

ALQUILER DE COCHES

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

n°171
mayo
junio
2012



CIRCULACIÓN
El sector turístico evoluciona en España. Sigue gozando de buenos resultados, pero empieza a ser necesario un cambio de rumbo

Analizamos las tendencias en este ámbito. Se hace necesario el incremento del gasto medio por visitante y conocer la realidad del aumento del tráfico procedente del extranjero



PROTAGONISTAS

Antonio Calvo, Director de Ventas Especiales y Vehículos de Ocasión Seat España

“El sector del automóvil históricamente ha mostrado una gran capacidad para sortear los ciclos de recesión económica de forma exitosa”

RECORDAMOS A JOSÉ LUIS URRESTARAZU

Feneval recuerda a quien fuera su presidente durante más de 30 años en el primer aniversario de su pérdida

TRIBUNA JURÍDICA

La Reforma Laboral

Vista desde el ámbito de la modificación de las condiciones de trabajo, según el nuevo enfoque dado por el Real Decreto 3/2012



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

Más sobre
BMW Empresas

902 357 902
www.bmw.es/
empresas



¿Te gusta conducir?



NUEVO BMW SERIE 3

ALMA DE GANADOR

El nuevo BMW Serie 3 incorpora las **últimas innovaciones tecnológicas** desarrolladas por BMW, como los sistemas **BMW ConnectedDrive** y **BMW Head-up Display**, obteniendo la máxima seguridad y confort en la conducción. Los motores con tecnología **BMW TwinPower Turbo** combinados con el modo de conducción **ECO PRO** permiten obtener la máxima potencia con el mínimo consumo. Además, los nuevos **paquetes BMW Business**, ponen a su disposición las opciones más rentables para su negocio y el equipamiento adecuado para su movilidad y trabajo. Es lo que llamamos "alma de ganador" y nos hace ser mejores cada vez que nos dicen que algo es imposible. Nuevo BMW Serie 3 desde 29.950 €. Descúbralo en www.almadegainador.com

BMW EMPRESAS

BMW EfficientDynamics

320d EfficientDynamics Edition. 4,1 l/100 km 163 CV



Escanea el Código QR y descubre el alma de ganador del nuevo BMW Serie 3

Colaborador Oficial



UN AÑO SIN JOSÉ LUIS

"A él le hubiera encantado estar en la III Cumbre de Turismo de la CEOE, poniendo sobre la mesa los problemas del sector de alquiler de coches y reclamando un puesto, su puesto, en Turismo"

Realmente parece mentira que nos encontremos de nuevo en estas páginas recordando a José Luis Urrestarazu, un año después de su pérdida. Aún nos cuesta confirmar que quien fuera nuestro presidente durante más de 30 años nos dejaba el pasado 14 de junio de 2011, una fecha que se ha quedado marcada ya en la historia de Feneval.

Un año entero en el que el sector ha seguido luchando para resistir ante una crisis que continúa, en el que los datos de matriculaciones caen mes a mes y los precios de nuestra actividad se ajustan constantemente.

Doce meses de gran actividad para la Federación en los que nos hemos ido dando cuenta de lo mucho que echamos de menos a José Luis en cada gran cita (aunque también en el día a día). Celebramos la Asamblea General 2011 en Valencia el pasado mes de septiembre y ya no pudimos contar con el habitual repaso de José Luis Urrestarazu del último ejercicio, ya no sentimos su pasión al hablar de las últimas gestiones hechas con Tráfico o con el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, y por supuesto ya no pudimos disfrutar de sus chistes -todos buenos- y sus palabras de cariño hacia todos y cada uno de los que formamos la Federación.

En el tradicional cocido madrileño que Feneval organiza en el Hotel Ritz también se sintió su falta, que se hizo más notoria cuando una proyección hacía pasar por delante de nosotros fotografías de José Luis en diferentes situaciones a lo largo de su vida: en distintas asambleas de la Federación, en reuniones, en el homenaje que se le hizo en Bilbao en 2008, con su familia, con sus amigos... Dialogando, interviniendo en diferentes situaciones, conversando, riendo e incluso ¡bailando!

Todos sonreímos, pero con una lágrima pidiendo paso...

365 días, bueno, 366 días, porque 2012 es bisiesto, que han ido pasando sin que nos demos cuenta, pero que han seguido un mismo camino para el rent a car. A José Luis le hubiera encantado estar en la III Cumbre de Turismo de la CEOE, en la que Feneval participaba por primera vez, poniendo sobre la mesa los problemas del sector de alquiler de coches y reclamando un puesto, su puesto, en Turismo.

Los días seguirán sumándose unos tras otros, pero desde Feneval, el recuerdo de José Luis Urrestarazu, nuestro querido presidente, seguirá siempre intacto. ■



José Luis Urrestarazu.

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



FENEVAL

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

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

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

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



Ford C-MAX. El techo de cristal panorámico fijo cubre casi la totalidad del área aportando mayor amplitud al habitáculo.

05 NOTICIAS FENEVAL

Feneval no ha querido perderse la presentación de la gama Hybrid de Audi Empresas. También ha conocido la nueva generación de productos Chevrolet y su nuevo eléctrico Volt.

06 CIRCULACIÓN

En nuestro tema de portada repasamos la evolución en los últimos años de las tendencias en Turismo en España. Bernardo Fuertes, subdirector de Condé Nast Traveler.

12 ACTUALIDAD

Ocho marcas han participado en el Saló del Automóvil de Madrid 2012. Según el Informe sobre la Seguridad en los Sistemas de Retención Infantil (SRI), un 27% de los sistemas de retención infantil en los vehículos tienen problemas en materia de seguridad. El gobierno apuesta por las nuevas tecnologías como palanca para la economía.



Esperanza Aguirre, Presidenta de la Comunidad de Madrid, durante la inauguración de la edición de 2012 del Saló del Automóvil de Madrid. Fotografía: Ifema. Rafael Sámano.

18 NUESTRAS ASOCIACIONES

Conocemos los temas tratados en las diferentes asambleas generales de las asociaciones de Alicante y Valencia, así como la denuncia planteada por Galeval ante el intrusismo que vive el sector.



Range Rover Evoque. En caminos es algo duro de muelles pero muy versátil.

20 PROTAGONISTAS

Antonio Calvo, Gerente Comercial de Ventas Especiales de Seat.

25 TRIBUNA JURÍDICA

Continuamos con el análisis de la REFORMA LABORAL, centrándonos en este número en Materia de condiciones de trabajo.

30 COCHES Y MOTORES

A fondo. Ford C-Max 1.6 EcoBoost 180 C. Versión Trend.

36 HEMOS PROBADO

Renault Koleos 2.0 dCi 150CV 4x4 Dynamique.
Range Rover Evoque SD4 190 CV 4WD Prestige.

50 PERSONAJES Y COSTUMBRES

A la hora de la siesta. Javier Coromina.

FENEVAL EN LA PRESENTACIÓN DE LA GAMA HYBRID DE AUDI EMPRESAS

EL PRIMER VEHÍCULO HÍBRIDO DE AUDI, EL Q5 HYBRID QUATTRO, SE PRESENTÓ EN SEPTIEMBRE DE 2011, Y CON LA LLEGADA DE LOS A6 HYBRID Y A8 HYBRID, LA GAMA SE COMPONE AHORA DE TRES VERSIONES

Los invitados a este evento, celebrado los pasados días 22 y 23 de mayo en el Hotel Eurostars Madrid Tower, pudieron ponerse al volante de los modelos hybrid de Audi en un recorrido especialmente diseñado para experimentar los distintos modos de conducción del sistema de propulsión híbrida de Audi.

De este modo se daba a conocer la gama hybrid de Audi empresas, en la que Audi está muy centrada, ya que tiene como objetivo ser la marca Premium líder en movilidad eléctrica en 2020. El primer vehículo híbrido de Audi, el Q5 hybrid quattro, se presentó en septiembre de 2011, y se incorporan después los A6 hybrid y A8 hybrid.

Estos modelos utilizan el sistema de propulsión Audi hybrid, con un motor eléctrico de 54 CV de potencia situado entre el motor 2.0 TFSI de 211 CV y la caja de cambios tiptronic de 8 velocidades. La potencia total del sistema es de 245 CV. Pueden funcionar únicamente movidos por el motor eléctrico, con una autonomía de hasta 3 km y hasta 100 km/h; y también impulsados sólo por el motor de combustión, o bien con una combinación de ambos. Respecto al consumo, el audi Q5 hybrid quattro, con 6,9 l/100 km y 158grs/km, se convierte

en la versión de la gama con un menor nivel de emisiones contaminantes.

Feneval no quiso perderse esta cita con la presencia de su presidente Carlos Jiménez. También asistieron los responsables de distintas compañías de renting, organismos e instituciones públicas, compañías de rent a car y otras empresas. ■



Un momento de la presentación de Audi.

NUEVA GENERACIÓN DE PRODUCTOS DE CHEVROLET

FENEVAL TAMBIÉN ESTUVO PRESENTE EN ESTA CITA EN LA QUE LA MARCA PRESENTÓ EN EXCLUSIVA SU MODELO ELÉCTRICO DE AUTONOMÍA EXTENDIDA: EL CHEVROLET VOLT

Chevrolet España presentó junto a su nueva Generación de Productos el Chevrolet Volt, su vehículo eléctrico de autonomía extendida. Este modelo, recién nombrado coche del año en Europa, se presentaba en exclusiva en España en una convocatoria organizada por la marca el día 25 de abril y en la que los participantes realizaron una prueba dinámica de

todos sus modelos de esta generación: Spark, nuevo Aveo, Cruze 4 y 5 puertas, Orlando, Malibu y Captiva y los modelos icono de la marca: Camaro, Corvette y Volt.

Se contó con la colaboración de Iberdrola para la instalación de postes de recarga eléctrica.

Asistieron al evento las principales organizaciones sectoriales de alquiler a corto plazo: Carlos Jiménez, Presidente de Feneval, Miguel Ángel Saavedra, portavoz de Feneval, José Miguel Mostaza, Presidente de Aseval-Madrid, así como Concepción Calvo y Noemí Selas como Vicepresidenta y vocal de Aseval-Madrid. Igualmente, las principales compañías de alquiler de vehículos y de renting, así como organismos oficiales, estuvieron representados en esta cita de la marca americana.

El acto finalizó con un almuerzo en la Ciudad del Fútbol de Las Rozas, aprovechando el patrocinio de Chevrolet con la Selección Española de Fútbol y con una visita final al Museo del Fútbol y la posibilidad de ver de cerca la Copa del Mundo ganada por nuestra Selección en Sudáfrica 2010. ■



Foto de grupo con todos los asistentes a la convocatoria de Chevrolet.



BERNARDO FUERTES
SUBDIRECTOR DE CONDÉ NAST TRAVELER



LA ISLA DE LA PROSPERIDAD

EL TURISMO DE ALTO NIVEL DE GASTO SIGUE CRECIENDO, ESPECIALMENTE EL PROCEDENTE DEL EXTERIOR, Y MANTIENE EL AVANCE DEL SECTOR FRENTE A LA ATONÍA GENERAL

SIN EMBARGO SON NECESARIAS MEDIDAS PARA EVOLUCIONAR UN MERCADO YA MADURO QUE TIENDE A ESTANCARSE. ES FUNDAMENTAL EL INCREMENTO DEL GASTO MEDIO POR VISITANTE, LA CALIDAD DEL SERVICIO, LA INNOVACIÓN EN EL CONCEPTO Y LA SOSTENIBILIDAD.

ESPAÑA Y EL TURISMO

1^a
en ingresos
por turismo

57 millones
de turistas
extranjeros
en 2011

3^a
potencia
núm. visitantes

22%
incremento
turistas rusos

18% incremento interanual
precio por habitación
en Canarias y Baleares



En 2011 se alcanzó otra cifra impresionante con 57 millones de turistas procedentes del exterior, según la encuesta de Movimientos Turísticos en Fronteras (Frontur). Seguimos siendo la tercera potencia por número de visitantes y, lo más importante, la primera por ingresos procedentes de este sector. Eso significa que estamos ante un modelo de negocio que si bien todavía no es el ideal, sí que camina por una senda correcta.

Evidentemente a todos nos gustaría que nuestros visitantes se dejaran en España 500 o 600 euros diarios pero la realidad es bien distinta y la media está alrededor de los 90 euros diarios. Desde hace décadas se escucha el lamento de que tenemos que ir más allá del turismo de sol y playa. Sin embargo se ven pocas iniciativas reales encaminadas en esa dirección. Hablar de la necesidad de cambio es sencillo, pero se debe concretar con acciones. Recientemente el grupo Meliá ha reconvertido dos hoteles de todo incluido de la Bahía de Palma, en Magaluf, en una especie de condominio. Será posible adquirir en propiedad algunas de las habitaciones aunque se cede la gestión al propio hotel. Con esto persigue elevar el nivel de los clientes pasando de unos precios de unos 50 euros al día con todo incluido hasta los 280 o 300 euros por noche. Se busca además desestacionalizar la demanda que no pasa de los seis meses logrando que la temporada se alargue hasta los nueve meses gracias a los propietarios de esas habitaciones en los propios hoteles que obtienen ingresos en temporada alta y disfrutan la habitación en octubre o noviembre. Para lograrlo el grupo hotelero ha invertido 42 millones de euros.

Otro caso llamativo que comienza a dar sus frutos ha sido la aventura del Sha Wellness Clinic en la costa levantina. Un proyecto en el que la familia Bataller ha puesto todo su empeño. El concepto busca atraer, mediante el turismo de salud —que no sanitario— a

un público de alto nivel adquisitivo a una zona como la del levante alicantino y parece que el esfuerzo comienza a dar sus frutos.

Una de las fórmulas magistrales y que está en boca de todos para subir el nivel de quienes nos visitan es dar mayor calidad en el trato. Uno de los principales problemas que perciben los ejecutivos del sector a los que cada año entrevista Deloitte para elaborar su informe sobre expectativas, es la calidad del servicio. Algo fundamental en la búsqueda de la excelencia si queremos volver a repetir alguna vez los niveles de crecimiento turístico que se dieron hasta 2007. Los entrevistados por la consultora reclamaban más inversiones públicas en formación. Coincidiendo con esta necesidad, recuerdo hace unos meses una comida en el hotel Orfila de Madrid, en la que el presidente de Relais&Chateaux, Jaume Tàpies, se lamentaba de que tenían en su página web más de 500 ofertas de trabajo que no podían cubrir debido a que los candidatos que se postulaban no tenía la suficiente preparación.

Mientras mejora la formación podemos seguir consolándonos con las buenas cifras en las que todavía se descuentaba el bálsamo de la crisis política y social en nuestros más cercanos competidores de la cuenca del Mediterráneo: Túnez, Egipto, Siria y en menor medida Grecia. Países que han visto desplomarse el turismo a falta de la imprescindible sensación de seguridad pero que todavía aparecen como punteros en aquellos estudios de hace más de cinco años. El panorama es muy cambiante y es difícil predecir cuánto va a durar la inestabilidad que tanto ahuyenta al turista.

El sector en España tiene puestas gran parte de sus expectativas en el público con un mayor poder adquisitivo, es ya una realidad pero todavía con mucho camino por recorrer. A los habituales mercados británicos, alemanes y franceses, se están sumando con fuerza

“Una de las fórmulas magistrales y que está en boca de todos para subir el nivel de quienes nos visitan es dar mayor calidad en el trato, por ello se reclaman más inversiones públicas en formación”

y crecimiento los países nórdicos que ya aterrizan en nuestro país con mayor fuerza y generosidad. Aunque todavía están lejos en el nivel de gasto respecto al americano, que sólo supone 1,15 millones de visitantes pero cuyo desembolso duplica la media.

Junto a ellos se encuentran los rusos que, en tiempos mejores, no eran recibidos con la mayor de las sonrisas pero que hoy son uno de los baluartes más importantes en el segmento del lujo. Isabel Borrego, la secretaria de Estado de Turismo, avanzó unas previsiones en el incremento de turistas rusos de un 22 por ciento para este ejercicio. A lo largo de este año he coincidido con diferentes profesionales del sector que estaban acudiendo a clases de ruso. Todavía no he encontrado a nadie que esté aprendiendo chino, a pesar de ser la economía más pujante del planeta. Todo indica que, por el momento, el turista chino consumirá casi exclusivamente dentro de sus propias fronteras.

El informe de la Banca March sobre el Sector Turístico destaca que en la sociedad europea (nuestros principales clientes) se está produciendo una polarización de la riqueza y que crece con fuerza el sector del lujo. Destaca que las clases medias tienden a buscar habitaciones familiares en hoteles para vacaciones cada vez más cortas. También advierte del crecimiento exponencial del turismo de tercera edad que vendrá en busca de buen tiempo y servicios sanitarios de primera.

A escala global las tendencias en cuanto al sector se definieron en la última *International Luxury Travel Market* (ILTM) que tuvo lugar a principios de junio en Shanghai. En aquella ocasión el fundador de la cadena Banyan Tree, Ho Kwon Ping, fue entrevistado por la directora de la revista Condé

Nast Traveler en Estados Unidos, Klara Glowzewska. Ping sentenció que en el panorama actual “el grupo emergente de *rainbow tourists* busca la autenticidad y sostenibilidad de los destinos que visita”. Con *rainbow tourists* se refería al hecho de que los viajeros de alto nivel adquisitivo ya no proceden tan sólo de Europa y África, como hasta hace bien poco. Hoy existe una clase de 'viajero' con alto potencial económico prácticamente en todo el globo, en busca de valores más auténticos y ecológicos que también debiera ofrecer España.

En el último Índice de Precios de hoteles que elabora el portal Trivago, se tasaba en un seis por ciento el incremento interanual del precio medio por habitación. En casos llamativos como los de Canarias y Baleares esa subida llegaba a ser de un 18 por ciento. Esos datos que mostraban una clara recuperación hoy se antojan una utopía a tenor de la situación económica interna de España. Aunque como viene siendo habitual contamos con la tabla de salvación que supone el incremento de extranjeros.

De cualquier manera lo que se desprende de todos estos estudios es que el panorama es tan complicado que de poco sirve el análisis del pasado para predecir el futuro porque los patrones de comportamiento han desaparecido por completo y concienzudos trabajos de análisis de datos durante los últimos diez años se desplomaron ante el repunte de la prima de riesgo, el desplome del euro o la subida del petróleo. **Lo único claro es que la solución sólo se encuentra mirando al frente y actuando, potenciando el lujo, la ecología y la calidad.** ■

“A los habituales mercados británicos, alemanes y franceses, se están sumando con fuerza y crecimiento los países nórdicos que ya aterrizan en nuestro país con mayor fuerza y generosidad”



FENEVAL RESPONDE

¿CÓMO SERÁ LA NUEVA TARJETA ITV EN SOPORTE ELECTRÓNICO? ¿DESDE CUÁNDO SUSTITUIRÁ A LA TARJETA ACTUAL EN PAPEL?

Cambia el formato de las tarjetas ITV. A partir del próximo 24 de julio de 2012 y en cumplimiento de lo dispuesto en el Real Decreto 750/2010, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor, entrarán en vigor los nuevos formatos de las tarjetas ITV.

Las tarjetas ITV serán de los siguientes tipos:

- **Tipo A, AT, AR y AL: Vehículos completos o completados**
- **Tipo B, BT, BR y BL: Vehículos homologados de tipo completos**
- **Tipo C, CT, CR y CL: Vehículos incompletos**
- **Tipo D, DT, DR y DL: Vehículos homologados de tipo completados**

Los tipos A, B, C y D serán para los vehículos categorías M, N, O (turismos y autobuses, camiones y remolques), mientras que sus variantes T serán para vehículos agrícolas; R, para remolques agrícolas y maquinaria remolcada, y L, para vehículos de menos de cuatro ruedas.

Las tarjetas ITV podrán emitirse a elección del emisor de la misma, en soporte papel o soporte electrónico. La tarjeta ITV en

soporte papel constará de un original para el usuario y dos copias más, para los Servicios de Industria de la provincia en la que se matricule el vehículo y para la Jefatura Provincial de Tráfico. En el supuesto de los vehículos agrícolas, tendrán otra copia más para la Dirección General de Producción Agraria.

Todas las tarjetas ITV estarán impresas y fondeadas en tinta azul y estarán elaboradas de manera que se impidan las falsificaciones. A tal fin, el papel en que se imprima dispondrá de una protección consistente en gráficos coloreados o en una marca de agua.

En el caso del soporte electrónico, la Dirección General de Tráfico facilitará el acceso a sus copias electrónicas que requieran las demás autoridades competentes y emitirá una copia en papel para el adquirente del vehículo. Tendrán todos los datos técnicos del vehículo.

Las tarjetas ITV que se expidan en soporte electrónico se presentarán por el fabricante en el registro telemático de la Dirección General de Tráfico. La Jefatura de Tráfico, una vez asignado el número de matrícula, lo indicará en la tarjeta ITV y comunicará su contenido al organismo competente de la Comunidad Autónoma. ■



GESTORÍA TOLEDO
Empresa de Servicios



GESTIÓN FLOTAS
RENT A CAR
RENTING

Nos sirve de estímulo estar más de 60 años al servicio de nuestros clientes



Toledo & Asociados
Gestores Administrativos

Ronda de Atocha, 12 • 28012 Madrid
Teléfs.: 91 781 97 18

Sagasta, 12 • 28004 Madrid
Teléfs.: 91 445 91 84 / 89



El pulso del progreso.

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

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

www.audi.com/a4

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

Audi Empresa



CERCA DE 300.000 VISITANTES EN EL SALÓN DEL AUTOMÓVIL DE MADRID 2012

ESTA EDICIÓN SERÁ RECORDADA POR LA BAJA PRESENCIA DE MARCAS: SOLO OCHO HAN PARTICIPADO

El Salón del Automóvil de Madrid, celebrado en Ifema entre los días 25 de mayo y el 3 de junio, cerraba sus puertas con el recuento de 287.000 visitantes, una cifra importante pese a que esta edición ha sido más reducida en cuanto a participación de marcas de fabricantes de vehículos, solo ocho estuvieron presentes exponiendo todas sus novedades: Mercedes-Benz, Smart, Mini, BMW, Infiniti, Isuzu, Volvo y Land Rover.

Se evidencia de este modo las consecuencias de la actual situación económica para el sector de la automoción que reclama ayudas por parte de la Administración para que pueda repuntar, teniendo en cuenta que es uno de los ámbitos sobre los recaen objetivos más elevados.

No obstante, el salón ha sido escenario de diferentes iniciativas que han hecho que los visitantes disfrutaran de emociones relacionadas con el mundo del motor.

Mercedes-Benz presentó como primicia a nivel europeo el Mercedes-Benz Concept Style Coupé, muy vanguardista y equipado con un nuevo propulsor de inyección directa de gasolina. Igualmente, el nuevo Clase A se mostraba en este salón, con un aspecto más deportivo, con tres versiones: Urban, Style y AMG Sport.

Destacó además el Mercedes-Benz Clase E 300 BlueTEC HYBRID, con el que el fabricante alemán demuestra que incluso los vehículos de gama alta pueden tener un consumo asombrosamente bajo de 4,2 litros a los 100 km y unas emisiones de CO₂ de 109 gr/km.

Con una construcción basada en el aluminio, que reduce significativamente a un ahorro de peso, estuvo presente el mítico modelo Mercedes-Benz SL, que celebraba 60 años desde la creación de este modelo. A la vez que se mostraban el renovado Mercedes-Benz GLK 2012 y la Viano Edición Limitada "Vengadores", una serie que combina un precio muy interesante con un gran equipamiento.

Smart estuvo presente en esta edición con su Nuevo Smart Fortwo, que se ha renovado totalmente tanto en su exterior como en el equipamiento interior.

Bmw y Mini hicieron un gran despliegue en su presencia en este salón, que permitía disfrutar del BMW i8 Concept Spyder o el nuevo Serie 3 con el paquete BMW M Performance. En la zona MINI se exponía al público toda su gama, inclu-

yendo las ediciones del MINI conmemorativas con nombres de estaciones de Metro de Londres por las Olimpiadas de este año, Highgate, Baker Street y Bayswater.

Para los amantes de la velocidad, se podía disfrutar de una zona dedicada a los coches de competición de MINI en el WRC y en el Dakar.

Por su parte, **Infiniti**, la gama de lujo de Nissan, mostró la renovación absoluta del SUB FX. La marca japonesa se encuentra en plena expansión en nuestro país y aprovechó el salón para mostrar el reestyling

"Se evidencian las consecuencias de la actual situación económica para el sector de la automoción que reclama ayudas por parte de la Administración"

de este todo-terreno de una marca que goza de gran prestigio en EEUU, destacando, también su berlina híbrida G 35h.

Isuzu se ubicó en el pabellón 4 del recinto ferial y presentó a través de la importadora para España, Midi Spain Automoción, el Isuzu D-Max 2012. Con motor 2,5 diésel common rail biturbo que ofrece una potencia máxima de 163 CV a

3.600 rpm y un par de 400 Nm a 1.400 rpm, tiene un consumo medio de 7,4 litros cada 100 Km con cambio manual. Presenta tres opciones de cabina: Sencilla, Extendida y Doble.

Igualmente, recorriendo el pabellón 4, nos encontrábamos con **Volvo**, que presentaba a nivel nacional su Nuevo Volvo V40. Un compacto con un diseño muy moderno, con indudables avances tecnológicos y con el primer airbag destinado a evitar daños en caso de atropello a los viandantes, algo absolutamente novedoso, sistema que se suma al resto de medidas de seguridad active propias de la marca sueca.

También la tecnología respetuosa con el medio ambiente estuvo presente en el stand de Volvo, que daba a conocer el Volvo V60 híbrido enchufable, que fue presentado en el Salón de Ginebra de 2011. Es el primer diésel híbrido enchufable del mundo y su sistema utiliza un propulsor turbo diésel de 2,4 litros y cinco cilindros que desarrolla 215 CV y un par máximo de 440 Nm y se apoya en un motor eléctrico que entrega 70 CV de potencia.

Land Rover destacó sobre todo por su modelo Range Rover Evoque, del que presentamos una prueba en este número de la revista, que llamó la atención por su línea moderna y su equipamiento.

A pesar de ser una edición marcada por la escasa participación de marcas, los asistentes pudieron disfrutar de las novedades de las grandes marcas y de múltiples actividades relacionadas con el motor. Miramos ya hacia la próxima edición, esperando una recuperación del sector en general. ■



Los visitantes pudieron conocer de primera mano los nuevos modelos que presentaron las marcas. Fotografía: Ifema. Alicotero.

EL MEJOR MOTOR DE BÚSQUEDA PARA LA VIDA REAL

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



TODOS LOS COCHES QUE QUIERES EN UNO.

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

www.fiat.es

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



CORPORATE | FLEET | SOLUTIONS

UNA DE CADA CUATRO SILLAS DE RETENCIÓN INFANTIL PARA NIÑOS SUSPENDE EN MATERIA DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN

SEGÚN EL INFORME SOBRE LA SEGURIDAD EN LOS SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL (SRI) EN EL QUE HA PARTICIPADO EL REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)

A la hora de elegir una sillita de retención infantil es fundamental tener en cuenta la seguridad y la facilidad de uso, según señala el informe sobre la Seguridad en los sistemas de Retención Infantil (SRI) en el que ha participado RACE, que evalúa estos sistemas en las categorías de seguridad, manejo, ergonomía, contenido de sustancias peligrosas, limpieza y confección. Este informe ha desvelado que una de cada cuatro sillitas de retención infantil para vehículos suspende en seguridad y protección, lo que supone un 27%.

Estos datos son muy significativos, ya que durante el año 2010 un total de 53 niños fallecieron como consecuencia de accidentes de tráfico, de los cuales 36 niños eran ocupantes de un turismo o una furgoneta y, de ellos, la mitad no llevaba un sistema de retención adaptado a su talla y peso.

“Se han analizado 33 modelos de sillitas, de los que 16 sistemas de retención infantil obtuvieron la calificación de satisfactorio y ninguno recibió la denominación de muy satisfactorio”

En este documento se han analizado 33 modelos de sillitas, de los que 16 sistemas de retención infantil obtuvieron la calificación de satisfactorio y ninguno recibió la denominación de muy satisfactorio. 5 productos analizados fueron calificados como muy insatisfactorios, al presentar deficiencias en materia de seguridad y otras dos sillitas de retención para niños también recibieron la denominación de insatisfactorio. Podemos destacar que Cybex fue la marca que logró los mejores resultados, al situar a cuatro de sus modelos entre los ocho mejores del test.

En la edición de 2011 de este estudio, según destaca RACE, se introdujo el análisis de sustancias peligrosas y los resultados llamaron la atención mejorando en este aspecto, aunque apunta igualmente que todavía sigue habiendo modelos con sustancias por encima de los límites permitidos. ■

LA AGENDA DIGITAL ESPAÑOLA, UN PROYECTO QUE APUESTA POR LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS

EL MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO TRABAJA TAMBIÉN EN UN PLAN DE AYUDAS A LA I+D+i DOTADO CON 550 MILLONES DE EUROS

El Ministerio de Industria, Energía y Turismo está trabajando en la elaboración de una Agenda Digital Española, con aportaciones de todo el sector, que pueda recoger la estrategia a seguir en los próximos años. Según las declaraciones del secretario de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información, Víctor Calvo-Sotelo, el Gobierno considera las nuevas tecnologías como una palanca fundamental para impulsar la actividad de las empresas españolas y de nuestra economía.

Coincidiendo con la celebración de un debate en el Senado organizado por el Comité de Impulso del Día de Internet y la Asociación de Usuarios de Internet para celebrar el Día Mundial de Internet, Víctor Calvo-Sotelo considera que las administraciones públicas deben fijar el marco en el que la Sociedad de la Información se desarrolle en todo su potencial. En este sentido, ha anunciado que su departamento trabaja actualmente en un plan de ayudas a la I+D+i dotado con 550 millones de euros para apoyar proyectos e iniciativas privadas con más posibilidades de éxito y que proporcionen mayor creación de empleo. Además, está trabajando en la elaboración de la Agenda Digital española con aportaciones de todo el sector que evalúe los planes anteriores, los adapte al nuevo contexto y diseñe una estrategia nacional de banda ancha.

España ha alcanzado una madurez tecnológica que, según Calvo-Sotelo, nos permite apostar por la modernización de la administración del Estado, ofreciendo más servicios a un coste menor. ■



Arranca algo más que un coche.

Disfruta de su potencia eficiente.
Motores EcoBoost de inyección directa

Disfruta de su aerodinámica inteligente.
Ford Active Grille

Disfruta de cada gota.
3,7 litros a los 100 km *

Disfruta de su silencio en cada parada.
Auto Start-Stop

NUEVO FORD FOCUS.

Visite su concesionario oficial y descubra las condiciones especiales para empresas.

Gama Ford Focus consumo medio combinado de 4,2 a 6,4 l/100 km. Emisiones de CO₂ de 109 a 149 g/km.
*Consumo en carretera para motores 1.6 TDCI 70 Kw (95cv) y 85 Kw (115cv).

Go Further

ALICANTE

AVA CELEBRA EN ELCHE SU ASAMBLEA PONIENDO SOBRE LA MESA LAS PROBLEMÁTICAS DEL SECTOR

Los Empresarios de Alquiler de Vehículos sin Conductor de Alicante (AVA) celebraron en la ciudad de Elche su 28ª Asamblea Provincial. Esta ciudad acoge por tercera vez esta importante cita del sector.

Durante las intervenciones realizadas en la Asamblea, Basilio Gallego Pérez, presidente de AVA, repasó todos los temas de interés para la asociación y para el sector en general. Se trataron las Sanciones por Contratos con Cláusulas Abusivas, destacando que no consta a la asociación información de ningún caso dentro de la provincia de Alicante, pero igualmente se hizo hincapié en la conveniencia de estar informados al respecto en prevención de posibles casos. Igualmente, durante la intervención final de Carlos Jiménez, actual presidente de Feneval, este destacó que en este sentido se está trabajando desde la federación en un contrato tipo.

Jiménez marcó además las perspectivas para 2012, con la reiterativa solicitud de la modificación del Iva para el alquiler de coches, con el fin de conseguir el 8% para este sector al igual que el resto de sectores encuadrados en Turismo; la ampliación del control de ITV a cuatro años en lugar de dos para los vehículos de alquiler; y los permanentes problemas de financiación.

Tras repasar todas las gestiones realizadas por la Asociación durante todo el año, se dio a conocer el receptor del AVA de HONOR 2012, que será otorgado a Antonio Bernabé Castro Moya, Coronel Jefe de la Guardia Civil del al Provincia de Alicante, por su colaboración y apoyo con la Asociación en beneficio de todos los asociados.

Además, se tuvo un recuerdo especial con una gran rememoración de José Luis Urrestarazu, quien fuera presidente de Feneval durante más de 30 años, por su labor y por el vacío que ha dejado en todo este sector tras su fallecimiento hace ya un año, como recordamos en este número. Recordando que la asamblea de Alicante del pasado año fue a la última a la que pudo asistir.

La asamblea contó con Fiat y Ford como patrocinadores y con la colaboración de otras empresas como BCA España y Autosubastas, Glassdrive y Amasia.

En la cena de clausura de la asamblea, que se celebró el 18 de abril en el Hotel Milenio, AVA contó con la presencia de Alberto Rubio

Mayo, Comisario de la Localidad de Elda; Antonio Bernabé Castro Moya, Coronel Jefe de la Guardia Civil de la Provincia de Alicante; Santiago Martínez Cava-Arena, Director del Aeropuerto del Altet; Francisco García-Caro García, Jefe Provincial de Tráfico; Mercedes Alonso, Alcaldesa del Ayuntamiento de Elche; Luis Ángel Mateo, Concejal de Empresas y Empleo del Ayuntamiento de Elche; Javier Candela, Alcalde Pedáneo de la Marina; Ana Ballenilla García de Gamarra, Cap de Server Territorial de Comerç, Turisme y Consum. AVA agradece a todos ellos su asistencia, así como a sus patrocinadores, por el apoyo aportado. ■



Antonio Bernabé Castro Moya, Coronel Jefe de la Guardia Civil del al Provincia de Alicante (a la izquierda), recibió el AVA de HONOR 2012.

GALEVAL

CONTRA EL FRAUDE EN EL ALQUILER DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR EN GALICIA

La Asociación Empresarial de Alquiler de Vehículos con y sin conductor de Galicia, Galeval, ha denunciado en su entorno recientemente la situación fuera de la legalidad que se está produciendo en el sector de alquiler de vehículos con conductor. Ya que, según declaraba Jesús Lurigados Veiga, Presidente de Galeval, se están contratando a empresas no autorizadas por la Administración que ofertan su servicios de alquiler de coches de alta gama con conductor a empresas de todo tipo para el traslado de sus clientes y directivos así como a particulares para eventos, todo ello al margen de la legalidad, ahorrándose miles de euros al no pagar

"Las empresas ilegales perjudican al sector de alquiler de vehículos con conductor y a la economía en general"

ningún tipo de impuesto y al no cumplir los requisitos que la normativa de transportes exige a las empresas habilitadas para prestar este tipo de servicios (disposición de un mínimo de 10 vehículos de alta gama, local abierto al público, conductores dados de alta en la seguridad social ...).

Asegura que en este sentido se ha perdido un 70% de los trabajos en los últimos 3 años cuando la demanda no ha descendido.

El presidente de la patronal ha puesto la situación en manos de las autoridades para tratar de combatir el fraude y la competencia desleal. ■



SHIFT_

NISSAN QASHQAI

- El primer Crossover
- Cámara de visión 360°
- Control crucero y limitador de velocidad

HAZ QUE TU EMPRESA ABRA CAMINO NISSAN QASHQAI. THE URBANSTYLER

¿Qué significa tener a un creador de tendencias? Significa innovar, ser el primero, dejar huella. Pero sobre todo... es impactar a cada paso con el Crossover original: Nissan Qashqai. Es descubrir una ciudad con menos consumo y emisiones. Es llevar a tu empresa a lo más alto con un menor coste de mantenimiento. Es ver lo que otros no ven con la cámara de visión 360°. Y por si fuera poco, es contar en todo momento con ESP, ABS, EBD, control de crucero, limitador de velocidad, radio lector de CD, MP3, Bluetooth®, sensores de aparcamiento traseros, techo panorámico, llantas de aleación de 17", faros de activación automática y climatizador dual. ¿Sorprendido? Pues prepárate. Porque ya nada será lo mismo. Y tu empresa tampoco.

Nissan. Innovation That Excites.

Infórmate en el 902 118 085 / nissanfleet@nissan.es

Consumo mixto: 4,5-8,2 l/100 km. Emisiones de CO₂: 119-194 g/km.

CARTA A JOSÉ LUIS URRESTARAZU

A UN AMIGO
Y A UN COMPAÑERO

Querido José Luis,

Hemos preferido escribirte porque parece que aún te tuviéramos aquí y por eso queríamos dirigirnos a ti en presente, para contarte cómo marchan las cosas, para explicarte lo complicada que sigue la situación a nivel económico y que sería fantástico que pudieras estar cerca para comentar contigo miles de cosas, para que nos ayudaras en cada paso que damos, como has hecho siempre...

La crisis sigue presente en España, hemos iniciado ya el segundo semestre de 2012, que anunciaban de mejora al inicio del año y que De Guindos acaba de confirmar que seguirá marcado por la recesión. Quienes manejamos empresas de alquiler de coches lo sabemos, las cosas están así desde hace tiempo, pero no vayas a pensar que esta es una carta de desánimo, ¡todo lo contrario! Nos apoyamos en todos los que formamos el sector para mantener el trabajo constante y el positivismo, una lucha permanente por el sector y es que también hay datos positivos... Han cerrado empresas, sí, pero somos casi 400 compañías de alquiler de vehículos las que desde Feneval seguimos funcionando dentro del rent a car. Se han perdido empleos en el sector de la automoción, también, pero es uno de los sectores que sigue sosteniendo la economía, como lo ha hecho en otras muchas etapas de la historia. Perseguimos a la Administración porque nos faltan ayudas a la financiación, está claro, pero conseguimos hacernos escuchar: hace pocos meses sabes que hemos estado en la III Cumbre del Turismo planteando nuestra actividad como una más en este sector en el que seguimos confiando para la recuperación de la economía.

En este año en el que ya no estás con nosotros hemos mejorado también nuestras herramientas online, con una nueva página web que esperamos que de vez en cuando puedas consultar. Hemos sumado apoyos, con nuevos asociados, y hemos mantenido reuniones con los agentes de la Administración Pública de quienes esperamos más ayudas.

Feneval sigue llamando a muchas puertas, uniendo esfuerzos y caminando en una dirección común con todos sus asociados. Esperamos de verdad que puedas verlo, porque nosotros sentimos que tú también caminas con nosotros.

Gracias por seguir estando en la base de nuestros ideales y por habernos enseñado tanto. Te seguimos echando de menos y te mandamos un abrazo enorme de todos los que formamos Feneval.

Con todo nuestro cariño,

Fdo.:
Tus compañeros de **Feneval**

VALENCIA

AECAV PIDE
LA REVISIÓN
DE VARIAS
ACCIONES
SANCIONADORAS

También la Agrupación Empresarial de Alquiler de Vehículos de la Provincia de Valencia se reunió un año más para celebrar su asamblea anual, que tuvo lugar el día 30 de mayo en las instalaciones de la Concesión Renault Retail Group, S.A.

Durante la Asamblea se repasaron las últimas actuaciones en materia de relaciones institucionales con diferentes dirigentes de la Administración Pública especialmente con el Ministerio Industria, Turismo y comercio, resaltando las continuas reclamaciones que desde Feneval realiza el sector del alquiler de coches, que recogen las reivindicaciones hechas por Carlos Jiménez, presidente de Feneval, en su discurso en el III Cumbre de Turismo de la CEOE, celebrada en Madrid el 26 de abril. Así como se trató el asunto de la contratación de un gerente como cambio en el modelo de gestión de la Federación.

Se puso sobre la mesa igualmente la creciente aparición de nuevos modelos de gestión dentro del sector del alquiler, como el carsharing, del que se desprende que muchas de estas empresas no reúnen los requisitos mínimos para formalizarse como empresas de alquiler sin conductor. De este modo, en la reunión se pidió al Presidente Provincial que intercediera para pedir que desde la Federación se planteara el marco en el que se desarrollará la actividad del alquiler de vehículos y cuáles son las empresas cuyo objeto social sea el desarrollo de la actividad para disponer de las mismas obligaciones.

Por otro lado, se analizó la actuación de la Federación en colaboración con la Asociación Provincial, tras el escrito remitido el 18 de mayo a la Dirección General de Transportes de la Generalitat Valenciana en el que se pedía que considerara oportuno, una vez contrastada la información, las actuaciones sancionadoras contra dos empresas que están realizando nuestra actividad sin cumplir con los requisitos legales.

Finalmente, también se abordó otro tema de gran importancia, como es la apropiación indebida de vehículos, que está proliferando en el sector del rent a car y que conlleva importantes problemas cuando se pone de manifiesto que se trata de robos, con los consecuentes problemas en la tramitación de estos hechos en las comisarías. ■

NUEVO CITROËN C4 BUSINESS

COMIENZA UN NUEVO PROYECTO CON UNA ILUSIÓN NUEVA.



CITROËN prefiere TOTAL

CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (G/KM): C4: 4, 2-6, 4 / 109-148

UN NUEVO NEGOCIO, UN NUEVO COMIENZO.

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

EQUIPAMIENTO CITROËN C4 BUSINESS:

ABS CON AYUDA A LA FRENADA DE EMERGENCIA Y REPARTIDOR ELECTRÓNICO DE FRENADA | ESP | AYUDA A LA SALIDA EN PENDIENTE Y CONTROL DE TRACCIÓN INTELIGENTE | 6 AIRBAGS | CINTURONES DELANTEROS CON PRETENSORES PIROTECNICOS 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"



LOLA MONTES



ANTONIO CALVO DIRECTOR DE VENTAS ESPECIALES Y VEHÍCULOS DE OCASIÓN SEAT ESPAÑA

“ESTOY PLENAMENTE CONVENCIDO DE LA FORTALEZA DE TODAS LAS EMPRESAS DEL SECTOR PARA AFRONTAR LA CONTINUIDAD DE LA ACTIVIDAD EN EL FUTURO MÁS INMINENTE”

MUY CLARO EN SUS OPINIONES Y CON UNA CONFIANZA ABSOLUTA EN UN SECTOR, EL DE LA AUTOMOCIÓN, QUE SE HA MOSTRADO HISTÓRICAMENTE CAPAZ DE SU RECUPERACIÓN EN TODOS LOS CASOS, ANTONIO CALVO ANALIZA LA SITUACIÓN ACTUAL Y NOS DA LA CLAVES DE SEAT PARA 2012

“Dada la importancia que tiene para SEAT crecer más allá del mercado doméstico, no existe mejor plataforma que el rent a car para probar y dar a conocer nuestros vehículos”

■ El sector de la automoción vive en un ten con ten: se habla de él como uno de los pilares del movimiento de nuestra industria, pero a la vez se destacan las cifras negativas que lo persiguen, con descensos continuos en los beneficios, en los puestos de empleo..., ¿cuál es su opinión a este respecto?

En el actual contexto de crisis, todos los sectores, sin excepción, están acusando un significativo descenso en las ventas y en los márgenes. El sector del automóvil no es inmune a esta situación, pero también es cierto que históricamente ha mostrado una gran capacidad para sortear los ciclos de recesión económica de forma exitosa. A pesar de las dificultades del entorno económico, estoy plenamente convencido de la fortaleza de todas las empresas del sector en este país para afrontar la continuidad de la actividad en el futuro más inminente. En cuanto al empleo, el año pasado SEAT contrató más de 1.000 nuevos trabajadores para la producción del Audi Q3 en Martorell.

■ ¿Qué medidas considera necesarias para la recuperación del sector de forma inmediata?

Es evidente que el país necesita recuperar la confianza y que el consumo se tiene que reactivar. El sector ha reaccionado, en un entorno tan grave como el actual, ofreciendo unas inmejorables condiciones comerciales y lanzando nuevos productos al mercado. En el caso de SEAT, nos encontramos en la mayor ofensiva de producto de la historia de la compañía, y tras el lanzamiento del Mii y del nuevo Ibiza 2012, a lo largo de este año llegará una nueva generación del Toledo y del León. Sin duda, la oferta comercial es atractiva, tanto en producto como en posicionamiento de precio, pero es necesario contar con un entorno económico más favorable en todos los sentidos (consumo, tasa de desempleo, etc.). Desde SEAT seguimos apostando por ofrecer un producto muy orientado al cliente y con una excelente relación calidad precio.

■ ¿Qué tipo de ayudas a la financiación considera necesarias?

La restricción del crédito por parte de las entidades financieras es una realidad que está lastrando la actividad de muchos sectores. En el caso del automóvil, el porcentaje de operaciones que se financian es altísimo, por lo que contar con mayor flexibilidad en la aprobación del riesgo por parte del sector financiero es crucial para mejorar las ventas. Desde SEAT contamos con Volkswagen Financial Services, que es la financiera de la marca y del Grupo VW, y responde a las necesidades de nuestros clientes con total inmediatez y profesionalidad. En este sentido, puedo afirmar con rotundidad que el nivel de colaboración y comunicación con nuestra financiera ha sido clave para cerrar ventas que, de otra forma, difícilmente se hubieran formalizado. Es un momento en el que hay que ir más allá de los modelos clásicos de financiación, buscando alternativas ingeniosas que permitan facilitar la venta de vehículos a nuestros potenciales clientes.

OPINIÓN SOBRE LA TECNOLOGÍA ELÉCTRICA: A MEDIO PLAZO

“Desde SEAT estamos trabajando, conjuntamente con el Grupo VW, en soluciones de movilidad eléctrica. Si bien es cierto que se ha avanzado mucho en los últimos años en esta materia, personalmente pienso que el uso masivo de esta tecnología no es inminente. Quedan aún cuestiones por desarrollar en profundidad, más allá de la comercialización en serie de vehículos eléctricos, como son las infraestructuras de recarga masivas y los servicios de postventa. No obstante, sí que se prevé un crecimiento paulatino en los próximos años del uso de este tipo de vehículos. A medio plazo, las nuevas generaciones verán con normalidad la coexistencia de vehículos con motores de combustión tradicional y nuevas alternativas de movilidad.”

■ Durante 2010 y 2011 Seat ha sido la primera compañía en cuanto a ventas en nuestro país, pero en el presente año ha pasado a la cuarta posición, ¿a qué cree que se debe esta caída?

Es una situación coyuntural debido a los importantes cambios en nuestra gama de producto, en modelos estratégicos como el Ibiza y León.

■ Muchas compañías de vehículos mantienen sus cifras en los últimos años gracias a la exportación, ¿cuál es la situación de Seat en este sentido?, ¿a qué países exporta mayoritariamente?



El Seat Exeo Ecomotive ofrece menos consumo y es más asequible en su nueva versión.

SEAT también ha reducido el peso de las ventas en España respecto al exterior y estamos abriendo nuevos mercados como China y Rusia. Como principales mercados en el exterior se encuentran Alemania, Reino Unido, Francia, Italia y Holanda.

■ **Los nuevos lanzamientos –el nuevo Alhambra, Ibiza, Mii-, ¿qué respuesta están teniendo por parte de los consumidores?**

La ofensiva de producto en la que está inmersa SEAT no tiene precedentes en la historia de la marca. El incremento de las ventas, tanto en el mercado doméstico como a nivel mundial, se fundamenta en parte por disponer de una gama de producto más extensa. El Mii viene a ocupar un segmento del mercado –el de los utilitarios urbanos– en el que ya habíamos estado de forma exitosa hasta el año 2004 con el Arosa, y el Ibiza no hace más que refrendar su éxito comercial año tras año. El éxito de este modelo en el mercado español es indiscutible, liderando el segmento de forma ininterrumpida desde hace más de once años. El nuevo Alhambra también es otro modelo de la familia SEAT que viene a sumar, habiendo recibido desde su lanzamiento diferentes premios y re-

conocimientos en su categoría. El salto cualitativo y de prestaciones del modelo actual es más que significativo.

■ **¿Cuáles son las principales líneas en las que trabaja actualmente SEAT España a nivel comercial y estratégico?**

Por un lado, destacar la ofensiva de producto, asentando los modelos que ya estamos comercializando pero que aún están en fase de lanzamiento. El Mii es un claro ejemplo con la reciente incorporación de la versión de 5 puertas. Por otro lado, estamos planificando con mucho detalle el inminente lanzamiento del nuevo Toledo antes de final de año. La marca ha depositado mucha confianza en este modelo, del que esperamos volver a cosechar los buenos resultados de venta que dieron las 2 primeras generaciones a todos los niveles. Cabe destacar también para el 2012 el nuevo León. En este caso, la novedad viene marcada no solo por la evolución significativa en tecnología y calidad del nuevo vehículo frente al modelo actual, sino también por la incorporación de tres carrocerías (3 y 5 puertas y versión familiar denominada ST). Esta nueva oferta comercial nos va a permitir abarcar un mercado de clientes más

“En el caso de SEAT, nos encontramos en la mayor ofensiva de producto de la historia de la compañía, y tras el lanzamiento del Mii y del nuevo Ibiza 2012, a lo largo de este año llegará una nueva generación del Toledo y del León”

“En cuanto al empleo, el año pasado SEAT contrató más de 1.000 nuevos trabajadores para la producción del Audi Q3 en Martorell”

amplio en el segmento de mayor volumen en España.

■ **Respecto al rent a car, ¿cuál es la perspectiva de SEAT?, ¿cuál considera que es la aportación de la alquiladoras de coches al sector del alquiler?**

SEAT siempre ha apostado por el rent a car como un canal estratégico. Más allá del importante volumen de ventas que tenemos con las compañías del sector, hay otras cuestiones que para nosotros son fundamentales. En primer lugar, el alto número de turistas que visitan el país y que alquilan vehículos durante su estancia. Dada la importancia que tiene para SEAT crecer más allá del mercado doméstico, no existe mejor plataforma para probar y dar a conocer nuestros vehículos. Replicar en los países de origen de estos visitantes pruebas dinámicas a través del modelo tradicional de concesión, sería una tarea difícil de llevar a cabo. Consecuentemente, nuestro interés por tener presencia como marca en el alquiler vacacional es muy importante. Por otro lado, también entendemos que los alqui-

leres corporativos con motivo de desplazamientos y viajes de carácter profesional, son una buena oportunidad de mostrar a este tipo de clientes nuestra gama de producto. Las ventas a empresas es otro de los canales que hemos potenciado mucho, considerando el peso y relevancia que tienen en el total de matriculaciones.

■ **¿En qué estrategias a nivel comercial y marketing se está trabajando desde SEAT para mantener la actividad del sector y comenzar una recuperación merecida?**

Esta es una pregunta recurrente en muchos foros y que siempre abordo en la misma dirección. Ofrecer a nuestros clientes productos con una excelente relación calidad-precio, continuar innovando y lanzando nuevos modelos al mercado y por último, que no menos importante, trabajar de forma incesante a nivel comercial tratando de aprovechar todas las oportunidades de venta del mercado. Es un momento en el que hay que tener presencia en todos los canales, aprovechar sinergias, y optimizar de forma muy eficiente los resultados de los equipos comerciales. ■



ZOOM PERSONAL

A sus 39 años, este barcelonés lleva 12 de experiencia en el sector de la automoción, una década en renting y los dos últimos en el lado del fabricante. El mundo del motor está presente incluso en su tiempo libre, ya que es una de sus pasiones a nivel personal, también las dos ruedas. Disfruta además con deportes como el esquí y con la buena gastronomía.



Nuevo @Mii, una de las apuestas actuales de Seat.



Nuevo **ZAFIRA TOURER**

EL COCHE DE MI PAPÁ SABE CONDUCIR SOLO.

Lleva a tu familia en clase preferente.

- Alerta de Colisión Frontal.
- Sistema Activo de Frenado.
- Avisador de Cambio Involuntario de Carril.
- Alerta de Ángulos Muertos.

www.opel.es

Sempre cuidamos lo que fabricamos | Postventa
lo que fabricamos | Opel

Consumo mixto (l/100km): 4,5-7,2. Emisiones CO₂ (g/km): 119,0-169,0.



Wir leben Autos.



OLGA CORNEJO
DIKEI ABOGADOS

LA REFORMA LABORAL (II) EN MATERIA DE CONDICIONES DE TRABAJO

EN ESTE SEGUNDO ARTÍCULO, VAMOS A ABORDAR LA REFORMA DESDE EL ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN DE LAS CONDICIONES DE TRABAJO, SEGÚN EL NUEVO ENFOQUE DADO POR EL REAL DECRETO 3/2012, PESE A QUE, PROBABLEMENTE HAYA ALGUNA MODIFICACIÓN, QUE SI BIEN, NO SERÁ IMPORTANTE, SIN EMBARGO SÍ QUE PODRÁ ACOTAR O PUNTUALIZAR ALGUNOS ASPECTOS DE LOS YA ESTABLECIDOS EN EL TEXTO DE FEBRERO DEL PRESENTE AÑO, AL ESTAR EN LA ACTUALIDAD, TRAMITÁNDOSE EL PROYECTO DE LEY DE LA REFORMA LABORAL, EN EL MOMENTO DE ESCRIBIR ESTE ARTÍCULO.





LA REFORMA LABORAL

EN TRES GRANDES APARTADOS:

- a) Reformas en materia de contratación
- b) Reformas en materia de condiciones de trabajo y negociación colectiva
- c) Reformas en materia de extinción del contrato de trabajo

Como continuación al artículo publicado en el número 170 de ALQUILER DE COCHES, analizamos el siguiente apartado de la Reforma Laboral puesta en marcha por el Gobierno.

A través de las importantes novedades que se han introducido en relación con las modificaciones de las condiciones de trabajo, se ha pretendido eliminar las rigideces que había con anterioridad al intentar, antes de proceder a plantear extinciones de contratos de trabajo, modificar algunas cuestiones relativas a las condiciones de trabajo pactadas ya fuera a nivel individual en el contrato de trabajo, ya fuera a través de la negociación colectiva. En muchas ocasiones las empresas que se veían con algún tipo de dificultad, pero sin que, en ese momento se pudiera calificar la situación como crítica, intentaban solicitar a través del procedimiento oportuno (normalmente un ERE temporal), modificar las condiciones de trabajo, o incluso la suspensión de los contratos de trabajo, pero al tener que iniciarse un procedimiento ante la Autoridad Laboral, y ser necesario que ésta diese su aprobación, en algunos casos, al ser un procedimiento lento, no se daba respuesta a las necesidades existentes en ese momento, y se impedía que hubiera un remedio, hasta que la empresa pudiera recuperar la actividad normal, o por lo menos, evitar que no se agravase en demasía.

No podemos confundir la posibilidad que tienen las empresas de modificar las condiciones de trabajo, con el hecho de que se pueda, sin ningún tipo de causa, proceder a dicha modificación, ya que, en tal caso, no tendría ningún tipo de viabilidad en los juzgados. Para que se pueda efectuar una modificación de las condiciones de trabajo que rijan la relación laboral entre empresa y trabajador y, que han sido negociados en el seno de la empresa -individualmente o mediante la negociación colectiva-, tienen que darse unas determinadas causas, que hagan necesaria la medida, y siempre que dicha medida sea razonable, adecuada a su propósito e incluso de carácter temporal hasta que la situación mejore. Todas estas cuestiones serían valoradas por los magistrados, por lo que hay que huir de los tópicos sobre la posibilidad de que los empresarios pueden unilateralmente decidir, por ejemplo, bajar el sueldo a algún trabajador o trabajadores, ya que, si finalmente, por parte de los aquellos se instase su impugnación judicial, esa decisión empresarial, sería revocada, con la tan reiterada salvedad que existiera realmente la causa o causas que hicieran necesaria su adopción.

REFORMA EN MATERIA DE CONDICIONES DE TRABAJO. FLEXIBILIDAD INTERNA

Esta reforma relativa a las condiciones de trabajo, encauzada a través de la denominada flexibilidad interna, tiene como finalidad que, a través de las medidas que se puedan adoptar de carácter interno por la propia empresa, se consigan paliar de algún modo las situaciones negativas que pueda haber en un momento determinado, para así, al tratarse de medidas adoptadas con carácter temporal, esperar que se puedan solucionar la situación adversa que afronta la empresa, antes de proceder a los despidos por causas objetivas, que deben o deberían ser la última opción a tener en cuenta.

La flexibilidad interna encuentra su exponente máximo en los siguientes puntos: movilidad funcional, movilidad geográfica, modificación de las condiciones de trabajo y tiempo de trabajo.

1 Movilidad funcional

Esta movilidad funcional se ve reforzada por la modificación no solo del art. 39 del Estatuto de los Trabajadores, relativo a la movilidad funcional, sino también por la efectuada respecto del art. 22 de la misma norma, que regula la clasificación profesional de los trabajadores.

Con el ánimo de intentar facilitar la movilidad funcional, se fomenta la eliminación de la rigidez existente hasta ahora en la clasificación profesional contemplada en los distintos convenios colectivos, es decir, los tradicionales puestos de trabajo con denominaciones específicas tipo “auxiliar administrativo” o “Jefe de planta”, etc. para comenzar a ubicar a los trabajadores en grupos profesionales con denominaciones más neutras o genéricas en las que se detallen una serie de actividades, o funciones, que serán comunes para todos los trabajadores adscritos a ese grupo.

En el texto propuesto por el Real Decreto 3/2012 se eliminan las referencias anteriormente existentes a la categoría profesional, grupo profesional o nivel retributivo, para adoptar la siguiente redacción: “22.4 Por acuerdo entre el trabajador y el empresario se asignará al trabajador un grupo profesional y se establecerá como contenido de la prestación laboral objeto del contrato de trabajo la realización de todas las funciones correspondientes al grupo profesional asignado o solamente alguna de ellas. Cuando se acuerde la polivalencia funcional o la realización de funciones propias de más de un grupo, la equiparación se realizará en virtud de las funciones que se desempeñen durante mayor tiempo”

Parece claro, que el fin del legislador es conseguir una mayor transparencia y concreción en cuanto a las funciones a realizar por los trabajadores para conseguir, por un lado, una mayor maleabilidad entre las posibles actividades a realizar por un trabajador (siempre que sean las propias de su grupo profesional), y por otro, que se permita una denominación en función de capacidades, actividades y funciones a realizar con carácter más genérico, y no tan particular. En definitiva, que favorece las posibilidades de empresa y trabajador de realizar un mayor número de funciones, sin que sea necesario iniciar un procedimiento de movilidad funcional, que antes se requería para cambiar de puesto de trabajo en actividades que, aunque fueran iguales, o tuvieran las mis-

mas competencias, al denominarse de distinta manera en la clasificación de puestos de trabajo contenidas en los distintos convenios colectivos, era imprescindible comunicar ese cambio de puesto de trabajo, o llegar a un acuerdo en tal sentido con el trabajador.

Para poder llegar a acometer este cambio en cuanto a las clasificaciones profesionales, es necesario, y así se está llevando a cabo por los agentes negociadores, que a través de las distintas negociaciones colectivas, se cambie la denominación de los trabajos a realizar.

Una vez visto el tema de la clasificación profesional es preciso abordar la movilidad funcional, se establece en el art. 39 del Estatuto de los Trabajadores, según el texto reformado, que solamente tendrá como límites: “las exigidas por las titulaciones académicas o profesionales precisas para ejercer la prestación laboral y por la pertenencia al grupo profesional”. Resuelve igualmente el problema existente en aquellos supuestos en los que todavía rigen las categorías profesionales, y establece que a falta de grupos profesionales, la movilidad funcional podrá efectuarse entre categorías profesionales equivalentes.

Igualmente se regula el supuesto de movilidad funcional para la realización de tareas no correspondientes a su grupo profesional o categorías equivalentes, solo será posible, con carácter temporal, y si existen razones técnicas u organizativas que lo justifiquen, si son funciones inferiores debe, necesariamente, venir motivada por razones perentorias e imprevisibles de la actividad. En todo caso, se debe comunicar a los representantes de los trabajadores.

En cuanto a la retribución a percibir, deberá percibir las del grupo correspondiente a las funciones que esté realizando, salvo que se trate de un grupo inferior, en cuyo caso, deberá continuar percibiendo los emolumentos que tenía con anterioridad.

2 Movilidad geográfica

En este supuesto, al igual que en el resto de las modificaciones, se ha concretado como causas para proceder a este tipo de traslado que requieran un cambio de residencia del trabajador, aquellas de índole económica, técnica, organizativa o de producción que así lo justifiquen, eliminándose la coetilla anteriormente existente que indicaba que con la adopción de estas medidas (traslado) se contribuiría a mejorar la situación de la empresa.

Se tiene que iniciar un periodo de consultas que no durará más de 15 días (se elimina la posibilidad de que la Administración amplíe el periodo de consultas en otros 15 días). Esta interlocución se mantendrá con el Comité de Empresa,

y si no hay se puede nombrar una representación *ad hoc* de los trabajadores (un máximo de 3 miembros integrantes de la plantilla y elegidos por el resto de trabajadores en comisión o igual, o bien idéntico número de componentes designados por los sindicatos más representativos del sector al que pertenezca la empresa con legitimación para negociar), esta representación tiene que ser elegida en los cinco días siguientes al inicio de las consultas y sin que se suspendan las mismas. Durante este tiempo se irá valorando las circunstancias que justifiquen las medidas a adoptar y se intentará llegar a un acuerdo que tenga el menor impacto posible en los trabajadores y si fuera posible reducir igualmente sus efectos. A la Autoridad Laboral, se le deberá dar traslado del inicio de las consultas, y del resultado de las mismas. Después de finalizar este plazo de 15 días, la empresa procederá a comunicar individualmente a cada trabajador la decisión final sobre el traslado.

En caso de cerrarse un acuerdo, solo será posible impugnarlo judicialmente, tanto a nivel colectivo como individual, por la existencia de dolo, coacción, o abuso de derecho, ello sin perjuicio de que cada trabajador individualmente pueda optar por la rescisión contractual con el abono de una indemnización de 20 días por año trabajado.

3 Modificación de las condiciones de trabajo

En este caso, el aspecto fundamental es la especificación expresa de la cuantía salarial (comparte ubicación con el apartado dedicado al sistema de remuneración), como una de las condiciones de trabajo susceptibles de ser modificadas, aunque, hay que tener en cuenta que, ya con anterioridad, al establecerse la lista de aspectos modificables, se manifestaba que era un listado no limitativo, por lo que, en realidad la posibilidad de proceder a modificar el quantum salarial, también se podría haber realizado con anterioridad, a la reforma laboral, si bien, el procedimiento en sí era mucho más complejo en su totalidad.

Se concreta qué circunstancias pueden considerarse como razones técnicas, organizativas y de producción, que según el legislador, ahora son: “aquellas que estén relacionadas con la competitividad, productividad y organización técnica o del trabajo en la empresa”

Una de las modificaciones más importantes es que, tras la reforma, las modificaciones que antes se consideraban en todo caso como colectivas, porque venían derivadas de un pacto o decisión empresarial de alcance colectivo (acuerdos o pactos colectivos, o disfrutadas por estos en virtud de una decisión unilateral del empresario con efectos colectivos), y se enten-

FLEXIBILIDAD INTERNA

Encuentra su exponente máximo en los siguientes puntos:

- Movilidad funcional
- Movilidad geográfica
- Modificación de las condiciones de trabajo
- Tiempo de trabajo

“Hay que huir de los tópicos sobre la posibilidad de que los empresarios pueden unilateralmente decidir, por ejemplo, bajar el sueldo a algún trabajador o trabajadores, ya que, si finalmente, por parte de los aquellos se instase su impugnación judicial, esa decisión empresarial, sería revocada”

día que aunque afectase a un pequeño grupo de trabajadores, debería tramitarse como una modificación colectiva. En la actualidad, esto ha desaparecido, incorporándose, incluso, la posibilidad de modificar las condiciones pactadas en un contrato de trabajo (a título individual). Queda, por tanto, relegado el carácter de modificación de carácter colectivo a aquellos supuestos en los que afecte, tomando como referencia un periodo de noventa días, a un número mayor de trabajadores de:

- 10 trabajadores en empresas de menos de 100 trabajadores.
- 10% en empresas con trabajadores entre 100-300 trabajadores
- 30 trabajadores en empresas con una plantilla superior a los 300 trabajadores.

Siguiendo la tesis de la reforma anterior, se sigue manteniendo como plazo máximo para mantener vivo el periodo de consultas el de 15 días, siguiéndose el mismo procedimiento que el señalado con anterioridad. En caso de alcanzarse un acuerdo, se entenderá que concurren las causas alegadas.

En caso de no haber acuerdo, la empresa, comunicará la decisión adoptada tanto al Comité como individualmente a los afectados, una vez finalizado el periodo de consultas y surtirá efectos a los siete días de su comunicación. En este caso, nos encontramos con las posibilidades de impugnación judicial, con carácter colectivo o individual (se deberá resolver en primer lugar, en su caso, la impugnación efectuada con carácter colectivo), o bien el trabajador, podrá hacer uso de la extinción del contrato con el abono de una indemnización de 20 días por año de antigüedad y un máximo de 9 meses.

- 4 **Suspensión o reducción temporal de los contratos de trabajo.** En este caso, el art. 47 del Estatuto de los Trabajadores establece la posibilidad de que, en caso de concurrir causas económicas, técnicas, organizativas y de producción, o por causas de fuerza mayor, se puede proceder a la suspensión temporal de los contratos de trabajo. En este supuesto, se debe seguir el mismo procedimiento que

en los anteriores, con independencia de los trabajadores que se vayan a ver afectados, si bien, en este caso, por parte de la Autoridad Laboral, se recabará, con carácter preceptivo un informe de la Inspección de Trabajo, que deberá ser emitido en el plazo de 15 días, y asimismo dará traslado de la comunicación a la Entidad Gestora de las Prestaciones por desempleo. En este caso, además de las posibilidades de impugnación ante la Jurisdicción Social, la Entidad Gestora de las Prestaciones por Desempleo podrá impugnar estas suspensiones si considerase que iba a cobrar prestaciones por desempleo indebidamente por parte de los trabajadores afectados, por inexistencia de la situación que generase el derecho a la percepción de la prestación por desempleo.

Otro supuesto contemplado en este artículo es la reducción de la jornada de trabajo, entre un 10 y un 70% de la misma, computada sobre la base de la jornada diaria, semanal, mensual o anual.

5 Tiempo de trabajo

En último lugar, y no por ello menos importante, se hablará sobre la modificación del apartado 2 del art. 34 del Estatuto de los Trabajadores, en el sentido de concretar el porcentaje de distribución irregular de la jornada que se podía establecer mediante convenio colectivo o pacto entre la empresa y la representación de los trabajadores, estableciéndose un porcentaje del 5% de la jornada anual como de posible distribución irregular, con

el respeto, en todo caso, de los descansos semanales y entre jornadas. En este punto, hay que señalar que, en el texto remitido por el Congreso de los Diputados al Senado se incrementa ese porcentaje de jornada de un 5 a un 10% de la jornada susceptible de distribución irregular.

Con esta medida, se permitirá que determinadas empresas, en función de la actividad que realizan, que puede variar en función de la época del año, y de otros factores, pueda elaborar un calendario que permita distribuir la jornada y el horario, en función de esas necesidades, siempre y cuando, exista un convenio, o pacto empresarial, que se lo permita ■

QUEDA RELEGADO EL CARÁCTER MODIFICACIÓN DE CARÁCTER COLECTIVO A AQUELLOS SUPUESTOS EN LOS QUE AFECTE, TOMANDO COMO REFERENCIA UN PERIODO DE NOVENTA DÍAS, A UN NÚMERO MAYOR DE TRABAJADORES DE:

- 10 trabajadores en empresas de menos de 100 trabajadores.
- 10% en empresas con trabajadores entre 100 - 300 trabajadores
- 30 trabajadores en empresas con una plantilla superior a los 300 trabajadores.

NUEVO MOTOR ENERGY dCi 110
sólo 3,5l/100km
con STOP & START



Renault España YouTube Renault ESP

www.renault.es / 902 333 500



RENAULT MÉGANE BERLINA 2012 **DRIVE THE CHANGE**
FABRICADO EN ESPAÑA



Gama Mégane Berlina 2012: consumo mixto (l/100km) desde 3,5 hasta 7,9. Emisión CO₂ (g/km) desde 90 hasta 181.

Renault Mégane Berlina dCi Energy 81kW (110CV). Renault recomienda elf

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. FORD C-MAX 1.6 ECOBOOST 180 C. VERSIÓN TREND

El monovolumen más deportivo de Ford muestra diseños muy atrevidos tanto en su exterior como en su interior. Suponen la esencia en el lenguaje de formas 'Kinetic Design'.

HEMOS PROBADO... RENAULT KOLEOS 2.0 DCI 150CV 4X4 DYNAMIQUE

Contamos también en este número con un todocamino de grandes dimensiones,

que muestra su destreza moviéndose por caminos con roderas relativamente profundas. Es un coche con buen equipamiento y de fácil manejo.

HEMOS PROBADO... RANGE ROVER EVOQUE SD4 190 CV 4WD PRESTIGE

La nueva apuesta de Land Rover llama la atención por la sofisticación de sus formas, que da a conocer la línea de renovación absoluta en la que está ya inmersa la marca. El Evoque es un modelo muy rompedor.





CARMEN ESPADA



El C-Max presenta un comportamiento sensible y ágil combinado con un refinamiento sobresaliente, con niveles máximos de confort y sonoridad.

A FONDO

ELEGANTE Y VERSÁTIL COMPACTO

FORD C-MAX

EL MONOVOLUMEN MÁS DEPORTIVO DE FORD, EL C-MAX, MUESTRA UN AVANZADO EQUIPAMIENTO Y NUMEROSAS TECNOLOGÍAS PARA UN MAYOR DISFRUTE AL VOLANTE. EL MODELO, DE GRAN PERSONALIDAD, ES ADEMÁS REFORZADO POR SUS ELEGANTES EXTERIORES E INTERIORES EN LOS QUE SE MUESTRA EL LENGUAJE DE DISEÑO 'KINETIC DESIGN' DE FORD

El C-MAX cinco plazas parte del concepto monovolumen habitual al adoptar un sentimiento más deportivo con un elegante aspecto de coche de pasajeros. Muestra una línea de techo de aspecto coupé fluyendo hasta caer en la trasera, pero sin comprometer el confort interior ni la funcionalidad del vehículo.

Los atrevidos diseños exterior e interior han sido creados usando la última evolución del lenguaje de formas *Kinetic Design* de Ford, que incluyen la dinámica línea de cintura ascendente, superficies recortadas, atrevidos pasos de rueda, una fuerte y atlética trasera soportada por una prominente línea inferior y el distintivo gráfico ascendente desde la ventanilla.

MÁXIMA VERSATILIDAD EN EL INTERIOR

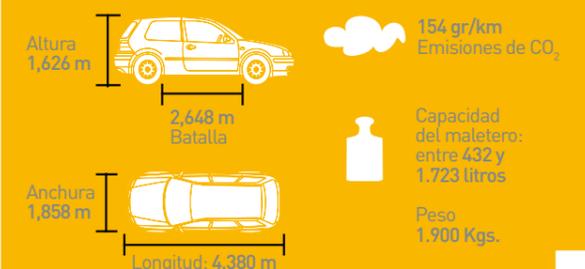
El interior del C-MAX aplica la misma filosofía *Kinetic Design* utilizada para dar forma a la carrocería, asegurando que el moderno y dinámico carácter del exterior se refleje en el estilo de la cabina.

Los principales elementos de diseño son una evolución de los desarrollados para el último Fiesta, con formas musculares y expresivas, y gráficos muy atrevidos inspirados por las chocantes formas exploradas en el iosis MAX concept car de 2009.

El vehículo dispone de tres asientos individualmente plegables al 40/20/40 en la segunda fila. El ingenioso Comfort System de

DATOS DE INTERÉS

C-Max 1.6 EcoBoost 180 C, Version Trend, 6 vel, Manual





El techo de cristal panorámico fijo cubre casi la totalidad del área aportando mayor amplitud al habitáculo.



NOS HA GUSTADO

Techo panorámico con cortinilla eléctrica

- La sensación de espacio y confort en el habitáculo del C-MAX se puede aumentar todavía más con un techo de cristal panorámico fijo que cubre casi la totalidad del área del techo.
- Tintado oscuro para evitar los deslumbramientos, el techo panorámico tiene una capa Solar Reflect de serie para minimizar la intrusión del calor, y una persiana interna accionada eléctricamente para ofrecer sombra y privacidad cuando sea necesario.

Ford es opcional y permite plegar el asiento central, mientras que los asientos exteriores se deslizan en diagonal hacia atrás y hacia el interior para crear una distribución 2+2 más amplia.

El puesto de conducción ofrece una posición de conducción elevada tipo 'puente de mando', con la palanca de cambio y la consola central en posición alta. El panel de instrumentos tiene una apariencia elegante y deportiva con los principales indicadores alojados en esferas con marco cromado.

PRESTACIONES CON ECONOMÍA

El Ford C-MAX presenta las más modernas tecnologías en motores y transmisiones para ofrecer una impresionante combinación de prestaciones con unos consumos y emisiones de CO₂ reducidos.

Liderando la gama de motores de gasolina está la primera aplicación del motor 1.6 Ford EcoBoost de 4 cilindros de gasolina, disponible en versiones de 150 CV y 180 CV.

Este motor pertenece a una generación bastante nueva de motores de gasolina de Ford de menor cilindrada, alta eficiencia y

“El motor Ford EcoBoost 1.6 de gasolina pertenece a una generación bastante nueva de motores de gasolina de Ford de menor cilindrada, alta eficiencia y bajo CO₂”

bajo CO₂. El motor Ford EcoBoost 1.6 de gasolina combina inyección directa de alta presión, turbocompresor de baja inercia y doble distribución variable independiente de válvulas para ofrecer significativas reducciones en consumos y emisiones de CO₂.

Ambas variantes de 150 CV y 180 CV combinan una impresionante potencia máxima con una curva de par muy amplia y muy plana, y consiguen un par máximo de 240 Nm a sólo 1.600 rpm. También ofrecen la función de incremento de par transitorio, que aumenta el par máximo hasta 270 Nm durante hasta 15 segundos en adelantamientos o momentos de aceleración brusca.

La gama de motores de gasolina del C-MAX también incluye la unidad Duratec Ti-VCT 1.6, con potencias de 105 CV y 125 CV.

La gama diesel presenta versiones potenciadas de los motores diesel Ford Duratorq TDCi de 1.6 y 2.0 litros, que han sido extensivamente puestos al día para mejorar las prestaciones y los consumos, y reducir las emisiones.

Estos motores de alta eficiencia y bajas emisiones de CO₂ vienen complementados por modernas transmisiones, incluyendo la nueva caja manual de seis velocidades Ford Durashift, y la transmisión automática de seis velocidades y doble embrague Ford PowerShift, que ha demostrado ser una elección cada vez más popular en el modelo actual.

DINÁMICA DE CONDUCCIÓN

Las tecnologías clave en el C-MAX incluyen un novedoso sistema de dirección asistida eléctrica Electric Power-Assisted Steering (EPAS), nuevos diseños optimizados para la suspensión trasera Control Blade multibrazo y el subchasis semiaislado delantero, y el montaje de serie de un avanzado sistema de control de par Torque Vectoring Control (TVC) para mejorar aún más la estabilidad y agilidad en curva.

TECNOLOGÍA INTELIGENTE PARA LA SEGURIDAD

Al ser el primer vehículo de Ford con la nueva plataforma global para coches C, el modelo se beneficia de la introducción de una impresionante gama de avanzadas tecnologías, generalmente sólo encontradas en vehículos mayores y de gama más alta.

MINIMIZAR EL CO₂ CON FORD ECONETIC TECHNOLOGIES

El C-MAX incorpora una amplia gama de tecnologías Ford ECONetic, que consisten en avanzados equipamientos de vehículo, motores y transmisiones diseñados para minimizar las emisiones totales de CO₂.

Entre ellas se incluyen:

- El Ford Eco Mode, que informa al conductor sobre una serie de parámetros que tienen una influencia primordial en el consumo, como los cambios de marcha, la anticipación en carretera y la velocidad durante la conducción en autopista.
- El indicador de cambio de marcha Gear Shift Indicator Light que alerta a los conductores de cuándo reducir el consumo subiendo a una marcha más larga.

Otras Ford ECONetic Technologies son:

- El sistema de recarga inteligente Smart Regenerative Charging.
- Aceites de transmisión y motor de baja fricción.
- Correa delantera de accesorios del motor de baja tensión (FEAD).
- Sistemas de gestión térmica Thermal Management Systems para optimizar el calentamiento del motor.
- Neumáticos de baja resistencia a la rodadura.

El modelo también presenta la dirección Electric Power Assisted Steering de serie, que reduce las emisiones de CO₂ cerca del 3% en comparación con un sistema de dirección hidráulico tradicional.

Entre ellas se encuentran una serie de equipamientos que mejorarán la funcionalidad y la seguridad para los clientes y sus familias, como son:

- El sistema de asistencia en aparcamiento Active Park Assist.
- El sistema de información sobre puntos ciegos Blind Spot Information System.
- El limitador de velocidad Speed Limiter.
- Los seguros de puertas para niños activados electrónicamente Power Child Locks.
- El portón trasero de apertura eléctrica Power Operated Tailgate.
- La cámara de visión trasera Rear View Camera. ■



Los controles y mandos del conductor incorporan el sistema Human Machine Interface (HMI) que controla las dos pantallas principales del vehículo: una en el panel de instrumentos y la segunda en el centro del salpicadero.



El diseño frontal presenta la parrilla inferior trapezoidal característica de Ford, con marcos cromados en los modelos de series altas.



El nuevo C-MAX anticipa la llegada a los coches C de Ford de la familia de motores Ford EcoBoost de gasolina, potentes pero altamente económicos y con bajo CO₂.



PEDRO FÉLIX GARCÍA



HEMOS PROBADO...

UN "TODOCAMINO" AMPLIO Y MUY EFICAZ

RENAULT KOLEOS 2.0 DCI 150CV 4X4 DYNAMIQUE

NO LLEGA A SER UN "TODOTERRENO" PURO Y DURO, CAPAZ DE SALIR AIROSO DE CUALQUIER BARRIZAL INTRANSITABLE, PERO SÍ QUE ES UN EFICAZ "TODOCAMINO" QUE PUEDE CIRCULAR FUERA DEL ASFALTO CON BASTANTE TRANQUILIDAD.

Supera ligeramente los 4,5 metros de largo, por lo que cabe encuadrarlo en la categoría de "coche grande", aunque sin pinta de "mucho mueble". Mide 1,69 metros de alto. Su aspecto imponente se ve reforzado por neumáticos 225/60 R. 17 que, por cierto, son del tipo "M+S", muy eficaces (sin tener que montar cadenas) sobre suelos helados y resbaladizos. Su panza deja una altura libre sobre el suelo de 18,8 cm, lo que le permite aventurarse por caminos con roderas relativa-

mente profundas. Su ángulo de ataque frontal es de 27° y el trasero de 31°, por lo que puede "escalar" con éxito obstáculos de cierta envergadura.

El actual Koleos remozado fue presentado en el Salón del Automóvil de Francfort de 2011. Concebido y diseñado por Renault, se fabrica en la planta de Samsung Motors de Busán (Corea del Sur).

Se trata de un coche bien equipado, fácil de conducir, confortable para sus ocupantes y de consu-

Mide un poco más de 4,5 m de largo y 1,69 metros de alto. Sus neumáticos "M+S" son aptos para suelos resbaladizos.

“Sus múltiples compartimentos portaobjetos, distribuidos por el interior del habitáculo, suman 70 litros de capacidad”

FICHA TÉCNICA

Renault Koleos 2.0 dCi 150CV 4x4 Dynamique

MOTOR
diésel, delantero, transversal, de 4 cilindros en línea. Dos árboles de levas en cabeza y 4 válvulas por cilindro.

CILINDRADA
1.995 c.c. (Diámetro por carrera: 84 x 90 mm).

RELACIÓN DE COMPRESIÓN
16 a uno.

POTENCIA FISCAL
13,29 CVF.

POTENCIA MÁXIMA REAL
150 CV a 4.000 r.p.m. (110 Kw).

POTENCIA ESPECÍFICA
75,19 CV/litro

RELACIÓN PESO/POTENCIA
11,53 kg/CV

PAR MÁXIMO
320 mN a 2.000 r.p.m. Alimentación por inyección directa a alta presión. Aspiración forzada por turbocompresor de geometría variable y postenfriador.

TRACCIÓN
integral desconectable.

CAJA DE CAMBIOS
manual, de 6 marchas adelante y una atrás

EMBRAGUE
monodisco en seco

DIRECCIÓN
on asistencia eléctrica variable

DIÁMETRO DE GIRO
entre aceras: 11,6 m

FRENOS
de discos en las 4 ruedas, autoventilados delante, con doble circuito, servofreno y sistemas ABS y ESP

SUSPENSIONES
independiente en las 4 ruedas, delante tipo Mac Pherson con triángulo inferior; detrás de tipo multibrazo. Amortiguadores telescópicos y muelles helicoidales en todas las ruedas y barras estabilizadoras en ambos ejes

BATERÍA
de 12 V, 70 Ah y 760 A

GENERADOR DE CORRIENTE
Alternador

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

NEUMÁTICOS
M+S 225/60 R 17 (99H)

RUEDA DE REPUESTO
T155/80 R 17 (100M), colocada en el interior del maletero



Su panza deja una altura libre sobre el suelo de 18,8 cm, lo que permite desenvolverse bien fuera del asfalto.

mos razonables. Desde la versión más básica (“Expression”) incluye de serie volante regulable en altura y profundidad, guantera refrigerada, seis “airbags”, aire acondicionado, ABS y ESP, regulador y limitador de velocidad, radio-CD, “Bluetooth”, retrovisores exteriores eléctricos y llantas de aleación. La versión denominada “Dynamique” añade tarjeta “inteligente” manos libres, navegador, encendido automático de luces y detector de lluvia, lavafaros, climatizador bizona, asiento del copiloto abatible también hacia delante, asistente al aparcamiento trasero y cortinillas escamoteables en las ventanillas de atrás. La versión más alta de gama (“Privilege”) dispone también de faros de xenón, control de presión de los neumáticos, asientos de cuero (los delanteros calefactables), asistente delantero al aparcamiento y techo eléctrico panorámico. Sorprende que un vehículo moderno y tan bien equipado carezca hoy de luz de marcha diurna.

Destacan en el Koleos sus múltiples compartimentos portaobjetos distribuidos por todo el habitáculo, desde debajo del apoyabrazos central, hasta huecos debajo del piso de los ocupantes de las plazas traseras o del piso del maletero.

Se comercializa provisto de un motor diésel de dos litros, en versiones de 150 ó de 175 caballos. La versión de 150 CV puede tener sólo tracción a las ruedas delanteras o bien tener tracción integral permanente a las cuatro ruedas. En todos los casos, la caja de cambios es de seis velocidades; en la versión 4x4 puede elegirse entre que sea manual o automática. La versión de 175 CV es necesariamente 4x4 y va provista de caja de cambios manual.

Lleva inyección de combustible a alta presión (“common rail”) y turbo de geometría variable. Cuenta asimismo con un filtro de partículas para sus gases de escape, filtro que se regenera por sí solo automáticamente a intervalos de entre 300 y 1.200 Km según circunstancias. Cuenta con un sistema ESM (Energy Smart Ma-

agement) de recuperación de energía en las retenciones.

Nuestra presente prueba corresponde a la versión 4x4, provista del conocido motor turbodiésel de 150 CV de la firma RENAULT, acoplado a una caja de cambios manual de 6 velocidades, cuya palanca es de manejo fácil y preciso. He aquí la relación existente entre el número de revoluciones del motor y la velocidad a que se circula en cada caso, llevando la sexta marcha engranada:

KM/H	R.P.M.
110	2.000
130	2.500
150	3.000

El coche aguanta bastante bien la subida de largos repechos a buena velocidad sin exigir que tengamos que reducir de marcha. La dirección es de asistencia eléctrica variable, pero su tacto no resulta suficientemente “duro” hasta que se alcanzan velocidades muy elevadas; ya por encima de las legalmente permitidas. La suspensión se caracteriza por ser bastan-

A TENER EN CUENTA

Buen comportamiento “off road”, confortable, amplio y bien equipado.

ECHAMOS DE MENOS

Carece de luz de marcha diurna y de rueda de repuesto de tamaño normal.

“Facilísimamente y desde el propio maletero puede abatirse todo el asiento trasero completo o por partes asimétricas”

te “blanda”, lo que hace que el vehículo resulte muy cómodo al transitar por caminos y veredas, pero también que la carrocería llegue a inclinarse con facilidad al abordar curvas a buen ritmo sobre asfalto. He aquí los recorridos que medimos al aplicar los frenos hasta detener por completo el coche, distancias todas ellas simplemente aceptables:

KM/H	METROS
60	15,1
100	45,3
120	62,4

La tracción es permanente a las cuatro ruedas, distribuyéndose el par automáticamente entre los ejes delantero y trasero en función de las condiciones de adherencia y de la velocidad. Al iniciar la marcha, el sistema reparte siempre el par motor entre las cuatro ruedas. Una vez en marcha y en condiciones normales de buena adherencia, el par se transmite únicamente a las ruedas delanteras. No obstante, en carreteras en muy buen estado, el conductor puede obligar, si así él lo prefiere, a que la tracción la realicen exclusivamente

las ruedas delanteras. Fuera del asfalto y siempre a menos de 40 Km/h, también el conductor puede ordenar que el par se reparta exactamente al 50% entre los ejes delantero y trasero, pero en cuanto se sobrepasan los 40 Km/h el sistema vuelve por sí solo a hacer el reparto de par de modo automático según mejor convenga a las condiciones de adherencia.

Para descender por pendientes pronunciadas (más de un 10%, tanto hacia delante como marcha atrás), el Renault Koleos dispone de un sistema de control de velocidad en bajadas que impide al vehículo superar los 7 Km/h sin tener que ir pisando para nada el pedal del freno.

Simplifica mucho las tareas de mantenimiento -y más si se va dedicar el coche al “rent a car”- el hecho de que la presión de inflado para las neumáticos no haya que variarla ni en función de la velocidad ni de la carga; siempre debe ser de 2,3 *bares* delante y 2,1 *bares* detrás. Sí convendrá indicar dónde se encuentra exactamente el pulsador de apertura del tapón del depósito de carburante; junto al tirador de capó. ■

DATOS DE INTERÉS

Renault Koleos 2.0 dCi 150 CV 4x4 Dynamique



- Peso en orden de marcha 1.730 Kg
- Peso máximo autorizado 2.300 Kg
- Peso máximo remolcable 750 Kg sin freno en el remolque o 1.800 Kg con freno en el remolque
- Gramos de CO₂/km: 166
- Capacidad máxima teórica del depósito de combustible: 65 l



El portón trasero consta de dos puertas; la plataforma inferior resiste hasta 200 kilos de peso.

RESUMEN DE LA PRUEBA EN CIFRAS	
Renault Koleos 2.0 dCi 150 CV 4x4 Dynamique	
PRESTACIONES	
De 0 a 100 km/h	10,8"
De 0 a 1.000 m	32,5"
Velocidad máxima	180 km/h
CONSUMOS (*)	
a 90 km/h	6,1 litros/100 km
a 120 km/h	7,3 litros/100 km
a 140 km/h	8,5 l/100 km
En ciudad	8,3 l/100 km a 25 km/h
CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS DE LA PRUEBA	
Estado del suelo	mojado
Viento	moderado

(*) Includido el gasto del equipo de aire acondicionado del climatizador *bizona* y con tracción integral permanente 4x4.



El abatimiento hacia delante del asiento del copiloto permite transportar objetos de hasta 2,60 metros de largo.

Ocúpese de su negocio

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

MAESTRO
GESTIÓN ADMINISTRATIVA

91 445 51 75
Manuel Cortina, 18 - 28010 Madrid

Ganará mucho tiempo...

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



ALBERTO GÓMEZ-BRUNETE

HEMOS PROBADO...

ELEGANTE A RABIA

RANGE ROVER EVOQUE SD4 190 CV 4WD PRESTIGE

SOFISTICADO, VANGUARDISTA, CON UNAS LÍNEAS TAN BIEN CINCELADAS QUE LLAMA A LA ATENCIÓN AL PRIMER ENCONTRONAZO EN LA CARRETERA, EL RANGE ROVER EVOQUE ES UNA PIEZA MAESTRA DE LAND ROVER, UNA REDEFINICIÓN DE UNA DE LAS GAMAS, LA DE TODOTERRENOS, MÁS AFAMADAS Y CON MÁS LEYENDA DEL MERCADO. UN MODELO QUE SUPONE LA PUESTA EN ESCENA DE UN SUEÑO CREADO HACER ALGUNOS AÑOS, CUANDO LAND ROVER COMENZÓ A PLASMAR EN SUS PROTOTIPOS, EN DISTINTOS SALONES (COMO EL LRX, AL QUE SE MANTIENE ASOMBROSAMENTE FIEL), UNA IMAGEN MÁS RUPTURISTA, CASI FUTURISTA, ALGO QUE MUCHOS CONSUMIDORES DEMANDABAN EN UNA MARCA QUE HACE UNA DÉCADA AÚN TENÍA BASTANTE MARCADOS SUS VIEJOS RASGOS.



Con las señas de identidad de Land Rover se parece sin embargo poco a sus familiares.

El Evoque, que ya en puesta en escena sembró de curiosidad y ansiedad a sus futuros compradores, vendió antes de su salida al mercado unos cuantos cientos de vehículos por catálogo. De un lado la denominación de origen y, de otro, un modelo rompedor y a la vanguardia de los SUV más admirados, fueron ingredientes perfectos para adquirirlo, al precio que fuera.

De partida, sin embargo, su cuantía no es desproporcionada, poco más de 30.000 euros para un vehículo con unas condiciones excepcionales, quizás no con el sentido práctico que una familia pueda necesitar, pero sí esbelto, potente y confortable para diversos tramos de perfiles en el mercado.

Disponibles con versiones de tres o cinco puertas, el Evoque es más un rutero que un coche muy polivalente. Y sus motores no son lo que se dice aptos para una economía justa. Tanto el de gasolina de 240CV como los dos diesel existentes, uno de 150CV y uno de 190, ambos de inyección directa, no son muy moderados

en el consumo. Pero claro, quien se define por un Evoque tiene la ambición personal como para poder permitírselo.

Si hay algo realmente destacable por lo estentóreo en el Evoque es su despliegue estético. El órdago en su diseño es constatable. Tanto da si se mira por dentro como si se echa un vistazo por fuera. El conjunto es de matrícula de honor. Cualquier detalle es un canto al buen gusto, desde la prominente y afilada calandra frontal hasta las ópticas delanteras y traseras, achinadas, compuestas por leds, o los juegos de llantas multirradios de bonita factura.

La línea exterior está muy definida por una cintura creciente que confluye en la zaga casi con el techo, dejando un pequeño ventanuco para las plazas traseras, muy estético pero también algo estrecho para los viajeros. En la versión de tres puertas quizás esas plazas traseras ofrecen un ambiente algo más opresivo y el acceso a ellas no es demasiado sencillo, sobre todo porque el corrimiento eléctrico de los asientos es un pequeño hándicap.



El motor de 190CV no es precisamente exagerado en su respuesta pero sí muy refinado.



Intachable interior, minuciosamente cuidado, moderno y con calidades extraordinarias.

“De un lado la denominación de origen y, de otro, un modelo rompedor y a la vanguardia de los SUV más admirados, fueron ingredientes perfectos para adquirirlo, al precio que fuera”



En marcha es silencioso, confortable y muy agradable de conducir.

Todo esto, de cualquier forma, es mejorable con el cinco puertas, primero porque la carga es directa y, después, porque el espacio para piernas es algo mayor (unos 9 centímetros).

Aunque existen modelos con tracción delantera, en la versión probada, con el motor de 190CV, es total, aunque se puede cambiar el tipo de tracción mediante un botón situado junto a la rueda del cambio automática, muy oculta, ya que se sumerge cuando se apaga el motor o emerge cuando se pone en funcionamiento. También en esta versión, la Prestige, están disponibles algunas opciones muy aconsejables para un todoterreno. Es decir, descenso automático de pendientes o asistente de todoterreno, que no imita a una reductora pero hace las veces.

El equipamiento de este nivel está muy bien sazonado con un gran equipo multimedia denominado Hi-Line Meridian, con hasta 11 altavoces y una pantalla de 8 pulgadas. Con navegador Premium el precio se incrementa en unos 2.300 euros. Y son destacables los tapizados Oxford de piel para los asientos y guarnecidos, de muy buena calidad y con una ergonomía saludable aparte de excelentemente rematados. Los remates en aluminio y embellecedores configuran un entorno en el ha-

¿HABRÁ UNA VERSIÓN DESCAPOTABLE?

En el último salón de Ginebra, Land Rover sorprendió a la prensa y aficionados al motor con una versión convertible, un concepto con el que la marca británica pretendía cautivar y pulsar la opinión para una posible fabricación en el futuro. El Evoque descapotable deslumbró por su equilibrio, con una cubierta retráctil de lona y una línea muy contenida pese a perder la carrocería superior. En breve se conocerá si es fabricado para la calle o si se trató sólo de un devaneo.

bitáculo muy destacado, muy vanguardista y con la sensación de pertenecer a un vehículo de categoría lujo. La factura es intachable incluso en los forros del maletero, por cierto algo justo según nuestra opinión tratándose de un coche de estas dimensiones.

Mecánicamente es un motor muy bueno, quizás no lo brillante que parece al ponerse en funcionamiento pero sí magnífico para rodar por su refinamiento y su baja rumorosidad. Con el cambio automático de seis velocidades tiene un buen aliado y en modo Sport sí muestra realmente sus mejores dotes. Eso sí, los consumos exceden si se consigue un alto ritmo en carretera o se observa una conducción más racing. En autopista o autovía se consigue un confort de marcha extraordinario.

El bastidor es muy robusto pero a alta velocidad incluso mejora su equilibrio, proporcionando una fijeza en curvas de radio largo asombrosa.

Da más sensación de cabeceo en curvas más cerradas pero su aplomo es muy notable para un coche de su tamaño y altura. Y en frenada también muestra su poderío gracias a unos grandes discos bien tarados para este producto.

FICHA TÉCNICA

RANGE ROVER EVOQUE SD4 190 CV 4WD Prestige

PRESTACIONES Y CONSUMOS HOMOLOGADOS	
Velocidad máxima (km/h)	200
Aceleración 0-100 km/h (s)	10,0
Aceleración 0-1000 m (s)	--
Recuperación 80-120 km/h en 4ª (s)	--
Consumo urbano (l/100 km)	6,7
Consumo extraurbano (l/100 km)	5,2
Consumo medio (l/100 km)	5,7
Emisiones de CO ₂ (g/km)	149
Normativa de emisiones	Euro V

DIMENSIONES, PESO, CAPACIDADES	
Tipo Carrocería	Todoterreno
Número de puertas	3
Largo / ancho / alto (mm)	4355 / 1965 / 1605
Batalla / vía delantera - trasera (mm)	2660 / -- / --
Coefficiente Cx / Superficie frontal (m ²) / Factor de resistencia	0,36 / -- / --
Peso (Kg)	1745
Tipo de depósito:	
Combustible Gásleo (litros)	60
Volúmenes de maletero:	
Volumen con una fila de asientos disponible (litros)	1350
Volumen mínimo con dos filas de asientos disponibles (litros)	550
Número de plazas / Distribución de asientos	4 / 2 + 2
Cotas de todo terreno	--
Ángulo de entrada (grados)	25,0
Ángulo de salida (grados)	30,0
Ángulo ventral (grados)	22,0
Altura libre (mm)	--
Altura vadeo (mm)	500

MOTOR DE COMBUSTIÓN	
Combustible	Gasóleo
Potencia máxima CV - kW / rpm	190 - 140 / 3500
Par máximo Nm / rpm	420 / 2000
Situación	Delantero transversal
Número de cilindros	4 - En línea
Material del bloque / culata	Hierro / Aluminio
Diámetro x carrera (mm)	85,0 x 96,0
Cilindrada (cm ³)	2179
Relación de compresión	15,8 a 1
Distribución	4 válvulas por cilindro. Dos árboles de levas en la culata
Alimentación	Inyección directa por conducto común. Turbo. Geometría variable. Intercooler
Automatismo de parada y arranque del motor ("Stop/Start")	Sí

TRANSMISIÓN	
Tracción	Total
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades
Tipo de Embrague	--
Tipo de mecanismo	--
Desarrollos (km/h a 1.000 rpm)	
1ª	8,0
2ª	15,7
3ª	25,3
4ª	35,7
5ª	45,9
6ª	55,4
R	8,7

CHASIS	
Suspensión delantera (estructura/muelle)	Paralelogramo deformable / Resorte helicoidal
Suspensión trasera (estructura/muelle)	Paralelogramo deformable / Resorte helicoidal
Barra estabilizadora (delante/detrás)	Sí / Sí
Frenos delanteros (diámetro mm)	Disco ventilado (300)
Frenos traseros (diámetro mm)	Disco (302)
Dirección:	
Tipo	Cremallera
Tipo de asistencia	Eléctrica
Asistencia en función de la velocidad	Sí
Desmultiplicación en función de la velocidad	No
Desmultiplicación no lineal	No
Desmultiplicación dirección	--
Dirección a las cuatro ruedas	No
Diámetro de giro entre bordillos / paredes (m)	11,3 / --
Vueltas de volante entre topes	2,5
Neumáticos delanteros	235/55 R19
Neumáticos traseros	235/55 R19
Llantas delanteras	-- x 19
Llantas traseras	-- x 19



El techo panorámico es una opción, pero muy recomendable por la luminosidad interior que crea.

Indudablemente Land Rover no ha dejado ningún cabo suelto con el Evoque. Un pero que sí hay que ponerle es que debido a su volumen, sobre todo en anchura, hay lugares en la ciudad difíciles de solventar y no se muestra muy cómodo para maniobrar.

Otro que cabría resaltar es que pese al depósito de combustible que Land Rover cifra en 60 litros, en un viaje largo por carretera, con cambios de ritmo motivados por el tráfico o la velocidad, la autonomía es relativamente baja y en ningún caso nos hemos

podido acercar al que refleja la marca de 5,7 litros. Ni siquiera rodando a 120 km/h durante casi 200 kilómetros. Pero está claro que el enfoque para el que fue construido es más que acertado. El Evoque, en esta versión parte de unos 48.000 euros, pero es un precio no excesivamente caro si atendemos a su factura, su diseño, el motor que lo impulsa y un brillante paquete de elementos de serie poco ampliables salvo con un navegador o un techo eléctrico panorámico (que cuesta unos 700 euros). ■



Cabrero

GESTORIA ADMINISTRATIVA

Titular: Francisco Cabrero Bachiller

(GESTOR COLEGIADO N.º 1.254)

VEHÍCULOS EN GENERAL



www.volkswagen.es/polo

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

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



Das Auto.

Consulte las condiciones especiales para flotas.

CIRCULARES

CIRCULAR Nº 09/12

ASUNTO

CONSULTA A LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO SOBRE LAS NOTIFICACIONES DE PROCEDIMIENTOS SANCIONADORES QUE SE PRACTICAN EN LA DIRECCIÓN ELECTRÓNICA VIAL

RESUMEN

La Dirección Electrónica Vial (DEV) se creó con la reforma de la Ley de Seguridad Vial, por la que se permite recibir vía internet, notificaciones de procedimientos sancionadores y otros avisos de interés. Habiendo surgido dudas sobre cuándo y cómo considera la Administración que tiene confirmación de la recepción o apertura del correo electrónico donde se ha remitido una notificación, la respuesta desde la DGT afirma lo que a continuación se transcribe:

1.- "Acreditación de la notificación. El sistema de notificación en la Dirección Electrónica Vial permitirá acreditar la fecha y hora en que se produzca la puesta a disposición del denunciado del acto objeto de notificación, así como el acceso a su contenido, momento a partir del cual la notificación se entenderá practicada a todos los efectos legales.

2.- Correo electrónico y mensaje a móvil. El correo electrónico que se remite a los interesados no tiene carácter legal. Se trata de un aviso al ciudadano para que acceda a su dirección electrónica vial, firme la notificación y decida abrirla o rehusarla.

3.- Acceso a notificaciones transcurridas los 10 días naturales. Trascurridos los 10 días naturales desde que la notificación electrónica se pone a disposición del interesado, el sistema devuelve al órgano emisor de la notificación el acuse de recibo correspondiente, en función de que se haya leído, rehusado o no se haya realizado ninguna acción.

Pasado este plazo de 10 días naturales, el interesado puede acceder a la notificación, aunque ya no vaya a haber constancia legal de esa apertura practicada fuera del plazo legalmente establecido".

CIRCULAR Nº 13/12

ASUNTO

SOLICITUD COLABORACIÓN POR PARTE DE LA POLICÍA JUDICIAL

RESUMEN

En base a las investigaciones realizadas por el Grupo Operativo de Investigación del Puesto Principal de Tres Cantos (Madrid), se nos ha informado de las actuaciones de una persona que utiliza vehículos de alquiler para cometer actos delictivos.

Para más información contactar con Feneval, Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos.

CIRCULAR Nº 11/12

ASUNTO

PRÉSTAMO ICO

RESUMEN

Los vehículos que se pueden financiar tanto por la línea ICO Desarrollo Empresarial como ICO Inversión 2012 son:

"Vehículos Industriales, sin ninguna limitación, siempre que en la tarjeta de Inspección Técnica del Vehículo figure como de uso industrial y que se justifique este uso por la actividad principal que desarrolle la empresa.

Se admiten incluso los vehículos turísticos, monovolúmenes y Todoterrenos cuyo precio no sea superior a 30.000 € + IVA.

Taxis, **EMPRESAS DE COCHES DE ALQUILER...** Se pueden financiar sin limitación de importe dado que se trata de activo productivo de la empresa.

Los gastos y el impuesto de matriculación no serán financiados."

Se aporta información sobre esas dos líneas, pero puede haber alguna más que se ajuste a las necesidades de cada uno y que podrán ser explicadas en las entidades bancarias.

CIRCULAR Nº 15/12

ASUNTO

ETILÓMETROS OBLIGATORIOS EN FRANCIA

RESUMEN

El gobierno francés ha aprobado el Decreto 2012-284, de 28 de febrero, por el que se establece la obligatoriedad de instalación de etilómetros para todos los conductores de los vehículos a motor. Esta obligación se aplicará a partir del día 1 de julio de 2012 a todos los conductores de vehículos terrestres de motor, excepto ciclomotores, que circulen por territorio francés, con independencia de su nacionalidad, y su incumplimiento será sancionado a partir de 1 de noviembre de 2012 con multa de 11€.

El etilómetro deberá disponer de un certificado de homologación, en el que se incluya la fecha de revisión, y de una etiqueta de certificación o distintivo del fabricante que indique que cumple con todos los requisitos, entre otros que el vehículo quedará inmovilizado si se supera el límite permitido, que en el caso francés es de 0,25mg/l.

AVISO HORARIO DE VERANO FENEVAL

■ A partir del día 20 de junio y hasta el 30 de septiembre nuestro horario de oficina será de 08:00 a 14:30 horas, de lunes a viernes.



LET YOUR BODY DRIVE AND PREPARE TO BE SURPRISED...
CONSUMO MIXTO DESDE 3,4 L/KM. EMISIONES DE CO₂ DESDE 87 G/KM.

PEUGEOT RECOMIENDA TOTAL / Atención al cliente 902 366 247

Gama Peugeot 208: Consumo mixto (l/100 Km): entre 3,4 y 5,8. Emisiones de CO₂ (g/Km): entre 87 y 135.

Gracias al uso de materiales reciclados y a la reducción de su peso (114 Kg menos que el Peugeot 207), el nuevo Peugeot 208 ofrece un menor consumo y unas emisiones de CO₂ más bajas.

NUEVO PEUGEOT 208



PEUGEOT

MOTION & EMOTION



JAVIER COROMINA

A LA HORA DE LA SIESTA

“Impresiona subir a lo más alto de la proa y, luego, meterse bajo ella”

¿A quién se le ocurre apuntarse a una excursión que estaba programada para la hora de la siesta y cuyo destino era el monasterio de Santa María de la Rábida (la Rábida para los amigos)? Pues, por ejemplo, a mí, que anduve por Andalucía hace un par de meses y tenía muy buenas referencias del monasterio y mucha curiosidad por ver las carabelas de Cristóbal Colón. Fue un acierto total dedicar una tarde a esa excursión.

El monasterio no sólo tiene el atractivo de que en él estuvo Colón preparando su viaje, sino que también allí está enterrado Martín Alonso Pinzón, que murió pocos días después del regreso del primer viaje colombino. Posteriormente, Hernán Cortés y Pizarro también vivieron en La Rábida. Incluso para los no expertos en arquitectura y arte religiosos merece la pena visitar el monasterio, en el que destacan la iglesia, el claustro y la sala capitulares. Existen diversas leyendas sobre sus orígenes, la que se considera más sólida los sitúa en la bula del Papa Benedicto XIII,

de 1261. Por la Rábida pasan doscientos mil visitantes al año. No pienso que salgan muchos defraudados, pues a quien le traiga sin cuidado el arte religioso y las batallitas navales, puede ver las tres carabelas y valorar la audacia que tuvieron que echarle para hacer el pedazo de viaje que hicieron.

Las carabelas no son las originales, pero sí una réplica exacta, y han realizado tres viajes iguales al de Colón y los hermanos Pinzones, esos grandes marinos que ahora, después de tantos años, son personajes de El Casta. Yo entré a la Santa María y a una de las otras. No sé si fue la Pinta o la Niña, porque son hermanas gemelas. Impresiona subir a lo más alto de la proa y, luego, meterse bajo ella. Una película para los visitantes explica detalles de la primera travesía. Lo más real de ese breve film, me pareció la enorme fuerza y el entusiasmo con que uno de los Pinzones grita la palabra esperada por todos: ¡¡¡TIERRA!!! Nadie pretendió engañarnos. Esas carabelas no son las que culminaron el primer viaje, el del descubrimiento, son las terceras que se han fletado, pero son exactamente iguales que sus hermanas, y con ellas se han realizado varias largas travesías, por supuesto, alguna a América. No estoy seguro, pero creo que también estuvieron en Palma de Mallorca, desde donde escribo esto, en una ocasión.

¿Y a qué viene ese título, “A la hora de la siesta”? ¿Qué relación tiene con la visita a La Rábida? Pues, sinceramente, con el monasterio y con las carabelas no tiene nada que ver. Se trata de una cancioncilla que el chófer del autobús que nos llevó al monasterio puso repetidas veces durante el trayecto, tanto de ida, como de vuelta. A lo mejor era porque le habían colocado esa excursión inesperadamente y le fastidió tener que hacerla. No sé. Ahí va la letra, a ver qué opinan ustedes: “A la hora de la siesta, a la hora de la siesta, a la hora de la siesta, /ni para ir a heredar, /de mi casa salgo yo”. ■



Business Solutions.

Mercedes-Benz Empresas te presenta la mejor solución para que disfrutes de la flota de vehículos que tu empresa necesita. Podrás elegir el modelo que mejor se adapte a tu negocio, y siempre con unas condiciones económicas que no imaginabas.

Además tendrás a tu disposición el mejor asesoramiento para que tu decisión sea todo un éxito.

Con Mercedes-Benz Empresas encontrarás la mejor solución para tu negocio.

www.mercedes-benz.es



Mercedes-Benz Empresas
Una completa gama de servicios para tu negocio



Mercedes-Benz



Conduzca su empresa con la máxima rentabilidad.

Gama ŠKODA Octavia y Gama ŠKODA Superb.



Consumo combinado gama Octavia: [3,8-7,7] l/100 km. Emisiones de CO₂: [99-180] g/km.
Consumo combinado gama Superb: [4,4-10,2] l/100 km. Emisiones de CO₂: [114-237] g/km. 

ŠKODA Empresas. Tecnología Rentable. ŠKODA no sólo piensa en usted y en el futuro de su empresa, sino también en ayudarle a obtener los máximos beneficios. Con el ŠKODA Octavia o el ŠKODA Superb, usted podrá disfrutar de la última tecnología con las máximas prestaciones. Y todo bajo unas líneas elegantes y las bajas emisiones de las motorizaciones TDI y TSI.

Si busca rentabilidad, la acaba de encontrar.

Infórmese de su concesionario más cercano en el 902 45 65 75, o en www.skoda.es