



el camino correcto para *alquilar* vehículos

FENEVAL[®]

FEDERACIÓN NACIONAL EMPRESARIAL
DE ALQUILER DE VEHÍCULOS
CON Y SIN CONDUCTOR

El sector del rent a car, de enhorabuena, tras conseguir frenar el impuesto verde en Baleares.

Gracias a las gestiones de la Federación junto al resto de afectados. Analizamos todo el proceso contando con sus principales portavoces en un reportaje especial.

BIENVENIDOS
A LAS ISLAS
BALEARES



WELCOME
TO BALEARS



TAX
PLANNING



PROTAGONISTAS

Mikel Palomera. Director de SEAT España.

"En los últimos tres años el rent a car se ha mantenido bastante estable y para 2014 esperamos que siga en esa misma línea".

CIRCULACIÓN

Un espectacular paseo por la historia a través de la evolución de nuestros vehículos.

Hacemos un recorrido por las colecciones de coches de época más relevantes de nuestro país.



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

LA GAMA PERFECTA PARA CADA TIPO DE CLIENTE



/ Nuevo SEAT León

/ Nuevo SEAT Toledo

/ Nuevo SEAT Ibiza



Para más información visita
www.euroncap.com

ENJOYNEERING

No es lo mismo el cliente que quiere toda la tecnología y el diseño más vanguardista como el que puede encontrar en el SEAT León. Que el cliente que busca espacio, confort y motores supereficiencias como son los TSI y TDI del SEAT Toledo. O el cliente que quiere un coche súper dinámico capaz de adaptarse a cualquier situación como el SEAT Ibiza. Cada cliente es un mundo, y todos se merecen el coche que mejor se adapte a sus necesidades.

SEAT EMPRESAS

SEAT
recomienda 

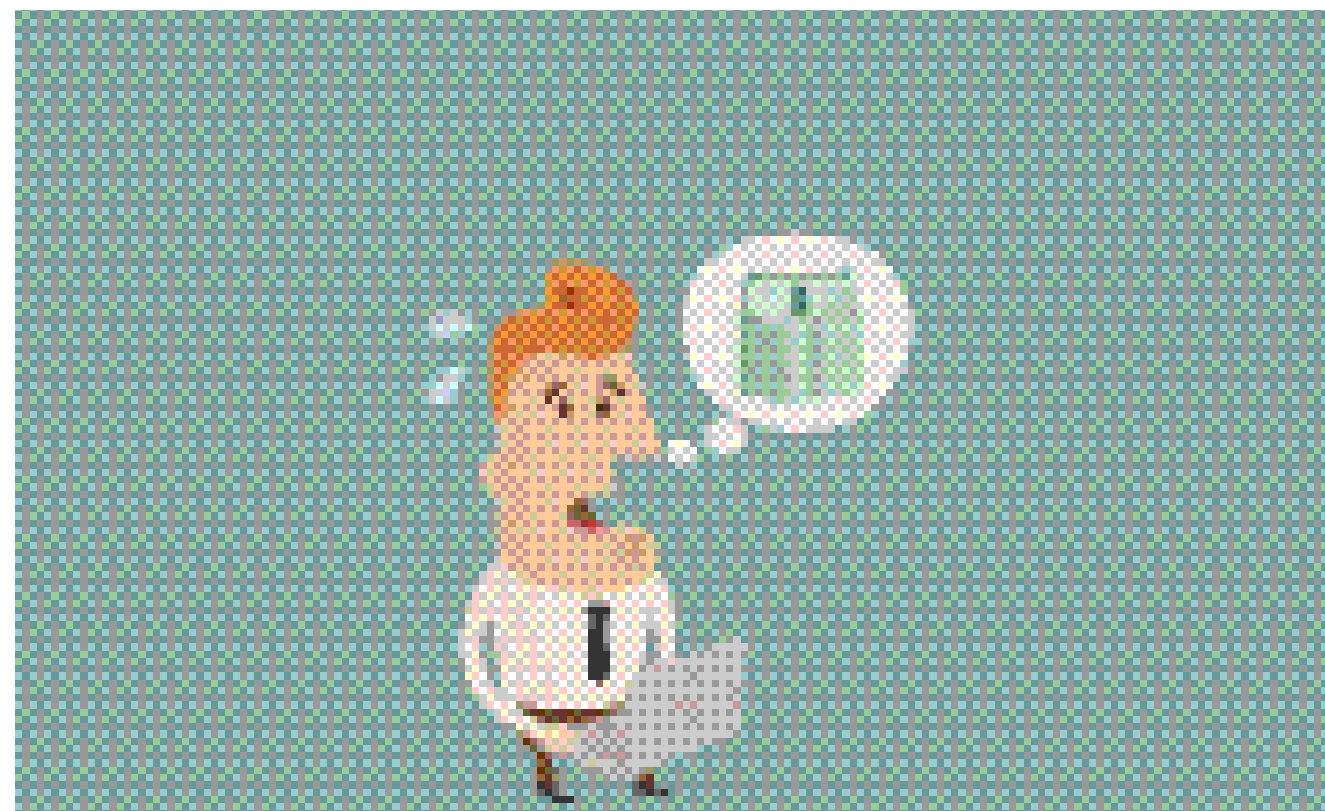
Consumo medio combinado de 3,3 a 7,6 l/100 km. Emisiones de CO₂ de 87 a 139 g/km.
Imagen acabado León Style, Toledo Style e Ibiza I-TECH Style.

YouTube .COM/TUSEAT

f .COM/SEAT

Twitter .COM/TUSEAT

SEAT.ES



RENOVARSE SÍ O SÍ

"Velocidad y seguridad no han ido de la mano y ahora chirría que esta modificación de Ley responda solo al objetivo de la seguridad vial"

En la situación actual de dificultad económica se asumen como buenas las modificaciones dirigidas a la mejora de cualquier aspecto capaz de impulsar tan imprescindible cuestión.

"La pela es la pela" y se mira cada céntimo como si se tratase del último y es que nunca se sabe. Sin embargo y bajo semejante panorama, se agradece la búsqueda de la mejora de cualquier otro aspecto que poco a nada tenga que ver con el euro. Lejos de la cuestión puramente monetaria, la nueva propuesta de modificación de la Ley sobre Tráfico y Seguridad Vial, planteada por el Gobierno, basa su estrategia considerando como objetivo final el aumento de la seguridad de cada ciudadano.

Cierto es, que del amplio paquete de modificaciones que esperan ser aprobadas por el Congreso, la mayoría, bien pueden defender y defienden tan noble causa.

Algunos como la obligatoriedad del uso del casco para los menores de 18 años que circulen en bicicleta, la posibilidad del uso de dispositivos de detección de drogas en saliva, el aumento de las sanciones por conducir bajo los efectos del alcohol o drogas

o el paso a "infracción muy grave" de conducir sin el permiso de circulación; afectan sin duda alguna de manera directa al ciudadano y mejoran la seguridad vial, sí o sí.

Pero además, los cambios en cada norma vienen acompañados de cambios también en las sanciones provocadas por su incumplimiento. De entre las principales modificaciones que se presentan, sin duda, la más esperada, es el aumento de los límites de velocidad establecidos, no de manera general, pero sí en algunos tramos y según cierto tipo de condiciones hasta los 130 km/h.

Y sorprende. Sorprende por el continuo "vísteme despacio que tengo prisa" que se ha estado repitiendo hasta la saciedad. Ese "lento, pero seguro" que ha contribuido sobremano a que velocidad y seguridad no hayan ido de la mano y ahora chirría que su modificación responda a dicho objetivo.

Bien planteado y analizado desde fuera, gustaría saber qué tramos serán los afectados por dicho límite. Parece que al ser en pro de la seguridad vial, se antoja que elevar el límite hasta los 130km/h será fi-

nalmente para autopistas y nuevas autovías muy posiblemente, previo pago del peaje correspondiente.

Y VOILÁ, ¡dos pájaros de un tiro! En pro de la seguridad, se recauda dinero y se ayuda a la hucha del Estado con las importantes deudas que se generan de la mejora y creación de autopistas innecesarias y poco o nada transitadas.

Y el hecho es cómo se ha presentado la modificación, a la que se añade la pérdida de puntos además de la sanción económica siempre que se excedan los 150 km/h. Digan que eso no es seguro; o al menos, que seguro que es para pensarse "el meter zapatilla". Pero digan también que es económico, porque dado el modo ahorrador en el que está el país, repetimos: que bien argumentado "la pela es la pela" y todo lo que se lleve a cabo para mejorar este aspecto, será recibido de buena gana.

Presenten una realidad al Congreso que tenga más de un objetivo que cumplir y que suponga la modificación de la Ley, sí o sí.

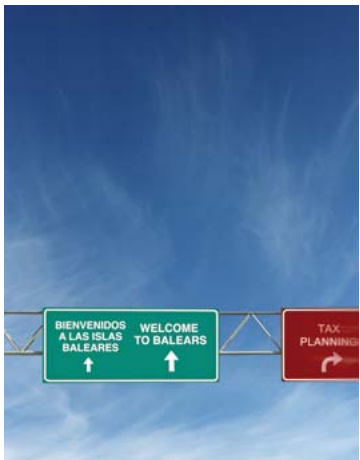
Porque seguridad y economía sí van, casi siempre, de la mano. ■



SUMARIO

nº179
septiembre
octubre
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 Mª del Mar Medina.
E-mail: feneval@feneval.com
Web: www.feneval.com
Colaboradores: Javier Coromina, Pedro Félix García, Alberto Gómez-Brunete, Carmen Espada, Mª 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 ESPECIAL BALEARES

Crónica de un impuesto: valoración de los afectados en el proceso balear.

12 ACTUALIDAD

Las principales claves de la modificación de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial, las últimas novedades del salón de Frankfurt en un especial sobre el encuentro o las últimas previsiones para la economía española según el FMI y el Gobierno español entre otros temas que se abordan en este número.

15 NUESTROS ASOCIADOS

AECAV: El rent a car motor económico de Canarias.
ASEVAL-MADRID: José Miguel Mostaza y Concepción Calvo acuden a los Premios Turismo Ciudad Madrid 2013.

16 CIRCULACIÓN

Andrés Galisteo hace un sorprendente recorrido por las principales colecciones de coches clásicos de España.



Colección Museo Salamanca.

21 FENEVAL RESPONDE

Para transferir un vehículo, ¿se puede liquidar únicamente el Impuesto Municipal de circulación correspondiente al año anterior si no se ha pagado el de años anteriores?

23 PROTAGONISTAS

Mikel Palomera. Director de SEAT España.

28 EL SECTOR EN CIFRAS

Los últimos datos en matriculaciones.

30 COCHES Y MOTORES

A fondo. Fiat 500L *Living* y 500L *Trekking*, emoción italiana.

36 HEMOS PROBADO...

Seat Toledo 1.6 TDI CR 105 CV *Reference*.
Volkswagen Polo Blue GT.

45 NOMBRAMIENTOS

Presentamos a los cargos nombrados en los últimos meses tras sus tomas de posesión.

46 PERSONAJES Y COSTUMBRES

Pique en carretera. Javier Coromina.



Mikel Palomera Director SEAT España.



El doble escape y las siglas GT definen su carácter deportivo.

CRÓNICA DE UN IMPUESTO: VALORACIÓN DE LOS AFECTADOS EN EL PROCESO BALEAR

CASI UN AÑO HA DURADO EL TIRA Y AFLOJA QUE PRODUJO LA DECISIÓN DEL GOVERN BALEAR DE IMPLANTAR UN NUEVO IMPUESTO MEDIOAMBIENTAL A ENVASES, AL CONSUMO DE AGUA, GRANDES SUPERFICIES Y AL SECTOR DE RENT A CAR. FINALMENTE, LA UNIÓN DEL SECTOR DEL ALQUILER Y EL TRABAJO CONJUNTO DE LAS ASOCIACIONES, HA CONSEGUIDO QUE IMPERE EL SENTIDO COMÚN Y COMO CONSECUENCIA, EL IMPUESTO HA SIDO RETIRADO.

Lo que empezó muy mal por ser una imposición, acabó muy bien a través del diálogo abierto y el talante negociador entre el Govern de Balears y las Asociaciones.

Ha sido casi un año de negociaciones en el que desde FENEVAL, como representante nacional de las empresas de alquiler de vehículos, se ha trabajado de manera continua con los principales afectados mostrando su apoyo y compromiso con sus asociados balears y con las alquiladoras del archipiélago en general.

El proceso entre las partes ha sido intenso y todos los implicados han defendido su posición y cuidado sus apoyos en cada una de las reuniones que han tenido lugar para dar a conocer el irremediable daño que la imposición del nuevo impuesto

conllevaría para el turismo de las islas.

La repercusión a nivel nacional ha sido muy significativa, pues pese a recaer en una sola comunidad, se trata de la primera en número de visitantes extranjeros. El archipiélago Balear, continúa a la cabeza como destino vacacional en cuanto a turismo de sol y playa, lo que suponía romper el talón de nuestro "Aquiles" particular. Y aunque el problema se centraba en las islas, todo el sector del rent a car ha tomado cartas en el asunto.

Por ello, Miguel Ángel Saavedra Presidente Ejecutivo de la Federación Nacional de Alquiler de Vehículos con y sin Conductor, habla en representación a nivel nacional del intenso trabajo que se ha llevado a cabo y la inmensa satisfacción que siente FENEVAL tras la retirada del impuesto.



“No puedo sino dar las gracias a todos y transmitir una enhorabuena que incluye a todas y cada una de las empresas que actualmente se dedican al rent a car”

Miguel Ángel Saavedra

Presidente Ejecutivo de FENEVAL

MIGUEL ÁNGEL SAAVEDRA. PRESIDENTE EJECUTIVO DE FENEVAL

“No puedo sino dar las gracias a todos y transmitir una enhorabuena que incluye a todas y cada una de las empresas que actualmente se dedican al rent a car”

Dentro de todo este largo periplo, la labor de Miguel Ángel Saavedra al frente del sector del rent a car a nivel nacional ha sido clave, como advertíamos un poco más arriba dentro de este mismo reportaje. Múltiples viajes de ida y vuelta a Baleares, muchas reuniones con organizaciones empresariales directa e indirectamente afectadas y la valoración de informes del impacto que el impuesto iba a tener tanto sobre el sector de alquiler de vehículos, como en el turístico, han sido finalmente tenidos en cuenta y han desembocado en lo que podemos considerar un final feliz.

La presentación del último informe elaborado por FENEVAL y presentado ante el Govern por Saavedra, mostraba unas previsiones de pérdidas estimadas en el sector de alquiladoras de vehículos de 54 M€ menos de facturación y 11,3 M€ menos de recaudación de IVA.

Pero si además, se sumaba el impacto en el sector turístico por el menor consumo y la reducción del número de visitantes a las islas supondría una pérdida de unos 36 M€ de ventas, 7,6 M€ menos de recaudación para las arcas públicas por la pérdida de IVA.

Números y mucho trabajo que han servido para demostrar el buen hacer de los alquiladores de vehículos y la Federación que las agrupa. De este modo, FENEVAL (la Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos con y sin Conductor), transmite una vez más su alegría ante la decisión de la retirada del nuevo impuesto medioambiental. Es necesario dar la enhorabuena a todo el sector por el trabajo bien hecho. Con Miguel Ángel Saavedra, Presidente Ejecutivo de FENEVAL a la cabeza, todo el sector se ha unido ante este objetivo común, que hoy es motivo de aplauso.

En palabras de su Presidente Miguel Ángel: “Con esta de-

cisión ganamos todos, ganan las alquiladoras, gana el turismo y gana la economía de las islas, creemos que se ha hecho lo correcto y estamos muy contentos con el trabajo que se ha realizado en este sentido”.

Saavedra no puede evitar sentirse satisfecho del trabajo realizado por todo un sector, el del alquiler de coches, “que se ha mostrado más fuerte y unido que nunca”, asegura, “en la defensa de este interés común. No puedo sino dar las gracias a todos y transmitir una enhorabuena que incluye a las Asociaciones Profesionales de Baleares y a todas y cada una de las empresas que actualmente se dedican al alquiler de vehículos”.

También tiene palabras de recuerdo para el Govern:

“Desde estas páginas quiero agradecer la colaboración del Presidente del Govern, José Ramon Bauza y su Conseller de Hacienda, José Vicente Mari, que creo que han sido claves para la resolución de este conflicto”.

Pero para poder tener una visión global que llegue al fondo del asunto y muestre la totalidad de las partes, FENEVAL tras trabajar mano a mano con los principales afectados, quiere ofrecer las palabras y percepción de los responsables más significativos del sector en la comunidad Balear, para valorar y comprender las consecuencias y la situación actual que se vive en las islas una vez ha pasado todo.

Descubrir ¿cómo se ha vivido desde dentro esta duda? o ¿cuál ha sido la clave y tónica general de las negociaciones durante la incertidumbre? FENEVAL recoge las voces de todas las figuras clave en este proceso: la valoración de las principales voces residentes en las islas y primeros afectados por las idas y venidas que no desembocan en ninguna parte. Al final, la opinión generalizada es que: “Ha imperado la lógica”, para hacerse hueco entre tirones y recogida de cuerda.

Sin duda la presión y la lucha de los diferentes agentes que han intervenido en las negociaciones, ha sido clave.



“Al final se ha impuesto la lógica”

Antonio Masferrer

Presidente de BALEVAL

ANTONIO MASFERRER. PRESIDENTE DE BALEVAL

“Al final se ha impuesto la lógica”

El Presidente de Baleval, asociación perteneciente a FENEVAL, responde así a lo que a su parecer, no tenía, finalmente, ni pies ni cabeza. “Lo que nuestro Gobierno ha demostrado es que ha escuchado a los afectados y ha comprendido las graves consecuencias que conllevaría para el turismo balear una medida de esta envergadura”, asegura.

“Se ha hecho un gran trabajo en las negociaciones”. Al preguntar sobre la clave de la decisión final, Tony (como pidió que se le llamase) incidió en que la unión de las partes ha sido fundamental puesto que la medida afectaba a varios sectores (envases, grandes superficies y coches de alquiler) y todos y cada uno de ellos, repercuten directamente en el turismo. “Se trata de una medida muy general y de gran alcance con tantos afectados, que pese a la recaudación, la valoración seguiría siendo negativa”, afirma.

Respecto a las cifras y las consecuencias de este periodo, Masferrer asegura que puede hablar de “una mala temporada y una importante bajada en las cifras de alquiler de este pasado verano. La falta de claridad y seguridad a la hora de poder dar un precio cerrado al cliente, era inexistente”. No podíamos facilitar un total y la horquilla de variación en la que podía cambiar el precio final, era muy amplia”.

“Esta intranquilidad ha menguado la confianza del consumidor que ante la duda, no han querido arriesgar”, continúa.

Por último, de cara a terminar el ejercicio de este año, Tony afirma

“FENEVAL recoge las voces de todas las figuras clave en este proceso y la valoración final, es que: “Ha imperado la lógica”

“La tasa ha unido al sector y a las islas como nunca había ocurrido anteriormente”

Ramón Reus

Presidente de AEVAB



que el daño ya está hecho. “Siempre es una buena noticia que se haya dado marcha atrás en la puesta en marcha de la tasa medioambiental, pero los meses que nos quedan hasta final de año, son meses inexistentes para las islas”.

RAMÓN REUS. PRESIDENTE DE AEVAB

“La tasa ha unido al sector y a las islas como nunca había ocurrido anteriormente”

Lo que desde un primer momento se describió como una auténtica BARBARIDAD, finalmente según las declaraciones de Ramón Reus para FENEVAL, no ha llegado a perjudicar en demasía gracias al aplazamiento de la tasa el pasado mes de abril.

Sin embargo y aunque el daño económico no ha afectado de manera directa al bolsillo del consumidor, Reus coincide con el resto de responsables del sector, en que la incertidumbre que se ha vivido y la desconfianza que la duda ha generado durante este tiempo, han contribuido a la caída en el número de reservas

durante la temporada alta. “Para el sector ha sido una temporada irregular, y al final rozaremos de un 10 % a un 15 % menos de facturación en los meses de julio y agosto, que es muchísimo”

El Presidente de AEVAB también ha aclarado que no sólo la tasa es la culpable de los malos resultados de este año. En cuanto a llegada de turistas, el archipiélago balear ha recibido a más turistas extranjeros este 2013, que el año pasado. Pero el aumento de visitantes no ha sido sinónimo del aumento del gasto, por lo que no se podría hablar de un repunte del turismo de calidad en las islas. Además, al preguntarle



EL PROCESO, EN FECHAS

Noviembre/Diciembre 2012 El Govern crea 4 impuestos que provocan el rechazo absoluto de todas las patronales, pese a ello, Bauza sigue adelante con el diseño de estos nuevos impuestos.

Enero/Febrero 2013 El Govern publica el Proyecto de Ley de Medidas Tributarias para la Sostenibilidad Financiera de la Hacienda Pública de la Comunidad Autónoma de Baleares.

Marzo/Abril 2013 Continúa el rechazo sin embargo el Govern anuncia la aprobación de los impuestos para mediados de mayo.

Mayo/Junio 2013 Se anuncia el aplazamiento por parte del Govern hasta el final de la temporada de verano.

Julio/Agosto 2013 El Govern anuncia que en septiembre se retomarán las negociaciones sobre los nuevos impuestos.

Septiembre/Octubre 2013 El Govern acuerda retirar la tramitación de los impuestos medioambientales y las patronales celebran la retirada de los nuevos impuestos.

sobre cuales son las previsiones de cierre para este año y cuál es el objetivo que se persigue hasta diciembre, Ramón Reus es contundente,

“En Baleares, de octubre a finales de año, toca recogida, cierre masivo de hoteles y un importante descenso de los vuelos cada año. Y lo peor es que a principios del 2014 y hasta abril; si no cambia la situación, tendremos el mismo problema de hoteles cerrados y falta de vuelos. Por eso por ahora nuestro objetivo principal es llegar a finales de diciembre que ya es mucho en los tiempos que corren.”

Pero pese a la difícil situación el presidente de AEVAB confía en que la imposición de una nueva tasa no se volverá a repetir y aunque reconoce que no siempre creyó que el sector las tuviese todas consigo, lo cierto es que si le preguntamos cual considera que ha sido la clave para la retirada de la tasa, se suma al trabajo en equipo, a la unión del sector de rent a car y añade que sin duda, la expulsión del anterior vicepresidente del Govern económico y la llegada de dos consellers nuevos que desde un primer momento mostraron su comprensión y entendieron el daño que le ocasionaría al sector, han sido fundamentales para que impere el sentido común.

Ahora, el presidente de AEVAB, pone nuevos deberes, a las alquiladoras y es la regularización de la publicidad engañosa que se está transmitiendo a los clientes sobre el precio final del alquiler desde que hace su reserva hasta que recoge el vehículo. “El precio final siempre varía, y no es por la ecotasa, el sector debería regular esta publicidad engañosa, y no permitir la mala imagen que damos todos por dicha práctica.”

JUANA CAPÓ. PRESIDENTA DE PYME MENORCA

“Solo esperamos que esto se mantenga y no volvamos al mismo juego”

Sus palabras son claras: “Lo peor han sido las continuas dudas que se han sembrado durante toda la temporada alta. No se ha podido dar un servicio de calidad y obviamente

eso también afecta a la imagen de España en el extranjero. Hemos creado la sensación de república bananera.

La representante de los empresarios menorquines, hacía una valoración no sólo centrandose en datos de llegada, si no en la repercusión real de esos datos: “Según las cifras del número de visitantes recibidos en las islas durante la pasada temporada, los resultados que se obtienen marcan una senda positiva que poco tiene que ver con la realidad”.

En este aspecto Juana Capó coincide con Ramón Reus y aclara la diferencia entre el turismo en general y la llegada de visitantes a las islas, y el turismo de calidad “No vale de nada que el turista que llega al archipiélago se meta en el hotel y no salga en todas las vacaciones. Ese turista no hace gasto, no es el turismo que nos interesa, buscamos un turismo de calidad”.

Comentaba en este sentido la importancia del rent a car en esta circunstancia. “Para moverse por las islas es necesario el coche. Es imprescindible, y está demostrado, que las personas que hacen uso de un vehículo de alquiler, aportan mayor gasto a la comunidad que los que no lo contratan”.

Al hilo de sus declaraciones, llegamos a la valoración de esta temporada, en la que se habla de superávit de la Comunidad balear frente a las previsiones. Ante este dato Juana asegura que dicho superávit no lleva implícito el aumento del gasto por visitante. En su opinión se trata en mayor medida de una cuestión de ahorro: “para nosotros este año ya se ha terminado” no ha sido mucho peor que 2012 pero tampoco ha sido bueno”. “La duda y la incertidumbre además de la falta de profesionalidad que ha acarreado, ha servido para aumentar la vida útil de los coches de alquiler, ante el miedo a la tasa. Las alquiladoras no han llevado a cabo renovación del parque y no lo harán al menos hasta el año que viene, lo que afecta irremediablemente a las cifras de matriculación, concluye Capó.

Hay muchas formas de optimizar recursos. Aquí tiene dos realmente impresionantes.

La nueva Sprinter con sólo un consumo de 6,3 litros cada 100 km. en la central termosolar española Gemasolar.

Un plácido día de verano, rodeado por el calor de las caídas. Como la nueva Sprinter, la furgoneta que menos consume de su categoría con tan sólo 6,3 litros cada 100 km*. Por eso es elegida para trabajar en proyectos donde la sostenibilidad es el objetivo prioritario. Como la central termosolar Gemasolar**. www.sprinter-pioneer.com



BLUE EFFICIENCY



Mercedes-Benz
Think. About. It. Again.

“Solo esperamos que esto se mantenga y no volvamos al mismo juego”

Juana Capó
Presidenta de PYME Menorca



“Queremos expresar nuestro agradecimiento a todos los que hemos estado luchado codo con codo para que este impuesto no viese la luz”

Juan Cárdenas
Presidente de PIMEEF



JUAN CÁRDENAS. PRESIDENTE DE PIMEEF

“Queremos expresar nuestro agradecimiento a todos los que hemos estado luchado codo con codo para que este impuesto no viese la luz”

El Presidente de la Federación empresarial de la Pequeña y Mediana Empresa de Ibiza y Formentera declara a FENEVAL que las consecuencias de la duda que se ha generado durante casi un año, ha tenido tantas consecuencias turísticas y económicas que es difícil mencionarlas todas.

Además de la mala imagen que se ha generado de Baleares de cara a los turoperadores, las empresas de rent a car, han visto reducida su flota y su personal por miedo al nuevo impuesto. Sin embargo, en lo que a consecuencias se refiere, Juan Cárdenas coincide en que la principal y como no podía ser de otro modo, es sin duda la caída de la facturación en temporada alta.

Concretamente, cifra la caída en un 10% respecto al año pasado. Un resultado que da la vuelta completamente a un año que comenzaba en positivo. Ahora, sin embargo las previsiones de cara a final de año hablan de una disminución de la facturación entorno al 7,8 %.

Al preguntarle cual fue su primera reacción, Juan nos confesó su perplejidad “pensé que era una broma. No podía estar ocurriendo” Además de su cargo como presidente de PIMEEF, Juan también tiene su propia empresa de renta a Car, “Temí por muchos empresarios y al igual que por mi propia empresa”. Efectivamente era el momento para estar unidos y lo hemos estado, y ese es el

motivo por el que el Govern ha dado marcha atrás; nuestra unión”.

Y con el impuesto medioambiental superado y sin consecuencias para el cliente, Juan plantea la siguiente batalla para esta nueva etapa que debería centrarse en la regularización del sector para acabar con el intrusismo, “Son tareas difíciles pero que sin duda alcanzaremos”.

Por último, desde FENEVAL queremos transmitir su agradecimiento más personal “me gustaría tener un agradecimiento especial, al Sr. Ramon Reus de (AEVAB). Considero que es la persona que más ha luchado. Ha sido un año agotador y ahora debemos estar contentos con la decisión y seguir luchando por nuestras empresas. Espero que tras esta situación, el sector empieza a estar más unido y luche por arreglar muchas cosas que nos quedan pendientes”

Todos coinciden en la unión del sector, y todos celebran que se haya impuesto la lógica a una decisión que no prometía nada bueno.

Y desde las empresas de rent a car, las distintas asociaciones y como no, la Federación nacional, queremos dar la enhorabuena a todos por un año de intenso trabajo y dedicación. Por supuesto queda mucho camino por recorrer y varios objetivos que en estas palabras ya se dejan encima de la mesa para que siguiendo con esta unión se sea capaz de crear oportunidad y conseguir cualquier meta. A todos, GRACIAS. ■

“Números y mucho trabajo han demostrado el buen hacer de las alquiladoras de vehículos y la Federación que las agrupa”

CIRCULARES

NOTICIA AMPLIADA EN
www.feneval.com



CIRCULAR Nº 15/2013

ASUNTO

RENOVACIÓN DEL COMITÉ NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DEL MINISTERIO DE FOMENTO. SECCIÓN ALQUILER CON CONDUCTOR.

RESUMEN

En el Boletín Oficial del Estado de 21 de junio, se publicó la Orden FOM/1353/2005 por la que se regula el Comité Nacional del Transporte por Carretera y del cual FENEVAL forma parte de manera muy activa en la lucha de los intereses del sector.

Cada cuatro años se procede a la renovación de las diferentes secciones de las que está compuesto el Comité, y teniendo en cuenta que la última se realizó en el año 2009, se ha vuelto a convocar elecciones para la renovación del mismo.

CIRCULAR Nº 16/2013

ASUNTO

LAS VERIFICACIÓN DE DATOS DE CONTACTOS DE LOS QUE DISPONE LA FEDERACIÓN.

RESUMEN

Al objeto de actualizar la base de datos que dispone la Federación y así poder hacer llegar toda la información que emite FENEVAL a la persona adecuada y disfrutar de las múltiples ventajas que se ofrece a todos los asociados, se adjunta un pequeño cuestionario para verificar que los datos son correctos.

CIRCULAR Nº 21/2013

ASUNTO

BAJA AUTOMÁTICA EN TRÁFICO DE LOS VEHÍCULOS SUSTRÁIDOS

RESUMEN

Como continuación de la circular nº 14/2013 remitida el 18 de junio, me es grato confirmar que tras la reunión mantenida con la Dirección General de Transportes sobre el asunto de las bajas automáticas de los vehículos sustraídos, nos han confirmado los que os trascibo textualmente a continuación:

“Desde el pasado día 23 de julio, aunque la Secretaría de Estado de Seguridad nos remita la relación de matrículas de vehículos sustraídos, en la DGT no procesamos las matrículas que tiene un servicio de Alquiler Sin Conductor, por lo tanto a día de hoy los vehículos de alquiler sin conductor que se dan de baja por sustracción, sólo se tramitan a instancias y solicitud de la empresa de alquiler.

Para agilizar el borrado de los vehículos sustraídos de empresas de alquiler (se entiende de aquellos vehículos cuya anotación fue anterior al 23 de julio) y así no perjudicar a la misma, se ha autorizado a todas las jefaturas a borrar estas anotaciones siempre que la empresa de alquiler lo solicite.”

CIRCULAR Nº 17/2013

ASUNTO

CURSOS SUBVENCIONADOS POR LA FUNDACIÓN TRIPARTITA.

RESUMEN

Desde nuestra Consultoría BAI Escuela de Empresa y Comunicación nos ha informado que en breve saldrá publicado la Orden para solicitar las subvenciones para los cursos de Formación para todos los trabajadores.

Al objeto de solicitar cursos que sean de interés para todos nuestros asociados, os agradeceríamos que nos indicaseis aquellos que se ajusten a vuestras necesidades y sean de interés para vuestros trabajadores.

CIRCULAR Nº 18/2013

ASUNTO

REPORTAJE FOTOGRÁFICO DE LA ASAMBLEA 2013 EN LA PÁGINA WEB DE FENEVAL

RESUMEN

En la Página Web de FENEVAL, ya se encuentra disponible el reportaje fotográfico de la Asamblea Anual de la Federación, celebrada en el Puerto de Santa María.

CIRCULAR Nº 19/2013

ASUNTO

MODIFICACIÓN DE LA LEY DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES (LOTT)

RESUMEN

Con fecha 5 de julio se publicó en el Boletín Oficial del Estado el texto de modificación de la LOTT. El texto íntegro del B.O.E se encuentra en www.feneval.com.

CIRCULAR Nº 23/2013

ASUNTO

RECORDATORIO AUTOROLA

RESUMEN

Como todos sabéis la Federación tiene firmado un acuerdo de colaboración con la empresa AUTOROLA, con ventajas especiales para los asociados y que podéis encontrar en nuestra página web: www.feneval.com.

CAMBIOS EN LA MODIFICACIÓN DE LA LEY SOBRE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL

CON EL OBJETIVO DE MEJORAR DISTINTOS ASPECTOS DE LA SEGURIDAD VIAL; EL GOBIERNO HA PROPUESTO MODIFICAR LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL.

Para ello se introducen una serie de modificaciones dirigidas a continuar con el intenso trabajo de mejora de la seguridad vial de nuestro país. De los principales cambios que se incorporan y que presentan relación directa con el ciudadano, encontramos algunos como la obligatoriedad del uso del casco para los menores de 18 años que circulen en bicicleta, la posibilidad del uso de dispositivos de detección de drogas en saliva, el aumento de las sanciones por conducir bajo los efectos del alcohol o drogas, el paso a "infracción muy grave" el conducir sin el permiso de circulación o el más esperado de todos; el aumento del límite de velocidad a 130km/h.

Este último es, sin duda, el más llamativo pese a no ser una medida generalizada. Este aumento en el límite de velocidad máxima, se llevará a cabo solo en algunos tipos de vía y bajo determinadas condiciones.

Sin embargo y pese a ser el cambio más esperado, esta modificación no viene sola y la superación del nuevo

límite conllevará, además de la multa económica, la pérdida de puntos en los casos en los que se superen los 150 km/h.

Estos son los principales cambios a los que hay que añadir los relativos a la administración.

La modificación de la Ley del Gobierno, redefine las funciones y cambia el nombre del Consejo Superior de Seguridad Vial al "Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial" para potenciar su función de órgano consultivo. Por último, se crea un nuevo organismo de cooperación entre la Administración General del Estado y las administraciones de las CC.AA. que se llamará "Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial". ■

NOTICIA AMPLIADA EN
www.feneval.com



SE AGOTA EL PLAN PIVE 3

SEGÚN ANIACAM, LA PREVISIÓN PARA EL ÚLTIMO PLAN PIVE, NO LLEGARÁ A FINAL DE AÑO.

En lo que lleva en vigor la tercera edición del Plan PIVE, ya se han acumulado más de 35.000 reservas. Teniendo en cuenta que esta nueva prórroga de las ayudas cuenta con un presupuesto de 70 millones de euros, de seguir a este ritmo, no llegará a finales de este año.

Según apuntan los datos facilitados por ANIACAM, el Plan PIVE 3 ha generado una demanda adicional que se sitúa entre los 30 mil y los 40 mil vehículos por lo que sin su puesta en marcha, el año 2013 hubiese supuesto en peor año de los últimos 20 años para el mercado. Los buenos resultados mantienen una cifra de venta de turismos que alcanza las 700.000 unidades al año que permiten el crecimiento de la producción de coches en nuestro país. ■



Los principales representantes del sector durante la I edición del Salón Profesional de Flotas de Madrid

Con este despliegue de fabricantes, han sido muchas las Asociaciones y entidades que se han volcado con la colaboración del Salón como AEGFA, AER, AMDA, ANFAC, AELR, ANIACAM, FACONAUTO, GANVAM o el propio IDEA-MINISTERIO INDUSTRIA ENERGÍA Y TURISMO.

Todos ellos se suman a la extensa lista de empresas de renting y servicios participantes que han completado la oferta del salón como Autorola, Ganvam o incluso prensa y comunicación, Motor 16, La Tribuna de Automoción entre otros muchos, compañeros y amigos del sector. ■

RESULTADOS DE LA ÚLTIMA ENCUESTA DEL CIS

EL PARO Y LA CORRUPCIÓN REPITEN COMO LAS PRINCIPALES PREOCUPACIONES DE LOS ESPAÑOLES.

Aunque el paro continúa siendo la principal preocupación de los españoles, los últimos resultados demuestran una bajada de tres puntos desde el último sondeo publicado en julio en el que la preocupación por el desempleo afectaba

al 80.5% de los encuestados. Tres meses más tarde, la cifra se sitúa en el 77,3%. En segundo lugar, la corrupción repite posición con un 37.1 de los preguntados, y los problemas económicos ocupan el tercer puesto con un 32.5% ■

"La preocupación por el paro descendiende 3 puntos desde julio"



www.kia.com

NUEVA GAMA KIA CEE'D,
CALIDAD CON 7
AÑOS DE GARANTIA.

CEE'D SPORTSWAGON

CEE'D 5 PUERTAS

Consulta condiciones especiales para Rent a Car en la Red de Concesionarios Oficiales de Kia

Consumo (l/100 km): 3,8-6,5. Emisiones de CO₂ (gr/km): 104-149.
*Consultar manual de garantía Kia.

The Power to Surprise

SALÓN INTERNACIONAL DEL AUTOMÓVIL DE FRANKFURT 2013

ESTE AÑO, EL NÚMERO UNO EN PRIMICIAS MUNDIALES. EL SALÓN DEL AUTOMÓVIL DE FRANKFURT, HA CELEBRADO LA QUE ES YA SU 65 EDICIÓN.

Se trata sin duda de una cita imprescindible para el mundo del motor que tiene lugar cada dos años y en la que las principales marcas automovilísticas, aprovechan para mostrar sus últimas novedades al mundo. En forma de nuevos modelos o incluso en prototipos que aún no se encuentran en el mercado, las primicias son innumerables y los visitantes pueden disfrutar desde lo último en vehículos eléctricos de cero emisiones, hasta super deportivos de infarto.

En estos 10 días que ha durado su última edición, el **Salón del Automóvil de Frankfurt** ha acogido novedades en forma de prototipos tan interesantes como el Audi Sport quattro concept, Mercedes Clase S Coupé Concept, el Citroën Cactus, el Ford Mondeo Vignale Concept, el Infiniti Q30, el Opel Monza, el Kia Niro, el Toyota Yaris Hybrid-R, el Honda NSX Concept II o el Volvo Coupé Concept.

Todos y cada uno de los fabricantes, ha sacado la artillería pesada para la que está considerada la cita más importante del sector del automóvil a nivel mundial.

Pero además, durante este desfile de las últimas apuestas que ha durado desde el 12 al 22 de septiembre, también han tenido cabida los modelos definitivos más recientes de los fabricantes. Desde el nuevo Audi A3 Cabrio 2013, el Citroën Grand C4 Picasso 2013, Dacia Duster 2013, Peugeot 308 2013 o Renault Mégane 2014 a los nuevos Fiat Panda 4x4 Antartica y Freemont Black Code, las dos nuevas versiones del SEAT León (Ecomotive y TGI), los BMW i3, i8, el serie 4 Coupé, el nuevo X5 o el último Volkswagen Golf R.

Sin duda una oferta inigualable que

ha completado la zona más oriental del salón con modelos como el nuevo SUV japonés, Nissan X-Trail, el Hyundai i10 o la versión definitiva del Honda Civic Tourer y los Kia Óptima y Soul.

En total han sido 159 primicias mundiales exhibidas en el salón alemán que ha contado con la presencia de casi 1.100 expositores (1.091), procedentes de 35 países diferentes.

La inauguración de uno de los centros neurálgicos de reunión europeos para los fabricantes mundiales junto con el salón internacional de Ginebra,

fue inaugurado por la canciller alemana, Angela Merkel. De nuevo el evento bienal ha contado con la presencia de las principales marcas del sector que han optado por las novedades eléctricas siguiendo la línea por la que optó la feria alemana de movilidad sostenible y eléctrica.

En total, para cubrir las diferentes novedades del sector de las cuatro ruedas han asistido más de 7.500 periodistas de 96 países distintos para mostrar al mundo las propuestas que dentro de poco, podremos disfrutar en carretera. ■



“En total han sido 159 primicias mundiales y casi 1.100 expositores”

CANARIAS

EL RENT A CAR, MOTOR ECONÓMICO DE CANARIAS

RAFAEL CABRAL PRESENTA LOS DATOS EN LA ÚLTIMA REUNIÓN DE SU ASAMBLEA.

Sólo en cifras de matriculación de vehículos, el sector de las alquiladoras supone ya más del 30% del total. Esto significa que en unidades, de las 15.000 matriculadas hasta agosto, 4.480 son vehículos matriculados por empresas del sector.

AECAV, una de las asociaciones de rent a car presentes en el archipiélago

“La relevancia del rent a car no siempre está valorada como debería”

y perteneciente a FENEVAL, destaca el importante peso económico que tiene este sector en Canarias, además de constituir uno de sus signos de identidad.



Rafael Cabral Betancor. Presidente de AECAV.

MADRID

ASAMBLEA GENERAL DE ASEVAL-MADRID

LA ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DEL ALQUILER DE VEHÍCULOS CON Y SIN CONDUCTOR DE MADRID CELEBRA SU ASAMBLEA GENERAL CON LA ASISTENCIA DE VARIAS PERSONALIDADES Y AUTORIDADES DEL SECTOR EL JUEVES 14 DE NOVIEMBRE EN EL HOTEL WELLINGTON.



MADRID

JOSE MIGUEL MOSTAZA Y CONCEPCIÓN CALVO ACUDEN A LOS PREMIOS TURISMO CIUDAD MADRID 2013

EL PRESIDENTE Y LA VICEPRESIDENTA DE ASEVAL-MADRID FUERON LOS ENCARGADOS DE REPRESENTAR AL RENT A CAR EN UNA DE LAS PRINCIPALES CITAS TURÍSTICAS DE LA CAPITAL.

Con motivo de la celebración del día mundial del turismo que se celebró el pasado 27 de septiembre, Madrid como sede principal de la Organización Mundial del Turismo (OMT) ha llevado a cabo un amplio programa de actividades organizadas por el ayuntamiento.

“Los nueve restaurantes con estrella Michelin de la capital han sido los galardonados”

Una de ellas ha sido la entrega, un año más, de los premios de Turismo ciudad de Madrid y cuyo reconocimiento ha recaído en los 9 restaurantes con estrella Michelin de la capital (Santceloni, Diverxo, La Terraza del Casino, Sergi Arola Gastro, Ramón Freixa Madrid, Club Allard, Kabuki Wellington, Kabuki y Zalacaín).

Su aportación al turismo de Madrid es importantísima y convierte a la capital en uno de los mejores destinos gastronómicos mundiales que mueve a muchos visitantes extranjeros. Estos son los principales usuarios del sector de rent a car y por ello Jose Miguel Mostaza y Concepción Calvo, presidente y vicepresidenta respectivamente de ASEVAL- MADRID, no quisieron faltar a la cita.

Los máximos responsables de ASEVAL- MADRID, asociados también de FENEVAL, representaron a las alquiladoras como muestra de su apoyo a los diferentes sectores que promueven y aportan valor al turismo de la capital.



Entrega de Premios Turismo Ciudad de Madrid.



ANDRÉS GALISTEO,
PERIODISTA LA RAZÓN



LA HISTORIA SOBRE RUEDAS

UN RECORRIDO POR EL ÚLTIMO SIGLO DE LOS VEHÍCULOS QUE MARCARON UNA ÉPOCA

DEL MOTOR DE VAPOR AL DE GASOLINA. DEL PRIMER FORD FABRICADO EN SERIE HASTA EL POTENTE FERRARI. DE LOS ROLLS ROYCE DE FRANCO AL PORSCHE DE JAMES DEAN. EL ÚLTIMO SIGLO Y LOS EPISODIOS Y PERSONALIDADES QUE LO HAN MARCADO PUEDE RECORRERSE SOBRE CUATRO RUEDAS. GRACIAS AL ESFUERZO DE CIENTOS DE COLECCIONISTAS, EL INMENSO PATRIMONIO CULTURAL DE LOS COCHES DE ÉPOCA SIGUE VIGENTE HOY DÍA. ESPAÑA DESTACA POR SUS GRANDES MUESTRAS QUE NOS ACERCAN DE PRIMERA MANO EL NACIMIENTO, DESARROLLO Y ESPLENDOR DE LA INDUSTRIA AUTOMOVILÍSTICA Y, CON ELLA, EL DE NUESTRO PASADO.

Es difícil, por no decir imposible, recordar la historia del último siglo y del presente sin pensar en algo hoy tan común como es el coche. Hace apenas unas décadas, la industria que es ahora motor (nunca mejor dicho) del crecimiento socioeconómico era prácticamente inexistente, mientras que en la actualidad es un sector puntero en el mundo que da empleo a millones de personas y que es fuente de riqueza como pocos otros.

El automóvil comenzó a gestarse en realidad allá por el siglo XVIII, cuando uno de esos inventores locos que imaginamos con su pelo canoso alborotado entre variopintos utensilios y cachivaches dio con la tecla de un vehículo impulsado por motores de vapor. La Revolución Francesa y algún que otro accidente con su nueva invención hicieron que Nicolas-Joseph Cugnot muriera exiliado y en la pobreza sin saber, como tantos otros, que había creado las bases de una de las piezas clave de nuestra era.

Muchos fueron después los que quisieron atribuirse el mérito, mejorando paso a paso el invento, hasta que en 1885 el alemán Karl Benz construyó y patentó un primer modelo a gasolina que veinte años más tarde Henry Ford mejoró y comenzó a producir en serie, alcanzando niveles de fabricación nunca antes vistos.

Ford, Peugeot, Austin, Bugatti, Cadillac, Citroën, Volkswagen... Nuestro pasado casi puede escribirse con marcas de coches, asociadas a grandes hitos o a personajes célebres. Lo que ahora es cotidiano, en algún momento fue un bello símbolo de poder, lujo y del sueño de una vida mejor.

Por eso, desde hace ya bastantes años, existe una fuerte tendencia en todo el mundo a conservar estas grandes joyas, estos vehículos producidos desde aquellos primeros balbuceos de la industria automotriz.

Todos estos vehículos "de época" se han convertido en una parte integral de nuestra cultura y, como tal, son valorados tanto por propietarios como por usuarios ocasionales. La dedicación y entusiasmo de muchas personas que trabajan a menudo de manera desinteresada y anónima permite al resto la posibilidad de palpar de primera mano la Historia sobre cuatro ruedas. Una labor de valor incalculable para las futuras generaciones, al conservar y mantener un patrimonio cultural, artístico e industrial que, de otra manera, habría desaparecido.



La razón más importante que estimula a estas personas para preservar semejantes coches la señalan desde la Federación Española de Vehículos Antiguos (FEVA): “Es sin duda la posibilidad que tienen sus propietarios de poderlos disfrutar y conducir libremente sin demasiadas restricciones. No podemos olvidar que este patrimonio cultural también es patrimonio industrial, y por tanto la utilización de estos automóviles es imprescindible para su mantenimiento”.

Sin esta posibilidad, el número de colecciones de las que hoy disfruta el mundo (y España en un lugar muy destacado) sería bastante menor. Gran parte de ellas, de hecho, habrían desaparecido. “Hace falta apoyo público porque tenemos un gran hándicap, el de la individualidad. Por eso es necesario que haya un solo interlocutor”, aseguran desde la FEVA.

Este, y no otro, fue el motivo de la creación, en 1993, de esta Federación que representa a los clubes de aficionados y lleva sobre sus hombros el peso de asegurarle futuro a una herencia cultural única. La FEVA se engloba en otro organismo mundial, la Fédération Internationale des Véhicules Anciens, que aglutina a la mayoría de países y entidades relacionadas con los coches de colección con un objetivo muy claro: “Vehículos de ayer por las carreteras del mañana”.

En España, la FEVA cuenta en este momento con más de 340 entidades afiliadas, entre las que están asociaciones, clubes, museos y fundaciones que se hacen fuertes bajo un paraguas común; el del esfuerzo, nada fácil, de regalar a los cinco sentidos la experiencia de conocer de cerca cualquiera de estos espectaculares bólidos.

Una de las colecciones más lujosas que pueden disfrutarse es la de la Fundación Cultural del Real Club del Automóvil de España (RACE) en Madrid. Una selecta muestra que representa la historia del automóvil desde sus comienzos: Delahaye 1899, Hispano Suiza, Delaunay Belleville... La mayoría anteriores a 1910, lo que hace de ella una selección única en nuestro país e, incluso, en Europa. En los últimos años, su fondo se ha ido incrementando con una selección

de coches populares españoles de los años 70, así como un conjunto de micro vehículos.

Cada mes de septiembre estas piezas, la mayoría en perfecto estado, pisan de nuevo asfalto y se reúnen, junto a otras colecciones de ensueño, para el Gran Premio que el RACE convoca cada año, y que en este 2013 ha celebrado nada menos que su primer centenario.

Charo García Silgo es una de las coleccionistas que no se pierde esta cita. Muchos de sus impactantes ejemplares los guarda con todo el cariño que merecen en los sótanos de un hotel de su propiedad en el centro de Madrid. El Apartosuites Jardines de Sabatini es una caja de sorpresas que no deja indiferente a nadie.

El viaje en el tiempo que uno emprende en este establecimiento es mágico, ya que alberga la muestra de coches clásicos más espectacular que se haya visto en mucho tiempo. Los vehículos, en perfecto estado, brillan a lo largo y ancho de dos enormes plantas a modo de recorrido por el último siglo, el de todos y, en particular, el de la familia de Charo. De su abuelo y de su padre le vienen muchos de estos tesoros y su afición por coleccionarlos y mimarlos como ellos hacían.

Son decenas. Desde ese primer Ford fabricado en serie hasta un Cadillac de los 70 pasando por un Citroën de los años 20, Rolls Royce o una de las joyas de la casa, un impresionante Phaeton de la Hispano Suiza. Cada vehículo acompaña a una época, y así se muestra en bellísimas fotografías seleccionadas una a una por Charo de los archivos del diario ABC.

Cada cliente alojado tiene derecho a una visita. Los que no sean huéspedes deben informarse previamente y aprovechar algunas jornadas puntuales de puertas abiertas, escasas debido fundamentalmente al valor de la colección y a que Charo disfruta guiando personalmente el recorrido, aunque le falte tiempo para ello, mostrando y palpando la esencia y curiosidades de cada coche, desde el interior al exterior.

En Salamanca, el Museo de Historia de la Automoción al-

“El automóvil comenzó a gestarse allá por el siglo XVIII, cuando uno de esos inventores locos entre variopintos utensilios y cachivaches dio con la tecla de un vehículo impulsado por motores de vapor”

**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.



Das Auto.

Gama Polo: consumo medio (l/100 km): de 3,8 a 5,9. Emisión de CO₂ (g/km): de 99 a 139.



berga centenares de vehículos restaurados y conservados por la familia Gómez Planche. Esta exhibición permite al visitante seguir la evolución del diseño del automóvil desde los primeros intentos de mecanización en el siglo I a.C. hasta la actualidad y, en ocasiones, hacia el futuro, gracias a la eventual presencia de prototipos. Los más de doscientos coches que forman los fondos del Museo permiten una renovación rotativa de la exposición permanente, de modo que el visitante encuentra piezas diferentes en cada visita.

Pero el MHAS no quiere ser un mero lugar de contemplación y, por ello, entre las actividades que organiza anualmente se encuentran exposiciones temporales, conferencias, jornadas de trabajo en torno al automóvil e incluso actividades en el exterior (de ámbito nacional e internacional), en las que el Museo sale a la calle para deleitar a los asistentes y poner en valor el patrimonio histórico automovilístico nacional.

Al norte, en Girona, otra colección salpica el mapa. A finales de los años 50, Salvador Claret i Naspleda compra un automóvil Ford T, lo ajusta de mecánica y lo pinta de color negro. Desde esta fecha y de forma continuada adquiere nuevos automóviles: Rolls Royce, Peugeot, De Dion Bouton, Pegaso, Ceirano, Le Zebre, Hispano Suiza, Maybach... Todos irían llegando a Sils para engrosar el fondo de su Colección y para participar en muchísimas hazañas, entre ellas el Rally Bruselas-París-Madrid o la vuelta a España y Portugal. En todos estos viajes aprende de destacados coleccionistas europeos y se esmera en el objetivo de convertir sus garajes en una muestra de relevancia a nivel internacional. Lo consiguió, y es considerado por ello uno de los primeros españoles en la conservación de su patrimonio técnico, colaborando incluso con el historiador Joaquim Cuió y Gabarró en "Historia del Automóvil en España", un libro pionero en este ámbito.

Un total de 4.500 metros cuadrados albergan la muestra de Salva-

dor, que supone también un recorrido, desde 1990, a través de ejemplares fabricados exclusivamente en España, velocípedos y bicicletas. Libros, catálogos, fotografías y películas completan su biblioteca y hemeroteca, convirtiendo a ambas en dos de las más completas que se pueden consultar relacionadas con vehículos producidos dentro de nuestras fronteras.

La afición por los coches clásicos en Cataluña queda patente también gracias a la compañía Gevica-Gentlemendrive, que nace de la Col.lecció Germans Vilanova. En este caso, todo empezó a finales de los 70 cuando los hermanos Josep y Salvador Vilanova, empresarios del sector textil, se hicieron con dos vehículos antiguos para cobrar parte de una deuda de un cliente moroso. Pasados los años y debido a una pasión creciente, la colección ganó en cantidad y calidad convirtiéndose en una de las mejores del país.

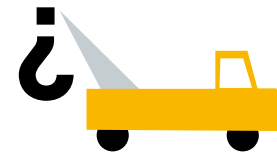
La segunda generación de esta familia ha hecho de esta pasión una novedosa actividad empresarial con el Club Gentlemendrive, permitiendo disfrutar a sus clientes de una fantástica flota de novedosos deportivos.

Hoy en día cuentan con más de cincuenta ejemplares

en perfecto estado de marcha que, habitualmente, participan en distintos rallyes rodando en carreteras nacionales y extranjeras o en los más prestigiosos concursos de elegancia. Significativos vehículos europeos y americanos que repasan la apasionante historia del automóvil desde sus inicios hasta la última generación de superdeportivos de la más reciente actualidad.

Prestigiosas marcas de antaño como el Hispano Suiza, Rolls Royce, Bugatti, Packard o Cord comparten techo con las novedades de Ferrari, Lamborghini o Aston Martin. Historia, tradición, tecnología y modernidad para experimentar las sensaciones de cada automóvil, piezas que llevan en sí mismas la historia de más de cien años de nuestro mundo. ■

"Una de las colecciones más lujosas que pueden disfrutarse es la de la Fundación Cultural del Real Club del Automóvil de España (RACE) en Madrid."



FENEVAL RESPONDE

PARA TRANSFERIR UN VEHÍCULO, ¿SE PUEDE LIQUIDAR ÚNICAMENTE EL IMPUESTO MUNICIPAL DE CIRCULACIÓN CORRESPONDIENTE AL AÑO ANTERIOR SI NO SE HA PAGADO EL DE AÑOS ANTERIORES?

Desde el 1 de enero de 2011 no puede transferirse un vehículo si en el Registro de Tráfico aparece que tiene impagado el Impuesto Municipal de Circulación (Impuesto sobre Vehículo de tracción mecánica) correspondiente al año inmediatamente anterior a la realización del trámite, por lo que muchas veces los vendedores profesionales han de liquidarlo para poder realizar la venta.

Al parecer es práctica habitual en diversos Ayuntamientos no permitir liquidar únicamente el impuesto correspondiente a un año en concreto si hay recibos pendientes de años anteriores y exigir que se liquide conjuntamente todos los adeudados.

Ante esta práctica, la Dirección General de Tributos señala que las deudas tributarias son autónomas, de tal forma que fuera de los casos de ejecución forzosa, corresponde al obligado tributario determinar libremente la deuda tributaria a la cual

desea que se impute cada pago que realice, sin que el Ayuntamiento acreedor pueda exigir que se realice el pago conjunto de varias deudas tributarias correspondientes a todos los periodos impositivos adeudados.

Por lo tanto, si el comprador quiere liquidar únicamente el impuesto correspondiente al año anterior para poder realizar la transferencia, el Ayuntamiento no podrá negarse.

Esto es aplicable también en los casos, que al parecer ocurren en algunos municipios, en los que el Ayuntamiento pretende que se liquide conjuntamente el impuesto correspondiente a varios vehículos de los que es titular una misma persona o incluso que se liquiden conjuntamente varios impuestos municipales correspondientes a la misma persona, como impuesto municipal de circulación junto con el impuesto sobre bienes inmuebles. ■

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



ESPECIALIZADOS EN VEHÍCULOS

NATIVIDAD LAORDEN CANTERO
Gestor Advo. Colegiado nº 2668

Y FLOTAS DE RENT A CAR

Ganará mucho tiempo...

NUEVA DAILY AIR PRO



SUSPENSIÓN NEUMÁTICA AIR

NUEVO MOTOR MULTIJET II de 146 CV

EQUIPAMIENTO PRO

- SAFETY PRO: ESP 9 de última generación, luces diurnas (DRL), faros antiniebla con función cornering, 3ª luz de freno.
- CONFORT PRO: climatizador aut, espejos retrovisores calefactados, asiento conductor neumático, sensor de aparcamiento, c.centralizado y radio CD con Mp3.
- WORK PRO: altura ajustable del plano de carga, suelo revestido en madera, luz de carga, apertura puertas traseras 270°.

IVECO
WWW.IVECO.ES

Síguenos en  IVECO España

PROTAGONISTAS

LOLA MONTES



“Si se confirman los datos, las flotas (incluyendo las ventas a RAC) volverán a representar en 2013 más del 50% del total de las ventas en España”

MIKEL PALOMERA DIRECTOR DE SEAT ESPAÑA

“ESTAMOS EN UN MOMENTO FANTÁSTICO A NIVEL DE OFERTA, EN ESPAÑA SE PRODUCEN ALGUNOS DE LOS MEJORES MODELOS DE EUROPA”

EN SU PRIMER ANIVERSARIO AL FRENTE DE SEAT ESPAÑA, MIKEL PALOMERA HACE BALANCE DEL SECTOR DEL AUTOMÓVIL DE LA MARCA QUE DIRIGE Y NOS DESVELA LAS ÚLTIMAS NOVEDADES Y OBJETIVOS DEL FABRICANTE ESPAÑOL PARA EL NUEVO AÑO.



■ Buenos días, antes de comenzar nos gustaría felicitarle, ya que la salida de este número de la revista de FENELVAL, coincide con su primer aniversario en el cargo de Director de SEAT España. ¿Nos podría hacer una valoración de su primer año de trabajo al frente de la compañía en nuestro país?

La experiencia está siendo interesante e intensa. Tengo la suerte de tener un equipo que, modestamente, pienso que es de los mejores que hay en el sector. Gracias a ellos y al trabajo de toda nuestra red de concesionarios, SEAT está en el buen camino y dando pasos importantes para conseguir nuestro principal objetivo, que es la rentabilidad de la red.

■ Tras casi una vida dedicada a la firma automovilística española, ¿Cuál ha sido el mayor reto o la mayor satisfacción laboral que ha conseguido en estos 22 años de carrera profesional?

Cada etapa en SEAT me ha aportado muchas cosas buenas y una gran expe-

riencia, desde mis inicios en el área de ingeniería de procesos hasta mi etapa en el área comercial en los mercados de exportación. Pero puedo decir que ser el máximo responsable de SEAT en España es muy gratificante para mí y, a la vez, supone un gran reto ya que es el principal mercado de la marca y sobre el que recae una mayor responsabilidad.

■ Parece que las cifras han comenzado a remontar en cuanto a matriculaciones y que poco a poco nos encaminamos a una mejora y recuperación del sector, ¿Cuáles son las previsiones de SEAT España para el final de este ejercicio?

Esperamos un resultado positivo, tal y como se está reflejando en las cifras de ventas. No va a ser fácil, porque todavía estamos en fase de ofensiva de producto. A lo largo de este año, ha llegado al mercado el nuevo León en las carrocerías de cinco y tres puertas y en el mes de diciembre llegará el León ST, la carrocería familiar de nuestro compacto. Estamos

en la fase de inversión y más adelante vendrá el recoger los frutos.

■ SEAT es una de las marcas que más apuesta por la renovación de sus modelos más conocidos, antes que por la creación de nuevos. ¿Cree que esta estrategia es una de las claves de su consolidación en el mercado español? ¿Cuál es el modelo con mayor número de ventas a nivel mundial?

Tenemos una serie de modelos que son referencia en el mercado, como son el Ibiza y el León, así como el Toledo. Son nombres que están arraigados en el mercado español y que son sinónimo de fiabilidad, diseño mediterráneo, eficiencia y lo más importante, una interesante relación calidad-precio. Del Ibiza llevamos cuatro generaciones, también en el Toledo, y ahora con la llegada del nuevo León, son ya tres generaciones de nuestro buque insignia en el segmento C. Renovar los modelos más conocidos es fundamental, pero también lo es que

lleguen modelos nuevos. Yo optaría por un equilibrio entre ambos aspectos. En cuanto al modelo con mayores ventas a nivel mundial, sin duda, es el Ibiza.

■ De todos los modelos de la marca, ¿Cuál es el favorito de las empresas de rent a car?

También el Ibiza, en este caso en su carrocería de 5 puertas.

■ ¿Existe mucha diferencia en la demanda de modelos entre las distintas comunidades autónomas?

Sí que existen diferencias, no muy relevantes, en la demanda de los diferentes modelos. Estas diferencias son derivadas, a su vez, de las propias características de cada una de las Comunidades Autónomas, como son la renta per cápita, usos más o menos urbanos, necesidades de los clientes, etc.

■ ¿Qué porcentaje de ventas supone el sector del rent a car para SEAT?

Para el 2013, prevemos un mercado CIF de aproximadamente un 32%, un 20% para RAC y el 48% restante para el mercado de cliente particular. Si estos datos se confirman, las flotas (incluyendo las ventas a RAC) volverán a representar en 2013 más del 50% del total de las ventas en España.

■ La última novedad de SEAT, es el nuevo "TOLEDO" una nueva berlina, accesible y racional que permite homologar consumos medios a 114 gramos de CO₂ por kilómetro. ¿Supone mucho a nivel de coste de producción adecuar

cada modelo de vehículo a las nuevas normas europeas de emisiones?

En este sentido, SEAT se beneficia de la tecnología que el Grupo Volkswagen aplica a los motores, un aspecto muy importante que, junto con el intenso trabajo de nuestros ingenieros del centro técnico de Martorell, hace que podamos contar con una gama de propulsores caracterizados por sus reducidos niveles de consumo y emisiones en todos nuestros modelos adecuados a las normas europeas de emisiones.

■ El Seat Ibiza, se posiciona como el coche más vendido en España entre enero y septiembre. Con este dato ¿Cómo se plantea a nivel comercial el lanzamiento de una nueva versión en tamaño berlina?

Cuando hablamos del Ibiza, nos estamos refiriendo al modelo más emblemático e importante en la historia de SEAT. Líder indiscutible de ventas en su segmento desde el año 2001, además de ser el modelo más vendido de nuestra historia. El Ibiza es, con el nuevo León, el modelo que mejor representa los valores de nuestra marca, con un diseño atractivo y mediterráneo, con unas magníficas cualidades dinámicas, y con un precio más que asequible. Con tres carrocerías disponibles (3 y 5 puertas y familiar), tenemos una familia completa y adaptada a las necesidades de cualquier cliente. No nos planteamos el lanzamiento de una versión del Ibiza en tamaño berlina, ya que este campo lo tenemos muy bien cubierto con la llegada del Toledo.

“Estamos en la fase de inversión, más adelante vendrá el recoger los frutos”

■ El año que viene, el modelo estrella de la marca (IBIZA) cumple 30 años. ¿Se ha pensado hacer algo especial para la ocasión?

Por supuesto, treinta años no se cumplen todos los días. Hay que esperar al año que viene para verlo.

■ ¿Considera los Planes PIVE (I, II Y III) la ayuda definitiva para salir adelante, o considera que se serán necesarios

ZOOM PERSONAL

Mikel Palomera, aficionado al golf y seguidor del Athletic Club de Bilbao. De sus 46 años, ha dedicado la mitad al sector del automóvil. Padre de dos hijos, le gusta disfrutar de su tiempo libre en familia. A pesar de su formación en ingeniería industrial, tan sólo ha dedicado 5 años a desarrollar trabajos ligados a tareas de producción para centrar su carrera en el ámbito más comercial.



nuevos paquetes de ayudas a la financiación?

Hay que partir de la base de que cualquier ayuda es bien recibida y todos los planes PIVE han funcionado muy positivamente. El Gobierno está apostando fuerte por el sector del automóvil y es de agradecer. Sin embargo, la situación económica actual no nos permite muchas alegrías y es evidente que la compra de vehículos está muy lejos de donde estaba hace unos años. Sinceramente, no sabemos qué va a ocurrir después del Plan PIVE III. No creo que el plan se corte de una manera súbita. El sector del automóvil es tremendamente importante para el país. A nivel de impuestos, por cada euro que ha invertido el Gobierno en el plan PIVE recibe tres, con lo cual considero que no sería muy inteligente cortar de una manera abrupta con el plan. Yo creo que va a haber una continuidad.

■ Aunque los datos se van recuperando ¿Qué medidas propondría llevar a cabo para paliar la constante caída de

las matriculaciones de vehículos en los últimos años?

Más que adoptar medidas, la recuperación de las ventas será una consecuencia de la recuperación económica. El problema que está golpeando con fuerza al sector del automóvil es la crisis, igual que al resto de sectores. Por tanto, hasta que no haya una recuperación económica, no podremos hablar de cifras positivas en cuanto a matriculaciones.

■ De forma general, ¿cómo vaticina el 2014 para el sector del automóvil, para SEAT y para el rent a car? ¿Será de crecimiento o de descenso?

En el caso de SEAT, esperamos que sea un año positivo y que continúe con la senda de este 2013. Actualmente, somos la segunda marca generalista con más crecimiento en Europa (un 9,6%) y nuestras ventas han aumentado notablemente, sobre todo en Alemania donde, entre enero y septiembre, hemos vendido 57.300 vehículos, un 26,3% más que en los mismos meses de 2012. También estamos experimentando un gran creci-

miento en países como México, Argelia y Marruecos. En España, también hemos aumentado nuestras ventas un 8% y esperamos que poco a poco se vaya recuperando la confianza del consumidor, aunque nuestra prioridad sigue siendo la rentabilidad de la red.

Es importante destacar que estamos en un momento fantástico a nivel de oferta para comprar un automóvil y también hay que recordar que en España se producen algunos de los mejores modelos de Europa en relación calidad/precio. En un mercado como el español en el que la cifra natural de ventas debería de ser en torno al millón doscientas mil unidades, estar alrededor de las setecientas mil, no es una buena noticia.

Respecto al rent a car en España, en los últimos tres años el mercado de alquiladores se ha mantenido bastante estable, entre los 135/140.000 turismos. No esperamos ninguna variación importante para este próximo año 2014, sino que se mantenga en esa misma línea.

PARA SER EL PRIMERO EN EL RANKING,
HAY QUE TRABAJAR CON LOS MEJORES.
CITROËN BUSINESS

CITROËN JUMPER

CITROËN NEMO

CITROËN JUMPY

CITROËN BERLINGO

CITROËN prefiere TOTAL

CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (G/KM): CITROËN NEMO: 4,5/119 CITROËN BERLINGO: 4,5-7,1/120-164
CITROËN JUMPY: 6,4-7,6/168-199 CITROËN JUMPER: 7,0-8,7/184-234

Datos matriculaciones DGT comerciales acumulado agosto 2013.

COMERCIAL CITROËN Nº 1 EN VENTAS DURANTE 17 AÑOS.

Sabes que para ser el primero, hay que sudar. Entrenar día a día un montón de horas, o lo que es lo mismo, trabajar mucho y duro. Por eso, si el equipo y los medios que tienes a tu disposición son los mejores, estarás más cerca de triunfar. Con los vehículos comerciales Citroën, tu negocio siempre tendrá una posición en el podio.

EL SECTOR EN CIFRAS

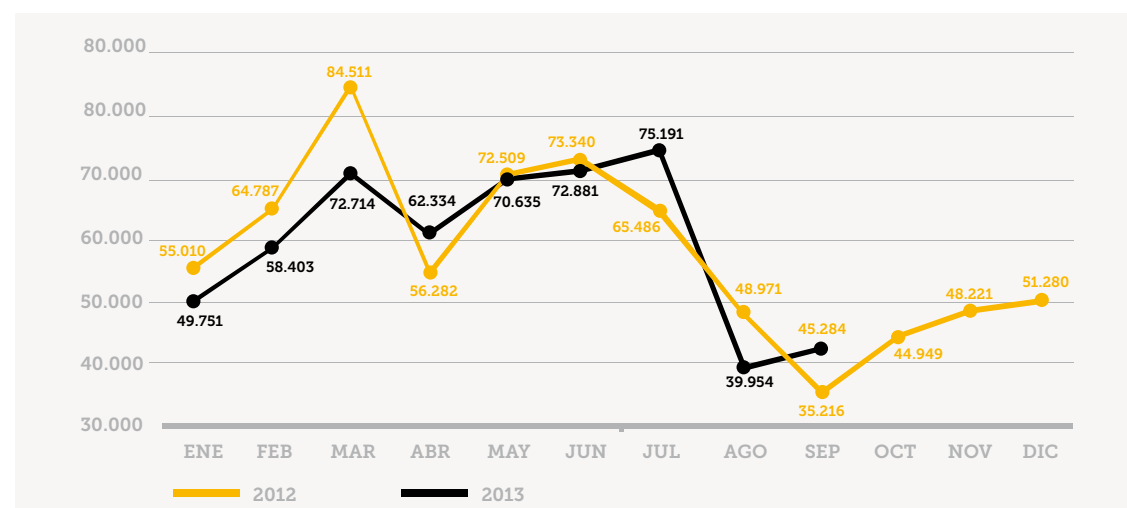
Comienza la recta final del año y los datos del mes de septiembre determinan cómo se va a desarrollar esta parte del año.

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

MATRICULACIONES SEPTIEMBRE 2013

Total	2013 45.284	2012 35.216	% Var. 28,6%	% Var. 28,6%	2013 547.147	2012 556.112	% Var. -1,6%	% Var. -1,6%
Canales	Mes 2013	Mes 2012	Mes Peso 13	Mes Peso 12	Acumulado 2013	Acumulado 2012	Acumulado Peso 13	Acumulado Peso 12
Alquiladoras	1.744	1.674	3,9%	4,8%	124.457	125.001	22,7%	22,5%
% Var	4,2%	--	--	--	-0,4%	--	--	--
Empresas	14.188	16.110	31,3%	45,7%	132.893	168.852	24,3%	30,4%
% Var	-11,9%	--	--	--	-21,3%	--	--	--
Particulares	29.352	17.432	64,8%	49,5%	289.797	262.259	53%	47,2%
% Var	68,4%	--	--	--	10,5%	--	--	--

EVOLUCIÓN MATRICULACIONES EN NÚMERO DE VEHÍCULOS



LEVE RECUPERACIÓN EN EL INICIO DE LA ÚLTIMA PARTE DEL AÑO

Después de los meses de verano, que suponen las máximas caídas para las matriculaciones, nos hemos encontrado con un cuatrimestre final que empieza con buenos datos, con un total de 45.284 nuevas matriculaciones, lo que supone un crecimiento del 28,5%.

Estos datos los contemplamos desde la habitual relatividad con que tenemos que observar cualquier cifra en los últimos años, ya que a pesar de la recuperación, este mes de septiembre actual es el segundo peor de los últimos 25 años, después del mes de sep-

tiembre de 2012.

El mercado de particulares muestra un crecimiento de un 68,4%, con 29.354 unidades. El sector empresas suma 14.188 matriculaciones y cae un 11,9%, mientras que las alquiladoras acumularon en septiembre 1.744 unidades, con un leve crecimiento del 4,2%.

El Plan PIVE 3, con sus 70 millones de euros de presupuesto, sigue por buen camino, animando a la compra por parte de particulares: ya se han reservado 35.726 vehículos y matri-

culado 17.233 durante el mes de septiembre.

“Ya se han reservado 35.726 vehículos y matriculado 17.233 en septiembre con la rápida recuperación del Plan PIVE”



A VECES

LO AVANZADO

TOMA FORMAS

INCREDIBLES



Audi A6 “Advanced edition”.

La tecnología de vanguardia, el diseño avanzado, y un confort excepcional se ponen al servicio de su empresa para llevar sus ideas más lejos que nunca. Equipado con MMI navegación con pantalla en color retráctil de 6,5” y control por voz, llantas de aleación de 17”, faros de Xenón, asistente de luces de carretera, ordenador con display en color de 7”, programa de eficiencia y Audi Parking System Plus. Además, disfrute del Servicio Movilidad Audi Class para tenernos a su lado cuando nos necesite, con exclusivos servicios que garantizan la asistencia en carretera o un vehículo sustitutivo durante 7 años, para que nada altere su tranquilidad. www.audi.es/a6advancededition

Audi A6 de 177 a 313 CV (130 a 230 kW). Emisión CO₂ (g/km): de 129 a 190. Consumo medio (l/100 km) de 4,9 a 8,2.

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. FIAT 500L LIVING Y 500L TREKKING, EMOCIÓN ITALIANA

Aunque comparten la línea del un mismo modelo, el Fiat 500 icono “Made in Italy” por excelencia, son entre sí dos coches muy distintos en carácter y forma. Dos evoluciones diferentes que completan una familia de vehículos curiosos y asequibles, que aseguran la máxima libertad de elección y uso. El Fiat 500L Living aún lo mejor del 500, (ágil y compacto), y el espacio y la versatilidad de un monovolumen. El Fiat 500L Trekking tiene look todocamino, que se combina con una suspensión elevada y paragolpes específicos con escudo de protección.

HEMOS PROBADO... SEAT TOLEDO 1.6 TDI CR 105 CV REFERENCE

El corte clásico de una berlina con un práctico portón trasero realmente cómodo para acceder al espacio de equipajes. Pese a pertenecer a la parte alta de la categoría de los coches de tamaño medio, el nuevo Seat Toledo cuenta con un maletero realmente espacioso y profundo, que

permite al moderno y actual Seat Toledo ser uno de los pocos coches que puede transportar de pie (que es el único modo permitido legalmente) una botella común de butano dentro de su maletero. Su capacidad de 550 litros puede ampliarse abatiendo totalmente o por partes los respaldos traseros.

HEMOS PROBADO... VOLKSWAGEN POLO BLUEGT

Con un comportamiento dinámico e impecable y sus altas prestaciones, el GT es una opción muy interesante. Éste utilitario compacto, presenta un excelente diseño y acabado al que hay que sumarle el potente motor de gasolina 1.4 de 140CV cuyo consumo sin embargo puede rondar los 4,5 litros con unas emisiones de CO2 de sólo 107 gr/km gracias a su sistema de desconexión de la alimentación en dos de los cuatro cilindros de su propulsor. Por sus bajas emisiones, el nuevo POLO BLUE GT queda exento del impuesto de matriculación, lo que permite contar con un precio muy competitivo.



CARMEN ESPADA

A FONDO

FIAT 500L LIVING Y 500L TREKKING EMOCIÓN ITALIANA

FIAT LANZA EL 500L LIVING Y 500L TREKKING, DOS MODELOS DE LA FAMILIA FIAT 500, COMPLETAMENTE DIFERENTES PERO CON UNA MISMA FILOSOFÍA. MODULARIDAD Y ESPACIO SON LAS NOTAS PREDOMINANTES DEL 500L LIVING, QUE SE COLOCA COMO EL MONOVOLUMEN DE SIETE PLAZAS MÁS COMPACTO DE SU CATEGORÍA. POR SU PARTE, EL 500L TREKKING, UN TODOCAMINO, TIENE UN ESPÍRITU MÁS AVENTURERO Y UNA MAYOR APTITUD EN CONDICIONES DESLIZANTES

Fiat presenta los simpáticos 500L Living y 500L Trekking, dos marcadas evoluciones de la identidad 500 que exploran nuevos territorios, derribando las tradicionales barreras de los segmentos. Dos coches muy diferentes en forma y carácter, pero que comparten la misma matriz: el Fiat 500, el icono “Made in Italy” por excelencia, que se consolida en el mundo gracias al estilo italiano, a la innovación continua, al respeto por el medio ambiente y a la calidad premium. Esta es la fórmula con la que el 500 ha roto las reglas tradicionales de su mercado, demostrando que un pequeño coche de ciudad puede convertirse en un éxito global e incluso fundar una familia de vehículos curiosos y asequibles, que aseguran la máxima libertad de elección y uso.

FIAT 500L LIVING

El Fiat 500L Living no se puede englobar en un segmento tradicional. Coge lo mejor de varias categorías, las reinterpreta y ofrece una solución única: toda la simpatía del 500, tan ágil y compacto como un coche medio, con el confort y los contenidos de un Station Wagon del segmento C, y el espacio y la versatilidad de uso de un monovolumen.

Este modelo ofrece un espacio interior y una habitabilidad en lo más alto del segmento, además de proponer soluciones innovadoras para la configuración de los asientos y para el transporte de la carga.

ESPACIO INTERIOR

Para responder a las más variadas necesidades, el nuevo modelo está disponible en dos configuraciones: 5 plazas (serie) o 5+2 (opcional sin coste). En este último caso, los dos asientos permiten acomodar a dos pasajeros de estatura media de manera confortable, quedando un maletero de 493 litros. Asimismo, el acceso a la tercera fila se ve facilitado por el amplio marco de la puerta y por un mecanismo que permite abatir completamente el asiento.

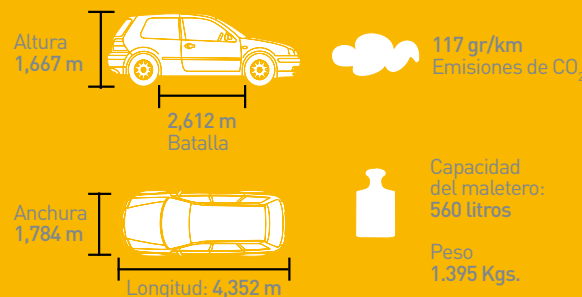
Para la configuración 5 plazas y gracias a la modularidad de la segunda fila de asientos, el maletero permite una capacidad mínima de 560 litros (asientos hacia atrás) y máxima de 638 litros



Diseño “Made in Italy” para dos coches de la familia Fiat 500 con los que disfrutar al máximo de la familia y de la carretera.

DATOS DE INTERÉS

Fiat 500 L Living 1.6 MultiJet II 5p



(asientos hacia delante). También la 2ª fila, tipo “Fold & Tumble”, y el asiento del pasajero pueden abatirse completamente. De esta forma el cliente puede obtener una superficie de carga plana ocupando toda la longitud del habitáculo (2,60 metros), permitiendo el máximo aprovechamiento del espacio interior, con una volumetría que alcanza los 1.584 litros.

Además, gracias al sistema “Cargo Magic Space”, el maletero puede ajustarse a tres niveles para separar los objetos frágiles de los pesados, los que manchan de los limpios, los grandes de los pequeños. El compartimento de carga está repleto de bolsillos y ganchos para poder transportar cualquier objeto con total seguridad y orden.

El 500L Living cuenta con un elevado equipamiento de serie en el que destacan, entre otros: climatizador automático bi-zona, radio táctil 5” Uconnect + Bluetooth, Cruise Control, sensor de lluvia y crepuscular, retrovisor interior fotosensible, lunas tintadas y sensor de aparcamiento trasero.

En cuanto a seguridad, el nuevo vehículo viene con algunas de las mejores tecnologías disponibles en la actualidad: seis airbags, ESC, ESR y Hill Holder.



En el interior del Trekking destaca un nuevo tejido técnico con aplicaciones en ‘ecopiel’ para asientos y revestimientos.



NOS HA GUSTADO

Una de las más interesantes peculiaridades de la nueva versión Trekking del Fiat 500L es la adopción del sistema Traction+, un innovador control de tracción que incrementa la motricidad del vehículo sobre superficies complicadas y deslizantes confirmándose así como una solución mucho más asequible que una tracción 4x4.

A través del hardware avanzado presente en los vehículos provistos de ESP y mediante algoritmos específicos de control y gestión del sistema de frenos, la centralita de control simula electrónicamente el comportamiento de un diferencial autoblocante electromecánico.

En condiciones de baja o nula adherencia en una rueda motriz, la centralita del sistema detecta el deslizamiento y, por tanto, acciona el circuito hidráulico para frenar la rueda que más patina, transmitiendo, en consecuencia, el par motriz a la rueda situada sobre la superficie con mayor agarre.



El Trekking ofrece una amplia visión hacia el exterior con la mejor luminosidad, gracias al techo de cristal de 1,5 m² y a los afinados montantes del parabrisas.



En la configuración 5 plazas del 500 L Living, el maletero tiene una capacidad máxima de 638 litros.

MOTORIZACIONES

El 500L Living está disponible con dos motorizaciones diésel en el momento de su lanzamiento: 1.6 Multijet II de 105CV y 1.3 Multijet II de 85CV, ambos combinados con cambios de 5 o 6 velocidades, y en el caso del 1.3 también se ofrece con el cambio automático robotizado Dualogic.



El sistema Traction+ se activa con una tecla y su funcionamiento es posible hasta los 30km/h.

A finales de año también podrá equiparse con el innovador 0.9 TwinAir Turbo bi-fuel de metano, nombrado recientemente "Mejor Motor Ecológico del Año 2013", una de las doce categorías del prestigioso International Engine of the Year. En breve también estará disponible dentro de la gama la motorización 1.6 Multijet II de 120CV.



El 'Living Space' más amplio de la categoría: 5+2 plazas en tan solo 4 metros y 35 centímetros.

FIAT 500L TREKKING

El Fiat 500L Trekking destaca por su look todocamino, que se combina con una suspensión elevada y paragolpes específicos con escudo de protección. Además, el estilo exterior se adorna con las nuevas llantas de aleación de 17" diamantadas, las manillas satinadas y las molduras laterales de acero cepillado.

El nuevo modelo adopta una tracción delantera inteligente de serie con tecnología Traction+ que, junto con los neumáticos M+S "snowflake", también de serie, incrementan la motricidad del vehículo sobre superficies deslizantes. Todo ello sin renunciar a las cualidades de espacio y funcionalidad típicas del modelo 500L, el 'City Lounge' Fiat, con un volumen habitable de 3,17 m³ y un maletero amplio y regular de hasta 455 litros.

Respecto al 500L, la nueva versión agrega importantes contenidos de serie

como los cristales oscurecidos, los elevalunas eléctricos traseros, los faros antiniebla, el sistema Traction+, las llantas de aleación de 17" con neumáticos M+S, el sensor de aparcamiento trasero o el apoyabrazos trasero, entre otros. Y todo esto teniendo en cuenta el ya importante equipamiento de serie que incorpora la gama 500L desde su versión más básica.

MOTORIZACIONES

El nuevo Fiat 500L Trekking está disponible con los motores de gasolina 1.4 16v de 95CV y 0.9 TwinAir Turbo de 105 CV, y con los turbodiésel 1.6 Multijet II de 105CV y 1.3 Multijet II de 85CV, este último también con cambio Dualogic.

En particular, para conducir el 500L Trekking en cualquier condición de marcha y sobre todo, para llevarlo fuera de la ciudad, se requiere un motor des-

envuelto como el nuevo turbodiésel 1.6 Multijet II de 105 CV que asegura una máxima diversión, una gran autonomía, costes de funcionamiento bajos e intervalos de mantenimiento largos.

Equipada así, la nueva versión alcanza una velocidad máxima de 175 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en apenas 12 segundos. A todo ello se suma una reducción del consumo y las emisiones: en el ciclo mixto el consumo es de 4,7 litros/100 km, con unas emisiones de 122 g/km de CO₂ por km.

Con el motor 1.3 Multijet de 85 CV y la transmisión automática robotizada Dualogic de cinco velocidades se asegura también un excelente nivel de prestaciones. Y en la versión de cambio manual, mejora el consumo y las emisiones: de 4,3 l/100Km a 4,2 l/100Km en ciclo mixto, y de 114 g/Km a 109 g/Km respectivamente.



PEDRO FÉLIX GARCÍA

HEMOS PROBADO

SEAT TOLEDO 1.6 TDI CR 105 CV REFERENCE

SEAT VUELVE A LLAMAR TOLEDO A UNA BERLINA DE CORTE CLÁSICO

DECIR SEAT TOLEDO FUE SIEMPRE SINÓNIMO DE MALETERO DE GRAN CAPACIDAD. Y SIGUE SIÉNDOLO. SE SUMA AHORA UNA MAYOR AMPLITUD EN LAS PLAZAS TRASERAS QUE EN LAS DOS GENERACIONES QUE PRECEDIERON A ESTA BERLINA TAMBIÉN HOY ASÍ DENOMINADA.

El moderno y actual Seat Toledo milita en la parte alta de la categoría de coches de tamaño medio; mide 4,482 m de largo. Es una berlina de corte clásico, pero dotada de un práctico portón trasero que hace que resulte muy cómodo el acceso al espacio para equipajes. Izado por completo dicho portón, su borde deja libre debajo suyo hasta el firme una altura libre de 1,86 metros (1,81 m si tenemos en cuenta la cerradura). El espacio de carga es muy grande (550 litros) y profundo; es de los pocos coches que permiten transportar de pie (que es el único modo permitido legalmente) una botella común de butano dentro de su maletero. Además, cuando así se necesite, puede ampliarse la capacidad de carga abatiendo totalmente o por partes (1/3-2/3) los respaldos traseros (la banqueta es fija) aunque ello no genera un piso totalmente plano.

El Seat Toledo se comercializa con motor de gasolina de 1,2 litros y tres potencias diferentes: 75, 85 y 105 CV. También hay otro motor de gasolina de 1,4 litros de cilindrada y 122 CV.

En diesel puede adquirirse provisto de un motor de 1,6 litros y 105 CV, tanto con sistema "start/stop" como sin él.

Los motores de gasolina de 75 y 85 CV van asociados a cajas de cambio manuales de 5 marchas. Los motores de gasolina de 105 y 122 CV, van asociados a cajas de cambio automáticas de 6 y 7 marchas respectivamente (DSG). El único motor diesel por ahora disponible, de 105 CV, tanto si incorpora sistema "start/stop" como si no, va acoplado a una caja manual de manual de cinco marchas.

Desde el equipamiento más básico (que es el llamado "emoción" y es sólo aplicable al motor de gasolina de 75 caballos) cuenta de serie con elementos tales como ABS, "airbags" para conductor, pasajero, laterales y de cortina, anclajes "Isofix" en los asientos traseros para sillas de niños, elevalunas eléctricos delanteros, y volante

regulable en altura y profundidad. El equipamiento llamado "Reference" añade rueda de repuesto, aire acondicionado, retrovisores de reglaje eléctrico y calefactables, volante multifunción, ordenador de a bordo, guantera iluminada, reglaje en altura del asiento del conductor y asientos traseros abatibles por partes asimétricas. El equipamiento de mayor nivel, denominado "Style" incorpora además de serie climatizador, proyectores antiniebla con función "cornering" y control de velocidad de crucero. En todos los casos, el acceso al depósito de combustible requiere echar mano de la llave de contacto para desenroscar el tapón.

El modelo básico monta neumáticos 185/60 R 15, pero todos los Seat Toledo están homologados para calzar neumáticos de perfil bajo: 215/45 R 16, que son los que llevaba nuestra unidad de pruebas, aunque su rueda de repuesto no era de esta medida tan ancha, sino del tamaño algo menor: 185/60 R 15.

Para realizar el presente reportaje dispusimos de un Seat Toledo con motor diesel y acabado "Reference", que incorporaba como



De serie calza neumáticos 185/60 R 15. Los que aparecen en la imagen, de medida 215/45 R 16, son opcionales.

“Mide casi cuatro metros y medio de largo. Atrás hay suficiente espacio aunque se hayan retrasado los asientos delanteros a tope. Su maletero admite una gran capacidad de equipajes y es tan profundo que cabe de pie una clásica bombona de butano”



A TENER EN CUENTA

Son muy amplios tanto el habitáculo para los pasajeros, como el espacio para los equipajes. Sus prestaciones son buenas a cambio de unos consumos moderados.



ECHAMOS DE MENOS

Debería llevar una luz-testigo de luces encendidas y ser algo menos sensible al viento lateral fuerte cuando se circula a velocidades elevadas.



El limpiavaluneta trasero resulta útil cuando llueve y se circula despacio; a gran velocidad es innecesario.

elementos opcionales frenos traseros de disco (los de serie son de tambor), pack Confort que incluye control de velocidad de crucero y proyectores antiniebla con función "cornering", y sistema de conexión inalámbrica ("Bluetooth") para el teléfono, sistema con el que, por cierto, es fácil de conseguir la conexión buscada y que, una vez conseguida, no exige aburridas repeticiones de claves en las sucesivas veces que se requiere su uso. Nuestra unidad de pruebas no montaba sistema "start/stop" (opcional), a pesar de lo cual obtuvimos unas cifras de consumo realmente económicas, que aún lo hubieran sido más si nuestra prueba se hubiera desarrollado sobre suelo seco en vez de bajo la intensa lluvia que tuvimos de soportar durante la misma. El hecho de poseer sólo cinco marchas su caja de cambio no penaliza su economía de consumo. La palanca resulta de manejo fácil y preciso. 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:

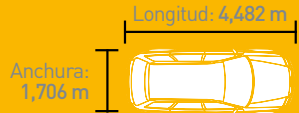
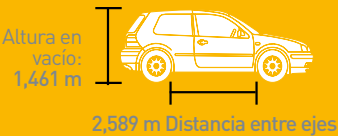
KM/H	R.P.M.
80	1.500
110	2.000
140	2.500

A pesar de los largos desarrollos del cambio, las recuperaciones no resultan pobres de respuesta cuando se pisa a fondo el acelerador, pero sí que conviene hacer trabajar siempre al motor por encima de las 1.500 r.p.m. La indicación del velocímetro de nuestra unidad de pruebas se mostró bastante real aunque su modestia puede resultar inconveniente; a 140 Km/h reales, su indicador anunciaba algo menos (138 Km/h), lo que conviene tener muy en cuenta para evitar posibles sanciones por exceso de velocidad.

Fácil de conducir y agradable de manejar, la firmeza de la suspensión, no llega a hacer resultar incómodos los viajes largos. No obstante, a velocidades superiores a 150 Km/h, requiere del conductor que sujete con suma atención el volante, pues llega a mostrarse algo sensible al fuerte viento lateral al cruzarse el coche en carretera con grandes vehículos pesados o también al adelantarlos. La dirección es de respuesta muy rápida a cualquier pequeño movimiento que efectuemos sobre el volante. Sin embargo la aerodinámica es realmente buena, pues en carretera no es necesario hacer uso del limpiaparabrisas de la luneta trasera. Únicamente es preciso usarla al circular por ciudad a baja velocidad.

DATOS DE INTERÉS

Seat Toledo 1.6 TDI CR 105 CV
Reference



- Peso en orden de marcha 1.254 Kg
- Peso máximo autorizado 1.714 Kg
- Peso máximo remolcable 620 Kg sin freno en el remolque o 1.200 Kg con freno en el remolque
- Gramos de CO₂/km: 114
- Capacidad máxima teórica del depósito de combustible: 55 l

“Volviendo a aplicar la denominación de Toledo a una berlina de corte clásico, Seat trata de corregir aquel gran error que cometieron sus directivos, cuando se dejó de fabricar el anterior automóvil de tres cuerpos que también se llamó así y que tan buena demanda tuvo”

RESUMEN DE LA PRUEBA EN CIFRAS	
Seat Toledo 1.6 TDI CR 105 CV Reference	
PRESTACIONES	
De 0 a 100 km/h	10,8"
De 0 a 1.000 m	32,6"
Velocidad máxima	190 km/h
CONSUMOS (*)	
a 90 km/h	4,3 litros/100 km
a 120 km/h	5,7 litros/100 km
a 140 km/h	6,2 litros/100 km
En ciudad	6,3 litros/100 km a 22 km/h
CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS DE LA PRUEBA	
Estado del suelo	muy mojado
Viento	moderado

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



El moderno Seat Toledo sigue contando con un maletero de gran capacidad. Cabe una bombona de butano de pié.

Buenas las distancias de frenado. He aquí las que medimos con nuestra unidad de pruebas en función de las velocidades a las que realizamos nuestro ensayo en cada caso, distancias todas ellas muy aceptables a pesar de que, como ya hemos indicado, nuestra prueba transcurrió sobre firme húmedo:

KM/H	R.P.M.
60	13,7
100	36,7
120	54,3

Aunque carece de una luz-testigo que indicase al conductor cuándo lleva o no

las luces encendidas, el resto de controles y mandos están situados en lugar bastante idóneo y resultan suficientemente identificables con rapidez desde un primer momento (cualidad muy importante desde el punto de vista de dedicar este coche a la actividad del alquiler sin conductor). Sí que será aconsejable que los posibles clientes sean advertidos de que existe una gran diferencia entre las presiones recomendadas por el fabricante para las ruedas del eje trasero si el coche va a circular con el conductor solo o va a ir cargado a tope (0,7 bares).

FICHA TÉCNICA Seat Toledo 1.6 TDI CR 105 CV Reference

- MOTOR** diésel, delantero, transversal, de 4 cilindros en línea. Árbol de levas en cabeza y 4 válvulas por cilindro.
- CILINDRADA** 1.598 c.c. (Diámetro por carrera: 79,5 x 80,5 mm).
- RELACIÓN DE COMPRESIÓN** 16,5 a uno.
- POTENCIA FISCAL** 11,64 CVF.
- POTENCIA MÁXIMA REAL** 105 CV a 4.400 r.p.m. (77 Kw).
- POTENCIA ESPECÍFICA** 65,70 CV/litro.
- RELACIÓN PESO/POTENCIA** 11,94 Kg/CV.
- PAR MÁXIMO** 250 mN entre 1.500 y 2.500 r.p.m.
- INYECCIÓN DE COMBUSTIBLE** a alta presión por sistema "common rail". Aspiración forzada por turbocompresor de geometría variable y postenfriador.
- TRACCIÓN** delantera.
- CAJA DE CAMBIOS** manual de 5 marchas adelante y una atrás.
- EMBRAGUE** monodisco en seco.
- DIRECCIÓN** con asistencia electrohidráulica.
- DIÁMETRO DE GIRO** entre aceras: 10,2 m.
- FRENOS** de discos autoventilados en las ruedas delanteras y de tambor en las traseras (opcionalmente de discos), con doble circuito, servofreno y sistemas ABS y ESP.
- SUSPENSIÓN** independiente delante, tipo Mac Pherson con triángulo inferior y barra estabilizadora; detrás por eje de torsión con brazos longitudinales.
- AMORTIGUADORES** telescópicos y muelles helicoidales en todas las ruedas.
- BATERÍA** de 12 V, 61 Ah y 330 A.
- GENERADOR DE CORRIENTE** Alternador de 110 A.
- FAROS** halógenos de doble parábola y proyectores antiniebla.
- NÚMERO DE LUCES** blancas posteriores de marcha atrás: dos.
- NÚMERO DE PILOTOS ROJOS** traseros antiniebla: uno.
- NEUMÁTICOS** 215/45 R 16 (86H).
- RUEDA DE REPUESTO** 185/60 R 15 (84H) alojada en el interior del maletero, bajo la moqueta.



ALBERTO GÓMEZ-BRUNETE



El nuevo Polo BlueGT aún rasga del Polo Bluemotion y del GTI a partes iguales.

HEMOS PROBADO...

UN PEQUEÑO 'BÓLIDO' CON UNOS DATOS DE CONSUMO SORPRENDENTES

VOLKSWAGEN POLO BLUEGT

EL VOLKSWAGEN POLO ESTÁ ENCUADRADO EN UNO DE LOS SEGMENTOS MÁS COMPETIDOS DEL MERCADO AUTOMOVILÍSTICO, DONDE EL VOLUMEN DE VENTAS ES ALTO, IGUAL QUE LA EXIGENCIA DE LOS COMPRADORES. DE AHÍ QUE LAS MARCAS BUSQUEN SOLUCIONES ORIGINALES E INTELIGENTES, COMO LA QUE APORTA EL NUEVO POLO BLUEGT.

Se trata de un utilitario compacto, con un excelente diseño y acabados, y un potente motor de gasolina 1.4 de 140CV que, sin embargo, puede llegar a conformarse con un consumo entorno a los 4,5 litros, y unas emisiones de CO2 de sólo 107 gr/km, lo que le exime del impuesto de matriculación, un detalle que le per-

mite contar con un precio muy competitivo y mejor que el de sus principales competidores.

El BlueGT es la versión con motor de gasolina del Polo que menos consume y la segunda más potente, sólo superado por el GTI (180 CV). El secreto de sus datos de consumo es un sistema que

puede desconectar la alimentación en dos de los cuatro cilindros de su propulsor, reduciendo así el gasto.

La gama del Polo BlueGT arranca en los 17.050 euros, casi 4.000 euros menos que la versión GTI, que es 40CV más potente y consume más, entre otros motivos porque no monta el dispositivo de desconexión de cilindros. El comportamiento dinámico del GT es impecable, y sus prestaciones altas, por lo que es una opción claramente más interesante.

Las cifras oficiales de consumo son de 4,5 litros a los 100 con la versión de cambio automático DSG y de 4,6

"La respuesta del motor al gas es sorprendente. Rápida, contundente y con una gran facilidad para recuperar"

con la transmisión manual de 6 velocidades. Estas cifras se logran con una conducción muy cuidadosa y con marchas largas. Cuando nuestra utilización del coche es eficiente, en el cuadro de mandos aparece el aviso de que estamos utilizando sólo 2 cilindros y es entonces cuando notamos un consumo bajo. En condiciones de conducción algo más

briosa, el consumo sube, pero no más que el de cualquier utilitario compacto de similar o incluso inferior potencia.

UN JUGUETE MUY DIVERTIDO

El Polo BlueGT es, ante todo, un juguete muy divertido. Gracias a su reducido peso y tamaño y a su motor de 140CV, el coche se mueve con una rapidez y agilidad que rápidamente invitan a la diversión, a saborear la conducción y a irse a una carretera de curvas, que es donde más y mejor se disfruta el coche. En ese escenario, el tren dinámico del Polo entra en acción para permitirnos enlazar las curvas con rapidez,

manteniendo el coche plano y cosido al asfalto, sin movimientos extraños ni perdiendo la parte trasera, incluso forzando un poco para tratar de derrapar. El tacto de la dirección es 'marca de la casa', directo y preciso, igual que el cambio de marchas manual de seis velocidades, que se mueve con suma rapidez y precisión, engrando siempre la marcha que buscamos. El tacto del volante y el pomo del cambio, ambos de piel, proporcionan un gran placer en la conducción, y los asientos, de tela, piel y alcántara (en diferentes tonos azules y grises), nos sujetan perfectamente, sin vaivenes excesivos.

FICHA TÉCNICA

Volkswagen Polo 3p BlueGT ACT

PRESTACIONES Y CONSUMOS HOMOLOGADOS	
Velocidad máxima (km/h)	210
Aceleración 0-100 km/h (s)	7,9
Aceleración 0-1000 m (s)	29,0
Recuperación 80-120 km/h en 4ª (s)	--
Consumo urbano (l/100 km)	5,8
Consumo extraurbano (l/100 km)	3,9
Consumo medio (l/100 km)	4,6
Emisiones de CO2 (gr/km)	107
Normativa de emisiones	Euro V

DIMENSIONES, PESO, CAPACIDADES	
Tipo de Carrocería	Turismo
Número de puertas	3
Largo / ancho / alto (mm)	3970 / 1682 / 1462
Batalla / vía delantera - trasera (mm)	2470 / 1463 - 1456
Coefficiente Cx / Superficie frontal (m2) / Factor de resistencia	-- / -- / --
Peso (kg)	1212
Tipo de depósito:	
Combustible Gasolina (litros)	45
Volúmenes de maletero:	
Volumen con una fila de asientos disponible (litros)	952
Volumen mínimo con dos filas de asientos disponibles (litros)	280
Número de plazas / Distribución de asientos	5 / 2 + 3

MOTOR DE COMBUSTIÓN	
Combustible	Gasolina
Potencia máxima CV - kW / rpm	140 - 103 / 4500-6000
Par máximo Nm / rpm	210 / 1500-3500
Situación	Delantero transversal
Número de cilindros	4 - En línea
Material del bloque / culata	Aluminio / Aluminio
Diámetro x carrera (mm)	74,5 x 80,0
Cilindrada (cm³)	1395
Relación de compresión	10,5 a 1
Distribución	4 válvulas por cilindro. Dos árboles de levas en la culata
Alimentación	Inyección directa. Turbo. Intercooler
Automatismo de parada y arranque del motor ("Stop/Start")	Sí

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades
Tipo de Embrague	Embrague monodisco en seco
Tipo de mecanismo	Pares de engranajes
Desarrollos (km/h a 1.000 rpm)	
1ª	8,5
2ª	15,3
3ª	21,8
4ª	29,4
5ª	36,1
6ª	43,9
R	8,8

CHASIS	
Suspensión delantera (estructura/muelle)	Tipo McPherson / Resorte helicoidal
Suspensión trasera (estructura/muelle)	Rueda tirada con elemento torsional/ Resorte helicoidal
Barra estabilizadora (delante/detrás)	Sí / Sí
Frenos delanteros (diámetro mm)	Disco ventilado (288)
Frenos traseros (diámetro mm)	Disco (230)
Dirección:	
Tipo	Cremallera
Tipo de asistencia	Electrohidráulica
Asistencia en función de la velocidad	No
Desmultiplicación en función de la velocidad	No
Desmultiplicación no lineal	No
Desmultiplicación dirección	15,8
Dirección a las cuatro ruedas	No
Diámetro de giro entre bordillos / paredes (m)	-- / 10,6
Vueltas de volante entre topes	--
Neumáticos delanteros	215/40 R17
Neumáticos traseros	215/40 R17
Llantas delanteras	7,0 x 17
Llantas traseras	7,0 x 17



Piel, cuero y alcántara adornan unos asientos que recogen muy bien el cuerpo.



Ordenado y elegante como es común en los VW, el Polo tiene una estética aún más racing.

En estas condiciones, el Polo explota perfectamente su longitud (4,97 metros), que le permite moverse con facilidad entre las curvas, como una anguila. La respuesta del motor al gas es sorprendente. Rápida, contundente y con una gran facilidad para recuperar. Incluso en curvas lentas puedes entrar con tercera y salir con bastante facilidad sin recudir. Lo que te evita estar constantemente cambiando de velocidad y facilita la conducción.

En carretera el Polot BlueGT muestra perfectamente sus dos cualidades. Podemos exprimir su acelerador y alcanzar velocidades realmente importantes, o limitarnos a una conducción más eficiente, con marchas largas y circulando a velocidades bajas (90-110 Km/h) con un importante ahorro de combustible. El Polo es un utilitario, sin embargo los acabados del BlueGT son de alta calidad y con materiales que transmiten buenas sensaciones, incluida la comodidad de sus butacas delanteras, lo que nos permite afrontar largos viajes sin ningún problema.

Pero donde más sorprende el Polo BlueGT es en el día a día urbano, en ese medio, si no nos volvemos locos con el gas y circulamos con tranquilidad, la experiencia es realmente de un extraordinario bajo consumo, lo que agradeceremos alargando nuestras visitas a la Estación de Servicio.

"El Polo BlueGT es, ante todo, un juguete muy divertido. Gracias a su reducido peso y tamaño y a su motor de 140CV, el coche se mueve con una rapidez y agilidad que rápidamente invitan a la diversión"



El doble escape y las siglas GT definen su carácter deportivo.



Con la aleta similar a la del GTI y unas llantas de 17 pulgadas es una opción económica y divertida al mismo tiempo.



En ciudad pese a sus 140CV en un motor muy apretado, consume poco gracias a su transición de 4 a 2 cilindros.

Difícilmente notaremos cambios perceptibles cuando el vehículo pasa de utilizar todos sus cilindros (4) a cuando pasa a usar sólo 2. Hay que tener manos de pianista para detectar una ligera vibración en el volante y un leve cambio en el sonido del motor. Este nuevo propulsor, que es de última generación y nada tiene que ver con los 1.4 que montan la mayoría de VW y Audi de esa cilindrada, ha mejorado extraordinariamente y mejora de forma ostensible sus consumos respecto a ellos.

EQUIPAMIENTO

El Polo BlueGT cuenta con un equipamiento y aspecto específicos. Algunos detalles de la carrocería están tomados del Polo GTI, como el alerón de la parte final de la carrocería y los paragolpes, el posterior con difusor, y otros de los modelos de bajo consumo 'BlueMotion', como las molduras de la parte baja de los laterales de la carrocería. El logo 'GT' está presente en la parrilla y el portón del maletero. Las llantas son de 17 pulga-

das de diámetro y los neumáticos 215/45 R17.

En el interior, lo más distintivo de esta versión son unos asientos específicos que dan buena sujeción lateral y van tapizados con una combinación de tela, piel y alcántara. También hay piel guarneciendo parte de la cara interior de las puertas. La combinación de colores, con diferentes tonos de azul y gris, dan al vehículo una imagen algo fría y muy técnica, lo que le da un carácter muy reconocible.

Fiat con



NUEVO 500L EL ÚNICO COCHE CON UN 500 DENTRO.



500L
THE CITY LOUNGE

CRECER MOLA

FIAT500L.ES



CORPORATE | FLEET | SOLUTIONS

LIGHT: EL MÁS ECOLÓGICO · **LARGE:** EL MÁS AMPLIO · **LOVE:** EL MÁS SEGURO

Emisiones de CO₂ gama Fiat 500L de 110 g/km a 145 g/km. Consumo mixto gama Fiat 500L de 4,2 a 6,2 l/100km.

NOMBRAMIENTOS



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

JOSÉ VICENTE DE LOS MOZOS VICEPRESIDENTE EJECUTIVO INDUSTRIAL DE RENAULT

Tras pasar la mayor parte de su vida profesional en Renault, de los Mozos ha sido nombrado Vicepresidente ejecutivo industrial y de componentes de la firma gala en el mundo. La decisión llega tras el anuncio de la marca de importantes cambios en su cúpula debidos a la marcha del nº2 de la compañía Carlos Tavares. Su nombramiento forma parte de la estrategia de reestructuración que Renault está llevando a cabo en el área industrial y comercial. Así, Vicente de



los Mozos sustituye en el cargo a Thierry Bolloré, propuesto para la dirección de competitividad y de quien dependerá el español.

MANUEL DE LA GUARDIA VUELTA A NISSAN EUROPA

El hasta ahora Director General de Nissan Brasil, Manuel de la Guardia, regresa con el grupo japonés a su delegación europea. En total, han sido 11 meses al frente de Nissan Brasil. Aún no es seguro el cargo exacto que ocupará en su nueva posición, pero lo que sí se conoce es que al español le sucederá en el cargo un brasileño cuyo nombre aún no se ha facilitado a los medios. De la Guardia vuelve a la matriz europea de Nissan de la el que español ya ocupó el cargo de Director de desarrollo de la red comercial para toda Europa.



GIANLUCA TESTA CONSEJERO DELEGADO AVIS PARA ESPAÑA, ITALIA Y PORTUGAL

Tras una dilatada trayectoria dentro de Avis Budget Group, Gianluca Testa ha sido nombrado este pasado octubre responsable del grupo de la Región Sur. Licenciado en Ciencias Económicas y Dirección de Negocio, Testa entró en Avis en el 97 y ha ocupado varios puestos directivos hasta su reciente nombramiento como consejero delegado. Tras conocerse la noticia, se incorporará a la sede central de la Región Sur en su oficina de Roma. Testa se ha comprometido a aprovechar para la compañía "las interesantes oportunidades que ofrece este mercado y fortalecer aún más nuestra posición de liderazgo global".



FRANCO FUSIGNANI DIRECTOR GENERAL DE OPERACIONES DE IVECO

Tras la fusión aprobada el pasado 9 de julio entre Fiat Industrial y CNH (Case New Holland), CNH, se han anunciado diferentes cambios dentro del equipo directivo de Fiat Industrial. Dentro de esta reorganización, Franco Fusignani pasa a ocupar el cargo de Director General de operaciones de Iveco. En su nueva posición, Fusignani será responsable del resultado económico del negocio de Iveco Vehículos Industriales. Hasta ahora Franco Fusignani ocupaba el cargo de Director General de Operaciones de Fiat Industrial en los países APAC (Asia y Pacífico) y Presidente de New Holland Agriculture.



CARLOS VON PRABUCKI DIRECTOR GENERAL DE OPERACIONES ATOS IBERIA

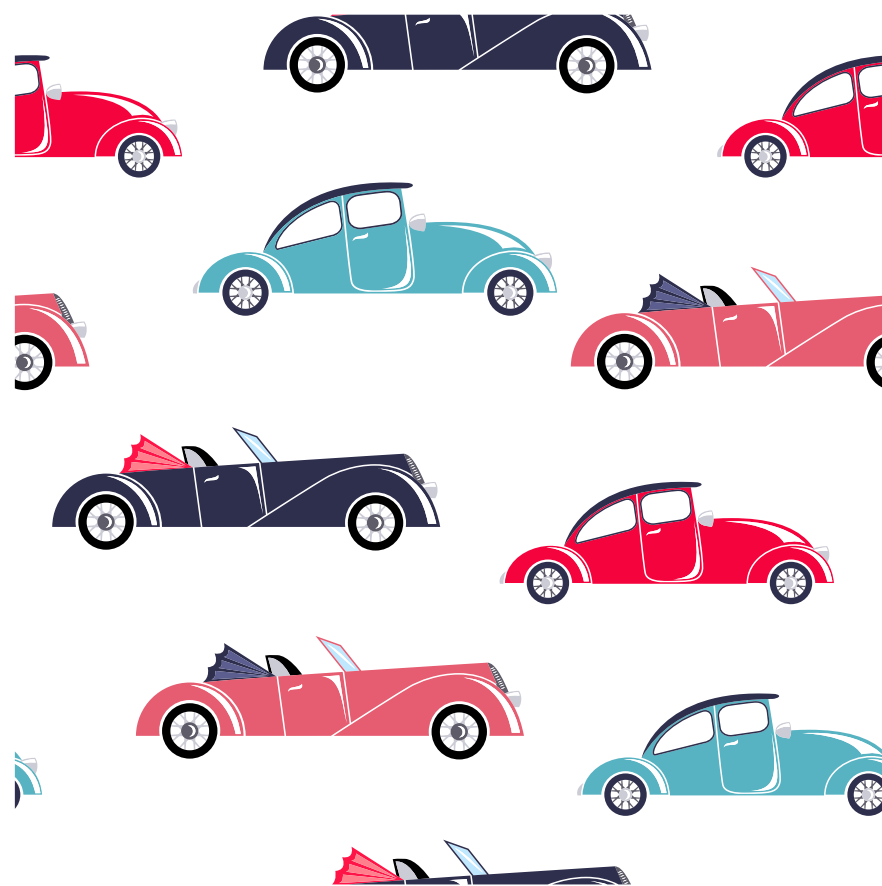
Aterrizando en su nuevo puesto sin dejar su responsabilidad como Financial Services Market Leader. Este licenciado en informática y Máster Executive en dirección de entidades financieras comenzó su trayectoria profesional en la Administración Pública donde tras varias colaboraciones de distinta índole con la empresa privada, se incorpora a Atos en 1998. Des de su primer puesto como consultor de medios de pago, hasta su actual nombramiento y su ascenso en 2009 a Financial Services Market Leader Iberia, Carlos von Prabucki ha sido miembro del Comité Ejecutivo, reportando directamente al CEO de la compañía.





JAVIER COROMINA

PIQUE EN CARRETERA



¿Quién será ese alborotador que arma semejante escandalería pidiéndote paso. ¿Cómo se atreve a intentar adelantarte con esa chatarra? Lo que hay que ver. Son dos tíos renegridos el conductor y el ocupante del cacharro que te persigue. Vaya pinta que tienen. Y siguen dándole al claxon. Insisten los muy borricos. Menos gritos, Milagritos. Insisten los muy borricos. Y le dan al acelerador. Se van a cargar esa porquería de cochecito.

Cuidado, tú, que te van a pasar si te descuidas, ponte en el centro y no les dejes.

Por la pinta que tienen, seguro que es robado el coche. Será suyo o no, te da igual, pero a ti no te adelantan. Eso lo tienes claro. No es por nada, pero cada cual en su sitio. Un poquito más de acelerador y hasta la vista, desgraciados, que Dios os ampare.

Ahí vienen otra vez. ¿Será posible? Ya sabes que ahí no se puede adelantar, pero allá vas tú, con un par.

El choque frontal suele ser mortal, y más a la velocidad que tú ibas multiplicada por la que llevaba el pobre hombre que circulaba por su derecha y tuvo la mala suerte de encontrarse con tu maravilloso cochazo invadiendo su trayectoria. Mortal fue, en efecto, para ese conductor desgraciado que nada te había hecho.

Y tú sigues en el mundo de los vivos gracias a una oportunísima y abundante transfusión de sangre que te hicieron y que fue desinteresadamente donada por dos individuos renegridos que se pararon en el lugar de tu accidente pocos segundos después de que ocurriera.

Te guste o no, puedes seguir disfrutando de tus riquezas en este valle de lágrimas gracias a esa sangre que generosamente te dieron dos desconocidos automovilistas que tú, poco antes, habías descalificado por tener la osadía de pretender adelantarte. ■

"Tuvo la mala suerte de encontrarse con tu maravilloso cochazo"

Si tu coche cuesta los kilos que cuesta, por algo será. Que en estos tiempos todo el mundo quiera ser muy demócrata te parece muy bien, pero el que pretenda tener un coche como el tuyo, que se lo gane. Si tú has pagado diez veces más que cualquiera de esos piernas que andan por ahí, en algo se tiene que notar, ¿no? Le das un poco al pie y los dejas a todos a la altura del betún. Fíjate cómo van, con las ventanillas abiertas y sudando la gota gorda. Tú ahí, en la gloria, con tu aire acondicionado, tu musiquita, tu computadora que te avisa de los kilómetros que te faltan para llegar, del consumo, de la hora que es en Villanueva del Arzobispo, o en Florida, del tiempo que hace en Oslo y de la Biblia en verso. Y no llevas una tía que te abanique porque no te gusta ir llamando la atención, ni fardar de nada.



EN SU NEGOCIO TAMBIÉN HAY ESPACIO PARA DISFRUTAR

El placer de conducir debería vivir en cualquier lugar y momento, y por supuesto también en su negocio. El nuevo **BMW Serie 3 Gran Turismo** es un elegante coupé que se ajusta a la parte más exigente de su trabajo con el **Equipamiento BMW Business**, pero sin renunciar a un interior espacioso y versátil, y un amplio maletero, donde podrá guardar todo aquello que necesite a nivel profesional y para su tiempo libre. Descubra todo lo que le puede ofrecer el nuevo **BMW Serie 3 Gran Turismo**.

- Navegador Business
- Bluetooth con entrada USB
- Faros de xenón
- Lavafaros
- Control de distancia de aparcamiento delantero y trasero
- Control de crucero

NUEVO BMW SERIE 3 GRAN TURISMO CON EQUIPAMIENTO BMW BUSINESS

Consumo promedio: desde 4,5 hasta 8,1 l/100 km. Emisiones de CO₂: desde 119 hasta 189 g/km. Potencia: desde 143 hasta 306 CV.

Más sobre
BMW Empresas

902 357 902
www.bmw.es/
empresas



¿Te gusta conducir?



NUEVO RENAULT KANGOO

SIEMPRE HAS TENIDO BUEN OJO
PARA ELEGIR LA CALIDAD



NUEVO DISEÑO FRONTAL
MOTORES DE NUEVA GENERACIÓN dCi 90 Y 110CV
EMISIONES DE CO₂ DESDE 119 GR/KM
5/7 PLAZAS



Renault España



Renault ESP

RENAULT
QUALITY MADE

Nuevo Kangoo: consumo mixto (l/100 km) desde 4,6 hasta 7,7.
Emisión CO₂ (g/km) desde 119 hasta 180.

Renault recomienda 

DRIVE THE CHANGE



RENAULT