

# ALQUILER DE COCHES



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

n°176  
marzo  
abril  
2013

Circulación  
**Tras cinco años complicados, pasamos una exhaustiva ITV al sector del automóvil**

Félix Cerezo, Jefe de sección de Motor, Diario EL Mundo

“Salvando mercados como Rusia o China, en el resto de países aumenta la tendencia hacia una demanda de vehículos cada vez más pequeños y eficientes”



## PROTAGONISTAS

Guillermo Fadda. Director de Audi España

“Cualquier ayuda para facilitar el acceso a los créditos orientada a nuestro sector siempre será bienvenida”

## ASAMBLEA FENEVAL

Este año, Feneval celebra su próxima asamblea en la ciudad de El Puerto de Santa María (Cádiz), del 30 de mayo al 1 de junio



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

CON TOTAL SEGURIDAD  
EL COCHE MÁS SEDUCTOR  
DE SU CATEGORÍA.



f Renault España YouTube Renault ESP



SIEMPRE RECORDARÁS LA PRIMERA VEZ QUE LO VISTE

## NUEVO RENAULT CLIO

- Nuevas motorizaciones Energy -TCe y dCi- 90CV
- 5 estrellas Euro NCAP (Test 2012)
- Pantalla táctil multimedia con navegador

DRIVE THE CHANGE



Gama Nuevo Clio: consumo mixto (l/100km) desde 3,6 hasta 5,5. Emisión CO<sub>2</sub> (g/km) desde 93 hasta 127.

Renault recomienda elf

## QUIEN A BUEN ÁRBOL SE ARRIMA...

Buena sombra le cobija. Y eso es exactamente lo que algunos gobiernos autonómicos han debido pensar al tomar medidas dirigidas únicamente al sector turístico, con el único objetivo de conseguir recaudación económica. Llevamos tiempo hablando de esto, pero es que no deja de sorprendernos que sigan subiendo tasas –impuesto verde en Baleares, tasas aeroportuarias, el IVA– especialmente en un sector que lleva varios ejercicios siendo el que mejor tolera, por no decir el único, la agotadora crisis económica.

Y es que parece que nadie atiende a las informaciones que hablan del sector e insisten en su fortaleza... o precisamente es el más castigado por este motivo: cuando algo va bien tendemos a apoyarnos solo en ello, sin pensar si podrá o no soportar tanto peso...

Pero como decíamos, las noticias son claras: muchos expertos aseguran que el Turismo será el primer sector en abandonar la recesión; según refleja la última edición del estudio KAR, elaborado por IPSOS, el Turismo vuelve a ser el sector más valorado de la economía española. No sólo acapara la opinión favorable de un 72% de los encuestados, sino que además sube 3 puntos porcentuales respecto a la anterior oleada del estudio. Según datos del Banco de España, el Turismo se revalida además como primer sector exportador... y así muchas otras informaciones hablan del buen posicionamiento de un sector en el que el rent a car tiene cada vez mayor presencia.

Por todo ello, no nos queda otra que reafirmar las últimas declaraciones de Exceltur. La Alianza para la Excelencia Turística asegura que la caída registrada en el sector turístico durante los últimos meses, evidencia los “efectos disuasorios” que suponen la subida de tasas, que perjudican a toda la cadena de servicios turísticos. El primer trimestre del año deja una caída del 3,2%.

A pesar de todo ello, de cara a la época estival y las vacaciones de verano, la estimación de cifras para el sector del automóvil pretende escapar del aguacero. Desde Feneval se estima que los datos de los meses venideros no revelen ni un crecimiento notable ni una caída desmedida.

Tras la caída de los números durante el primer trimestre se afrontan los dos siguientes con optimismo. Porque a pesar de todo, hay otros factores que nos alientan, porque España sigue colocándose a la cabeza como principal destino turístico de la Unión Europea, porque nuestra industria del automóvil sigue generando confianza y las marcas siguen apostando por nuestro país, porque todo plan que dé oxígeno es bien recibido y porque recibimos con los brazos abiertos las rebajas y este año, el automóvil se presenta como el complemento estrella. ■

“Cuando algo va bien tendemos a apoyarnos solo en ello, sin pensar si podrá o no soportar tanto peso”



Edita: Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos, FENEVAL



## FENEVAL

**Presidente:** Miguel Ángel Saavedra  
**Consejo editorial:** Miguel Ángel Saavedra, Manuel Dapena, Lola Montes y M<sup>a</sup> del Mar Medina.  
**E-mail:** feneval@feneval.com  
**Web:** www.feneval.com  
**Colaboradores:** Javier Coromina, Pedro Félix García, Alberto Gómez-Brunete, Carmen Espada, M<sup>a</sup> 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 n°19, 6ª planta  
28001 Madrid  
**Tel.:** 91 447 28 73  
**Fax:** 91 447 65 52  
**E-mail:** feneval@feneval.com

### 05 EL SECTOR EN CIFRAS...

Análisis y estudio de los últimos datos recogidos.

### 06 CIRCULACIÓN

Félix Cerezo, Jefe de sección de Motor, Diario El Mundo.

### 11 NOMBRAMIENTOS

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

### 12 ACTUALIDAD

La OMS presenta su informe en materia de seguridad vial para 2013. La DGT podrá multar a quien no pase la ITV O NO LA TENGA con 200 euros, aunque su vehículo no transite. El Fiat Punto cumple 20 años.



El modelo Fiat Punto cumple 20 años.

### 14 NOTICIAS FENEVAL

El próximo encuentro de la Federación en Cádiz, en su tradicional asamblea anual o los impactos que tendrá la nueva tasa balear.

### 16 NUESTROS ASOCIADOS

Todas las noticias de las últimas asambleas celebradas en Bilbao, Canarias y Alicante en las que Miguel Ángel Saavedra, presidente ejecutivo de Feneval no ha dejado de acudir y participar.

### 20 FENEVAL RESPONDE

¿Cómo cancelar la inscripción en un fichero de morosos (ASNEF, RAI, Experian, etc.)?

### 21 PROTAGONISTAS

Guillermo Fadda, Director de Audi España.



Guillermo Fadda: Director de Audi España.

### 25 ACUERDOS FENEVAL

Los últimos acuerdos firmados por la Federación para el beneficio de los asociados de Feneval.

### 26 TRIBUNA JURÍDICA

¿Es lícita la cesión de datos personales de los rent a car sin consentimiento de los afectados?

### 28 COCHES Y MOTORES

A fondo. Honda CR-V.

### 34 HEMOS PROBADO...

Citroën C-Elysée 1.6 HDi 92CV Exclusive.

Mercedes-Benz CLA 200 CDI.

### 46 PERSONAJES Y COSTUMBRES

Hermanos gemelos. Javier Coromina.



En el interior son prolíficos los detalles racing con cueros y costuras especiales.

# EL SECTOR EN CIFRAS

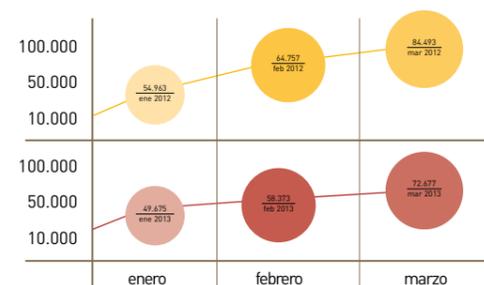
En esta sección, recientemente inaugurada, abordamos en este número los datos de matriculaciones correspondientes al primer trimestre de 2013, en el que se incluye la Semana Santa, celebrada a finales del mes de marzo este año.

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

### MATRICULACIONES MARZO 2013

	Mar. 2013	Var.	Ener/ Mar 2013	Var.
<b>Total</b>	<b>72.677</b>	-13,90	180.865	-11,50
<b>Particular</b>	<b>29.243</b>	-8,20	84.320	-3,80
<b>Empresa</b>	<b>15.326</b>	-32,90	46.432	-24,10
<b>Rent a car</b>	<b>28.108</b>	-5,50	49.974	-9,70

### COMPARATIVA ENERO/ MARZO 2012 - 2013 MATRICULACIONES



## EL CANAL DE EMPRESAS ES EL QUE MÁS SIGUE PERCIBIENDO LA CRISIS

Si el año comenzaba con un 7% de descenso en matriculaciones de turismos y el acumulado en febrero volvía a hablar de caída aproximándose al 10%, los datos del mes de marzo contribuyen a dar una visión de continuidad en los datos, pero con el condicionante de la Semana Santa, que hace repuntar un poco las cifras.

A pesar de ello, solo podemos hablar de descenso en todos los canales. Por canales, las ventas a particulares descendieron un 8,2% en marzo, con un total de 29.243 unidades, mientras que en el acumulado bajó un 3,8%, con un total de 84.320 operaciones.

Es el canal de empresas el que experimenta una mayor caída, ya que es el que más afectado se ve

por la crisis económica: en marzo cae un 32,9% y su descenso en el acumulado del año es también el mayor, con un -24,1% y un total de 46.432 unidades.

“Solo el condicionante de la Semana Santa a finales de marzo ha hecho repuntar ligeramente las cifras”

## LA OPINIÓN DE...

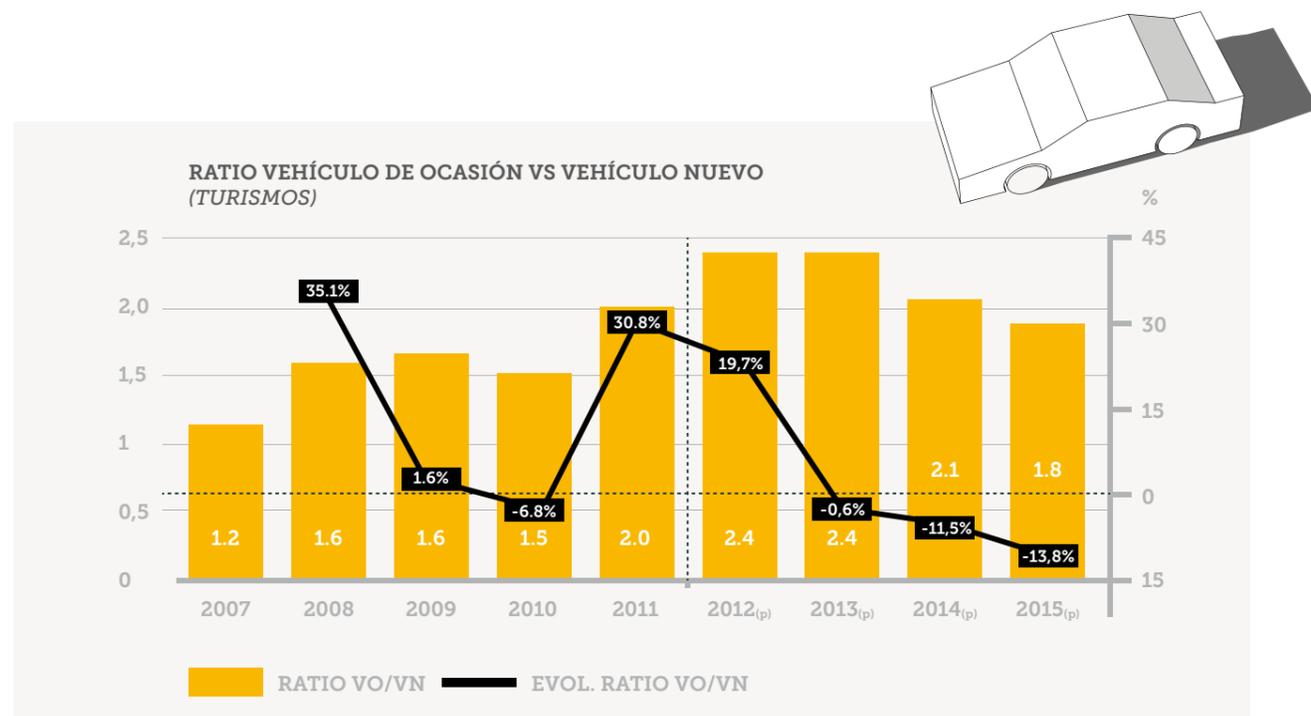
Félix Cerezo,  
Jefe sección Motor, Diario El Mundo  
“ESTAMOS EN UN NIVEL DESCONOCIDO DESDE 1986 Y ADEMÁS, DANDO GRACIAS AL IMPULSO QUE REPRESENTÓ EL PRIMER PIVE”

En este número contamos con el análisis realizado por Félix Cerezo, periodista especializado en Motor de El Mundo, y jefe de esta sección, quien nos da una visión completa de lo que han supuesto los últimos 5 años para el sector de la Automoción en España. La crisis, la falta de financiación, los cambios de las tendencias en las compras, entre otros muchos factores han contribuido a generar la fotografía que actualmente muestra el sector. Os invitamos a conocer su perspectiva en el artículo de Circulación de las páginas 6 a la 9 de este mismo número. ■



## UN MERCADO TRANSFORMADO POR LA CRISIS

DURANTE LOS ÚLTIMOS AÑOS, NO SÓLO HAN DESCENDIDO DE FORMA DRAMÁTICA LAS VENTAS DE COCHES NUEVOS. TAMBIÉN SE HAN PRODUCIDO IMPORTANTES CAMBIOS CUALITATIVOS EN LA DEMANDA Y ENTRE LOS ACTORES QUE OPERAN EN ELLA.



De matricularse más de 1,6 millones de turismos y 4x4 en el año 2007, España pasó en 2012 a rozar las 700.000 unidades. Es decir, un nivel desconocido desde 1986 y además, dando gracias al impulso que representó el primer Pive de ayudas a la compra en la parte final del año pasado. Con la segunda entrega de ese programa ya a velocidad de crucero, las cosas no pintan mucho mejor para este ejercicio y el sector confía en una recuperación a partir del segundo semestre para quedarse, coche arriba o abajo, en unos volúmenes similares.

Que el mercado tenga que mirarse en una época en la que el modelo más vendido era el Renault 11 y nuestro país acababa de entrar en la Unión Europea, es bastante representativo del tsunami que ha azotado al negocio. Aunque la gran ola no sólo ha arrasado con las ventas, también ha cambiado algunas reglas del juego.

En primer lugar, ha introducido un importante factor corrector en la demanda global. Del automóvil no se puede decir que estuviera inmerso en una burbuja similar a la inmobiliaria, pero nadie duda de que los niveles alcanzados a mediados de la década pasada no se recuperen cuando la crisis quede lejos. Hoy, el pronóstico compartido sobre lo que se viene en llamar el "volumen natural" de la demanda en España se sitúa entre los 1,2 y 1,4 millones de matriculaciones.

En segundo lugar, la extrema debilidad del vehículo nuevo (VN) unida al incremento (o menor caída) de la demanda de coches de ocasión (VO) ha acortado el diferencial entre estos dos mercados. Así, después de muchos años en los que la proporción se situaba en el 1 a 1, la crisis ha hecho que el dato superase los dos VO por cada VN vendido en 2012. Esa cifra nos coloca todavía por debajo de países como Reino Unido (3,5), pero casi a la par de Alemania y muy cerca de Francia.

No obstante, es importante recordar que esta escalada del VO no es sana del todo, pues se ha cimentado especialmente sobre los llamados automóviles mileuristas: es decir, coches muy antiguos –por encima de los 10 años–, con un elevado kilometraje y precios en el entorno de los 3.000 euros o por debajo. Además, transferidos de forma mayoritaria entre los particulares.

Estos, en cambio, han recorrido el camino contrario en lo que se refiere al VN. Con una tasa de paro que se ha multiplicado por tres respecto al 8% de hace seis años, con la confianza del consumidor bajo mínimos, unas rentas disponibles cada vez menores y el crédito al consumo muy mermado, el comprador de a pie ha huido de los concesionarios.

Con anterioridad, este cliente –el rentable de verdad– adquiriría 6 de cada 10 automóviles nuevos en España. Hoy, ese porcentaje se mantiene 10 puntos por debajo pero, hay que insistir, gracias al estímulo de las ayudas a la compra vigentes que, en todo caso, están teniendo un efecto mucho más limitado que el antiguo Plan 2000E.

Este programa, que estuvo en vigor desde mediados de 2009 hasta el verano de 2010, hizo que la cuota de los particulares escalase hasta el 70% el primero de esos dos años. Aunque también tuvo mucho que ver el desplome, en ese mismo ejercicio, en las compras de las alquiladoras (que llegaron a tener serios problemas de oferta en algunas zonas turísticas) y en las adquisiciones de las empresas.

Salvado ese bienio, tanto las flotas como el 'rent a car' –sustentado hoy gracias al turismo– han mantenido o incrementado su parte del pastel hasta niveles históricos. Por ejemplo, las alquiladoras tenían una cuota global del 19,5% (solo turismos y 4x4) a finales del pasado año. El dato de los tres primeros meses de este año (27,7%) está todavía por encima, pero viene desvirtuado por las operaciones previas a la Semana Santa.

En el caso de los automóviles de compañía, que acapararon un 31% de las matriculaciones en 2012, la referencia hay que buscarla en el sector del renting. Según el último barómetro elaborado por la compañía Arval, este ha sido el único canal dentro de esta categoría que ha crecido (en peso relativo) desde que estalló la crisis, hasta representar un 37% del total de los turismos corporativos. Además, su progresión ha venido acompañada por la contracción de las automatrículas y los coches "km 0".

## EVOLUCIÓN DE LAS ALQUILADORAS

AÑO	CUOTA	MERCADO TOTAL			
		TOTAL	%	TOTAL	%
2013*	27,60%	49.974	-9,7	180.865	-11,5
2012	19,50%	136.727	-3	700.562	-13,6
2011	17,40%	141.280	4	810.865	-17,7
2010	13,80%	135.630	69	985.287	3,2
2009	8,40%	80.150	-56	955.153	-17,8
2008	16,60%	183.124	-13	1.161.499	-28,1
2007	13,10%	211.166	2	1.615.201	-1,2

\* Datos de 2013 referidos a enero - marzo · Fuente: Aniacam

## CUOTA DE MERCADO POR CANALES

AÑO	EMPRESAS			ALQUILADORAS PARTICULARES			AÑO	EMISIONES MEDIAS*
	CUOTA	CUOTA	CUOTA	CUOTA	CUOTA	CUOTA		
2013	24,6	27,7	47,7				2007	158
2012	31,1	19,5	49,4				2008	151
2011	33,6	17,4	49				2009	144
2010	25,8	13,8	60,4				2010	139
2009	21,6	8,4	70				2011	135
2008	28,1	15,8	55,1				2012	128
2007	28	13,1	58,9				1º trimestre 2013	123

Fuente: Aniacam

\*Gramos de Co2 / Km recorrido. Fuente: MSI para FACONAUTO

En el alquiler a largo plazo confían de forma mayoritaria las grandes multinacionales, mientras que las pymes –y en ellas reside la gran oportunidad para este negocio– todavía prefieren optar por la adquisición directa, dejando al renting (16%) al mismo nivel que las compras financiadas a través de créditos específicos de automoción.

Esto último nos lleva a hablar de la que está siendo una de las bestias negras para el mercado del automóvil en España: la drástica reducción en la financiación. Sobre todo en el inicio de la crisis, ya que solo entre 2008 y 2009, el volumen de la inversión nueva en automoción pasó de 14.350 millones de euros a 6.366 millones (un 55,6% menos). Luego, lo que ha venido en los años sucesivos ha sido un ajuste mucho más gradual que culminó el pasado año con otro retroceso del 7,9%.

La contención en la caída de esos volúmenes (de los que cerca del 80% se refieren a turismos nuevos) ha sido posible gracias al efecto de compensación que han llevado a cabo las financieras de los fabricantes de coches, mientras otros establecimientos tradicionales reducían al mínimo su papel. En concreto, 6 de las 10 primeras compañías por inversión en 2012 eran divisiones de crédito de las marcas y una de ellas, la del Grupo VW, con 1.104 millones de euros, sólo 60 millones por debajo del Grupo Santander.

La mayor involucración de los fabricantes, además, ha hecho de la necesidad virtud. Porque no solo ha aflorado un crédito necesario, también se ha aprovechado el beneficio aportado por ese negocio para mover la rueda de las ventas a base de ofertas y descuentos históricos: hasta 4.133 euros por coche alcanzó la promoción media durante el pasado mes de febrero, dejando el precio medio efectivo en 18.734 euros, 8,4% menos que hace un año. Aunque sobre este

punto, los concesionarios ya han advertido que esta última cifra no podrá seguir bajando.

Queda saber hasta cuándo lo seguirá haciendo el tamaño de los coches más vendidos. Porque, salvando mercados como Rusia o China, donde ese aspecto sigue siendo secundario (más bien opera al contrario), en el resto de países la tendencia hacia una demanda de vehículos cada vez más pequeños, baratos y eficientes es imparable.

Al menos en España, esa tendencia se asume ya como una cuestión estructural. Por ejemplo, entre todas las categorías en las que se segmenta el mercado, en 2012 solo aquellas con el apellido "pequeño" (sean turismos, monovolúmenes o TT) registraron caídas inferiores al 13,4% que sufrió el mercado global. E incluso en el caso de los llamados "mini", hay que hablar de un crecimiento del 8%.

Sobre esto, tampoco hay que engañarse: en el fondo, más que la ecología, lo que subyace es un razonamiento económico puro y duro. Y se puede explicar de dos formas. O a través del peso de los automóviles híbridos y eléctricos, que apenas representaron el 1,4% de las matriculaciones totales. O

mediante las cifras de ventas de aquellos coches que emiten menos de 120 gramos de CO2 por kilómetro. Que, por tanto, están exentos de pagar impuesto de matriculación y que, tradicionalmente, siempre han estado acogidos en los distintos planes de ayuda.

El año pasado, este grupo creció un 6,6% hasta alcanzar el 53% de la demanda. Lo cual también quiere decir que la Administración, o más concretamente las CCAA, no están ingresando ni un solo euro por aquel tributo en uno de cada dos coches que se venden. Una situación que, al parecer, se estaría estudiando cómo corregir. ■

**"La crisis ha hecho que el dato superase los 2 vehículos de ocasión por cada vehículo nuevo vendido en 2012. Esa cifra nos coloca todavía por debajo de países como Reino Unido (3,5), pero casi a la par de Alemania y muy cerca de Francia"**

# NUEVO 500L EL ÚNICO COCHE CON UN 500 DENTRO.



**500L** CRECER MOLA  
THE CITY LOUNGE

FIAT500L.ES  
CORPORATE | FLEET | SOLUTIONS



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

Emisiones de CO<sub>2</sub> gama Fiat 500L de 110 g/km a 145 g/km. Consumo mixto gama Fiat 500L de 3,7 a 8,3 l/100km.

## NOMBRAMIENTOS



Si quieres comunicarnos cualquier cambio en tu empresa o asociación, escríbenos a [feneval@feneval.com](mailto:feneval@feneval.com)

### LUIS GALLEGO

#### CONSEJERO DELEGADO DE IBERIA

Luis Gallego aterriza como Ceo de Iberia tras pasar por diferentes compañías de vuelo como AirNostrum, en la que ocupó el cargo de director técnico del taller de mantenimiento, o Vueling, en la que trabajó como director de Producción y en la que se ha mantenido hasta ser fichado para Iberia Express. La decisión ha sido de Willie Walsh, quien tiene su trabajo en alta estima. Este ingeniero superior aeronáutico asume el mando de Iberia en unos de los momentos más delicados que ha vivido la compañía.



### KARL-THOMAS NEUMANN

#### PRÉSIDENTE DEL CONSEJO DE DIRECCIÓN DE ADAM OPEL AG

A comienzo del mes de febrero el Consejo de Supervisión de Opel nombró a Karl-Thomas Neumann, de 51 años, presidente del Consejo de Dirección de Adam Opel AG. Este doctor en Ingeniería Eléctrica ha ocupado numerosos puestos directivos a lo largo de su carrera hasta alcanzar su rango actual de presidente de GM Europe y vicepresidente de General Motors, cargos de los que ha tomado posesión al mismo tiempo y del que se espera juegue un papel decisivo en el liderazgo global de GM.



### EMILIO RIVAS

#### DIRECTOR GENERAL DE TUROPERACIÓN DE GLOBALIA

Ha sido su presidente, Juan José Hidalgo, el que ha nombrado a Emilio Rivas director general de turoperación y receptivo de Globalia. El nuevo directivo de la compañía se ocupará de las diferentes marcas que se integran en este área como Travelplan, Latitudes, Iberrail, Touring Club, Welcome Beds y Welcome Incoming Service, además de otras compañías. Desde el pasado abril sustituye a Luis Mata que deja la compañía tras casi 20 años por nuevos proyectos.



### CAITA MONTSERRAT

#### DIRECTORA DE MARKETING DE AUDI

Desde el pasado día 1 de marzo Caita Montserrat ocupa el puesto como nueva directora de Marketing de Audi. Esta catalana de 45 años toma el relevo del hasta ahora director de Marketing, Joan Miquel Malagelada. Esta economista cuenta con una amplia experiencia en el sector del automóvil desde que se incorporara en 1992 al departamento de Marketing de Volkswagen y asumiera la dirección de esta área en enero de 2000; puesto que ha venido desempeñando hasta la actualidad.



### MARÍA VICTORIA ZINGONI

#### DIRECTORA CORPORATIVA FINANCIERA DE REPSOL

Desde que iniciara su carrera en la compañía en 1999 en el área de análisis, María Victoria Zingoni, ha ocupado diferentes puestos entre los que destaca el de responsable de implementación de sistemas de información para proyectos exploratorios en países como Argentina, Bolivia y Brasil. Esta profesora a tiempo parcial en IAE Business School y hasta ahora directora de relación con inversores, sustituye a Walter Forwood en su nuevo cargo como directora del área corporativa financiera.



## LA OMS PRESENTA SU INFORME SOBRE SEGURIDAD VIAL PARA 2013

NUESTRO PAÍS ES EL DUODÉCIMO EN EL RANKING MUNDIAL DE SEGURIDAD VIAL POR DELANTE DE FRANCIA, AUSTRIA, AUSTRALIA, BÉLGICA O CANADÁ.

En este informe presentado en Ginebra, la Organización Mundial de la Salud muestra su preocupación por los escasos esfuerzos de los Estados en materia de seguridad vial. La OMS estima que sólo el 7% de la población mundial (28 países) cuenta con una legislación adecuada en materia de Seguridad Vial. Es importante tener en cuenta que los datos recogidos y analizados son del 2010, por lo que España actualmente estaría en mejor posición puesto que la mortalidad por accidentes de tráfico se redujo en un 13% en 2011 y en 2012. ■

**“España ocupa la 12 posición en datos del 2010, actualmente estaría mejor situada puesto que la mortalidad por accidentes de tráfico se redujo en un 13% en 2011 y en 2012”**

## EL XII ESTUDIO KAR DE IPSOS MUESTRA EL LIDERAZGO DEL SECTOR TURÍSTICO

LAS CADENAS HOTELERAS PERCIBEN UN NOTABLE AUMENTO RESPECTO A LA ANTERIOR EDICIÓN.

El sector turístico y el funcionamiento de las cadenas hoteleras repiten una vez más como los sectores más valorados de la economía española. En concreto, el 72% de los encuestados sitúa al turismo como el sector mejor posicionado económicamente, tras él, las cadenas hoteleras con un 69% e internet en la posición de bronce con un 62%.

Estos sondeos de opinión se traducen en un aumento de tres décimas para el

sector turístico (+3%) y 11 puntos para las cadenas hoteleras, este último en un periodo de tan sólo seis meses. Sin embargo y pese a mantener su posición, las empresas vinculadas con internet registran una caída del 9% respecto al pasado mes de junio. Otros sectores económicos destacados, que quedan reflejados en este estudio, han sido la informática, la distribución, o las telecomunicaciones entre otros. ■

## FIAT LANZA EL NUEVO PUNTO 20º ANIVERSARIO

LA FIRMA ITALIANA PRODUCE UNA SERIE ESPECIAL DEPORTIVA POR EL CUMPLEAÑOS DE ESTE MODELO.

El "best seller" de la marca cumple 20 años. Durante este tiempo, las cifras de ventas de modelo más conocido de Fiat, superan los 8,7 millones de unidades en todo el mundo desde su salida al mercado en 1993. Para celebrar su juventud y la entrada en la veintena, crea esta serie especial con un amplio equipamiento a buen precio para jóvenes dinámicos y con mucho estilo. ■

**“El Plan integra mejoras económicas, mejora la calidad del aire y lucha contra el cambio climático”**



NOTICIA AMPLIADA EN [www.feneval.com](http://www.feneval.com)



## 200€ POR NO PASAR LA ITV, AHORA SIN CIRCULAR

LA DGT PODRÁ MULTAR A QUIEN NO PASE LA ITV O NO LA TENGA, AUNQUE SU VEHÍCULO NO TRANSITE.

Es la nueva medida con la que tráfico podría sancionar a aquellos conductores cuyos vehículos no hayan superado la ITV independientemente de que circulen o no.

Esta acción de la Dirección General de Tráfico va dirigida a los 2.462 conductores que se han detectado en situación irregular desde que se realizara el operativo especial el pasado mes de marzo. Las sanciones se realizan una vez se haya recibido la carta informativa de

la DGT a los propietarios que no hayan superado la ITV o no la hayan realizado.

De no normalizar la situación tras el aviso en los plazos marcados por la DGT en su campaña informativa; el conductor será multado con el pago de 200 euros por la comisión de una infracción grave.

Gracias al programa ITICI, Tráfico tiene desde enero, la información de todos los vehículos que no han sido revisados por la ITV o que no la han superado con éxito.



**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 CO<sub>2</sub> (g/km): de 99 a 139.

NUEVA ECOTASA EN BALEARES

## A LA ESPERA DE LAS CONSECUENCIAS DEL NUEVO IMPUESTO VERDE

PESE A LAS CONTINUAS PROTESTAS Y LOS INNUMERABLES INTENTOS POR PARTE DE FENEVAL Y EL RESTO DEL SECTOR DE FRENAR SU PUESTA EN MARCHA, FINALMENTE ESTA TASA BALEAR SALDRÁ ADELANTE.

Las distintas asociaciones patronales han hecho todo lo posible por frenar una decisión que consideran del todo "un gravísimo error". No es la primera vez que el archipiélago vive una situación así. Durante el 2002 y el 2003, se pusieron en marcha una serie de tributos que gravaban la actividad turística y que dejaron en evidencia el error que supuso esta decisión. Ahora, diez años más tarde, la historia se repite, y pese a las constantes invitaciones a echar un ojo al pasado y aprender de los errores cometidos, el nuevo ejecutivo presidido por José Ramón Bauzá, parece haberse vendado los ojos con un nudo tan apretado que ni la fuga de las empresas del archipiélago, ha podido aflojar.

Durante la tramitación de este proyecto

se han presentado diferentes enmiendas a la totalidad de la norma por parte de las diferentes patronales que se verán afectadas por el nuevo tributo. Sin embargo, el pasado 23 de marzo, el pleno del Parlamento rechazó una a una todas las enmiendas presentadas.

Tras este batacazo, el grupo socialista vuelve a intentar parar la tramitación mediante la presentación en pasado 2 de abril de una moción en la que se insta al Govern a retirar el proyecto de ley. Moción que el pleno vuelve a rechazar como hizo con las enmiendas.

Con este resultado en las distintas votaciones, las asociaciones que hasta hace poco no perdían la confianza en la modificación del proyecto de ley por parte del Govern,

han dado la voz de alarma, pero finalmente el 23 de abril se aprobaba la ecotasa.

Durante esta batalla, la Federación ha mantenido distintas reuniones con la intención de paralizar la aplicación de dicha Ley de Medidas Tributarias para la Sostenibilidad Financiera de la Hacienda Pública de Baleares.

Ahora tras, su inminente puesta en marcha, desde Feneval se seguirá trabajando y haciendo fuerza para intentar normalizar una situación que se prevé acarree consecuencias muy negativas en el sector turístico motor económico del archipiélago y primera fuente de ingresos para el rent a car. Feneval anunciará en las próximas semanas sus actuaciones en este sentido. ■

NOTICIA AMPLIADA EN  
www.feneval.com



PRÓXIMO ENCUENTRO DE LA FEDERACIÓN

## ASAMBLEA DE FENEVAL 2013, EN EL PUERTO DE SANTA MARÍA (CÁDIZ)

ESTE AÑO LA CITA ANUAL DE LA FEDERACIÓN SE ADELANTA AL MES DE MAYO.

Se celebrará en la ciudad de El Puerto de Santa María (Cádiz) durante el último fin de semana de mayo. Según el calendario, la llegada de los asociados está prevista para el jueves 30 y el encuentro tiene programadas sus actividades hasta el sábado 1 de junio, día en el que se ha fijado la salida.

Para esta ocasión el hotel escogido es el Monasterio de San Miguel. Se trata de un antiguo monasterio del siglo XVIII perteneciente a la orden de las Capuchinas, con una arquitectura muy particular, que alberga un claustro y una antigua capilla. Está decorado con obras de arte y antigüedades.

Este espacio albergará durante todo el

viernes 31 de mayo las jornadas de trabajo fijadas en el calendario. Los asociados conocerán previamente el resto de actividades previstas para los asistentes en una nueva cita del sector, que prevé reunir a más de 150 personas.



@ nuestra web

## NUEVOS CONTENIDOS EN LA PÁGINA WEB FENEVAL.COM

MERCEDES BENZ VEHÍCULOS COMERCIALES Y FIAT HAN SIDO LAS PRIMERAS MARCAS EN APOSTAR POR ESTA HERRAMIENTA ONLINE.

Además de los contenidos de actualidad que de forma diaria se actualizan en el portal de la Federación, varias firmas han mostrado ya su compromiso con los asociados y ha generado ofertas especiales para ellos que pueden verse en la home de la página web de Feneval. Desde estas páginas os redireccionamos a ella para confirmar las interesantes ofertas que se han formulado en este sentido. con mucho estilo. ■

# Maximalista:

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



### Nuevo Audi A3 Sportback

¿A qué aspirar cuando llegas al máximo? A más. Más deportividad con un diseño joven y funcional. Más conectividad para llevar tu mundo contigo en el MMI Touch. Más innovación y eficiencia con la tecnología de construcción ligera Audi Ultra y la nueva generación de tracción permanente quattro®. Nuevo Audi A3 Sportback, ¿quieres más? Entra y descubre la edición especial de lanzamiento. [www.audi.es/a3sportback](http://www.audi.es/a3sportback)

Nuevo Audi A3 Sportback de 105 a 180 CV (77 a 132 kW). Emisión CO<sub>2</sub> (g/km): de 99 a 130. Consumo medio (l/100 km) 3,8 a 5,6. Información Audi: 902 45 45 75.



## FENEVAL ASISTE A LAS ASAMBLEAS DE SUS ASOCIADOS POR ESPAÑA

DE MOMENTO YA HAN SIDO CUATRO LAS VISITAS QUE HA REALIZADO MIGUEL ÁNGEL SA-  
AVEDRA, PRESIDENTE EJECUTIVO DE FENEVAL, PARA COMPARTIR CON LAS ASOCIACIONES LAS PREOCUPACIONES DEL SECTOR.

Durante los últimos dos meses, la Federación ha querido acercarse a sus asociados para conocer de primera mano y uno a uno, cuáles son los problemas de sus miembros, sus objetivos e inquietudes para con la Federación, comentar los temas más

importantes de la actualidad, además de informarles de todos los acuerdos que se están llevando a cabo y de todos los beneficios que suponen para los asociados.

Por orden, y siguiendo una ruta de viaje marcada por las fechas clave de la ce-

lebración de las asambleas, Miguel Ángel Saavedra aterrizaba en Bilbao para asistir a la reunión anual de AEVAN, para después acudir en Canarias a las asambleas generales de AECAV y APECA, y después a la de AVA, en Alicante.

### ZONA NORTE

## LOS EMPRESARIOS DE ALQUILER DE VEHÍCULOS DEL NORTE DEBATEN SOBRE LA TRAMITACIÓN DE SALIDA DE VEHÍCULOS A PAÍSES EXTRANJEROS ENTRE OTROS TEMAS

El Hotel Indautxu de Bilbao acogió el pasado 7 de marzo la asamblea general de AEVAN, Asociación de alquiler de vehículos del Norte.

Juan Uranga, su presidente, junto al resto de asistentes, entre los que también estuvo Saavedra, trataron los problemas más acuciantes del sector y se constató la preocupación de los alquiladores por la coyuntura económica poniendo encima de la mesa cómo proceder ante la misma.

La empresas recientemente incorporadas pudieron presentarse ante sus compañeros durante la asamblea, en la que se informó además sobre diversas gestiones en curso, como la situación actual de las sanciones de tráfico y el acceso a la página de Tráfico,

la tramitación de salida de vehículos a países extranjeros fuera de la CEE, así como la validez de los cotejos de la documentación de los vehículos por parte de las asociaciones.

Por otro lado, la empresa INOSAT presentó su producto de localizadores de vehículos con unos precios muy competitivos para todos los asociados de AEVAN. Además, como en años anteriores, también participó en el evento Hispanomoción Dansa- Peugeot, con la presencia de Fernando Salazar, jefe de ventas, y Óscar Blanco, responsable de venta de vehículos a empresas de alquiler. Desde Peugeot aseguraron que siguen apostando por el servicio a las empresas de alquiler, por su estabilidad dentro del entorno de crisis y

la firma continua ofreciendo a través de su departamento de filiales, ofertas para el sector de alquiler.

Finalmente, intervino Miguel Parra, de Lico, Correduría de Seguros, que recordó sus servicios y el convenio que mantiene con los asociados. Al igual que se recordaron los acuerdos firmados por Feneval con condiciones muy ventajosas para todos los asociados de la Federación.

Una vez finalizadas las jornadas de trabajo, se cerró la asamblea con una cena de clausura en el propio hotel, poniendo el broche de oro la actuación sorpresa de un humorista, que hizo olvidar por unos momentos los problemas que acucian al sector.



De dcha a izqda: Concha Calvo (Vicepresidenta Aseval), Carlos Jiménez (Ex Pte. Feneval) y su mujer Elvira del Barrio, Emilio Arraiga Landeta, Juan Uranga (Pte. Asociación de Vizcaya), Carlos Leirana (vocal de la Junta), Miguel Ángel Saavedra (Pte. Feneval) y Jose Miguel Mostaza (Pte. Aseval-Madrid).



Juan Uranga y Emilio Arraiga Landeta con las manos en la masa. Todo sea por alimentar bien al sector.



El aperitivo previo a la cena con asociados y patrocinadores.

## AECAV, ASOCIACIÓN DE EMPRESAS CANARIAS DE ALQUILER DE VEHÍCULOS, MUESTRA SU APOYO AL PLANTEAMIENTO EMPRESARIAL PARA LA REFORMA DE LA LEY DEL TRANSPORTE DE CANARIAS

El pasado 14 de marzo, Rafael Cabral, presidente de la asociación, celebraba la asamblea anual de AECAV, agradeciendo la asistencia de Miguel Ángel Saavedra, destacando la visita a la Dirección General de Transportes y la inclusión de la asociación en la Mesa Sectorial. Aecav pidió a Saavedra que solicitara al Ministerio la revisión de la norma sobre la ITV para intentar que se retrase la inspección a los cuatro años en lugar de los dos actuales.

Durante el encuentro, se informó a los

asociados sobre la modificación de la Ley sobre Calidad del Aire, destacando la propuesta de modificar el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (impuesto de Circulación) referenciándolo al nivel de emisiones en lugar de a la potencia del vehículo. Igualmente, AECAV ha estado presente en la celebración de la Comisión de Transporte y Automoción de la CCE (CEOE-LAS PALMAS) donde el sector se adhirió al planteamiento empresarial para la reforma de la Ley del Transporte

de Canarias, presentando alegaciones junto a otros sectores del transporte, así como la participación en la Comisión de Asuntos Económicos de la CCE, en concreto para tratar la reforma del Régimen Económico Fiscal de Canarias (REF), para el periodo 2013-2014.

Por último, se procedió a la aprobación de la modificación de los estatutos de la Asociación, así como a la realización de un estudio sectorial que sirva de base como argumentario del sector en la isla.



Pedro Díaz y Ramón Valiente (CICAR), Octavio Guedes (GOLDCAR), Roberto Dávila (AVIS), Juan Vallecillo (NIZA CARS - VALLECID SA), Jerónimo Quevedo y Agustín Hernández (HERTZ), Rafael Cabral (TOP CAR AUTOS REISEN), Miguel A. Saavedra. (FENEVAL) y Rafael Pombriego (AECAV).



Los asistentes conversan momentos antes de la Asamblea.



Rafael Cabral y Miguel Ángel Saavedra atienden a los medios.

### CANARIAS

## APECA SE CENTRA EN LA BÚSQUEDA DE ACUERDOS QUE POSIBILITEN A LAS EMPRESAS DISPONER DE OFERTAS DE INTERÉS PARA SUS CLIENTES

APECA ha destacado el papel importante que los ayuntamientos de Las Palmas de Gran Canaria, La Orotava y Tegueste han jugado en este encuentro, buscando la colaboración de los rent a car para promocionar sus municipios. Es la primera vez que se pide esta colaboración de la que la asociación espera buenos resultados para ambas partes.

En palabras de Luis Durango, geren-

te APECA: "La asociación está buscando acuerdos que posibiliten a las empresas disponer de ofertas de interés para sus clientes, diferentes a las que ya existen, y así motivar al cliente para que necesite tener el coche algún día más. Es una forma de compensar la baja rentabilidad".

APECA organizó una mesa de debate sobre el peso del rent a car en el sector turístico, contando con portavoces dentro del

sector, miembros del patronato de turismo, parques de ocio, prensa y Miguel Ángel Saavedra.

Juan Antonio Jiménez, reeligido presidente de APECA hasta 2017, ha destacado que en los últimos años "a nivel institucional hemos crecido en torno a un 10 % en el número de empresas asociadas, se ha dado estabilidad económica y presupuestaria a la asociación, se ha trabajado muy duro

para obtener decreto que regule el sector en las Islas Canarias que fuera conveniente para nuestras empresas y no se liberalizara el mercado, se han cerrado numerosos acuerdos y convenios con empresas e instituciones que benefician el interés de los empresarios, así como del sector turístico en general, se tiene más presencia que nunca en el seno de las administraciones, y empieza a verse el resultado de dicho trabajo con el reconocimiento de nuestra actividad".

APECA ha agradecido la asistencia de diferentes personalidades del sector a nivel regional y local, entre quienes se encuentran Rosa Dávila, Directora General de Transporte del Gobierno de Canarias; Manuel Ortega, responsable de Transporte del Cabildo de Tenerife; Ramón Guerra, Jefe Provincial de Tráfico; Francisco Alcáide, Comandante Agrupación de Tráfico de Canarias; Rosana Parra, Turismo de Tenerife; M<sup>a</sup> Dolores Rodríguez de Acero,

Presidenta de Turisfera; Marcela del Castillo, Concejala de Turismo y Desarrollo Económico el Ayto. de Tegueste y Felipe David Benítez, Concejal de Turismo del Ayto. de La Orotava.

Igualmente, da las gracias a los patrocinadores que han hecho posible este encuentro, celebrado el 16 de abril: ORVECAME FIAT, Excmo. Ayto. de la Villa de La Orotava, Ayto. de la Villa de Tegueste, BP, DIBAR S.L., La Casa de los Balcones y Pueblo Chico.



Miguel Angel Saavedra (Pte. Feneval), Juan Jiménez (Pte. Apeca) y Luis Durango (Gerente de Apeca).



La mesa presidencial de Apeca durante un momento de la asamblea.



Juan A., David Benítez (Concejal de Ayto. La Orotava); Miguel Angel Saavedra y su mujer, Mamerto Cabrera y Angeles Cabrera (Propietarios ORVECAME), Delegado para la Zona de FIAT, junto a los responsables de ORVECAME FIAT.

ALICANTE

ALICANTE

# LA ASOCIACIÓN PROVINCIAL DE ALICANTE ENTREGÓ EL AVA DE HONOR 2013 AL DEPARTAMENTO DE FLOTAS DE FORD

Un año más la asociación de empresarios de alquiler de vehículos sin conductor de Alicante ha elegido la ciudad de Elche y el Hotel Huerto del Cura como el lugar perfecto para celebrar su 29ª Asamblea Provincial.

Durante el encuentro, el pasado 25 de abril, se procedió a la renovación de cargos, manteniéndose los de Vicepresidente, Secretario y dos de los vocales actuales. La tercera vocalía pasa a ser asumida por Martín Hall, de Drivalia Rent a Car.

Las jornadas de trabajo han estado presididas por Basilio Gallego, Presidente de AVA, quien dio a conocer el galardón de este año con la distinción AVA DE HONOR 2013, que ha recaído en el Departamento de Flotas de FORD por su colaboración y apoyo con la Asociación en beneficio de todos los asociados.

Igualmente, otros puntos destacados de la reunión fueron el nuevo impuesto de Baleares, ante la preocupación del sector por su réplica en otras zonas, así como el

nombramiento de Miguel Ángel Saavedra como nuevo presidente de Feneval, quien excusó su asistencia en esta ocasión.

La Cena de Clausura patrocinada por Ford, contó con la presencia de Enrique Duran Boyero, Comisario Jefe Provincial; Alberto Rubio Mayo, Comisario de Elda; Santiago Martínez Cava-Arena, Director del Aeropuerto de Altet; Francisco G.-Caro García, Jefe Provincial de Tráfico, y José Javier Cuasante López, Comisario de Elche.



Un momento de las jornadas de trabajo, que tuvieron lugar en el Hotel Huerto del Cura.



Entrega del AVA DE HONOR a Francisco Torres. Galardón que entregó este año la Asociación al departamento de Flotas de Ford.



De izqda. a drcha. De pie: Juan Alcaraz (Vicepte. AVA), Antonio Hernández (Expte. AVA), Alberto Rubio Mayo (Comisario Elda), Enrique Durán Boyero (Comisario Jefe Provincial de Alicante), José Javier Cuasante López (Comisario Elche) y José Miguel Mostaza (Pte. ASEVAL-MADRID). Sentados: Alfonso Menor (Ford) y su esposa, Basilio Gallego (Pte. AVA).

**Nuevo OPEL ADAM.**

**EL PRIMER COCHE QUE DISEÑAS TÚ.**

**ADAM&YOU.**

No hay dos como tú y no hay dos como el Nuevo Opel ADAM. Presentamos el primer coche fabricado con tu propio estilo de serie. El único diseñado para que no encuentres otro igual.

www.opel.es

Consumo mixto (l/100 km): 5,0-5,1; Emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km): 118,0-120,0.

Wir leben Autos.



## FENEVAL RESPONDE

¿CÓMO CANCELAR LA INSCRIPCIÓN EN UN FICHERO DE MOROSOS (ASNEF, RAI, EXPERIAN, ETC.)?

Quien tenga alguna deuda anotada en un fichero de morosos puede solicitar la cancelación de la inscripción dirigiendo un escrito de solicitud al responsable del fichero, acompañando el justificante de pago de la deuda y una copia de su DNI. Deberá consignar en su escrito un domicilio, fax y/o correo electrónico, al que se le pueda remitir la contestación a su solicitud.

De conformidad a lo dispuesto por el Real Decreto 1720/2007, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, el responsable del fichero debe resolver la solicitud de cancelación

de la inscripción en el fichero en el plazo máximo de 10 días a contar desde la recepción de la solicitud.

**Si transcurrido el plazo de 10 días no recibe contestación o ésta es insatisfactoria, puede reclamar ante la Agencia Española de Protección de Datos** de acuerdo a lo establecido en el artículo 33 del mencionado Reglamento, recabando la tutela efectiva de sus derechos. Deberá adjuntar a su solicitud la documentación acreditativa de haber solicitado la cancelación de datos ante la entidad de que se trate.

En la página web de la Agencia de Protección de Datos ([www.agpd.es](http://www.agpd.es)) pueden descargarse modelos de solicitud de cancelación y de reclamación por denegación de la solicitud. ■



LOLA MONTES



“El caballo de batalla va a estar este año en el canal de empresas, hay que vigilar que la tendencia del primer trimestre no siga a lo largo del año”

GUILLERMO FADDA DIRECTOR DE AUDI ESPAÑA

**“LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL EN NUESTRO PAÍS ESTÁ DEMOSTRANDO TENER UN ALTO POTENCIAL FRENTE A OTROS PAÍSES DE LA UNIÓN EUROPEA”**

GUILLERMO FADDA, NUEVO DIRECTOR DE AUDI ESPAÑA COMPARTE SU VISIÓN SOBRE EL SECTOR DEL AUTOMÓVIL TRAS CONOCERSE LA CAÍDA DE LAS CIFRAS PERTENECIENTES AL PRIMER TRIMESTRE DEL 2013. NOMBRADO RECIENTEMENTE, APORTA SU VALORACIÓN DE CARA AL NUEVO AÑO Y CONFÍA EN LA FORTALEZA Y BUEN HACER DE LA MARCA A LA QUE REPRESENTA PARA AFRONTAR LA DELICADA SITUACIÓN ECONÓMICA.



■ **En primer lugar queremos felicitarle por su reciente nombramiento como director de Audi España. En estos primeros cuatro meses al frente de la filial española, ¿cuál ha sido el mayor cambio que ha llevado a cabo desde su nombramiento?**

Sinceramente, no he tenido que realizar grandes cambios. Mi principal reto ahora está en adaptarnos a las posibles variaciones que puedan surgir en nuestro mercado y mantener nuestra participación dentro del segmento Premium. Nuestra marca está preparada para asumir estos cambios y trabajo junto a mi equipo en desarrollar planes que nos permitan posicionar nuestro producto en todos los canales de distribución.

■ **¿Cómo se ve el sector del automóvil en nuestro país desde su antiguo puesto como director de ventas y cómo se ve como director de la filial? ¿Hay mucha diferencia?**

Realmente no he notado diferencias

importantes. En mi anterior etapa como Director de Ventas participé muy activamente junto a mi antecesor en todos los proyectos que la marca puso en marcha en los últimos años, por lo que esa experiencia hace que mi actual visión de negocio sea similar a la que tenía anteriormente.

■ **Actualmente se habla de una mejora y recuperación del sector, ¿a qué cree que se debe?**

Bien, en realidad esa recuperación podríamos decir que es parcial, ya que por un lado y gracias al Plan PIVE se ha frenado la caída del canal particular, sin embargo por otro lado observamos una debilidad muy importante en el mercado de empresas y renting, con caídas de dos dígitos todos los meses.

■ **¿Qué porcentaje de ventas supone el sector del rent a car para una compañía como Audi?**

Nuestra marca comercializa de media

cada año dentro de este sector alrededor de un 10% de nuestras ventas totales. Para nosotros el canal de rent a car supone una plataforma muy adecuada para satisfacer la necesidad de clientes que quieren alquilar coches Premium, dándonos también visibilidad a nivel de calle. También nos permite ofrecer a nuestros concesionarios la posibilidad de comercializar los vehículos provenientes del buy back.

■ **¿Cuál es el modelo de Audi más demandado desde las empresas alquiladoras de coches?**

Nuestro modelo con mayor demanda continua siendo el A3 en todas sus versiones, especialmente la nueva generación recién estrenada del A3 Sportback. El modelo A3 representa el 40% de nuestras ventas a rent a car. Por otro lado, cabe señalar, la buena acogida del modelo A1 (que representa el 35% de nuestras ventas en este canal) y la importancia en flota de rent a car del modelo

A4 en sus versiones berlina y Avant para los alquileres Corporate (20%).

No podemos olvidarnos de modelos más exclusivos como los Audi Q5, A6, A7 y A8 que conforman la flota de este canal y que mantienen una importante demanda en clientes del segmento Premium.

■ **Su compañía acaba de presentar el nuevo Audi A3, con las mismas dimensiones que el modelo anterior aunque una notable reducción de peso. Además es el primer automóvil que incorpora la plataforma modular 'MQB' ¿en qué consiste esta nueva herramienta?**

La plataforma modular transversal estrenada en el A3 no sólo es importante por las ventajas que aporta a la hora de conseguir automóviles más ligeros, seguros y eficientes. También nos permite una estandarización que agiliza los procesos de desarrollo y de fabricación, con un importante ahorro de costes que nos permite seguir invirtiendo en el desarrollo de nuevas tecnologías.

Las claves de esta plataforma, destinada a modelos compactos con motor ubicado en posición trasversal son, efectivamente, por un lado su ligereza, pues permite ahorros de peso de hasta 60 Kg. por coche. Por otro lado tenemos su flexibilidad. A diferencia de las estrategias de plataformas compartidas utilizadas hasta la fecha, con esta plataforma modular podemos definir libremente la distancia entre ejes, los voladizos, la anchura de vías, etc. Esto permite adaptar esta plataforma a conceptos de automóvil muy diferentes, y también da más libertad a los diseñadores.

■ **Además de su ligereza ¿Qué otras novedades tiene previstas la marca a corto-medio plazo?**

Trabajamos en muchos frentes, siempre fieles a nuestro lema "A la vanguardia de la técnica", y con el objetivo principal de conseguir una movilidad neutra en emisiones de CO2.

Audi es pionera en la construcción ligera en aluminio ASF (Audi Space Frame), y actualmente estamos desarrollando lo que llamamos MSF (Multimaterial Space Frame), una tecnología que consiste en combinar las ventajas de distintos

materiales, especialmente sustituyendo metal por plástico reforzado con fibra de carbono, para reducir todavía más el peso. Pero también estamos centrados en el desarrollo e implantación de nuevas fuentes de energía.

A finales de este mismo año, sin ir más lejos, Audi tiene previsto iniciar la comercialización del A3 Sportback g-tron, un vehículo que puede funcionar indistintamente con gasolina, gas natural comprimido o Audi e-gas. Y recientemente hemos presentado el A3 Sportback e-tron, un híbrido enchufable que con una potencia de 204 CV y un consumo medio en ciclo homologado de apenas 1,5 l/100 km es una clara muestra de cómo entendemos en Audi el futuro de la movilidad a corto plazo gracias a la electrificación de los sistemas de propulsión.

■ **¿Considera los paquetes de ayudas a la financiación como un bote salvavidas o considera que pueden ser la solución final de cara a una recuperación total en la cifra de ventas?**

No cabe duda que cualquier ayuda en facilitar el acceso a los créditos orientada a nuestro sector siempre será bienvenida. Debemos tener en cuenta que el porcentaje de financiación en la compra de un vehículo es muy importante en nuestro país. Aun así, esta medida no se puede tomar como única referencia para la recuperación del sector. Existen muchos otros factores determinantes para conseguir una estabilidad en nuestro mercado.

■ **¿Qué medidas propondría llevar a cabo para paliar la constante caída de las matriculaciones de vehículos en los últimos años?**

Sin duda revisar la fiscalidad que pagan los vehículos. Si sumamos IVA, Impuesto de matriculación, tasas varias, impuesto de circulación, y también impuestos indirectos como los que se pagan a través de la gasolina, vemos que probablemente somos uno de los sectores más penalizados en este sentido.

Por otro lado, y como decíamos anteriormente el acceso al crédito por parte de las entidades financieras para la compra de un automóvil ayudaría no solo al particular sino a PYMES y autónomos.

**“No cabe duda que cualquier ayuda en facilitar el acceso a los créditos orientada a nuestro sector siempre será bienvenida”**

■ **A pesar de los datos negativos, este 2013 comenzó con una previsión positiva de creación de 6.000 puestos de trabajo en el sector del automóvil ¿qué opinión le merece este dato? ¿Cree que se cumplirá la previsión?**

Es difícil hacer previsiones en este aspecto. Lo que no cabe duda es que la industria del automóvil en nuestro país está demostrando tener un alto potencial frente a otros países de la Unión Europea. Teniendo en cuenta que es uno de los sectores más importantes para la economía de España, este es un dato optimista que hace pensar que una vez superada la crisis actual pueda ser un sector con un alto grado de creación de empleo.

■ **¿Qué peso y solidez supone para la marca los ingresos provenientes del rent a car en nuestro país?**

El rent a car representa una venta estratégica para Audi en nuestro país, no solo porque genera ingresos si no también porque permite tener cada seis meses coches usados de buena calidad que ayuda a mantener unos valores residuales muy competitivos de nuestros vehículos. Por eso es fundamental planificar bien y con anterioridad el mix y las ventas de nuestros



Este italiano nacido en Bruselas, ha ocupado diferentes puestos dentro de Audi tanto en su país de origen como en España desde 1995. Con 41 años y padre de dos hijos, Guillermo Fadda apaga motores durante su tiempo libre para dedicarse a la mountain bike y a disfrutar de una buena serie de tv junto a su familia.



### TRES OBJETIVOS DE LA COMPAÑÍA:

- Conseguir una movilidad neutra en emisiones de CO2.
- Mantener el porcentaje de penetración de la marca.
- Mantener el liderazgo en el segmento Premium.

coches. El vehículo de ocasión proveniente de rent a car representa una importante fuente de ingreso para nuestra red de concesionarios y para los rent a car mismos.

Y como hemos dicho anteriormente, a nivel cualitativo supone una plataforma de visibilidad muy positiva para nuestros coches.

■ **Para finalizar, nos gustaría preguntarle su opinión sobre la reciente puesta en marcha de la nueva ecotasa en Baleares. ¿Qué consecuencias cree que tendrá para el sector de alquiler de vehículos y para el turismo en las Islas?**

En esta época de dificultad económica la prioridad debería ser poner en marcha acciones que puedan ayudar al crecimiento de la economía y fomentar el consumo, de lo contrario acciones, como la ecotasa en Baleares, que puedan mermar la competitividad de nuestro sector, lo miramos con mucha atención, sobretodo, por qué es muy extraño poner una "tasa verde" justamente a los vehículos que por edad son los más eficientes en el parque circulante de las islas

■ **De forma general, ¿cómo vaticina el 2013 para el sector del automóvil, para Audi y para el rent a car?**

El 2013 va a ser un año complicado para el sector, de la misma forma que lo ha sido 2012 y 2011. El Plan PIVE puede amortiguar en parte los negativos efectos económicos del país, y provocar un cierto alivio en el mercado de particular. El caballo de batalla va a estar este año en el canal de empresas, hay que vigilar que la tendencia del primer trimestre no siga a lo largo del año. LA Marca Audi en España está muy fuerte, como ha venido demostrando a lo largo de los últimos años, liderando siempre el mercado Premium de una forma clara. Tenemos una atractiva gama de modelos, una red comercial muy consolidada y una política comercial equilibrada con gran presencia en todos los canales, ello sin duda nos llevará a repetir las cifras de 2012.

En el canal del Rac en concreto nuestro plan es mantener las mismas cifras del año anterior.

■ **Por último le pedimos que haga una estimación de cifras para este año. ¿Cuáles son sus previsiones para el 2013, de crecimiento o de descenso?**

Somos positivos de cara a este año. Por un lado, Audi posee una fuerte imagen de marca en nuestro país, lo que genera una alta deseabilidad y por otro, tenemos una red de concesionarios muy comprometida con la que trabajamos muy de la mano.

Por lo tanto, existe la voluntad, el firme convencimiento y un plan comercial sólido para conseguir que nuestro porcentaje de penetración se mantenga estable durante este ejercicio, así como mantener el liderazgo dentro del segmento Premium en el que en la actualidad uno de cada tres vehículos vendidos es un Audi.

En cuanto al mercado en general, creemos que existirá una ligera caída con respecto al año pasado como así lo atestiguan los resultados obtenidos durante el primer trimestre del año. ■



# ACUERDOS FENEVAL

## SOLO PARA NUESTROS ASOCIADOS

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

### ACTUALMENTE, ACUERDOS ACTIVOS



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

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

### AUTOROLA

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

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



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

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

### VENTURA GARCÉS & LÓPEZ-IBOR Abogados

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

[www.ventura-garces.com](http://www.ventura-garces.com)

TODA LA INFORMACIÓN  
EN NUESTRA PÁGINA WEB  
[www.feneval.com](http://www.feneval.com)

En la ZONA PRIVADA  
solo para asociados.

Contactar directamente  
con Feneval ante cualquier duda  
tel. 91 447 28 73  
[feneval@feneval.com](mailto:feneval@feneval.com)



CRISTINA MARTÍN  
DIKEI ABOGADOS SLP

# ¿ES LÍCITO LA CESIÓN DE DATOS PERSONALES DE LOS RENT A CAR SIN CONSENTIMIENTO DE LOS AFECTADOS?

LICITUD DE LA CESIÓN MASIVA DE DATOS DE CARÁCTER PERSONAL, SIN CONSENTIMIENTO DE LOS AFECTADOS, POR PARTE DE LAS EMPRESAS DE ALQUILER DE VEHÍCULOS CON/ SIN CONDUCTOR A LAS FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD PARA DAR CUMPLIMIENTO A LA OBLIGACIÓN DE REALIZAR CIERTAS ACTUACIONES DE REGISTRO DOCUMENTAL (LIBROS-REGISTRO O FICHAS).

Ante las dudas suscitadas por algunos asociados de FENEVAL sobre la legalidad de la cesión masiva de los datos de carácter personal de quienes alquilan vehículos con o sin conductor a favor de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, sin disponer de la autorización o consentimiento de los afectados, para dar así cumplimiento a la obligación de cumplimentar los denominados “libros-registro o fichas”, FENEVAL estimó oportuno ponerse en contacto con la Agencia Española de Protección de Datos (en adelante, la “AEPD”) a fin despejar cualquier duda al respecto dada la trascendencia del caso.

Esta obligación de registro documental se encuentra contenida en el Decreto 393/1974 de 7 de febrero por el que se regula el Registro de Usuarios de Alojamientos Turísticos y Vehículos Alquilados, cuyo artículo Segundo (modificado por el Decreto 450/1975, de 27 de febrero), dispone: “Las personas naturales o jurídicas que se dediquen al alquiler de automóviles de turismo sin conductor vendrán obligadas a llevar un libro-registro de las personas que contraten sus servicios y a facilitar un parte diario en la forma que se especifique en las normas de desarrollo del presente Decreto” (este desarrollo fue realizado en la Orden de 16 de septiembre de 1974 sobre Control Gubernativo de Contratas de Vehículos en Alquiler).

Después de los contactos y consultas oficiosas realizadas, y tras conocer la postura de dicho Organismo al respecto, se entendió conveniente realizar la consulta al Gabinete Jurídico

de la AEPD de manera formal para así obtener por escrito la posición oficial de este Organismo que descartara de manera definitiva cualquier incertidumbre sobre la legalidad de estas cesiones, y con ello el riesgo de eventuales sanciones para los asociados.

Teniendo en cuenta que el principio general que rige la cesión de datos de carácter personal, establecido en el artículo 11 de Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre de Protección

de Datos de Carácter General (en adelante, la “LOPD”), es que solo es posible realizar una cesión de datos cuando ésta ha sido consentida por los afectados (es decir, por quienes alquilan los vehículos), la redacción de la consulta presentada ante la AEPD partía de la siguiente cuestión ¿en qué supuestos y con qué requisitos pueden ser cedidos los datos de los afectados sin su consentimiento?.

Este régimen general de la comunicación de datos previo consentimiento de los interesados

se encuentra excepcionado en los casos del apartado 2 del mismo artículo 11, cuyo primer punto dispone que “el consentimiento exigido en el apartado anterior no será preciso cuando la cesión está autorizada en una ley”.

Analizada la normativa aplicable, se acotaron dos normas que podrían ser consideradas como habilitantes para las cesiones que nos ocupan: el artículo 12 de Ley Orgánica 1/1992, de 21 de febrero sobre Protección de la Seguridad Ciudadana (tal y cómo había venido sosteniendo expresamente la AEPD para el caso de los establecimientos hoteleros) o la propia LOPD en

**“Al existir una norma con rango de ley, se trata de una cesión que encuentra su amparo en el artículo 11.2.a) LOPD, sin que sea necesario el consentimiento del interesado al respecto”**



su artículo 22.2 (reguladora directamente de la cesión de datos a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad).

La especialidad de la recogida de datos sin consentimiento del titular por parte de la Policía deriva de la actividad de investigación policial reconocida a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en la Ley Orgánica 2/1986, sobre Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado plasmación del mandato constitucional de proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades y garantizar la seguridad ciudadana, recogido en el artículo 104 de la Constitución.

Comenzando por el artículo 22.2 de la LOPD, éste dispone que: “La recogida y tratamiento para fines policiales de datos de carácter personal por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad sin consentimiento de las personas afectadas están limitados a aquellos supuestos y categorías de datos que resulten necesarios para la prevención de un peligro real para la seguridad pública o para la represión de infracciones penales, debiendo ser almacenados en ficheros específicos establecidos al efecto, que deberán clasificarse por categorías en función de su grado de fiabilidad.”

El Pese a que podría entenderse que este artículo habilitaría las cesiones que analizamos, la AEPD lo ha interpretado reiteradamente indicando que, de manera adicional, deben respetarse como requisitos necesarios para la totalidad de las cesiones a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, aquéllos que la LOPD exige para las cesiones de datos especialmente protegidos:

a) “Que quede debidamente acreditado que la obtención de los datos resulta necesaria para la prevención de un peligro real y grave para la seguridad pública o para la represión de infracciones penales y que, tratándose de datos especialmente protegidos, sean absolutamente necesarios para los fines de una investigación concreta.

b) Que se trate de una petición concreta y específica, al no

ser compatible con lo señalado anteriormente el ejercicio de solicitudes masivas de datos.

c) Que la petición se efectúe con la debida motivación, que acredite su relación con los supuestos que se han expuesto.

d) Que en cumplimiento del artículo 22.4 de la Ley Orgánica 15/1999, los datos sean cancelados cuando no sean necesarios para las averiguaciones que motivaron su almacenamiento”.

Descartado por tanto el artículo 22.2 LOPD como norma habilitante adecuada, se solicitó a la AEPD su confirmación expresa de que era el artículo 12 Ley Orgánica 1/1992, de 21 de febrero el que prestaba la necesaria cobertura legal a la comunicación de datos de las empresas de alquiler de vehículos para dar cumplimiento a su obligación de registro e información en los libros-registro o fichas. Este precepto establece:

“Las personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades relevantes para la seguridad ciudadana, como las de hospedaje, el comercio o reparación de objetos usados, el alquiler o el desguace de vehículos de motor, o la compraventa de joyas y metales preciosos, deberán llevar a cabo las actuaciones de registro documental e información previstas en la normativa vigente”.

La AEPD después de considerar que dicha norma trae causa del artículo 45.1 del Convenio de Aplicación del Acuerdo Schengen de 14 de junio de 1990, y de mencionar las normas que regulan las obligaciones de registro documental e información de este tipo de empresas, concluye de manera tajante: “En definitiva, la cesión o comunicación de datos relativo al alquiler de vehículos de motor por parte de las empresas habilitadas a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad cuenta con habilitación normativa suficiente, al existir una norma con rango de ley, el artículo 12 Ley Orgánica 1/1992, de 21 de febrero, que así lo prevé; por tanto, se trata de una cesión que encuentra su amparo en el artículo 11.2.a) LOPD, sin que sea necesario el consentimiento del interesado al respecto”. ■

# 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. EL HONDA CR-V

De los primeros vehículos denominados 'todocaminos', gracias a su práctico tamaño y a sus excelentes ventajas, se convirtió en un referente para este segmento en rápida expansión. La búsqueda del equilibrio perfecto entre un turismo y un todocamino ha influido en todos los elementos del proceso de desarrollo, incluyendo el diseño exterior.

### HEMOS PROBADO... CITROËN C-ELYSÉE

Fabricado en Vigo, el Citroën C-Elysée merece ser clasificado en la parte alta de

los coches de tamaño medio. El C-Elysée se sitúa en un escalón intermedio entre el Citroën C-4; se y el C-5, ofreciendo un buen equipamiento a cambio de un precio asequible.

### HEMOS PROBADO... MERCEDES CLA

El CLA es la segunda carrocería del Clase A, un compacto tipo VW Golf que Mercedes está utilizando como elixir de juventud para desencasillar su imagen y bajar la edad de su clientela. El CLA aporta un diseño vanguardista que le distingue de cualquier berlina de su tamaño.





CARMEN ESPADA

A FONDO

## HONDA CR-V

# UNA GENÉTICA ESPECTACULAR

FIABLE, EFICIENTE Y FUNCIONAL, LA CUARTA GENERACIÓN DEL CR-V SE BASA EN EL ÉXITO DE SUS PREDECESORES OFRECIENDO UNA MAYOR CALIDAD, EFICIENCIA Y PERFECCIONAMIENTO. POR PRIMERA VEZ, EL NUEVO CR-V ESTÁ DISPONIBLE CON LA OPCIÓN DE TRACCIÓN A LAS DOS Y CUATRO RUEDAS, MIENTRAS QUE LAS MEJORAS REALIZADAS TANTO EL MOTOR DE GASOLINA COMO EN EL DIESEL HAN LOGRADO REDUCIR DE MANERA CONSIDERABLE LAS EMISIONES DE CO<sub>2</sub>.

El Honda CR-V se presentó por primera vez en el Salón del Automóvil de Tokio de 1995, siendo uno de los primeros vehículos denominados 'todocaminos'. Gracias a su práctico tamaño y a sus excelentes ventajas, se convirtió en un referente para este segmento en rápida expansión.

## UN EXTERIOR DE DISEÑO AGRESIVO

La búsqueda del equilibrio perfecto entre un turismo y un todocamino ha influido en todos los elementos del proceso de desarrollo, incluyendo el diseño exterior. La longitud y altura del automóvil han disminuido 5 mm y 30 mm, respectivamente, en comparación con el modelo anterior sin reducir el espacio interior.

El incremento de 10 mm en los ajustes de altura del volante y del asiento también ha permitido lograr la posición de conducción ideal para un mayor número de conductores.

El nuevo modelo adopta un diseño más agresivo y la aerodinámica cuenta con unas líneas más definidas y un frontal más atrevido. Las líneas suaves y fluidas del paragolpes delantero se combinan con una parrilla de tres barras horizontales y unos faros hundidos. Se mantienen las luces de freno traseras verticales características de todas las generaciones de CR-V, pero en esta cuarta generación tienen un estilo más tridimensional. Las ruedas de gran tamaño del CR-V refuerzan su presencia y capacidad dinámicas.

## INTERIOR: CALIDAD Y FUNCIONALIDAD

El concepto de diseño interior para el nuevo CR-V continúa con la filosofía de máximo espacio para las personas y mínimo espacio para la mecánica. La influencia de esta idea queda patente en el diseño del salpicadero. Los mandos principales se han agru-

pado según su función, con una 'zona de interfaz del conductor' detrás del volante y una 'zona de interfaz de información' en el centro del salpicadero.

Los materiales utilizados en el nuevo CR-V han sido cuidadosamente escogidos para el mercado europeo. También se ha procurado lograr una importante reducción del ruido del motor y del ruido en carretera que entra en la cabina aplicando material de aislamiento acústico.

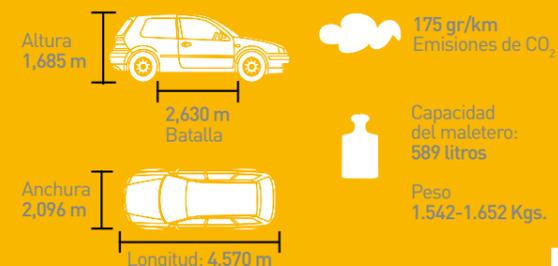
Este ambiente de gran calidad mejora todavía más con el extenso equipamiento. En la cabina, la atención se centra en la pantalla de información múltiple "inteligente" (i-MID) de 5 pulgadas, que controla los sistemas de audio, telefonía y sistema de navegación (en las versiones que lo incorporan). También como equipamiento de serie incorpora el Honda ECON mode, que ayuda a minimizar el consumo de combustible, y el sistema Eco Assist, que informa al conductor sobre cómo su estilo de conducción está impactando en la economía de combustible.



El paragolpes delantero refuerza su atractivo dinámico, al igual que las luces LED delanteras de circulación diurna y las traseras.

## DATOS DE INTERÉS

Honda CR-V 2.0 litros i-VTEC 4WD, automático



Los asientos traseros cuentan con partición 60/40, por lo que el CR-V puede transformarse en un vehículo de carga versátil.

“El nuevo modelo adopta un diseño más agresivo y la aerodinámica cuenta con unas líneas más definidas y un frontal más atrevido”



El CR-V cuenta con una estructura de carrocería de compatibilidad avanzada que mejora la protección de los ocupantes en diversas situaciones de colisión.

**MOTORES EFICIENTES**

El CR-V ha sido siempre uno de los todocaminos más eficientes del mercado y los ingenieros de Honda han trabajado incansablemente para perfeccionar cada aspecto de ello en la cuarta generación del modelo. La mejorada aerodinámica y una sofisticada electrónica se combinan para conseguir significativas reducciones en el consumo de combustible y en las emisiones de escape.

Los motores de gasolina i-VTEC de 2,0 litros y el diesel i-DTEC de 2,2 litros se han desarrollado a partir de los motores actuales pero centrándose en reducir las emisiones de CO2 sin comprometer el placer de conducción. También se ha introducido la tecnología de parada al ralentí en las versiones equipadas con transmisión manual de seis velocidades.

La potencia del motor de gasolina i-VTEC de 2,0 litros ha aumentado de 150 CV a 155 CV y la del motor i-DTEC

se mantiene en 150 CV. En la versión de tracción a las dos ruedas (sólo disponible con motor de gasolina) las emisiones de gases de escape se verán incluso más reducidas.

La tecnología de parada al ralentí, Idle/Stop, en la que el motor se para cuando se suelta el embrague, es de serie en las versiones del CR-V equipadas con transmisión manual y contribuye a reducir en 5g/km las emisiones de CO2 de las versiones con motor diesel.

**SEGURIDAD MUY AVANZADA**

Los novedosos sistemas de frenado y suspensión del nuevo CR-V se suman a una serie de sistemas electrónicos diseñados para facilitar la conducción y para que resulte más segura. El sistema de estabilidad y control de tracción del vehículo (VSA), del que ya hemos hablado anteriormente, ayuda al conductor a mantener el control durante

la aceleración, el frenado y las curvas. Una variante del mismo es el sistema de estabilidad asistida del remolque (TSA).

El sistema de frenado antibloqueo (ABS) se complementa con el sistema de parada de emergencia (ESS), que activa automáticamente las luces de freno y de emergencia cuando detecta una situación de parada brusca. Entre los avanzados sistemas de asistencia al conductor (ADAS), el Honda CR-V incluye el sistema de mantenimiento de carril de Honda (LKAS), el control de cruceo adaptativo (ACC) y el sistema de prevención y mitigación de impactos (CMBS).

En 2010, Honda recibió el premio Euro NCAP Advanced por su tecnología CMBS que fue reconocida como una de las mejores innovaciones de seguridad disponibles, al ofrecer beneficios demostrados. ■



**NOS HA GUSTADO**

**SISTEMA DE TRACCIÓN 4X4 REAL TIME DE HONDA**

Todas las versiones de la gama CR-V están disponibles con la tracción a las cuatro ruedas y la última versión del Sistema de Tracción 4x4 Real Time con control inteligente mejorado.

El motor eléctrico se controla mediante el sistema de control inteligente, que permite distribuir la potencia según las condiciones.

El nuevo sistema detecta los cambios de velocidad de rotación con mucha más rapidez en comparación con el antiguo, lo que permite evitar el patinaje de las ruedas.

El sistema también puede detectar cuándo el nuevo CR-V sube por una pendiente y enviar par adicional a las ruedas traseras en cooperación con la nueva

función de ayuda de arranque en pendiente. Esta función mantiene la presión del freno brevemente tras soltar el pedal, dando tiempo al conductor a acelerar y reanudar la marcha con suavidad. El sistema de control inteligente calcula instantáneamente el ángulo de inclinación de la carretera mediante un sensor, y utiliza el sistema VSA para evaluar el agarre disponible, proporcionando par trasero adicional cuando sea necesario para garantizar que la reanudación de la marcha se realice con suavidad.

El CR-V cuenta también con otra función: el Control de Descenso en Pendiente (HDC), disponible en las versiones con transmisión automática. Funciona a una velocidad máxima de 8-20 km/h y ayuda al CR-V a descender por terrenos difíciles de forma segura y uniforme.



La posición del parabrisas y el diseño del capó han reducido la zona del frontal del automóvil para mejorar la visibilidad y maniobrabilidad del CR-V.



Los materiales utilizados en el interior del Honda CR-V han sido cuidadosamente escogidos para el mercado europeo.



PEDRO FÉLIX GARCÍA



HEMOS PROBADO

**CITROËN C-ELYSÉE 1.6 HDI 92CV  
EXCLUSIVE:**

## MUCHO COCHE A CAMBIO DE NO MUCHOS EUROS

NO SE TRATA DE UN *CLÁSICO* COCHE "LOW COST" QUE ÚNICAMENTE TENGA LO IMPRESCINDIBLE. EL *CITROËN C-ELYSÉE* ES UNA BERLINA FAMILIAR SUFICIENTEMENTE ESPACIOSA, SUFICIENTEMENTE EQUIPADA, QUE OFRECE UNAS PRESTACIONES MÁS QUE SUFICIENTES Y CON UN PRECIO SUFICIENTEMENTE ACCESIBLE.

Es un coche muy robusto, especialmente apropiado para circular sin temor sobre carreteras en mal estado.



Su generosa distancia entre ejes [2,65 m], proporciona un espacio muy holgado atrás para las piernas de los pasajeros.

## A TENER EN CUENTA

Buena relación producto/precio. Confortable, amplio y de consumo moderado.

## ECHAMOS DE MENOS

Carece de asideros sobre los marcos de las puertas y de reposacabezas eficaces en las plazas traseras.

Fabricado en Vigo para todo el mundo, con sus 4,43 metros de largo, el *Citroën C-Elysée* merece ser clasificado en la parte alta de los coches de tamaño medio; 7 centímetros más y formaría ya parte de la escala de los coches de tamaño grande. El *C-Elysée* dista mucho de ser una simple variante del conocido Citroën *C-4*; se sitúa en un escalón intermedio entre éste y el *C-5*, ofreciendo un buen equipamiento a cambio de un precio asequible.

El *Citroën C-Elysée* se comercializa provisto de un motor diésel de 1.560 c.c. y 92 caballos o, si se prefiere en gasolina con la posibilidad de elegir entre un motor de 1.199 c.c. y 72 caballos, o un motor de 1.587 c.c. y 115 caballos. En todos los casos va equipado con caja de cambios manual de cinco marchas.

La suspensión blanda y su altura libre sobre el suelo de alrededor de 14 centímetros, hacen pensar que se trata de un coche capaz de transitar sin problemas por carreteras en no muy buen estado. Nosotros lo hemos fotografiado adrede frente a un bache de considerables dimensiones, porque hemos querido representar gráficamente la idea de que es un coche dispuesto a tragarse todo lo que le echen. Detalles que buscan aumentar la robustez, como

los forros interiores de los pasos de rueda sujetos por tornillos (en vez de las clásicas grapas de la mayoría de otros turismos), confirman que es un coche diseñado para resistir los firmes en mal estado. Con su suspensión más bien blanda se ha procurado que prevalezca el confort de marcha sobre otras cualidades dinámicas. Únicamente en carreteras de montaña muy viradas, el eje trasero llega a mostrarse algo nervioso en los cambios de apoyo muy seguidos si nos empeñamos en apurar las posibilidades del coche y además el firme es irregular. Por autovías y autopistas, sobre buen firme y a velocidades "normales", resulta un coche muy cómodo para sus ocupantes por muy largos que sean los viajes. Practicando una conducción normal, la blandura de la suspensión no llega

a comprometer en ningún momento el buen comportamiento dinámico de este coche.

Desde la versión más básica (denominada Seduction y dotada de llantas de 15") trae de serie elementos tales como ABS, ESP, servodirección eléctrica, proyectores antiniebla, "airbags" para conductor, pasajero y laterales delanteros, aire acondicionado, cuentarrevoluciones, ordenador de a bordo, radio-CD, "kit" manos libres "Bluetooth" (de muy fácil y sencilla conexión con cualquier móvil), cierre centralizado con mando a distancia, elevalunas eléctricos delanteros, retrovisores de regulación eléctrica y calefactados, asiento del conductor regulable en altura, banqueta trasera abatible 1/3-2/3 y fijaciones "Isofix" en los asientos laterales traseros.

"Es un coche con personalidad propia, de tamaño intermedio entre el *C-4* y el *C-5*"

### FICHA TÉCNICA Citroën C-Elysée 1.6 HDi 92CV Exclusive

**MOTOR**  
diésel, delantero, transversal, de 4 cilindros en línea y dos válvulas por cilindro.

**CILINDRADA**  
1.560 c.c. (Diámetro por carrera: 75 x 88,3 mm).

**RELACIÓN DE COMPRESIÓN**  
16 a uno.

**POTENCIA FISCAL**  
11,47 CVF.

**POTENCIA MÁXIMA REAL**  
92 CV a 4.000 r.p.m. (68 Kw).

**POTENCIA ESPECÍFICA**  
58,97 CV/litro.

**RELACIÓN PESO/POTENCIA**  
12,72 Kg/CV.

**PAR MÁXIMO**  
230 mN a 1.750 r.p.m. Alimentación por inyección directa a alta presión y aspiración forzada por turbocompresor de geometría fija y postenfriador.

**TRACCIÓN**  
delantera.

**CAJA DE CAMBIOS**  
manual de 5 marchas adelante y una atrás.

**EMBRAGUE**  
monodisco en seco.

**DIRECCIÓN**  
de cremallera con servoasistencia eléctrica variable.

**DIÁMETRO DE GIRO**  
entre aceras: 10,7 m.

**FRENOS**  
de discos delante y de tambor detrás, con doble circuito, servofreno y sistemas ABS y ESP.

**SUSPENSIÓN**  
independiente en las ruedas delanteras, tipo pseudo Mac Pherson, con barra estabilizadora; trasera con brazos longitudinales unidos a barra transversal de torsión. Muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos telescópicos en todas las ruedas.

**BATERÍA**  
de 12V 640A y 60Ah.

**GENERADOR DE CORRIENTE**  
Alternador.

**FAROS**  
halógenos de doble parábola y proyectores antiniebla encastrados en el faldón. Número de luces blancas posteriores de marcha atrás: dos. Número de pilotos rojos traseros antiniebla: uno.

**NEUMÁTICOS**  
195/55 R 16 (87T) de bajo consumo.

**RUEDA DE REPUESTO**  
185/65 R 15 (88T), alojada dentro del maletero, debajo del espacio para equipajes.

“Mide 10 centímetros más que el C-4 y 35 centímetros menos que el C-5”

La versión más equipada (denominada *Exclusive* y dotada llantas de 16”), añade a todo lo anterior elevadas eléctricas traseros, limitador-regulador de velocidad y avisador acústico de proximidad al aparcar marcha atrás.

El volante es regulable en altura, pero no en profundidad. No son opciones disponibles ni el climatizador automático ni tampoco un navegador que viniese ya instalado desde fábrica.

Las butacas delanteras son cómodas y sujetan bien el cuerpo. El apoyabrazos central sólo está disponible con el acabado *Exclusive*. Casi todos los mandos se encuentran a la vista y al alcance del con-

ductor y son lógicos de entender desde un primer momento, cosa que resulta importante de cara a pensar en dedicar este coche a un negocio de “rent a car”. El cuadro alterna informaciones analógicas (las principales) con otras digitales. Siguiendo lo que parece haberse convertido en costumbre en esta marca, el *Citroën C-Elysée* carece de indicador de temperatura del líquido de refrigeración del motor.

El espacio atrás es suficientemente amplio para tres personas; sobra sitio para las piernas (la distancia entre ejes es de 2,65 metros) y el túnel central sobre el piso apenas molesta tampoco. El respaldo tra-

RESUMEN DE LA PRUEBA EN CIFRAS	
Citroën C-Elysée 1.6 HDi 92CV Exclusive:	
<b>PRESTACIONES</b>	
De 0 a 100 km/h	11,7”
De 0 a 1.000 m	33,5”
Velocidad máxima	180 km/h
<b>CONSUMOS (*)</b>	
a 90 km/h	4,8 litros/100 km
a 120 km/h	6,9 litros/100 km
a 140 km/h	8,0 litros/100 km
En ciudad	6,5 litros/100 km a 24 km/h
<b>CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS DE LA PRUEBA</b>	
Estado del suelo	seco
Viento	en calma

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



Las informaciones principales del cuadro son analógicas, aunque también aparecen algunas otras digitales.



Buena capacidad de carga. La tapa del maletero va sin forrar y sus bisagras invaden mucho el espacio para equipajes.

sero es abatible por mitades asimétricas (la banqueta es fija), pero su abatimiento no llega a conformar una plataforma totalmente plana. La plaza central trasera carece de reposacabezas y los de las otras dos son fijos y de tamaño pequeñísimo, por lo que, en caso de colisión desde atrás, no alcanzarían a proteger a ocupantes de talla normal.

Ningún ocupante cuenta con asideros en los montantes de las puertas a los que poder asirse al entrar o al salir, o para agarrarse en las curvas.

El maletero admite gran capacidad de bultos y maletas y es de formas bastante regulares. Dentro, debajo de la moqueta que cubre su piso, se aloja la rueda de repuesto, que es de tamaño un poco distinto del de las otras cuatro que calza el coche. La tapa del maletero no va forrada y sus bisagras invaden mucho el espacio para equipajes. Para la presente prueba dispusimos de un coche equipado con la única motorización diésel disponible, de 1,6 litros y 92 caballos, alimentada a alta presión (“common rail”) y provista de un turbo de geometría fija; motor bien conocido desde hace años y de demostrado buen comportamiento en varios otros modelos del grupo PSA. Se trata de un motor que responde muy bien desde 1.500 r.p.m. en adelante, lo que unido a unos desarrollos apropiados del cambio (de cinco marchas), consigue que el co-

che proporcione unas prestaciones decorosas a cambio de unos consumos que pueden calificarse de económicos.

La palanca de cambios es de recorridos largos, pero de inserciones muy suaves. He aquí la relación existente entre el número de revoluciones del motor y la velocidad a que se circula en cada caso, cuando está la quinta marcha engranada:

KM/H	R.P.M.
75	1.500
100	2.000
125	2.500
150	3.000
175	3.500

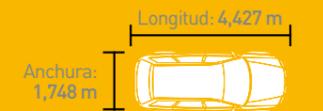
Todas las versiones del *Citroën C-Elysée* van equipadas con neumáticos de bajo consumo, a pesar de lo cual las distancias de frenado entran dentro de lo aceptable. He aquí las distancias de frenado que medimos nosotros con nuestra unidad de pruebas en función de la velocidad a la que realizamos cada ensayo:

KM/H	R.P.M.
60	13,4
100	40,0
120	59,0

El aceite del motor y su correspondiente filtro deben cambiarse anualmente o cada 20.000 kilómetros recorridos. ■

**DATOS DE INTERÉS**

Citroën C-Elysée 1.6 HDi 92CV Exclusive



- Peso en orden de marcha: 1.170 Kg
- Peso máximo autorizado: 1.548 Kg
- Peso máximo remolcable: 580 Kg sin freno en el remolque o 1.010 Kg con freno en el remolque
- Gramos de CO<sub>2</sub>/km: 108
- Capacidad máxima teórica del depósito de combustible: 48 l



ALBERTO GÓMEZ-BRUNETE



HEMOS PROBADO

# CLA, EL NUEVO CUPE COMPACTO DE MERCEDES-BENZ

## MERCEDES-BENZ CLA 200 CDI

EL NUEVO MERCEDES-BENZ CLA ES EL ÚLTIMO MODELO DEL FABRICANTE ALEMÁN, Y UNO DE LOS QUE MÁS ROMPE CON SU HABITUAL DISEÑO CONSERVADOR. LA MARCA DE LA ESTRELLA HA ESTRUCTURADO SIEMPRE SUS VEHÍCULOS BAJO LAS HABITUALES SIGLAS EN FUNCIÓN DEL SEGMENTO. BUSCANDO NUEVOS CLIENTES Y AMPLIAR SU GAMA, EN 2004 LANZÓ SU PRIMERA VERSIÓN CL, LA DEL CLS, UNA BERLINA DE GRAN IMPACTO VISUAL POR SU LÍNEA CUPE, QUE DERIVABA DEL CLASE C. AHORA HAN IDO UN POCO MÁS ALLÁ, REDISEÑANDO SU NUEVO CLASE A, CUYA SEGUNDA GENERACIÓN HA SALIDO HACER POCOS MESES, PARA DOTARLE DE UNA FIGURA MÁS CUPE Y UN MALETERO SEPARADO, SE TRATA DEL NUEVO CLA.

“El CLA marca un récord mundial en la eficiencia aerodinámica de su carrocería, exceptuando al pequeño XL1 de VW, un biplaza experimental”

Las líneas musculosas del capó y las toberas son muy exuberantes.

"El CLA ofrece una conducción exquisita, con un tacto suave y preciso en los mandos, una estabilidad impecable y una sonoridad mínima"

El CLA es la segunda carrocería del Clase A, un compacto tipo VW Golf que Mercedes está utilizando como elixir de juventud para desencasillar su imagen y bajar la edad de su clientela. Desde el frontal a las puertas delanteras los dos son casi iguales, pero a partir de ahí, el CLA se estira por detrás para integrar el maletero. Así, mide 4,63 metros de largo, 33 centímetros más que el Clase A, y otros tres más que la berlina Clase C, su alternativa clásica y teórico hermano mayor (cuesta 2.000 euros más). Pero a diferencia de éste, que en 2014 se sustituirá por un modelo más grande, el CLA aporta un diseño vanguardista que le distingue de cualquier berlina de su tamaño.

Lo primero que sorprende en el CLA es la línea, porque forma un arco que parte de la parrilla frontal, sube por el techo y acaba en el borde del maletero. Las formas de los dos capós, que caen hacia los extremos, son uno de sus rasgos distintivos. Pero tiene muchos más: frontal afilado con grandes tomas de aire, parrilla tipo nido de abeja muy sofisticada, nervios marcados en el lateral, zaga corta y musculosa con pilotos led... El resultado es una silueta muy deportiva e imponente que revoluciona la imagen anquilosada de las berlinas y deja anticuados a sus rivales compactos de Audi y BMW.

El CLA marca un récord mundial en la eficiencia aerodinámica de su carrocería, exceptuando al pequeño XL1 de VW, un biplaza experimental (solo se harán 250 unidades). Hasta ahora, los coches de serie más eficientes tenían un CX (coeficiente de penetración) de 0.26 o 0.27, y en muchos casos pasan de 0.30. Pero este Mercedes lo reduce a 0.22, (0.23 en la mayoría de sus versiones). Y esas 0,04 centésimas de mejora equivalen a 0,4 litros menos de consumo cada 100 kilómetros. El valor real del avance se aprecia mejor si se compara con lo que costaría lograr el mismo ahorro reduciendo solo el peso: habría que aligerar 100 kilos el coche.



Poco o nada tiene que ver la silueta de este 'rediseñado' Clase A con su predecesor natural.

**FICHA TÉCNICA**

Mercedes-Benz CLA 200 CDI

PRESTACIONES Y CONSUMOS HOMOLOGADOS	
Velocidad máxima (km/h)	220
Aceleración 0-100 km/h (s)	9,4
Aceleración 0-1000 m (s)	--
Recuperación 80-120 km/h en 4ª (s)	--
Consumo urbano (l/100 km)	--
Consumo extraurbano (l/100 km)	3,5
Consumo medio (l/100 km)	4,2
Emissiones de CO2 (gr/km)	109
Normativa de emisiones	Euro VI

DIMENSIONES, PESO, CAPACIDADES	
Tipo de Carrocería	Turismo
Número de puertas	4
Largo / ancho / alto (mm)	4630 / 1777 / 1432
Batalla / vía delantera - trasera (mm)	2699 / 1549 - 1547
Coficiente Cx / Superficie frontal (m2) / Factor de resistencia	0,23 / 2,22 / 0,51
Peso (kg)	1480
Tipo de depósito:	
Combustible Gasolina (litros)	50
Volúmenes de maletero:	
Volumen mínimo con dos filas de asientos disponibles (litros)	470
Número de plazas / Distribución de asientos	5 / 2 + 3

MOTOR DE COMBUSTIÓN	
Combustible	Gasóleo
Potencia máxima CV - kW / rpm	136 - 100 / 3600-4400
Par máximo Nm / rpm	300 / 1600-3000
Situación	Delantero transversal
Número de cilindros	4 - En línea
Material del bloque / culata	Hierro / Aluminio
Diámetro x carrera (mm)	83,0 x 83,0
Cilindrada (cm³)	1796
Relación de compresión	16,2 a 1
Distribución	4 válvulas por cilindro. Un árbol de levas en la culata
Alimentación	Inyección directa por conducto común. Turbo. Geometría variable. Intercooler
Automatismo de parada y arranque del motor ("Stop/Start")	Si

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades
Tipo de Embrague	--
Tipo de mecanismo	--
Desarrollos (km/h a 1.000 rpm)	--

CHASIS	
Suspensión delantera (estructura/muelle)	Tipo McPherson / Resorte helicoidal
Suspensión trasera (estructura/muelle)	Paralelogramo deformable / Resorte helicoidal
Barra estabilizadora (delante/detrás)	Si / Si
Frenos delanteros (diámetro mm)	Disco ventilado
Frenos traseros (diámetro mm)	Disco
Dirección:	
Tipo	Cremallera Eléctrica
Tipo de asistencia	Si
Asistencia en función de la velocidad	Si
Desmultiplicación en función de la velocidad	No
Desmultiplicación no lineal	Si
Desmultiplicación dirección	--
Dirección a las cuatro ruedas	No
Diámetro de giro entre bordillos / paredes (m)	-- / 11,0
Vueltas de volante entre topes	--
Neumáticos delanteros	225/40 R18
Neumáticos traseros	225/40 R18
Llantas delanteras	-- x 18
Llantas traseras	-- x 18



En el interior son prolíficos los detalles racing con cueros y costuras especiales.

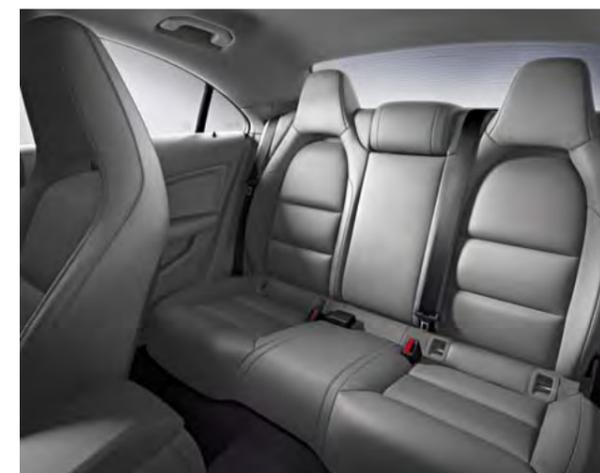


Los puestos de conductor y tripulante son ergonómicos y muy cuidados en un coche muy coupé.

Junto al elaborado diseño del frontal, el parabrisas, el techo y la zaga, la clave de tan brillante resultado está en la zona inferior del CLA: la base va totalmente cerrada y carenada por debajo. Así, hasta los tubos del escape quedan ocultos y pasan por dentro del difusor trasero, que se prolonga hasta el borde del parachoques posterior y recuerda al de los fórmula 1.

El interior no está tan logrado. Delante es amplio, aunque las banquetas de los asientos se quedan cortas. Pero el diseño del techo penaliza la habitabilidad trasera: solo caben bien dos adultos, el espacio para las piernas es justo y si se mide más de 1,80 metros se toca con la cabeza arriba y sobre todo en los laterales del techo. Y como las ventanillas son pequeñas y van muy adelantadas, acaba agobiando un poco. La presentación, de estilo deportivo, resulta atractiva y cuida los detalles: instrumentación, salpicadero, pantalla central flotante tipo tableta, etc.

“Todos los modelos de la gama incluyen un cambio manual de seis marchas y avances como el aviso de colisión para ciudad y el detector de fatiga”



Las plazas traseras pecan un poco de espacio, sobre todo para los pasajeros con cierta...

El CLA ofrece una conducción exquisita, con un tacto suave y preciso en los mandos, una estabilidad impecable y una sonoridad mínima. Se disfruta mucho, porque obedece muy bien las órdenes del conductor, da seguridad y resulta ágil y eficaz sin penalizar nunca el confort. Y hasta los motores básicos reúnen prestaciones brillantes y bajo consumo.

La gama incluye cinco mecánicas, todas con cuatro cilindros, turbo y Start&stop. Tres son de gasolina: 180 de 122 CV (31.500 euros, 5,4 litros de media y 126 g/km), 200 de 156 CV (33.900, 5,2 litros y 250 Aut. (211 CV, 6,1 litros y 142 g/km). Y hay dos turbodiésel: 200 CDI de 136 CV (33.400, 4,2 litros y 109 g/km) y 220 CDI de 170 CV (38.300, 4,2 litros y 109 g/km). Todos incluyen un cambio manual de seis marchas y avances como el aviso de colisión para ciudad y el detector de fatiga. Y se ofrece una caja automática 7G-DCT de siete velocidades, con doble embrague y manejo secuencial en el volante. Las versiones 250 4Matic (4x4) y 45 AMG 4Matic saldrán en otoño y la gama se completará en 2014 con un todoterreno compacto y una versión cabrio. ■



**GESTORÍA ADMINISTRATIVA**  
**Pascual S.L.**

La nueva era de la gestión ha llegado

**SOMOS ESPECIALISTAS**

en gestión telemática y tratamiento de flotas

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





JAVIER COROMINA

# HERMANOS GEMELOS



**“Quince días al año perdidos en la búsqueda de aparcamiento”**

El sueño y la muerte son hermanos gemelos. Esa frasecita se le atribuye a Homero. ¡Qué tío! Vaya vista que tuvo, pues en sus tiempos no existían los automóviles, sin embargo, nadie puede precisar muy bien cómo, tuvo el acierto de soltar esa virguería de sentencia, se ve que entonces ya se producían accidentes por exceso de velocidad en cuadrigas y charros por el estilo.

(Me permito recordar a mis lectores contumaces aquel artículo en el que narraba como los carreteros que se desplazaban por carretera eran causa frecuente de accidentes, porque se dormían confiando en el instinto de las mulas). “Disminuya su velocidad”. “Haga pausas regulares”. “No sobrevalore su resistencia al sueño”, “Tómese un café”, o lo que bebieran los romanos como estimulante no alcohólico.

No es suficiente maquinizar las carreteras para que se vuelvan más inteligentes, antes se precisa humanizarlas. Para promover una conducta responsable la penalización de las “heroicidades” y de los alardes peligrosos resulta indispensable, pero no basta con el castigo, antes hay que agotar los medios de convencer a los usuarios de que en distancias largas, y aunque no nos demos cuenta, porque somos muy machos, el cansancio puede jugaros una mala pasada. ¿Es que no merece la pena dedicar un rato al descanso? Pues bien que se lo dedicamos a buscar un huequecito para el coche en las grandes ciudades.

Hace varios años se publicó un estudio que afirmaba que los conductores de ciudades italianas grandes perdían cuatro años de sus vidas en aparcar sus coches. Lo avalaba la Wildlife World Foundation, asegurando que cada automovilista destinaba una media de una hora al día a encontrar sitio donde aparcar su querido y maravilloso coche. Luego hacían el cálculo anual y le salía a la WWF que cada automovilista dedica quince días al año a buscar aparcamiento para su bien más preciado, su queridísimo coche. Quince días al año perdidos en la búsqueda de aparcamiento, que se convierten en cuatro años si se multiplican por la media de vida en Italia.

Pero es que no hay nada como el automóvil; para sus forofos, claro, que son muy abundantes. Según una encuesta de la revista “Elle”, los alemanes se entusiasman más por sus coches que por sus novias, consortes o ligues. Al pedirles una relación de cosas de las que no podrían prescindir, el 92 por ciento de 2.046 tíos consultados eligieron sus coches; el 87 por ciento del sexo con sus parejas, y el 71, de su posición profesional. ■

## NUEVO CITROËN C4 TONIC

COMIENZA UN NUEVO PROYECTO CON UNA ILUSIÓN NUEVA.



CITROËN *prefiere* TOTAL

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

### UN NUEVO NEGOCIO, UN NUEVO COMIENZO.

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

#### EQUIPAMIENTO CITROËN C4 TONIC:

ABS CON AYUDA A LA FRENADA DE EMERGENCIA Y REPARTIDOR ELECTRÓNICO DE FRENADA | ESP | AYUDA A LA SALIDA EN PENDIENTE Y CONTROL DE TRACCIÓN INTELIGENTE | 6 AIRBAGS | CINTURONES DELANTEROS CON PRETENSORES PIROTÉCNICOS Y LIMITADOR DE ESFUERZO | RADIO CD RDS MP3 CON 6 ALTAVOCES Y TOMA AUDIO | CONNECTING BOX (KIT MANOS LIBRES BLUETOOTH, TOMA AUDIO Y USB)+ FAROS ANTINEBLA CON FUNCIÓN “CORNERING LIGHT” 4 LLANTAS ALUMINIO 16” | LIMITADOR/REGULADOR DE VELOCIDAD PROGRAMABLES



## ¿Quién dijo que tomar decisiones era difícil?

**Hyundai i40 desde 18.390€ . Plan PIVE incluido.**

Decidir que quieres lo mejor, es fácil. Y si el Hyundai i40, además, viene equipado con las mejores críticas, la decisión está tomada.

- **AUTOPISTA** "Excelente diseño, buen comportamiento y un equipamiento completo"
- **EL MUNDO** "Es un modelo que destaca por su diseño, calidad y espacio interior y, en todos los casos, un excelente equipamiento de seguridad"
- **MOTOR 16** "Sin complejos. Los motores del i40 sedán son de lo mejor que hay en su cilindrada"
- **MARCA MOTOR** "Seguridad ante todo"
- **ABC** "Asalto definitivo"
- **AUTO BILD** "Es como para quedarse con la boca abierta"

**Si piensas en Hyundai, piensas diferente.**

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

Gama i40: Emisiones CO<sub>2</sub> (gr/km): 113-159. Consumo mixto (l/100km): 4,3-6,4.

**5** DE GARANTIA  
SIN LIMITE  
AÑOS DE KM.  
Asistencia en carretera  
y Control preventivo