuentan con suficiente amplitud, incluso los que se sienten en la banqueta posterior aunque los asientos delanteros se hallen retrasados a tope.

El Isuzu D-Max puede adquirirse con tres terminaciones comerciales, o grados de acabado diferentes, de los que el más alto de gama ("Quasar") incorpora climatizador automático monozona, proyectores antiniebla, retrovisores cromados orientables y abatibles eléctricamente, regulación eléctrica del asiento del conductor, asientos de cuero y anclajes ISOFIX, alarma antirrobo, lentes elipsoidales en los faros, pilotos LED y cámara para marcha atrás con pantalla a color.

Existe una versión más económica, con cabina sencilla para sólo dos plazas, con tracción sólo a las ruedas traseras, y carenate de aire acondicionado de serie entre otros accesorios.

La garantía es por tres años o 100.000 kilómetros. Cada 20.000 Km o anualmente hay que engrasar las juntas cardan y el manguito deslizante del árbol de transmisión. El cambio de aceite del motor y del filtro ha de realizarse anualmente o cada 20.000 Km, así como también los aceites de los diferenciales y el de la caja de transferencia. Cada 40.000 Km hay que cambiar el aceite de la servodirección y cada dos años el líquido del sistema de refrigeración del motor. Cada 80.000 Km debe reemplazarse el aceite del convertidor.



El cuadro de controles del Isuzu D-Max incluye relojes analógicos y algunos indicadores digitales.



DATOS DE INTERÉS
Isuzu D-MAX 2.5 TD Crew Quasar 4x4 Automático

Altura en vacío: 1,795 m

3,095 m Distancia entre ejes

Longitud: 5,295 m

Anchura: 1,860 m

Peso en orden de marcha: 2.067 Kg

Peso máximo autorizado: 3.000 Kg

Peso máximo remolcable: 750 Kg sin freno en el remolque ó 3.000 Kg con freno en el remolque

Gramos de CO₂/km: 200

Capacidad máxima teórica del depósito de combustible: 69 l

Comparando con una revista igual a la que el lector tiene en sus manos, es fácil hacerse idea de la capacidad de carga idóneo.

RESUMEN DE LA PRUEBA EN CIFRAS

Isuzu D-MAX 2.5 TD Crew Quasar 4x4 Automático

PRESTACIONES	
De 0 a 100 km/h	12,8"
De 0 a 1.000 m	36,7"
Velocidad máxima	180 km/h
CONSUMOS (*)	
a 90 km/h	6,8 litros/100 km
a 120 km/h	10,5 litros/100 km
a 140 km/h	13,6 litros/100 km
En ciudad	11,3 litros/100 km a 22 km/h

CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS DE LA PRUEBA

Estado del suelo	seco
Viento	en calma

(*) Consumos en modo de tracción con sólo dos ruedas motrices e incluido el gasto del equipo de aire acondicionado del climatizador monozona.

La presión de los neumáticos es independiente de que el vehículo vaya a circular cargado o de vacío (2,0 bares delante y 2,5 bares detrás), cosa que hace más sencillo el uso de este vehículo a los posibles clientes en el caso de dedicarlo al negocio del "rent a car".

La rueda de repuesto (que es de tamaño normal, igual al de las otras cuatro restantes de servicio), va colgada exteriormente, bajo la caja de carga y acceder a ella en caso de tener que necesitarla o simplemente querer revisar que mantiene su presión correcta, requiere un laborioso proceso para descolgarla y volver a colgarla. ■



ALBERTO GÓMEZ-BRUNETE



Los cuatro escapes en la zaga, robusta, son un indicio del corazón que esconde el Nissan.

HEMOS PROBADO...

EXPLOSIÓN DE ADRENALINA EN 2.7 SEGUNDOS

**NISSAN GT-R 3.8 V6 550 CV
PREMIUM EDITION**

AUNQUE EN EUROPA SIEMPRE HA SIDO MÁS CONOCIDA POR SUS MODELOS TODOTERRENO Y, ÚLTIMAMENTE, POR SUS CROSSOVER, NISSAN HA SIDO DESDE SU NACIMIENTO UNA MARCA ESTRECHAMENTE LIGADA A LA COMPETICIÓN DEPORTIVA. BAJO LAS SIGLAS NISMO (NISSAN MOTORSPORT), EN ASIA Y, SOBRE TODO JAPÓN, NISSAN SE HA ASOCIADO SIEMPRE A LA VELOCIDAD, LOS CIRCUITOS Y LAS CARRERAS, SIENDO UNA MARCA PURAMENTE EMOCIONAL.

Por ese ADN deportivo y por la gran cantidad de seguidores que tiene, Nissan ha puesto siempre un empeño muy especial en la construcción de sus deportivos, de los que el GT-R es, ahora mismo, su máximo exponente. La mejor virtud de este verdadero superdeportivo es su aceleración, capaz de pasar de parado a 100Km/h en sólo 2.7 segundos, una verdadera explosión de adrenalina.

“A medida que pasan los kilómetros y las curvas, vamos cogiendo confianza con el coche, gracias a su nobleza en las respuestas y a la ausencia de movimientos extraños”

El Nissan GT-R es, estéticamente y mecánicamente, un deportivo de tracción total y motor delantero longitudinal de 549 CV, cuyo lanzamiento comercial se produjo en el año 2008, fue renovado en 2011 y este año ha recibido mejoras y modificaciones para alcanzar una potencia y aceleración extraordinarias, situándole como el superdeportivo más asequible del mercado dentro de ese tramo de prestaciones, un segmento en el que compete con Ferrari, Porsche, Maserati, Jaguar, etc. La estructura del GT-R es de cupé, pero además de dos amplias y cómodas plazas delanteras, goza de una banqueta trasera para dos personas (es un 2+2), capaz para dos adultos en trayectos cortos o para dos niños sin restricciones. El maletero es, para ser un superdeportivo, amplio y, sobre todo, profundo, capaz de admitir una bolsa de palos de golf.

Entre los principales cambios que se han introducido en el Nissan GT-R que se comercializa desde principios de 2013 se comercializa, destaca el motor, que tiene una mejor respuesta a medio y alto régimen. Hay nuevos inyectores y variaciones en el turbocompresor y el cárter. Además, el bastidor tiene una mayor rigidez torsional, el centro de gravedad queda más bajo, hay nuevos refuerzos en la barra estructural del salpicadero y el panel de instrumentos y en la suspensión cambian los muelles, los amortiguadores y la barra estabilizadora.

Todos estos cambios propician que la estabilidad lineal a alta velocidad sea mayor y la respuesta del chasis mejor. Corrigiendo uno de los puntos débiles del GT-R anterior, que a altas velocidades en carreteras rápidas vibraban en exceso en su parte frontal. Ese movimiento lateral se ha reducido perceptiblemente, aunque aún se

nota cierta vibración cuando exprimes el gas para ganar velocidad.

Otra de las novedades interesantes es que opcionalmente se puede utilizar aceite de competición Motul para el motor, que era una de las demandas de los clientes de Nissan que utilizan el GT-R en circuito.

A nivel de equipamiento, Nissan mantiene para el GT-R las versiones 'Premium Edition' (106.650€) y 'Black Edition' (107.750€), introduciendo una nueva variante, la 'Track Pack', que incorpora cambios en el bastidor y el interior con respecto a las otras dos y que cuesta 119.550. Las llantas de aleación de serie son de 20 pulgadas, y la versión 'Track Pack' puede llevar unas de aluminio forjado del mismo tamaño fabricadas por el fabricante especializado Rays.

SENSACIONES A FLOR DE PIEL

Posiblemente, el Nissan GT-R no es, estéticamente, el deportivo que podríamos soñar a cambio de más de cien mil euros. Por fuera está lejos de la imagen que proyecta un Ferrari o un Porsche. Y por dentro, los acabados no se identifican con lo que conocemos como máximo nivel de refinamiento, aunque los acabados son excelentes y con el aire de sobriedad que acompaña a los verdaderos superdeportivos, ofreciendo además un caudal de información extraordinario a través de su pantalla central.

Pero la cosa cambia, y mucho, cuando apretamos el botón rojo situado en la consola central, justo detrás de la palanca del cambio automático de seis velocidades. El motor responde a la llamada del botón y de forma inmediata nos vemos sumidos en una



El interior es muy racing aunque más austero que otros deportivos con los que compete en el mercado.



En la consola se pueden variar las distintas configuraciones de motor, transmisión y suspensiones.



Las plazas traseras son más generosas de espacio que en otros rivales y dos niños viajan perfectamente.



La enorme potencia que atesora va aderezada con un sistema de frenos de una enorme solvencia.



El motor revisado y las mejoras en chasis y suspensiones le sitúan a un extraordinario nivel de prestaciones.

atmósfera que promete emociones fuertes. Un par de golpecitos al gas y los cuatro enormes y espectaculares tubos de escape que presiden la zaga del vehículo empiezan a emitir un sonido ronco, profundo y que nos pone en tensión.

Dicen que la primera impresión es la que cuenta, y el Nissan GT-R tiene una tarjeta de presentación inmejorable. Nos acomodamos en su asiento tipo bacquet, superenvolvente y adaptable gracias a sus múltiples reglajes eléctricos, nos agarramos con fuerza a su volante de piel bicolor, rojo y negro, con un tacto de gran calidad, y pisamos en gas con fuerza, con violencia incluso. La explosión del motor, el sonido, el empuje, los arañazos de los neumáticos en el asfalto nos hacen subir la adrenalina a niveles insospechados, con la sensación de velocidad a flor de piel. En menos de tres segundos estamos rodando a 100 Km/h, y no necesitamos mucho más de diez segundos para estar ya volando por encima de los 200 Km/h, todo ello con la tranquilidad y seguridad que nos da el hecho de que pueda frenar, de 200 a parada, en menos de cinco segundos.

“La explosión del motor, el sonido, el empuje, los arañazos de los neumáticos en el asfalto nos hacen subir la adrenalina a niveles insospechados, con la sensación de velocidad a flor de piel”

Brutal.

Pero si eso nos ha subido la adrenalina y nos ha erizado el bello, lo mejor está por venir. Abandonamos la autopista en busca de una carretera de montaña, revirada y sinuosa. En ese terreno

el Nissan GT-R es mucho más divertido. Sus controles de tracción y sus sistemas electrónicos de seguridad nos ofrecen la oportunidad, sin ser grandes manitas al volante, de disfrutar de una verdadera conducción deportiva. Sólo tenemos que presionar las levas que hay en el volante para pasar al modo manual, y escuchar las peticiones del motor en la aceleración, y a nuestro sentido común al quitar marchas. El resto es como un kart, gas y freno, apuntando con el volante el sitio por donde queremos pasar, lo que lograremos gracias a una dirección rápida y precisa. Si queremos hacerlo aún más fácil, podemos mantener el cambio

automático, que decidirá por nosotros (a veces con mejor criterio) cuando subir o bajar velocidades. Los ligeros movimientos de la zaga del vehículo son más de sensaciones que reales, trans-



Las siglas GT-R, seña de identidad del gran superdeportivo asiático.

mitiendo siempre una gran sensación de ir sujetos al asfalto y, por tanto, muy seguros al volante.

A medida que pasan los kilómetros y las curvas, vamos cogiendo confianza con el coche, gracias a su nobleza en las respuestas y a la ausencia de movimientos extraños. Lo que nos permite una conducción muy precisa y agradable, no excesivamente exigente con el conductor, que puede ir de paseo rápido sin ningún esfuerzo, o subir el nivel a una conducción más extrema, lo que nos exigirá un poco más de atención y esfuerzo físico, pero nunca nos pondrá en peligro. La suspensión, regulable desde la consola, nos permite un modo confort, para carreteras rápidas o para ir de paseo; un modo algo más duro para carreteras reviradas; y el modo 'R' para circuito o carreteras de curvas rápidas y bien asfaltadas. Pese a que se nota el cambio de los reglajes de la suspensión en cada modo, ninguno de ellos, ni el más duro, llega a ser molesto para los ocupantes del coche.

La dirección, como hemos apuntado, es rápida y precisa, y nos lleva por el sitio en todo momento, mientras que la transmisión, que también puede graduarse con el botón 'R' de la consola, responde de forma rápida a los cambios, tanto por medio de las levas en modo manual, como en la función automática, unas transiciones que, además, van acompañadas por un sonido espectacular, y por el inconfundible eco típico del doble embrague.

En resumen, estamos ante un verdadero superdeportivo de 550CV, capaz de aportar las más extremas y trepidantes sensaciones y que hará las delicias de los más intrépidos conductores, desde los más expertos y exigentes, hasta los que buscan pura emoción y diversión en sus recorridos. Un coche mecánicamente capaz de competir con los 'dioses' del segmento, pero que quizá no sea, en el aspecto de diseño y acabados, una maravilla. ■

FICHA TÉCNICA

Nissan GT - R 3.8 V6 550 CV Premium Edition

PRESTACIONES Y CONSUMOS HOMOLOGADOS	
Velocidad máxima (km/h)	315
Aceleración 0-100 km/h (s)	2,7
Aceleración 0-1000 m (s)	--
Recuperación 80-120 km/h en 4ª (s)	--
Consumo urbano (l/100 km)	17,0
Consumo extraurbano (l/100 km)	8,8
Consumo medio (l/100 km)	11,8
Emissiones de CO ₂ (gr/km)	275
Normativa de emisiones	Euro V

DIMENSIONES, PESO, CAPACIDADES	
Tipo de Carrocería	Coupé
Número de puertas	2
Largo / ancho / alto (mm)	4670 / 1895 / 1370
Batalla / vía delantera - trasera (mm)	2780 / 1590 - 1600
Coefficiente Cx / Superficie frontal (m ²) / Factor de resistencia	0,26 / -- / --
Peso (kg)	1815
Tipo de depósito:	
Combustible Gásleo (litros)	74
Volúmenes de maletero:	
Volumen mínimo con dos filas de asientos disponibles (litros)	315
Número de plazas / Distribución de asientos	4 / 2 + 2

MOTOR DE COMBUSTIÓN	
Combustible	Gasolina
Potencia máxima CV - kW / rpm	549 - 404 / 6400
Par máximo Nm / rpm	632 / 3200-5800
Situación	Delantero longitudinal
Número de cilindros	6 - En V
Material del bloque / culata	Aluminio / Aluminio
Diámetro x carrera (mm)	95,5 x 88,4
Cilindrada (cm ³)	3799
Relación de compresión	9,0 a 1
Distribución	4 válvulas por cilindro. Dos árboles de levas en cada culata
Alimentación	Inyección indirecta. Turbo. Intercooler
Automatismo de parada y arranque del motor ("Stop/Start")	No

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	8,6
2ª	17,2
3ª	21,9
4ª	28,0
5ª	35,0
6ª	43,9
R	10,3

CHASIS	
Suspensión delantera (estructura/muelle)	Paralelogramo deformable / Resorte helicoidal
Suspensión trasera (estructura/muelle)	Paralelogramo deformable / Resorte helicoidal
Barra estabilizadora (delante/detrás)	Sí / Sí
Frenos delanteros (diámetro mm)	Disco ventilado (390)
Frenos traseros (diámetro mm)	Disco ventilado (380)
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	--
Dirección a las cuatro ruedas	No
Diámetro de giro entre bordillos/paredes(m)	--/11,4
Vueltas de volante entre topes	2,4
Neumáticos delanteros	255/40 R20 97Y
Neumáticos traseros	285/35 R20 100Y
Llantas delanteras	9,5 x 20
Llantas traseras	10,5 x 20



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

ANDREAS OFFERMANN
VICEPRESIDENTE EJECUTIVO COMERCIAL DE SEAT

Aunque su nombramiento se produjo el pasado junio, se acaba de hacer efectivo el día 1 de septiembre. Dr. Offermann sucede en el cargo a Paul Sevin, que sigue formando parte del Grupo Volkswagen como asesor. El nuevo vicepresidente es licenciado en Gestión Empresarial y Doctor en Investigación de Mercados y Marketing por la Universidad de Colonia. A sus 56 años ha pasado por varios puestos directivos en BMW AG y será ahora cuando reporte directamente al presidente del Comité Ejecutivo de SEAT, Jürgen Stackmann.



JAVIER HORTELANO
PRESIDENTE DE AECC

La Asamblea anual de socios de la Asociación Española de Centros y Parques Comerciales (AECC) ha decidido la renovación del cargo de Presidente, así como de las Vicepresidencias Primera y Segunda y el nombramiento de un nuevo Secretario General y ha designado a Javier Hortelano como presidente de la (AECC). Destacar que Javier Hortelano es jefe de operaciones y miembro del consejo de Redevco. Realiza su carrera en Sevilla, donde se licencia en Económicas y Empresariales para posteriormente cursar un MBA en el IESE. Javier Hortelano toma posición en el cargo que antes ocupaba Javier García-Renedo.

RAFAEL PRIETO
PRESIDENTE DE ANFAC



A sus 50 años, ha sido elegido por unanimidad. El Director General y Vicepresidente Ejecutivo de PEUGEOT España y Portugal y miembro del Comité Ejecutivo mundial de la Marca; ocupará el cargo de Presidente de ANFAC durante este año. Casado y con dos hijas, este economista ha desempeñado diversos cargos de responsabilidad en Ventas y Marketing tanto a nivel nacional como internacional, hasta el pasado 1 de Abril fecha en la que alcanza su actual posición dentro de Peugeot España.

De izquierda a derecha: José Manuel Machado, Expresidente de ANFAC Y Presidente de FORD ESPAÑA, Mario Armero Vicepresidente Ejecutivo de ANFAC, Rafael Prieto, Nuevo Presidente de ANFAC Y Director General y Vicepresidente Ejecutivo de PEUGEOT España y Portugal y miembro del Comité Ejecutivo mundial de la Marca.



RICARDO LOZANO PÉREZ
GERENTE DE SERVICIOS

La empresa multinacional de renting, gestión de flotas y movilidad corporativa Alphabet ha designado a Ricardo Lozano nuevo gerente de servicios. Con esta decisión se pretende garantizar que el mantenimiento y administración de flota funcionen a la perfección. Para ello, Lozano reportará en su nuevo puesto a la dirección de Operaciones para ofrecer un servicio de calidad y continuar mejorando cada día.



JOSÉ MANUEL HERRERO
DTOR. GENERAL DE INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS PARA IBERIA Y LATINOAMÉRICA

La compañía española especializada en el estudio y análisis de las causas en siniestros y averías, ha designado a José Manuel Herrero nuevo Dtor. Grnl. de su organización para los mercados de Iberia y Latinoamérica. Ingeniero superior industrial por la Universidad de Oviedo. Cuenta con una experiencia laboral de catorce años, tanto en el sector energético como en el industrial.



JAVIER COROMINA

MARGERITE MAGINOT

"Los diferentes integrantes de los cuerpos armados de nuestros vecinos de arriba no se andan con bromas hacia los curiosos que ocupan sus terrenos"



La mayoría de los combatientes en cualquier guerra participaron en ella porque no tuvieron más remedio. Miles y miles murieron, nunca fueron identificados y sólo quedó el recuerdo y el dolor de quienes los habían querido. Por eso, es un gesto bonito, un mínimo consuelo, que en diversos lugares del mundo existan tumbas o monumentos dedicados a soldados desconocidos. Se encuentran en la cima del Morro de Arica, en Chile; en la plaza Washington, de Filadelfia; en el cementerio de Arlington; en la Abadía de Wetsminster; en Finlandia; en Varsovia...

Y en España, ¿qué? Pues que seguimos escarbando fosas y tumbas y no acabamos de ponernos de acuerdo "los hunos" y "los hotros". Pero también hay un monumento dedicado a combatientes anónimos, a los Héroes del 2 de mayo, que esos sí, esos se echaron a la calle por voluntad propia y por hartura de la situación en 1808. Es un obelisco en la plaza de la Lealtad, de Madrid, en la zona de la Bolsa, el Ritz y el Prado, el mismo lugar donde el general Murat mandó fusilar a todos los sublevados que sus muchachos pudieron cazar. Tiene su obligatoria llama, en este caso de gas. Fue inaugurado el 2 de mayo de 1840.

Reinaugurado el 22 de noviembre de 1985, por el Rey Juan Carlos, que amplió sus funciones, pues ahora está dedicado a todos los caídos en cualquier guerra. También en la de los "hunos" y los "hotros".

Pero, sin duda alguna, el monumento más famoso de este tipo es la tumba parisina del soldado desconocido. Pocos son los turistas que se van de París sin visitarla, a ser posible coincidiendo con el cambio de guardia, así tienen ocasión de comprobar que los diferentes integrantes de los cuerpos armados de nuestros vecinos de arriba no se andan con bromas hacia los curiosos que ocupan su terreno.

¿Y por qué se titula esto "Marguerite Maginot"? Pues porque tiene más gancho poner ahí arriba el nombre de una francesa que algún otro título relativo a muertos, tumbas y guerras. Y también porque Marguerite Maginot tiene algo que ver con el Soldat Inconnu. Verán. El 10 de noviembre de 1920, Marguerite Maginot, que todavía no se llamaba así, porque Maginot es el apellido de casada y ella entonces tenía 8 años, asistió a la ceremonia de elección del Soldat Inconnu. Cuenta ahora que a esa edad no entendió la importancia del acontecimiento y reconoce que lo ha valorado después y que no pasa ningún 11 de noviembre sin recordar la ceremonia. Su padre la llevó a la ciudadela de Verdún y cree que fue invitado por ser una persona destacada, pues era el director del Crédit Lyonnais de Verdun. La madre no asistió porque acababa de tener un bebé. Guarda la anciana y despierta señora todos los periódicos que trataron del asunto y tiene escrito en el margen "J'y étais". (yo estuve allí). Se acuerda de que también estuvo André Maginot, "qui n'est pas de ma famille".

Había ocho fétretos y dudaba el soldado que avanzaba hacia ellos con un ramito de flores azules y blancas. Por fin, se detuvo ante el sexto. Marguerite cree que lo hizo porque pertenecía al 6º corps y porque sumando las cifras de su regimiento, el 132, salía también el número 6. ■

LA CIUDAD COMO NUNCA LA HABÍAS VISTO



**NUEVO CROSSOVER PEUGEOT 2008 CON TECNOLOGIA E-HDI
PARA REDUCIR LAS EMISIONES DE CO₂**

PEUGEOT RECOMIENDA TOTAL Atención al cliente 902 366 247

Gama Peugeot 2008: Consumo mixto (l/100 km): desde 3,8 hasta 5,9. Emisiones de CO₂ (g/km): desde 98 hasta 135.

Cuando conduces el nuevo crossover Peugeot 2008 ves la ciudad como nunca la habías visto y respetas el medio ambiente como nunca habías imaginado. Porque además de su exclusivo diseño exterior y su revolucionario puesto de conducción, el nuevo Peugeot 2008 incorpora la última tecnología en motores e-HDi, con la que consumes menos combustible y reduces las emisiones de CO₂. Para que en cada kilómetro protejas tu entorno y vivas una experiencia de conducción única.

PEUGEOT FINANCIACIÓN

NUEVO CROSSOVER PEUGEOT 2008

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

**Alquilar un caballo mola.
Alquilar un Polo mola más.**



Un caballo mola. Un Polo tiene aire acondicionado. Un caballo mola.
Un Polo tiene asistente de arranque en pendiente y retrovisores térmicos
con ajuste eléctrico. Un caballo mola. Un Polo tiene 60. Un caballo mola.
Un Polo, además, es un Volkswagen. ¿Qué crees que preferirán tus clientes?

**Consulta las condiciones especiales para flotas rent a car en tu Concesionario
Oficial Volkswagen.**

