



FENEVAL

JULIO/SEPTIEMBRE 2019 - Nº 203

ACTUALIDAD

Lo más destacado de Salón de Frankfurt de septiembre

DE CERCA CON

Rodrigo Miranda - Socio y director general de ISDI

COCHES Y MOTORES

Peugeot E-208
Renault Clio Zen
Toyota Corolla

PROTAGONISTA

Marco Toro, Consejero Director General de Nissan Iberia



la voz de la *movilidad*

Plaza al Merito Turístico
concedida a FENEVAL por
el Ministerio de Economía

Según un estudio, el avión
es el medio de transporte más seguro.
Habría que revisarlo.



Nunca un Polo fue tan seguro.

El Nuevo Polo es uno de los coches más fiables y seguros de su categoría. La mejor opción para todos esos clientes que a la hora de viajar quieren olvidarse de los imprevistos y las situaciones inesperadas. Suma el Nuevo Polo a tu flota y pon a tus clientes al volante de un vehículo que hará replantearse todos los estudios sobre seguridad.

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



Volkswagen

Gama Volkswagen Polo: consumo medio (l/100 km) de 5,4 a 7,1; emisión de CO₂ (g/km) de 122 a 160 (NEDC 104 a 138).



#LaMovilidadEsUnDerecho

La movilidad... esa necesidad insoslayable para que todas las personas tengan acceso a los bienes y servicios necesarios que constituyen lo que hoy en día entendemos por una "vida plena".

En todas las sociedades, la movilidad tiene una labor fundamental ya que posibilita la comunicación entre las personas, los espacios, las actividades, y estimula las inversiones y el desarrollo de las urbes.

Desde esta óptica se aprecia el vínculo que la movilidad tiene con el resto de los derechos humanos, lógicamente, dentro del panorama económico social y cultural en el que vivimos.

Es innegable que la industria del automóvil está viviendo un proceso de transformación y evolución sumamente drástico que supone un vuelco a la concepción de los modos de vida, la industria y los modelos de negocio actuales.

Hace poco leía en la prensa un reciente estudio sobre el uso del coche que revelaba que la mitad de los europeos no consideran "imprescindible" disponer de un coche en propiedad.

Este vocablo, propiedad, se forma a partir de la unión de tres partes perfectamente diferenciadas: el prefijo pro- que equivale a "movimiento hacia delante", el adjetivo privus que significa "de uno solo" y el sufijo -tas que indica "cualidad".

Con esta concepción de propiedad del vehículo, "de uno solo", parece que lo más importante para el propietario cuando, por ejemplo, sufre un accidente es que se le restituya el daño, tanto material del vehículo afectado, como los daños personales o físicos que le haya ocasionado el suceso. Pero, y ¿qué ocurre con la restitución de la movilidad?

En el panorama actual con el reciente auge del alquiler, cobra aún más sentido esta idea. Hoy en día, en el sector del Rent a Car muy pocos usuarios reclaman que se les restituya la movilidad, y de hacerlo, se trata de forma excepcional. De hecho, si este derecho se reclamara, supondría un crecimiento de más del 25% para el sector. Si concebimos la movilidad como un derecho, tanto la propiedad como el alquiler deben garantizar, por defecto, el acceso a la misma ante un suceso que nos "inmovilice" e impida el desarrollo normal de nuestro día y que "este derecho" sea considerado un prerequisite y necesidad del ser humano.

Más allá de las ambigüedades de las pólizas sobre si el afectado tiene derecho o no a un coche de sustitución, se debe ir más allá y tomar medidas más profundas en materia de movilidad para aplicar y adoptar una estrategia y plan de acción integral sobre el derecho a la movilidad que garantice así su mantenimiento frente a cualquier causa revisando con pulcritud quién debe asumir la financiación de estas medidas.

Feliz Movilidad para todos y hasta el próximo número...

Juan Luis Barahona

SUMARIO N° 203



JULIO - SEPTIEMBRE 2019

6 | ACTUALIDAD

Lo más destacado de Salón de Frankfurt de septiembre

16 | NOMBRAMIENTOS

19 | ARTÍCULO DE OPINIÓN

Tiempo de cambio, tiempo de oportunidad

20 | NOTICIAS FENEVAL

ISDI y FENEVAL lanzan un máster en negocio digital exclusivo para socios y colaboradores

22 | EN CIFRAS

FENEVAL lanza DATA LAB

24 | NUESTROS ASOCIADOS

26 | DE CERCA CON

Rodrigo Miranda - Socio y director general de ISDI

32 | COCHES Y MOTORES

A fondo - PEUGEOT E-208: el eléctrico que "e-mociona"

36 | HEMOS ANALIZADO

RENAULT CLIO ZEN TCE 130 CV EDC

40 | A PRUEBA

Toyota Corolla

44 | CURIOSIDADES

Anatomía de un coche eléctrico

48 | PROTAGONISTA

Marco Toro, Consejero Director General de Nissan Iberia

50 | EN RUTA POR

Una ruta por nuestro propio paraíso tropical

55 | RECOMENDACIONES

Un lienzo en blanco - La Grada

57 | HI - TECH

Baterías sólidas

59 | TRIBUNA JURÍDICA

El registro diario de jornada como prototipo de la nueva cultura de tiempo de trabajo y descanso

Edita: Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos, FENEVAL

Consejo editorial: Juan Luis Barahona, Manuel Dapena, M^o Mar Medina y Nort3 Marketing Epidérmico.

Email: feneval@feneval.com | web: www.feneval.com | Colaboradores: Carmen Espada, Alberto Gómez, Guillermo Alfonsín, Juan Carlos Payo y M^o Mar Medina.

Depósito Legal: M-2795-84

La Revista FENEVAL es el Órgano Oficial de la Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos, FENEVAL, y tiene por objeto intensificar los lazos de unión entre todos los asociados, servirles de medio de comunicación recíproca y llevarles puntualmente, cada trimestre, 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.

FENEVAL 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:

P^o de la Castellana, 151
planta 10 - A
28046 Madrid

Tel.: 91 447 28 73

Fax: 91 447 65 52

e-mail: feneval@feneval.com

web: www.feneval.com

NEGOCIOS SIN FRONTERAS.



IMPULSA TU NEGOCIO CON UN SOCIO LEGENDARIO.

Elige el espíritu sin límites de la Gama de Flotas Jeep®. Solo Jeep® te ofrece toda la aventura que quieras, donde sea que la necesites.

Jeep
THERE'S ONLY ONE

Emisiones de CO₂ Gama Jeep®: de 117 a 315 (g/km). Consumo mixto: de 4,4 a 16 (l/100 km).

Los valores indicados de CO₂ y consumo de combustible han sido calculados en función del método de medición/correlación correspondiente al ciclo NEDC de acuerdo con la norma [EU] 2017/1152-1153 con el fin de permitir la comparación de los datos del vehículo correspondiente. En condiciones reales de conducción estos valores pueden cambiar, ya que dependen de muchos factores como el estilo de conducción, el trayecto, la meteorología y las condiciones de la carretera, así como del estado, el uso y el equipamiento del vehículo. Además, dichos valores pueden variar con la configuración de cada vehículo, dependiendo del equipamiento opcional y/o el tamaño de neumáticos, así como en función de cambios en el ciclo de producción.

www.fcafleet-business.es



LAS NOVEDADES DEL MOTOR



LO MÁS DESTACADO DE SALÓN DE FRANKFURT DE SEPTIEMBRE

REDACCIÓN FENEVAL

Como cada año impar, la actualidad del automóvil retoma su pulso tras el parón veraniego con el Salón de Frankfurt. Ese es el que se puede degustar todo tipo de salchichas en sus patios entre visitas de las arquitecturas efímeras montadas por Mercedes-Benz o Audi y los paseos por los enormes pabellones.

Este año viene algo descafeinado, manteniendo la tendencia actual de pérdida de importancia de los salones automovilísticos entre los fabricantes, que en algunos casos prefieren directamente pasar de ellos para mostrar sus novedades.

Y es que usando a Nissan como ejemplo, en lugar de mostrar el Juke al público en Frankfurt por primera vez, decidía sorprendentemente adelantar su puesta de largo de su segunda generación al 3 de septiembre.

Pero metidos en faena, veamos qué novedades nos traen las marcas para esta muestra en Frankfurt.

Hablemos de aventuras. Hablemos de negocios.



Nuevo Focus Active

Robusto, dinámico y funcional. El nuevo Ford Focus Active llega para dar una nueva dimensión a tu negocio. Su mayor altura y los modos de conducción seleccionables, aumentan la estabilidad del vehículo para proporcionarte una mayor confianza en cualquier tipo de terreno. Ya sea en 5 puertas o Wagon, el nuevo Focus Active es la opción más versátil y segura para tu negocio. Por eso cuando hablamos de aventuras, hablamos de cómo llevar más lejos tu negocio. Más en ford.es



Go Further

Gama Ford Focus sin opciones: Consumo WLTP ciclo mixto de 4,3 a 7,1 l/100km. Emisiones de CO₂ WLTP de 111 a 161 g/km (de 88 a 134 g/km NEDC), medidas conforme a la normativa vigente. Los valores de emisiones de CO₂ pueden variar en función del equipamiento seleccionado. Los valores NEDC serán los que se consideren para el cálculo de la fiscalidad asociada con la adquisición del vehículo. Los valores NEDC serán los que se consideren para el cálculo de la fiscalidad asociada con la adquisición del vehículo.

AUDI

Acompañando al bestial RS6 estará el A1 City Carver, una solución más sensata que un SUV para aquellos que quieren ese toque estético campero y algo de altura libre al suelo extra, sin tener que renunciar al comportamiento dinámico y la altura de conducción tradicional de un A1 actual.

Si un Q2 se te va de precio, a falta, al menos por el momento, de un Q1, Audi tratará de convencerte de que este es tu modelo predilecto. Al menos hasta que la familia Arona – T-Cross reciba un hermano con cuatro aros en el frontal.



A1 City Carver.



BMW Vision M Next.

BMW

El X6 ha estado solo. El ya presentado Vision M Next ha compartido las labores de atraer interés sobre el stand de BMW.

Este cupé híbrido nos proyecta la idea de un "coche de conductor" para el futuro, donde no nos desprendamos de esta actividad para dejársela a las máquinas, en un momento en el que parece que todo tiene que versar sobre conducción autónoma.

El M Next es, además, la antítesis del X6.

Donde el SUV "a lo cupé" busca la atracción visual a través de cierto tratamiento exagerado de pliegues en la carrocería y algo de toque barroco, el M Next nos anticipa lo que podría ser el sucesor del i8, con un bonito homenaje al original BMW M1 diseñado por Giugiaro. Sin exageraciones y líneas superfluas. Trabajando con proporciones tradicionales para crear un gran coche de conducción. ¿Recordáis aquello del te gusta conducir?

Tiene 600 caballos, combinando dos motores eléctricos, un por eje, con un motor de gasolina de dos litros situado en posición central. Se rumorea que su versión de producción apenas diferirá del concepto de Frankfurt, aunque el interior sea de coche conceptual.

Un sueño de la Bayerische Motoren Werke que estamos deseando poder probar.

HYUNDAI

Con un nombre que desconocemos si hace referencia a la capacidad de su batería, por 45 kWh, que estaría a la mar de bien, este concepto de compacto eléctrico apunta a ser un nuevo modelo con inspiración en el Pony original de la casa coreana, a tenor de las palabras recogidas en la escuetísima nota de prensa del mismo que ha dejado la marca.



Hyundai 45.

Audi Empresa

ESTA MONTAÑA NO SABE QUE
EXISTE NUESTRA TECNOLOGÍA
AUDI TFSIe.

Y TRABAJAMOS
PARA QUE NUNCA
LO SEPA.

Los Roques, La Gomera

Dedicamos todo nuestro esfuerzo para crear un futuro con cero emisiones. Innovando con tecnologías como Audi TFSIe, la tecnología híbrida enchufable de Audi, que combina un motor de gasolina con un motor eléctrico integrado. Su autonomía 100% eléctrica de más de 40 kilómetros permite tener un estilo de conducción eficiente y responsable.

La tecnología Audi TFSIe ya está presente en:

> Disponible en el modelo Audi Q5 TFSIe, Audi A7 Sportback TFSIe, y muy pronto disponible en el Audi A3 Sportback TFSIe, Audi A6 TFSIe y Audi A8 L TFSIe.

audi.es/TecnologíasEficientes



*Según ciclo WLTP.

Gama Audi Tecnologías Eficientes de 110 kW (150 CV) a 265 kW (355 CV). Emisiones combinadas de CO₂: de 0 a 252 g/km (NEDC: de 0 a 207 g/km). Consumo combinado: 0-11, 1 L/100 km. Consumo combinado de energía Audi e-tron: 22,5-26,2 kW h/100 km.

Innovamos para
no dejar huella.



MINI

La fiesta del eléctrico continúa en el stand de MINI, donde la firma británica perteneciente a BMW mostrará la versión de producción de su mini de tres puertas movida por corriente eléctrica.

Cuenta con 32,6 kWh de capacidad en su batería, lo que debería servirle para circular alrededor de 200 kilómetros entre recargas.



MINI Electric

Estéticamente apenas cambia respecto al MINI de tres puertas convencional, y la respuesta del par motor eléctrico promete potenciar el dinamismo del utilitario británico. Puede que no sirva para irte de vacaciones o escapada de fin de semana por autonomía, pero si se tiene claro que su uso va a ser siempre por debajo de los 150 kilómetros, este coche promete ser una alternativa fenomenal en la gama.



Mercedes-Benz EQV.

MERCEDES-BENZ

La electrificación en la casa de la estrella se extiende también a la Clase V. El monovolumen o furgoneta (llámeme usted como desee) fabricado en Vitoria contaba en su versión conceptual vista en Ginebra con una batería de 100 kWh nada menos, lo que prometía otorgarle una interesante autonomía de unos 400 kilómetros entre recargas.

OPEL

El utilitario fabricado en Zaragoza para toda Europa se renueva con una plataforma de PSA, compartida con el también nuevo 208, para competir en uno de los segmentos más duros del mercado.

Lo hace con un diseño atractivo pero sin estridencias, con carrocería exclusivamente de cinco puertas y con una versión puramente eléctrica con una batería de 50 kWh que promete algo más de 300 kilómetros de autonomía entre recargas.



Opel Corsa.

La gama de motores de combustión está articulada alrededor de tres mecánicas distintas de gasolina, de 75, 100 y 130 caballos.



TOYOTA

SIEMPRE
MEJOR

SOMOS LÍDERES CON LA GAMA COMPLETAMENTE HÍBRIDA MÁS AMPLIA DEL MERCADO

Toyota
C-HR Hybrid

Toyota
Yaris Hybrid

Toyota
RAV4 Hybrid

Toyota
Prius+ Hybrid

Toyota
Corolla Sedan Hybrid

Toyota
Prius Hybrid

Toyota
Corolla TS Hybrid

Toyota
Corolla Hybrid

Elige Toyota Hybrid y disfruta de los beneficios de nuestra gama híbrida:



Etiqueta
ECO



Sin
enchufes



Acceso libre
a las ciudades



Cambio
automático



Mínimo
consumo



84% del tiempo
en modo eléctrico*

Gama Híbrida: Consumo WLTP (l/100 km): 37 – 5,9. Emisiones CO₂ WLTP (g/km): 84 – 133. Emisiones NOx: 0,021 – 0,056 g/km.

* En circuito urbano, según estudio del INSIA (Instituto Universitario de Investigación del Automóvil) perteneciente a la Universidad Politécnica de Madrid (UPM).



LAND ROVER

Internet no para ni en verano y cuando se acababa el mes de agosto sirvió para estropear el estreno del todo terreno británico más famoso de todos, ya que se filtraron unas fotos del rodaje de la última película de James Bond, donde el Defender tendrá su lugar.

Pero más allá de haberlo descubierto antes de la cuenta, Land Rover seguirá apostando por Frankfurt para hablarnos por primera vez del Defender. Un modelo completamente reinventado para el Siglo XXI, que se venderá con dos batallas distintas, versiones de tres y cinco puertas y hasta ocho plazas, si es que los rumores son acertados.



Land Rover Defender

Estéticamente dará un salto de gigante respecto a lo que hasta ahora conocemos como Defender, pero en Land Rover prometen que seguirá siendo un auténtico Todo Terreno capaz en toda circunstancia y lugar.

Desconocemos si el nuevo Defender se volverá a ver en caminos de tierra imposibles, como su antecesor directo, o acabaremos viéndolo en el raid diario del colegio, montado encima del carril bici, pero el producto promete tanto como la expectación que ha generado.



Porsche Taycan.

PORSCHE

Si hay un coche al que Tesla debería temer, porque le puede comer un buen cacho de mercado entre berlinas eléctricas, ese es el Taycan.

Porsche ha invertido dinero y esfuerzos en crear la primera berlina eléctrica realmente deportiva en cuanto a tacto. Y todos sabemos que cuando Porsche hace un producto, normalmente suele crear la referencia. El Panamera o el Cayenne lo demostraron en su momento, y es lógico pensar que el Taycan seguirá esa línea.

Con cuatro plazas y un interior típicamente Porsche, el Taycan casi mide cinco metros de largo, con una autonomía de 500 kilómetros entre recargas y la capacidad de recargarse en puestos de 800 voltios, con lo que volver a contar con otros 400 kilómetros de autonomía supondría esperar algo así como 15 minutos. Ciertamente es que los puntos de recarga rápida de este tipo todavía son minoría, pero el Grupo Volkswagen promete extenderlos por Europa en los próximos años, ya que también se emplearán en cargas rápidas de otros modelos de Audi y Volkswagen.

Con un precio a medio camino entre un Macan y un Panamera, el Taycan ya acumula una larga lista de pedidos. Si cumple lo que promete, puede representar el mayor impacto comercial para Porsche desde el lanzamiento del Cayenne.

SEAT

Atrás quedó el tiempo en el que SEAT se quedaba en el segmento C. Tras el infructuoso intento del Exeo, un A4 remasterizado, el Tarraco se ofrece ahora como tope de gama y complemento, con siete plazas y mucho espacio, sin perder el especial cuidado dinámico que SEAT otorga a todos sus modelos.

En esta versión híbrida enchufable el Tarraco ofrece 245 caballos de potencia total y la capacidad de circular en modo puramente eléctrico "más de 50 kilómetros" según la propia SEAT.



SEAT Tarraco PHEV.

Una vez más en este artículo me toca señalar que esta llegada de híbridos enchufables suponen una enorme oportunidad para poder circular con mínimo consumo y emisiones en las rutas urbanas diarias, sin perder las capacidades para realizar viajes largos, siempre que nos acordemos de enchufar el coche en casa por la noche para volver a disponer de esos 50 kilómetros extra a la mañana siguiente.



Volkswagen ID.3.

VOLKSWAGEN

Si el ID.3 supone comercialmente lo que Volkswagen ha predicho, el Salón de Frankfurt de 2019 lo recordaremos dentro de décadas como "el lugar donde descubrimos el ID.3". El eléctrico para todos los bolsillos venido de Wolfsburgo buscará convertirse "en el Golf de los eléctricos", con una propuesta con un precio razonable y una autonomía de algo más de 300 kilómetros incluso desde la versión de acceso, que contará con una batería de 48 kWh.

Los precios arrancarán en la frontera de los 30.000 euros, con un escalonamiento progresivo para las versiones de 55 y 62 kWh, que ofrecerán autonomías de más de 400 y más de 500 kilómetros respectivamente, con precios que no pasarán mucho más allá de los 40.000 euros.

Ciertamente, el coche será más caro de adquirir que un Golf equivalente, pero Volkswagen promete un coste de mantenimiento claramente inferior (un 30% del de un Golf), y un coste de repostaje también claramente reducido.

Sólo la pérdida de autonomía progresiva a lo largo de los años por el deterioro de las baterías (se habla de una pérdida del 25% a lo largo de los ocho primeros años de vida) pueden detraer algunas ventas. Pero si asumimos comprar la versión con más capacidad el deterioro progresivo no debería ser un problema real de autonomía.

A señalar también la capacidad del ID.3 de cargarse a 125 kWh hasta completar alrededor del 80% de su capacidad, con lo que media hora de carga nos podría ofrecer alrededor de 260 kilómetros adicionales.

OPEL CROSSLAND X

TECNOLOGÍA ALEMANA PARA TU NEGOCIO



El Opel Crossland X se adapta perfectamente a las necesidades de tu negocio. Su diseño, sus eficientes motores, su nivel de conectividad y su maletero de amplias dimensiones lo convierten en el SUV mejor preparado para todo lo que pueda depararte el día. Avanza en tu negocio con la innovación y confort que ofrece la mejor tecnología alemana. Descubre otra forma de llegar lejos con el Opel Crossland X.

Consumo mixto (l/100km) / Emisiones de CO₂ (g/km):
Gama CROSSLAND X: 4,0-5,7 / 105,0-127,0



LOS ÚLTIMOS CARGOS NOMBRADOS EN EL SECTOR DEL TURISMO Y EL MOTOR



José Luis Sanz
PRESIDENTE DE ANEVAL

La Asociación Nacional de Alquiler de Vehículos (Aneval) ha designado a José Luis Sanz Redondo como director corporativo, cargo en el que sustituye a Alberto Martín.

El nuevo directivo de Aneval, de 46 años, es Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad CEU San Pablo y máster en Derecho y Negocio Marítimo por la Universidad Pontificia de Comillas.

Comenzó su andadura profesional en 2001 en el Departamento Financiero de la anterior Atesa. Tres años más tarde fue nombrado responsable de Vehículos de Ocasión de Enterprise, función que desempeñó hasta 2010 cuando pasó a ocupar el cargo de director de Compra de Flota para España. Desde julio de este año compagina este puesto con el de director de Relaciones Institucionales de Enterprise España.



Rocío López
**DIRECTORA DE RECURSOS HUMANOS DE
GROUPE PSA PARA ESPAÑA Y PORTUGAL**

Rocío López Rodríguez ha sido nombrada Directora de Recursos Humanos de Groupe PSA para España y Portugal el pasado mes de julio asumiendo la , siendo la gestión de recursos humanos de las marcas Peugeot, Citroën, DS y Opel en la Península Ibérica. Rocío López reemplaza a José Manuel Fernández Cedrón, quien tras 36 años en Groupe PSA, se retira de la vida laboral.

Licenciada en Derecho y Master en Dirección de Recursos Humanos por el Instituto de Empresa de Madrid, Rocío López Rodríguez ingresó en Groupe PSA en 1989 en el equipo jurídico laboral de Peugeot España. Desde entonces ha desempeñado funciones en diferentes ámbitos de la gestión de Relaciones laborales y Recursos Humanos en las actividades industriales y comerciales de la compañía.

En la actualidad ocupaba el puesto de Directora de Recursos Humanos del centro de producción de Madrid y de las marcas Peugeot, Citroën, DS y Opel para España y Portugal.



En Nissan llevamos tu negocio sobre ruedas

- > Red de profesionales especializados.
- > Soluciones de financiación personalizadas.
- > La gama más tecnológica.
- > Programa Nissan Promesa Cliente.
 - > Asistencia en carretera gratuita para toda la vida.
 - > Vehículo de cortesía gratuito.
 - > Chequeo previo gratuito de tu Nissan.
 - > Equiparación de precios de servicios.

Acércate a tu concesionario Nissan Empresas e infórmate más.

Consumo mixto WLTP: 0-7,1 l/100 km (NEDC-BT: 0-5,8 l/100 km).
Emisiones de CO₂ WLTP: 0-181 g/km (NEDC-BT: 0-154 g/km).



Innovation
that excites

LOS ÚLTIMOS CARGOS NOMBRADOS EN EL SECTOR DEL TURISMO Y EL MOTOR



Susana Acebo
**DIRECTORA DE POSTVENTA
DE RENAULT IBERIA**

Susana Acebo es desde el pasado mes de julio la nueva Directora de Postventa de Renault Iberia, sustituyendo en el cargo a Giustiniano Porcu, que pasa a desempeñar otras funciones en Nissan.

Esta ingeniera industrial por el Centro Politécnico Superior de la Universidad de Zaragoza cuenta con 18 años de experiencia en el sector de la automoción, tanto en el ámbito industrial como comercial. Entró en 2001 en la Factoría de Renault en Palencia, donde ha ocupado distintos puestos al frente de los departamentos de Mejora Continua y Montaje. En 2016 pasó al área Comercial de la compañía, donde fue nombrada directora Total Customer Experience Iberia ahora continua manteniendo esta responsabilidad pues continuará manteniendo su puesto anterior, englobando la actividad del Grupo en España y Portugal.



Jorge Díez
**JEFE DE DISEÑO DE MITSUBISHI
MOTORS EUROPA**

Jorge Díez acaba de ser nombrado nuevo director de diseño de Mitsubishi Motors Europa con sede en Frankfurt, y también pasa a ser vicepresidente de Mitsubishi Motor R&D Europe.

Graduado en el Royal College of Art de Londres, Jorge Díez cuenta con 18 años de experiencia en el Grupo Volkswagen, donde fue jefe de Diseño Exterior en SEAT y jefe del Departamento de Automoción en Audi Konzept Design Munich. Durante su carrera, Díez se encargó de diseñar modelos, como el Seat León, Seat 20V20 Concept, Audi A7 y Audi TT.



Tania Puche
**DIRECTORA DE
COMUNICACIÓN DE GANVAM**

La Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios (GANVAM) nombró en el mes de julio a Tania Puche como nueva directora de Comunicación, en sustitución de Alberto Tapia.

Es licenciada en Periodismo por la Universidad del País Vasco. Su trayectoria profesional viene abalada por su amplia experiencia en medios de comunicación y en consultoría corporativa como por ejemplo en la agencia Goodwill Comunicación, para la patronal de concesionarios Faconauto.

Antes de sumarse incorporarse a Ganvam, fue directora de cuentas en Ion, Imagen y Comunicación, asesorando a la propia Ganvam; a la filial de movilidad y renting de BNP Paribas Arval o a la patronal de las cinco grandes del rent a car Aneval, entre otros.

TIEMPO DE CAMBIO, TIEMPO DE OPORTUNIDAD



"La movilidad de este país la crearon los Rent a Car hace 40 años". Leo esta cita de Juan Luis Barahona, presidente de FENEVAL, y así, fuera de contexto, no puedo negar que me sorprende. Es verdad que la explicación viene cuando en los ´70, con el boom turístico, había que mejorar la calidad de los servicios al turista en su lugar de destino, más allá del transporte público o de su vehículo privado si decidía aventurarse a viajes por carretera tortuosos en aquel entonces. Y este fue el germen de un negocio que hoy en día supone el 25 por ciento de las matriculaciones de turismos en nuestro país -200.000 unidades entre enero y julio, con un comportamiento bastante mejor que la media de mercado y sumando vehículos eficientes a un parque circulante viejo, contaminante e inseguro-. Así, el sector se ha ganado el derecho a presumir de tener una importancia primordial en nuestra economía a nivel de generación de ingresos -y los correspondientes impuestos- pero con una aportación decisiva vía creación de empleo -el 70 por ciento de las operaciones tienen un carácter turístico, y se realizan más de 20 millones al año-.

Perolosnuevostiemposobliganaevolucionar,hansurgido nuevos players que buscan conquistar partes de la tarta tradicional de alquiladores y vendedores de coches, vía alquileres por minutos, vía aplicaciones para disponer de

movilidad cuando la necesitas a golpe de click, vía nuevas fórmulas de adquisición o disfrute del vehículo... Y aquí el sector del Rent a Car debe ver el nuevo caldo de cultivo no como una agresión constante sino como oportunidades que se abren a los más despiertos, a los más activos, a los más intrépidos, a los más innovadores. Pero a cambio, también es justo demandar igualdad de condiciones para todos los nuevos agentes que concurren en el territorio de la nueva movilidad conviviendo con la tradicional, pedir legislaciones igualitarias y comunes para todos, acabar con indefiniciones a nivel modos de propulsión o con apuestas partidistas por tipologías de vehículos que no son las más prácticas con las necesidades reales de las demandas de la sociedad y de los clientes -todos queremos ese mundo feliz, pero es necesario alcanzarlo paso a paso, con lógica, de una manera evolutiva y no rupturista-. Una vez más, administraciones y políticos deben ayudar, no poner piedras en el camino para que la sociedad gane, para que el cliente gane...

Juan Carlos Payo

ISDI Y FENEVAL LANZAN UN MÁSTER EN NEGOCIO DIGITAL EXCLUSIVO PARA SOCIOS Y COLABORADORES



FENEVAL sigue sumando acuerdos y convenios de colaboración con instituciones y empresas en la búsqueda de ofrecer a sus asociados y colaboradores las mejores oportunidades para continuar creciendo en el sector de la movilidad de la mano siempre de la transformación digital y la innovación.

El pasado martes 17 de septiembre durante la celebración de la Junta Directiva de FENEVAL, Juan Luis Barahona presentó a los diferentes presidentes de las Asociaciones su último acuerdo y uno de los más relevantes para la federación: Un programa Máster Propio en negocio digital impartido por ISDI para socios y colaboradores de FENEVAL interesados en seguir ampliando su formación, con material específicamente creado y dirigido a profesionales del Rent a Car.

Tal como explicó Lucía Suárez, Program Manager de ISDI en las instalaciones de esta escuela de negocios, el curso se centrará en la transformación digital de las empresas con el que conseguir un cambio de visión 360º sobre decisiones estratégicas, captación de talento digital, lanzamientos de startups, manejo de metodologías ágiles y posicionamiento real en el mundo digital, adaptado al sector de los alquiladores de vehículos.

El Máster tendrá una duración total de 90 horas distribuidas en sesiones de 10 horas semanales (5 horas los viernes y 5 horas los sábados) con clases de al menos 20 alumnos, que podrán inscribirse desde este momento hasta completar plazas, solicitándolo vía mail al correo de feneval@feneval.com o próximamente a través

del futuro "Market Place" de página web de FENEVAL, donde además se podrá consultar todo el contenido del programa académico.

Tal como asegura Juan Luis Barahona, este programa se dirige a profesionales y/o empresas del sector que "tomen la innovación y los desafíos tecnológicos como una oportunidad para buscar una ventaja competitiva en el negocio digital y tengan una clara visión de futuro".

El perfil medio del profesional de este programa exclusivo es de personas con amplia experiencia laboral con los que, además, poder compartir talento y conocimientos a través de las talks y networkings de ISDI, o colaborando con la fundación "ISDI Foundation".

Con esta formación exclusiva y específica, FENEVAL, quiere "dar un impulso a la federación a través de los profesionales que lo forman para hacer que sus empresas tengan éxito convirtiéndose en expertos. Además, entrarán en una red de contactos formada por más de 3.000 alumnos, profesionales expertos en empresas digitales, emprendedores y más de 600 profesores.

Gracias a este gran acuerdo de colaboración entre las dos instituciones, el programa Máster se ofrece bajo inmejorables condiciones tanto de contenido como económicas, lo que supone una gran oportunidad para socios y colaboradores de FENEVAL que quieran convertirse en expertos digitales y aprovechar las ventajas que ofrece el curso para el sector del Rent a Car.

NUEVO PEUGEOT 508 SW

WHAT DRIVES YOU?



PEUGEOT i-Cockpit®

NIGHT VISION

CONTROL DE CRUCERO ADAPTATIVO

VERSIÓN HYBRID PRÓXIMAMENTE DISPONIBLE

MOTION & e-MOTION



PEUGEOT

PEUGEOT RECOMIENDA TOTAL PSA FINANCE Atención al cliente: 902 366 247 - 91 347 22 41

Nuevo Peugeot 508 SW: Valores WLTP: Consumo de carburante (l/100 km) mínimo y máximo de 4,6 a 7,8 en ciclo combinado. Emisiones de CO₂ (g/km) mínimo de 116 y máximo 175 en ciclo combinado. Valores NEDC: Emisiones de CO₂ (g/km) desde 101 hasta 132. Más información en la sección WLTP de la página web de peugeot.es (<https://wltp.peugeot.es>).

FENEVAL lanza DATA LAB

Los datos más relevantes del sector

Desde el pasado mes de julio La Federación Nacional de Vehículos de Alquiler (FENEVAL) ya tiene disponible en su web el **"Data Lab"**, una nueva sección donde se actualizarán periódicamente los **datos más relevantes del sector** de los alquiladores de vehículos a través de gráficos e infografías, imprescindibles para tener una idea clara de **cómo evoluciona el mercado de la movilidad**.

Con esta plataforma, FENEVAL busca ofrecer información de calidad y actualizada a sus socios y colaboradores con las cifras de **matriculaciones, turismos, VC o parque circulante**, brindadas por fuentes reconocidas como **MSI y Urban Science** gracias al acuerdo de colaboración conseguido entre la federación y ambas compañías.

Con esta plataforma, FENEVAL avanza hacia su **objetivo de transparencia**, con la clara convicción de que compartir datos e información unido a la colaboración entre todos los actores del Rent a Car es esencial para el avance y el desarrollo de todo el sector.

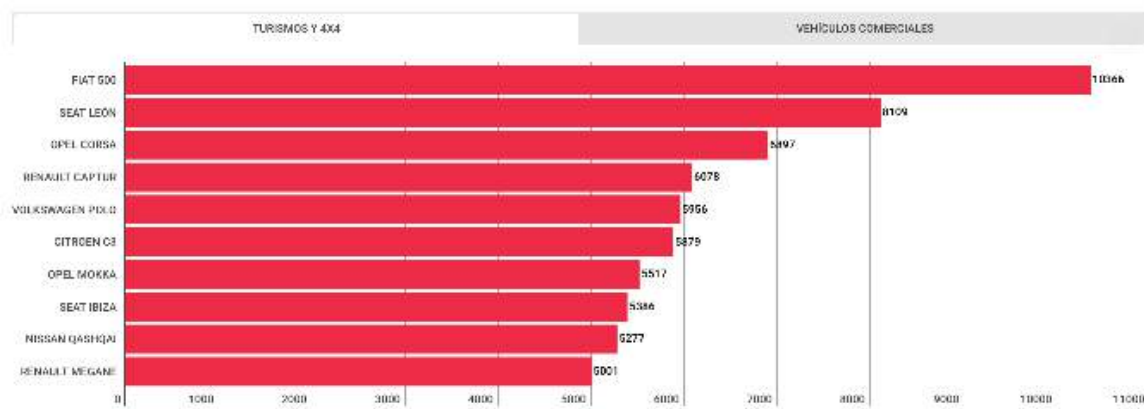
En cuanto a estos datos, y ya casi cerrado el tercer trimestre de 2019, FENEVAL insiste en la buena evolución del sector en los últimos meses, y tal como informa **MSI**, en la actualidad hay más de 815.000 vehículos del alquiler rodando, lo que supone un crecimiento del **2,75 %** más vehículos este año con respecto al 2018, con más de **veinte millones de servicios al año**.

En este sentido, cabe destacar los modelos **más populares entre los usuarios de vehículos de alquiler en nuestro país** y el notable impacto de los utilitarios entre los clientes:

Según los datos ofrecidos por Urban Science hasta el pasado mes de agosto, el modelo más vendido dentro de **los turismos y todoterrenos** es el **Fiat 500**, que sigue siendo el urbano con más matriculaciones del sector de las alquiladoras de automóviles con 10.366 unidades en el mercado. Le siguen en segundo y tercer puesto el mediano Seat León con 8.109 matriculaciones y el **Opel Corsa** que suma 6.897 unidades vendidas de este SUV de Renault.

Con lo que se demuestra una vez más los esfuerzos del sector por trabajar para facilitar la movilidad urbana de los ciudadanos en un panorama económico que cambia a una gran velocidad y en el que la transformación digital y la innovación serán claves.

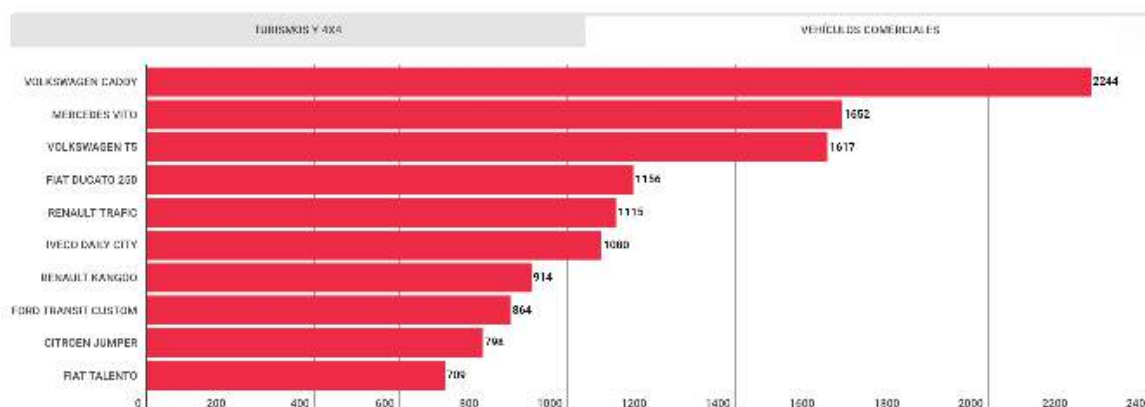
RANKING MATRICULACIONES RAC: TOP 10 TURISMOS Y 4X4 (ACUMULADO HASTA AGOSTO)



Siguiendo el Top 3, los modelos que más matriculaciones acumulan son el **Renault Captur** con 6.078 unidades, el **Volkswagen Polo** (5.956), el **Citroen C3** (5.879) y el **Open Mokka** (5.517). Cerrando el Top 10 se encuentran el **Seat Ibiza** (5.386), el **Nissan Qashqai** (5.277) y el **Renaut Megane** (5.001).

En cuanto a los vehículos comerciales, el ganador en cuanto a número de matriculaciones es el Volkswagen Caddy con 2.244 unidades vendidas en lo que va de año. En el segundo puesto se posiciona con 1.652 matriculaciones la Mercedes Vito y en tercera posición la furgoneta campera Volkswagen T5 (1.617).

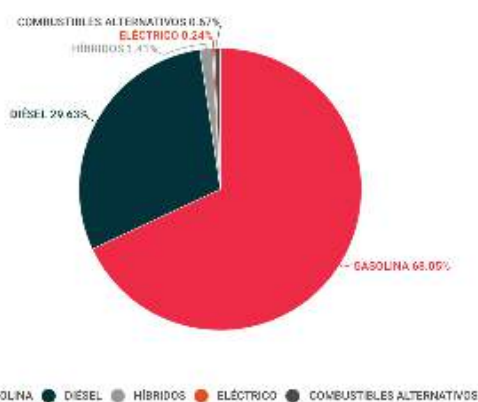
RANKING MATRICULACIONES RAC: TOP 10 TURISMOS Y 4X4 (ACUMULADO HASTA AGOSTO)



Teniendo en cuenta el mercado del RAC **por combustible**, los vehículos de **gasolina** siguen sumando el mayor número de matriculaciones, con 155.750 unidades. Le siguen los **diésel** con 67.830 unidades y los **híbridos** con 3.237. Destacan por su rápido incremento en las matriculaciones los **eléctricos puros** que con 542 unidades vendidas este año alcanzan un crecimiento de 143% con respecto al 2018.

En relación esta información, el Presidente de FENEVAL, **Juan Luis Barahona** ha querido destacar que desde el sector "tenemos la flota más respetuosa con el medioambiente" destacando el esfuerzo de empresas y asociaciones por "trabajar hacia el logro de avances tecnológicos que aboguen por la sostenibilidad, con la creciente adquisición de híbridos y eléctricos pero también con los avances en los actuales motores diésel que cumplen con la estricta normativa Euro6".

MERCADO RAC POR COMBUSTIBLE (ACUMULADO HASTA AGOSTO)



▲ 17,4%

Los vehículos híbridos, eléctricos y alternativos se han incrementado un 17,4% en 2019

ASAMBLEA ASEVAL



23 OCTUBRE



**HOTEL VILLAMADRID
MADRID**

ASAMBLEA AEVAC



28 NOVIEMBRE



**GRAN HOTEL
REY D. JAIME DE
CASTELLDEFELS
CATALUÑA**

Ambas jornadas tendrán lugar en horario de tarde para poder disfrutar, posteriormente, de un cóctel y una cena de clausura, donde tendremos la oportunidad de compartir experiencias y conocimientos con autoridades, marcas, patrocinadores y colaboradores, y poder vivir juntos una agradable velada.

FENEVAL



Pronto estará disponible el Marketplace de FENEVAL

Un espacio en la web donde socios y colaboradores podrán encontrar productos diseñados específicamente para ellos.

Con el Marketplace, FENEVAL te ofrece servicios de utilidad, formación y mucho más... que se podrán adquirir de forma exclusiva y con condiciones inmejorables.

Solo a través de Marketplace de FENEVAL.



*La oficina más confortable
que te puedas imaginar*



NUEVO SUV CITROËN C5 AIRCROSS BUSINESS



Suspensión de Amortiguadores Progresivos Hidráulicos®
3 Asientos Individuales en segunda fila
Grip Control con Hill Assist Descent
20 Ayudas a la conducción
Hasta 720l de maletero

POR
332€⁽¹⁾

FULL RENTING
› MANTENIMIENTO
› SEGURO A TODO RIESGO
› CAMBIO DE 4 NEUMÁTICOS

FREE2
MOVE
LEASE

INSPIRED
BY PRO



CITROËN prefiere TOTAL (1) Cuotas sin IVA en Península y Baleares para profesionales ó empresas para alquilar a 48 meses y 60.000 km para el Nuevo C5 Aircross BlueHdi 130 S&S 6v Feel con Pintura Metalizada [para 100 unidades limitadas y hasta fin de existencias] Incluye mantenimiento y cambio de 4 neumáticos, asistencia en carretera 24 h, gestión de multas e impuestos de circulación según contrato FREE2MOVE LEASE, y seguro a todo riesgo con la Compañía MM Globalis, S.A.U. de seguros y reaseguros, sujeto a normas de contratación, suscripción, condiciones generales y cláusulas limitativas e intermediado por PSA Financial Services Spain, EFC, S.A., agente de Seguros vinculado inscrito en el Registro de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones con la clave AJ-171. Oferta de PSA Financial Services Spain, EFC, S.A. hasta el 31 de octubre 2019, condicionado a aceptación financiera.

Gama Nuevo SUV C5 Aircross: Consumo medio WLTP (L/100Km): 5,0 a 8,0. Emisiones de CO₂ (g/Km): 134 a 181 WLTP (106 a 132 NEDC).



RODRIGO MIRANDA

Socio y director general de ISDI

Rodrigo Miranda es socio y director general de ISDI. Además, es consejero de la aceleradora de ámbito europeo IMPACT y también de Farmidable, The Epic School, Sporty Heroes, Tweet Binder y The Key Talent, entre otros. Lleva más de 15 años ocupando puestos de responsabilidad en diferentes empresas dedicadas a Internet y Telecomunicaciones en España y América Latina.

Rodrigo realizó el Executive MBA en la escuela de negocios IESE en 2009 y es ingeniero superior de telecomunicación por la Universidad Politécnica de Madrid y premio nacional de Innovación Telefónica I+D 2005.

1. ¿Qué supone la Transformación Digital como impulso para las empresas?

Es una ocasión de replantearse su negocio para ser más competitivos, desde la organización interna de la propia empresa a su situación frente al sector, de optimizar los recursos, automatizar procesos, mejorar la comunicación entre departamentos, etc. Más allá, es una cuestión de supervivencia. Para la amplia mayoría de las empresas, o son digitales o desaparecerán arrasados por sus competidores.

Si nos referimos al sector, el 35% de los ciudadanos ya contrata los nuevos servicios digitales de movilidad urbana y es una tendencia en claro ascenso, según los datos que manejamos en ISDI. ¿Cree que alguna empresa, grande o pequeña, puede plantearse quedar al margen de Internet?

2. ¿Qué papel deben jugar las Redes Sociales en las compañías del Rent a Car? ¿Cómo pueden estas empresas sacar el máximo partido de ellas?

Las redes sociales ofrecen muchas utilidades al sector. Por ejemplo, para establecer un canal de comunicación en tiempo real con sus clientes actuales y sus posibles clientes: atender sus dudas, difundir información, responder a sus quejas, etc. También es una manera de posicionarse en Internet.

Volviendo al sector, los usuarios digitales triplican la frecuencia de uso de transportes de los no digitalizados. Hay que conocerlos y dialogar con ellos. Eso da idea de que es imprescindible ser activo en la Red.

3. ¿Se atreve a vaticinar cómo afectará el Internet of Things (Internet de las Cosas) al sector de la automoción?

El sector de la Automoción se encamina hacia una movilidad sostenible, conectada y autónoma. La colaboración entre multinacionales y startups está acelerando este desarrollo. Se estima que en 2020 habrá 220 millones de coches conectados en el mundo, lo que representará una oportunidad de negocio de hasta 141.000 millones de euros.

NUEVA DAILY CAMBIA TU PERSPECTIVA DE NEGOCIO



MÁXIMO RENDIMIENTO

Motores de 2,3 litros y 3,0 litros.
Hasta 210 CV y 470 Nm

MÁS EFICIENTE QUE NUNCA

Hasta 10% de ahorro de combustible
Hasta 10% de reducción
en costes de mantenimiento

CONDUCCIÓN SEGURA Y SIN ESTRÉS

Nueva dirección asistida eléctrica
y tecnología de ayuda a la conducción.

MÁXIMA CONECTIVIDAD Y SERVICIOS

Mejora el rendimiento
y eficiencia de tu actividad
con B-Link solutions

La Nueva Daily ha experimentado una profunda evolución que cambiará tu perspectiva de negocio. Nueva gama de motores que te ayudarán a llevar tu negocio de manera sostenible y rentable. Ofrece un entorno de trabajo productivo y lleno de nuevos sistemas de asistencia al conductor, que garantizan la mejor experiencia de conducción. Su alto nivel de conectividad revela un mundo totalmente nuevo de servicios personalizados. La Nueva Daily es una solución de transporte hecha a medida para tu negocio.

IVECO

Tu socio para el transporte sostenible

En cuanto a lo de sostenible, los consumidores sienten que tienen aún escasa información para apostar por el coche eléctrico, que parece el mejor posicionado, o por otras alternativas. Pero, a corto y medio plazo, todo apunta a que el vehículo eléctrico se generalizará en cuanto se confirme una mayor apuesta por parte de todos los players relacionados con infraestructuras de recarga y el aumento de la autonomía de las baterías de los vehículos eléctricos y existan ayudas que promuevan su adquisición.

4. En este sentido, ¿Cómo augura el futuro de la movilidad en relación al coche autónomo y/o conectado?

Por los análisis que hemos realizado desde ISDI, se ampliará la colaboración entre fabricantes y empresas que desarrollan servicios en la gestión de vehículos, alquiler, carga, cruces con otros servicios de movilidad y en tecnologías V2X.

Habrà un crecimiento exponencial de la oferta de Mobility as a Service: servicios de car sharing, car pooling, moto/bike sharing, etc., y de plataformas de software que permitan a los usuarios planificar y coordinar sus desplazamientos de manera más ágil. Las compañías de Rent a Car necesitan conocer estas tendencias para reposicionarse con ventaja.

Por otro lado, la gran asignatura pendiente en el sector del Automóvil para ganar cuota de mercado y anticipar tendencias sigue siendo el escaso conocimiento del cliente. También hemos detectado que faltan apps que ofrezcan contenido interesante al usuario del coche conectado; este campo será una línea clara de diferenciación y valor añadido para las marcas.

5. ¿Es de los que cree que los avances tecnológicos supondrán la desaparición de puestos de trabajo o supondrá la creación de otros nuevos?

Soy un optimista digital. La realidad nos confirma que las innovaciones suelen recibirse con cierto temor, como ya pasó en la Revolución Industrial, pero acaban consolidándose por los beneficios que generan a la sociedad.

En cuanto al empleo, la digitalización actual también está ofreciendo grandes oportunidades a las personas que se están formando y actualizando sus conocimientos. Curiosamente, las empresas tradicionales que están inmersas o que están ya muy avanzadas en sus procesos de digitalización crean el 60% del empleo digital en España. La rápida transformación de estas compañías hacia la economía digital es la auténtica dinamizadora de este mercado y de las nuevas profesiones.

6. Ya se habla de la "Cuarta Revolución Tecnológica", ¿Cómo cree que afectará esta transformación al mundo actual que conocemos?

Afecta a todos los ámbitos. Se estima que el 65% de los niños actuales trabajarán en profesiones que no existen o que apenas han empezado a desarrollarse.

Del mismo modo, nuestro entorno cambia cada día. Sólo la llegada del 5G supondrá un avance enorme. Constantemente surgen nuevas aplicaciones que hacen nuestra vida más cómoda en cuestiones que no imaginábamos, como los altavoces inteligentes y todo lo que podemos hacer a través de ellos. También avanzamos hacia una personalización mucho mayor, a partir del análisis de los datos disponibles en Internet. No tiene sentido que nos ofrezcan servicios o productos que no encajan con nuestros intereses; es una pérdida de dinero para las compañías y resulta molesto para los usuarios.

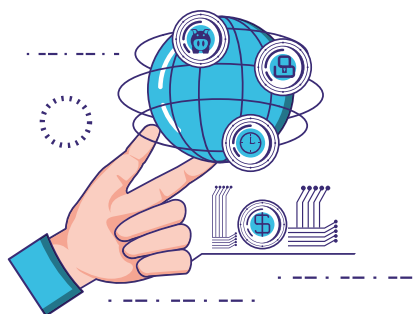
7. ¿Qué diría a aquellas compañías u organizaciones que ven con escepticismo o resistencia el proceso de digitalización?

Como decía al principio, la resistencia se paga, en la mayor parte de los casos, con la desaparición. No me refiero sólo a las grandes compañías, también a muchos de los negocios de nuestro barrio.

Por ejemplo, los VTC's, ya son usados por el 33% de los madrileños y el 17% de los barceloneses. La penetración de Cabify y de Maytaxi es del 20% de los usuarios en Madrid y del 15% en Barcelona. Está claro que la movilidad se está digitalizando.

También tengo que decir que la situación de España no es mala. Estamos en el décimo puesto del Índice de Economía y Sociedad Digital, que elabora la Comisión Europea, por delante de países como Alemania, Francia o Italia, pero tenemos que esforzarnos por seguir avanzando, para mejorar la competitividad de nuestro país en el entorno innovador.

Otro informe, de Digital.es, señala que el 65% de las empresas españolas apuesta por la transformación digital como medio para generar nuevos modelos de negocio. Además, el 55% de nuestras compañías cuenta con una agenda digital y capacidades IT avanzadas.



8. ¿Hacia dónde cree que va la movilidad urbana? ¿Cree que finalmente las distintas opciones de movilidad como el alquiler de vehículos sustituirán al vehículo en propiedad?

Las generaciones jóvenes están más interesadas por disfrutar de un bien que por su posesión. En este sentido, van a cambiar radicalmente los hábitos de consumo en España en el ámbito de la movilidad. Las generaciones más mayores tenían en su ADN la necesidad de contar con un buen vehículo en propiedad, era uno de los signos de prestigio más extendidos. En cambio, los jóvenes alquilarán cuando lo necesiten.

9. ¿Cómo valora el acuerdo de colaboración entre FENEVAL e ISDI con la creación del Programa Master específico para socios y colaboradores?

Creo que representa una gran oportunidad para el sector porque, como he dicho, será un segmento clave en las grandes transformaciones que van a llegar y la formación es la única vía para que los profesionales del mismo sepan aprovechar las oportunidades que se presentarán.

10. ¿Qué cree que puede aportar a los profesionales y empresas del Rent a Car este curso teniendo en cuenta la demanda cada vez mayor de profesionales especializados y puestos ligados a la digitalización?

La formación es el cimiento sobre el que construir la digitalización. El sector, igual que otros muchos también punteros, tiene una gran demanda de personas capaces de liderar a las organizaciones en su transformación hacia la nueva economía.

11. ¿Porqué ISDI y no cualquier otra escuela de negocios?

ISDI fue la primera escuela de negocios centrada en la economía digital, creada por varios de los

mayores expertos españoles en Internet y el comercio electrónico. Nació hace diez años con la misión de acelerar la digitalización de la economía, básicamente española, a través de la formación. Creemos que sólo los profesionales, los equipos, son capaces de realizar de verdad esa transformación y para ello es necesario que exista un ecosistema digital que permita ese desarrollo.

Las cifras confirman que ISDI juega un papel vertebrador fundamental en ese proceso de digitalización. En este tiempo hemos formado ya a más de 11.000 profesionales, hemos impartido formación in Company en numerosas empresas, los alumnos han creado 200 startups, tenemos a 650 profesionales de primera línea de Internet comprometidos con el proyecto e impartiendo clase en los cursos de ISDI, hemos ofrecido 1.500 empleos en nuestra Bolsa de Trabajo para alumnos y tenemos ya presencia física en Europa, Latinoamérica y Estados Unidos a través de nuestras sedes de España, Mexico, Silicon Valley y Paris.

12. ¿Qué opinión le merece al director general de una escuela líder en educación digital el anacronismo que supone la obligatoriedad de usar pegatinas para acceder a Madrid Central?

Es molesto que el parabrisas del coche se llene de pegatinas de las ITV, de la identificación en Madrid Central, etc., además de que resta algo de visibilidad. Las administraciones, en general, tienen que avanzar mucho en su proceso de digitalización. Aún hay montones de trámites que estamos obligados a realizar en persona, cuando existe la tecnología necesaria para resolverlos por Internet, ahorrándonos mucho tiempo y esfuerzo. Dicho esto, debo reconocer que el Ayuntamiento de Madrid ha avanzado mucho en este aspecto, pero aún hay que hacerlo más.



ACUERDOS FENEVAL

SÓLO PARA NUESTROS ASOCIADOS

LAS EMPRESAS PERTENECIENTES A FENEVAL PUEDEN ACCEDER A VENTAJAS Y COLABORACIONES CON MARCAS DEL SECTOR QUE LES OFRECEN SERVICIOS EXCLUSIVOS



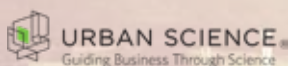
El objetivo del acuerdo con Grupo Delfín es aportar soluciones para la optimización de la flota, ofreciendo diversos servicios. Son flexibles, se pueden contratar sólo los servicios que le interesen, ampliándolos o reduciéndolos según sus necesidades de negocio. Atienden en cualquier punto de España siempre con la misma calidad y atención.
www.delfingrupo.es



AZ Servicios, correduría de la red Espabrok, cuenta con más de 20 años de experiencia en el aseguramiento de flotas de vehículos. El acuerdo con Feneval permite que los asociados se beneficien de un trato diferenciador en cuanto a primas, garantías, condiciones y tramitación de siniestros, además de un canal exclusivo de comunicación.
www.espabrok.es



Con más de 90 años de experiencia, esta entidad tiene como principal cometido preservar la seguridad a largo plazo y la protección y calidad medioambiental. Presta, entre otros servicios, la tramitación integral y gestión de recobro de siniestros, además de peritaciones, homologaciones, etc. Tras su acuerdo con Feneval, ofrece descuentos y ventajas para todos los asociados.
www.dekra.es



El objetivo de Urban Sciences es acercar la disciplina científica al mundo empresarial para conseguir negocios exitosos. Considerando la empresa de un modo global se optimizan la venta, la postventa y la financiación. Y se optimizan los esfuerzos de marketing para impulsar y generar tráfico al menor coste por venta.
www.urbanscience.com



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



Autorola, compañía líder en Remarketing Digital y experta en el desarrollo de soluciones para gestión, control y venta de flotas, se adapta a las necesidades del cliente ofreciendo diferentes servicios como venta online, plataformas de gestión de reparaciones de flotas, herramienta de pricing VO digital o consultoría de VO entre otros sistemas y servicios. Para más información, www.autorolagroup.com



Baiback integra nuevas tecnologías y servicios para tu flota, consolidando un proyecto de transformación digital en los procesos de gestión de flotas. Queremos crecer contigo, ya seas Fabricante, Rent a Car, Car sharing, Renting o Concesionario, vamos a trabajar a tu lado para crear las mejores soluciones en el complejo día a día del mundo de las flotas.
www.baiback.com/



Willis Towers Watson ofrece soluciones a la medida en seguros para operadores de alquiler de vehículos en materia aseguradora para renting, renta a car y carsharing. Analizamos el riesgo de siniestro de cada cliente para diseñar el mejor programa de seguro.
www.willistowerswatson.com

Gama ECO de Hyundai

El salto tecnológico que tu empresa necesita.



IONIQ

- híbrido
- híbrido-enchufable
- eléctrico

KONA

- eléctrico
- híbrido

NEXO

- pila de combustible de hidrógeno

La tecnología, la innovación y la ecología son los pilares sobre los que se basa el presente y el futuro de tu empresa. Y la **Gama ECO de Hyundai** te ofrece toda la innovación y eficiencia que la movilidad de tu empresa necesita.

Si necesitas versatilidad, el **Hyundai IONIQ** cuenta con tres tecnologías: híbrida, híbrida-enchufable y eléctrica, para que elijas cuál es la que mejor se adapta a tu negocio. Si lo que buscas es un coche eléctrico con una gran autonomía, el **Kona EV** te ofrece 449 km para que te muevas sin límites. Pero, si prefieres disfrutar de lo mejor de las tecnologías eléctrica y de combustión, ahora también tienes el **Nuevo Kona Híbrido**. Y si lo que quieres es formar parte de la vanguardia tecnológica, el **Hyundai Nexo**, con su tecnología de pila de hidrógeno, hará que deslumbres y destaque sobre todos los demás. La **Gama ECO de Hyundai** es sin duda la opción más inteligente para que la flota de tu empresa nunca se detenga.

Hyundai Empresas



5 DE GARANTÍA SIN LÍMITE DE KM

8 GARANTÍA DE BATERÍA

Gama Hyundai KONA EV: Emisiones CO₂ combinadas (gr/km): 0 durante el uso. Consumo eléctrico (Wh/km): 150 (batería 39,2 kWh) - 154 (batería 64kWh). Autonomía (km)*: 289 (batería 39,2 kWh) - 449 (batería 64kWh). Gama Hyundai

IONIQ EV: Emisiones CO₂ combinadas (gr/km): 0 durante el uso. Consumo eléctrico (Wh/km): 115. Autonomía: 280 Km*. Hyundai NEXO: Emisiones CO₂ (gr/km): 0 durante el uso. Consumo mixto (kg/100km): 1,0. Autonomía: 666 Km*

Modelos visualizados: KONA EV Style, IONIQ Eléctrico Style y NEXO Style. La garantía comercial de 5 años sin límite de kilometraje y la de 8 años o 200.000 km. (lo que antes suceda) para la batería de alto voltaje, ofrecidas por Hyundai Motor España S.L.U a sus clientes finales, es sólo aplicable a los vehículos Hyundai vendidos originalmente por la red oficial de Hyundai, según los términos y condiciones del pasaporte de servicio. Consulta las condiciones de oferta, mantenimiento y garantía en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.es (*Autonomía oficial conforme al Nuevo Ciclo de Conducción WLTP. La autonomía real estará condicionada por el estilo de conducción, las condiciones climáticas, el estado de la carretera y la utilización del aire acondicionado o calefacción)

PEUGEOT E-208: EL ELÉCTRICO QUE “E-MOCIONA”



El Peugeot e-208 es un compacto que abre nuevas tendencias tanto por su tecnología como por sus prestaciones.

A FONDO

PEUGEOT 208 ELECTRIQUE GT 136 CV

CARMEN ESPADA

EL NUEVO PEUGEOT 208 CON MOTOR 100% ELÉCTRICO OFRECE UNA VIVACIDAD Y UN PLACER DE CONDUCCIÓN ESTIMULANTE GRACIAS A LA POTENCIA Y AL PAR MOTOR INMEDIATO, Y A SU PUESTO DE CONDUCCIÓN CON ANIMACIÓN 3D EN EL CUADRO DIGITAL. APORTA A LA GAMA UNA ALTERNATIVA “CERO EMISIONES”, CON UNA CIRCULACIÓN SILENCIOSA Y UNA AUSENCIA CASI TOTAL DE VIBRACIONES.

La versión totalmente eléctrica del 208 ofrece el acceso a una nueva movilidad, con la libertad de circular por la ciudad, incluso en zonas con circulación restringida y además comparte el estilo deportivo y atlético de las versiones con motor térmico. Estará disponible para el próximo otoño.

DISEÑO Y ESPACIO A BORDO

En un segmento que tiende a la uniformización, el Peugeot e-208 se distingue por rasgos exteriores reconocibles desde el primer vistazo. Su calandra, del mismo color que la carrocería, está adornada con un león dicroico que cambia de color dependiendo del ángulo de visión. Además, un logo "e-208" en la zaga y la letra "e" en las aletas traseras lo diferencia totalmente de las versiones térmicas del nuevo 208.

Además de innovar por su estética, el nuevo Peugeot e-208 marca un referente con la generación más

avanzada del Peugeot i-Cockpit, equipada con un cuadro de instrumentos elevado 3D en el que la información se presenta en dos planos, el tradicional y uno más cercano que se ve como un holograma.

Se ha mantenido en esta versión la habitabilidad y los volúmenes de maletero de las versiones térmicas. Para ello, las baterías, que tienen un volumen total de 220 l, están repartidas bajo el suelo del vehículo, preservando de este modo el espacio a bordo y el volumen de maletero.



Su calandra, del mismo color que la carrocería, está adornada con un león dicroico que cambia de color dependiendo del ángulo de visión.

CONFORT TÉRMICO

El Peugeot e-208 dispone de un confort térmico al mejor nivel de sus competidores con las siguientes prestaciones:

- Una resistencia de fuerte potencia (5 kW), alimentada por la batería de alto voltaje.
- Una bomba de calor y un sistema de regulación automática de la temperatura del habitáculo que proporcionan el mismo nivel de confort que en los vehículos térmicos. La autonomía se mantiene gracias a una mayor eficiencia energética, comparado con un climatizador o una calefacción tradicional.
- Asientos calefactados (según versión).
- Un sistema de preacondicionamiento térmico, programable desde la pantalla táctil o a distancia, por medio de la aplicación MyPeugeot para teléfonos móviles. Más allá del confort, esta funcionalidad permite optimizar la autonomía y alcanzar de un modo más rápido la temperatura óptima de funcionamiento de la batería.



El puesto de conducción con el estimulante i-Cockpit 3D ofrece animaciones tecnológicas en la pantalla central.

MODOS DE CONDUCCIÓN Y DE FRENADO

Al volante, todo está pensado para asegurar un placer de conducir de alto nivel. El conductor puede adaptar las prestaciones del Peugeot e-208 a sus gustos o a la situación de cada momento gracias a tres modos de conducción. En trayectos largos, el modo Eco da prioridad absoluta a optimizar la autonomía. En la vida diaria, el modo normal está pensado para ofrecer el máximo confort. Y cuando se quiere exprimir al máximo las prestaciones del eléctrico, el modo Sport ofrece sensaciones y dinamismo en un modelo que puede pasar de 0 a 100 Km/h en 8,1 segundos. Tres formas muy distintas de disfrutar de sus 136 CV de potencia y sus 340 Km de autonomía WLTP.

Se puede acceder a dos modos de frenado a través de la palanca de cambios, con tipologías de carga de batería adaptadas: uno, moderado, que ofrece unas sensaciones cercanas a la de un vehículo térmico, y otro, aumentado, con una deceleración controlada por el pedal del acelerador.

La suspensión del Peugeot e-208 destaca por una puesta a punto y unas soluciones técnicas específicas (reparto óptimo de los pesos), lo que permite alcanzar prestaciones dinámicas comparables a las versiones térmicas del modelo.

BATERÍA Y OPCIONES PARA LA CARGA

El nuevo Peugeot e-208 está equipado con una batería de gran

capacidad de 50 kWh que permite alcanzar una autonomía de hasta 340 Km, según el protocolo de homologación WLTP (Worldwide harmonized Light Vehicles Test Procedures) y 450 Km, de acuerdo con la norma NEDC (New European Driving Cycle). Unida al circuito refrigerante del habitáculo, la regulación térmica por circulación de líquido permite una carga rápida, una autonomía óptima y una mayor vida útil. Esta batería tiene una garantía de 8 años o 160.000 Km para un 70% de su capacidad de carga.

Las opciones para realizar la carga son flexibles y se adaptan a todas las situaciones de la vida diaria. Pueden elegirse entre tres modalidades:

- Desde un enchufe doméstico clásico o, para una carga completa en 16 h, desde una toma reforzada Green Up de Legrand, con cable de carga incluido.
- Desde un Wall Box se puede obtener una carga completa en 5 h y 15 minutos en trifásico (11 kW), o en 8 h en monofásico (7,4 kW).
- Desde un cargador público o una electrolinera: la regulación térmica de la batería permite usar cargadores de 100 kW y lograr un nivel de carga del 80% en 30 minutos.

Peugeot ofrece una carga diferida programable desde la pantalla del navegador conectado o desde el teléfono móvil gracias a la aplicación MyPeugeot, con la que, además, se puede lanzar o detener la carga en cualquier momento o consultar su nivel.



Este modelo cuenta con un sistema de carga rápida en 30' que le permitirá aprovechar la potencia de las estaciones de carga.

Peugeot ofrece una carga diferida programable desde la pantalla del navegador conectado o desde el teléfono móvil gracias a la aplicación MyPeugeot, con la que, además, se puede lanzar o detener la carga en cualquier momento o consultar su nivel.

SEGURIDAD AL MAYOR NIVEL

La marca del león ofrece para este e-208 un abanico de funciones de ayuda a la conducción normalmente reservadas a segmentos superiores.

Cuenta con control de crucero adaptativo con función Stop & Go, con instrucciones ajustables de distancia de seguridad; Lane Position Assist (LPA), que mantiene la posición del vehículo elegida por el conductor en la vía de circulación; Full Park Assist con función perimétrica Flankguard; freno automático de emergencia de última generación (detecta peatones y ciclistas, tanto de día como de noche, a velocidades de hasta 140 Km/h) y alerta activa de cambio involuntario de carril con corrección de trayectoria desde 65 Km/h, entre otros.

DATOS DE INTERÉS

*PEUGEOT 208 ELECTRIQUE
GT 136 CV*



Peso: 1.455 kg.



Longitud: 4,055 m.
Anchura: 1,745 m.
Altura: 1,430 m.
Batalla: 2,540 m.



Capacidad del maletero:
406 litros.



El 208 eléctrico estrena una nueva decoración tipo fibra de carbono que aparece en el salpicadero.



El coche hereda del 508 la firma lumínica, compuesta por unos estrechos faros con tres barras (simular la garra del león) y un apéndice vertical que llega a la zona inferior.

NOS HA GUSTADO

AYUDA A LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA



Peugeot lanza tres tipos de servicios como ayuda hacia la transición energética:

- Easy-Charge, con soluciones de carga a domicilio o en el centro de trabajo, y con una oferta de carga pública a través de Free2Move Services.
- Easy-Mobility, con tres herramientas: la Trip Planner o propuesta de trayectos teniendo en cuenta la autonomía residual y la ubicación de puntos de carga en la ruta; la Mobility Pass, que da acceso a un vehículo de alquiler y la E-Coaching, con la que se optimiza la conducción y la autonomía del nuevo e-208 mediante la app MyPeugeot.
- Serenity, que ofrece nuevos simuladores y recorridos digitales para ayudar en el paso al eléctrico, contratos de servicio y asistencia en carretera adaptados, y un certificado de capacidad de la batería para hacer más fácil la reventa del automóvil.

RENAULT CLIO ZEN TCE 130 CV EDC

EN SU QUINTA GENERACIÓN, RENAULT RENUEVA POR COMPLETO EL CLIO

ALBERTO GÓMEZ



Frontalmente el nuevo Clio tiene un diseño más robusto e impactante.

El Clio es un modelo estratégico para Renault y uno de los coches más vendidos de la marca gala: fue sexto en el ranking de ventaja en nuestro país en 2018, y en la primera mitad del presente año ocupa el cuarto lugar de las listas.

Por ese motivo se esperaba con expectación la llegada de la quinta generación del Clio y Renault no ha defraudado, renovando el modelo absolutamente, empezando por los 'cimientos'.

El nuevo Clio va montado sobre una nueva plataforma desarrollada por alianza entre el fabricante francés y Nissan, denominada CMF-B, y sobre la que se podrán construir vehículos híbridos. Con esta nueva base, el Clio 2019 mide 4,05 metros de largo, por lo que es ligeramente más corto que el modelo precedente, en concreto 1,4 centímetros. En cambio, el nuevo Clio mide 1,80 metros de ancho, casi siete centímetros más que el anterior,

lo que le hace mucho más cómodo y habitable en su interior. La altura se mantiene en torno a los 1,44 metros, menos de un centímetro más bajo. Con estas medidas, Renault espera competir en el durísimo segmento de los compactos con el superventas SEAT Ibiza.

A la venta desde septiembre, el nuevo Clio contará con una amplia gama de motorizaciones. En su debut se podrá elegir entre dos diesel y dos gasolina de entre 86 y 131CV de potencia, y paulatinamente irán llegando nuevas versiones, la más modesta será el 1.0 de 72CV, mientras que se espera, antes de acabar el año, un motor de 101CV que podrá funcionar con gasolina o GLP. Las cajas de cambios son manuales de cinco o seis velocidades en función de la potencia. De momento el tope de gama, el 1.3 TCE gasolina de 131CV puede montar un cambio automático de doble embrague, mientras que el TCE de 101CV admite uno de tipo variador continuo.



Los nervios sobre el capó y la vista lateral del nuevo Clio es muy musculosa.

En los primeros meses de 2020 llegará al mercado español una versión híbrida denominada E-Tech, con un motor convencional de 1.6 litros y una batería de 1,2 kWh, sumando ambos propulsores 128CV. Según Renault, con este híbrido se podrán realizar 5 kilómetros en modo eléctrico y al no ser enchufable el vehículo contará con su propio sistema de recarga.

Con la nueva anchura, el nuevo Clio es más habitable que el anterior, admite cómodamente a cuatro adultos grandes y el diseño interior ha cambiado completamente, igual que los materiales.

Destaca un nuevo cuadro que puede ser analógico o digital por medio de una pantalla de 7 o 10 pulgadas, según la versión. En esta última se muestran las indicaciones del GPS.





Los nuevos pilotos traseros, un portón más corto y la nueva anchura, dan al Clio el aspecto de un coche más grande.

Pero lo más impactante, sin duda, es la gran pantalla del sistema multimedia, situada en el centro del salpicadero, con un tamaño que puede llegar a ser de 9,3 pulgadas y una disposición vertical, a modo de gran tableta, y ligeramente inclinada hacia el lado del conductor para una mejor visión y manejabilidad. Esta pantalla es la más grande jamás montada por un vehículo de la marca. El sistema operativo se denomina EASY LINK y es compatible con teléfonos Android y Apple, contando con toda la tecnología de última generación.

El nuevo Clio está disponible en cuatro acabados (Life, Intens, Zen y RS Line) y hasta ocho diseños interiores diferentes. Los niveles de equipamiento los marcan detalles interesantes, pero la carga de sistemas de seguridad, tanto activos como pasivos, vienen de serie desde los modelos de entrada a la gama.





Las líneas son muy limpias y la maneta de las puertas traseras es 'invisible'.

Una vez al volante del Clio con motor gasolina de 131CV con cambio automático, se puede comprobar que pese a la nueva plataforma mantiene el carácter del modelo, una conducción directa, un motor progresivo, con potencia más que suficiente para cualquier imprevisto. En esta versión el Clio ofrece una conducción suave, sin tirones, con un cambio automático de doble embrague y 7 velocidades muy bien escalonado, una verdadera delicia. Tiene una buena frenada y responde con contundencia cuando se le reclaman los caballos, aunque nadie piense que es un deportivo, esas versiones se esperan para más adelante. A cambio, con este motor, que es rutero y, si le exigimos un poco en curvas puede llegar a ser hasta divertido, lo que sí podrá encontrar el propietario es un consumo realmente parco, tanto en la conducción urbana como, sobre todo, cuando salimos a carretera abierta donde se sitúa en torno a los 4,8 litros.

DATOS DE INTERÉS

RENAULT CLIO ZEN TCE 130 CV EDC

	Combustible:	Gasolina		Potencia:	131 CV / 96 kW
	Consumo .combinado	5,7 l/100 km		Cilindrada:	1.333 cm ³
	CO ₂ :	118 gr/km		Plazas:	5
	Puertas:	5		Maletero:	391 L.

Más personalidad para el coche más vendido del mundo



El Toyota Corolla se lleva fabricando de forma ininterrumpida desde 1966.

GUILLERMO ALFONSÍN

Si hablamos de coches híbridos, la primera marca que le viene uno a la cabeza es Toyota. Y eso que no fue la primera marca en lanzar un coche donde se mezclara un motor eléctrico con uno de combustión, pero sí ha sido la que más constante ha sido con este esfuerzo.

Del Prius hemos conocido ya varias generaciones, pero la tecnología desarrollada inicialmente en él se ha ido abriendo paso a otros modelos más generales de la marca, y entre ellos está el Corolla que es el protagonista de estas líneas.

En Europa el modelo compacto de la marca japonesa ha tenido varios denominativos a lo largo de los años, pero las dos últimas generaciones, conocidas como Auris, ya hicieron una fuerte apuesta por la hibridación como alternativa a los modelos diésel. Ahora "el coche más vendido del mundo", como le gusta decir a Toyota, recupera su nombre histórico y rompe moldes en muchos aspectos para ganar personalidad y buscar su propio espacio en el mercado.

Estéticamente ya llama la atención. El Auris ya contaba con un diseño acuñado, lo que se lleva conociendo desde los setenta como "wedge design", pero el nuevo Corolla apuesta por arriesgar más, con un morro más bajo y afilado, unos faros más agresivos y un tratamiento de superficies laterales más elaborado y complejo.

Es un coche netamente japonés desde el primer segundo que depositas la mirada sobre su aleta delantera hasta que terminas en sus afilados pilotos traseros o su voluminoso paragolpes.

Con esta carrocería de cinco puertas se ha buscado además un aspecto deportivo, con un portón de maletero más inclinado que en entregas anteriores. Se ha perdido algo de espacio de maletero, pero para el que requiera un coche grande en plazas traseras o capacidad de carga, la variante ideal será la familiar o la sedán.

Por dentro el salto respecto al Auris también se hace notar, con un trabajo que ofrece mejores resultados en materiales y diseño. El cuadro es una gran pantalla digital algo saturada de información, mientras la pantalla del sistema de infoentretenimiento sobresale del salpicadero en una solución similar a la de un Ford Focus, aunque algo menos cuidada en integración junto con el marco.

No nos ha convencido que, mientras sus rivales cuentan con interfaces muy cuidadas y agradables a la vista, Toyota parece un paso por detrás, careciendo además de integración para Android Auto o Apple Car Play.

El ambiente es netamente negro en el interior, sin sobrecarga de elementos, esto le dota de dinamismo, pero desconozco si será del gusto de todos, más allá de

gustarme a mi en lo personal. La posición de conducción es simplemente perfecta, los asientos geniales y sólo el espacio y altura de las plazas traseras pueden dar algo de guerra si volvemos a compararlo con un León o Focus. Curiosamente, las plazas traseras prescinden de salidas de ventilación independientes.

Bajo el capó delantero tenemos un conjunto motopropulsor creado a partir de un motor de combustión de dos litros de 152 caballos, acoplado a una caja de relación continuamente variable donde se integra un grupo moto-generador eléctrico capaz de sumar otros 109 caballos. Cuando los dos, motor de combustión y motor eléctrico, trabajan a la vez, conseguimos hasta 180 caballos en las ruedas.



En el interior destaca la pantalla táctil que preside la consola central.

La batería para mover el motor eléctrico es de 14 kWh, fabricada con hidruro de níquel y refrigerada por aire.

No es la única mecánica con la que se ofrece el Corolla en nuestro mercado, pero sí la más interesante, ya que la de 125 caballos, que no es otra cosa que el motor del CH-R, se nos antoja algo escasa para conducir a ritmo vivo por carretera, especialmente cuando afrontamos un puerto de montaña y la batería se descarga, momento en el que además de faltarnos "algo de chicha", provocamos que el coche gaste más de lo que nos gustaría.

A nivel de chasis, este Corolla emplea la plataforma modular compacta de Toyota, lo que le permite mantener un sistema multibrazo trasero, algo que algunos de sus rivales han empezado a desechar en las versiones menos potentes del segmento C. Le acompañan además columnas McPherson delanteras y un uso de materiales que garantizan una rigidez soberbia del monocasco.



La trasera presenta líneas que lo hacen más musculoso que la anterior generación



La combinación de los afilados grupos ópticos y la generosa parrilla le confieren carácter al coche.

¿Y cómo se conduce este aparato? La evolución del Corolla respecto a su antecesor directo es sencillamente maravillosa. El grupo motopropulsor de 180 caballos cambia radicalmente y para bien la experiencia.

Esto es así porque donde con el propulsor de 125 caballos nos encontrábamos constantemente a máximas revoluciones del motor de combustión en incorporaciones, aceleraciones y adelantamientos, ahora el Corolla dispone de suficiente par como para no ir tan fatigado.

Esto ayuda sobremanera a los consumos, que se reducen hasta puntos ridículos, aún cuando se le exige en autovía mantener un ritmo vivo, momento en el que el coche es capaz de ofrecer un gasto inferior a los seis litros a los cien.

De hecho, si pasamos a una conducción urbana más relajada, los consumos mejoran todavía más, ya que el sistema híbrido saca máximo partido a las deceleraciones del típico tráfico en ciudad para obtener mayor eficiencia energética.

Con todas estas cualidades, el Corolla se convierte en un coche silencioso, cómodo, de esos con los que convivir resulta sencillo, ayudado especialmente por la caja continua variable, que nos permite viajar sin preocuparnos más que del pedal de acelerador y, eventualmente, el de freno.

Sigue sin ser, eso sí, un deportivo. Y donde un Focus, León o Mazda3 ofrecen una experiencia más plena de conexión entre pedal de acelerador, volante, carretera y transferencia de pesos entre las cuatro ruedas, el Corolla filtra tanto que resulta complicado en ocasiones sentir lo que estamos haciendo, lo que resta puntos de involucración.

Podría decir que el aspecto es más deportivo de lo que luego resulta su conducción. Pero dicho esto, cabría preguntarse cuántos clientes de un Corolla 180H van a salir el domingo por la mañana a cruzar un puerto de montaña en busca de conexión con el asfalto.

Obviado este aspecto minoritario, el Corolla es, con este motor 180H, un coche espectacular con el que convivir día a día, sin renunciar a una buena y rápida respuesta al pedal derecho, capacidad para adelantar y al mismo tiempo ofrecer confort, silencio y economía de consumo. Sólo pequeñas mejoras del sistema de infoentretenimiento serían necesarias para tener un coche perfecto en casi todo. Eso sí, como decía más arriba, si el espacio de las plazas traseras es prioritario, así como el maletero, será mejor pensar en la variante TS familiar o en el sedán, menos comprometidos en estos aspectos.



DEJA DE TRABAJAR A CIEGAS.

LA INFORMACIÓN ES PODER

Prepara tu Defleet.
Conoce cuándo, dónde y por cuánto vender.
Consigue tu informe desde:

100€*

Valora tu flota justo en el momento de venderla



Más información en el 630 246 158 o en Ide@indicata.es
*Limite de vehículos consultados 25, para ampliar limite consultar tarifas

ANATOMÍA DE UN COCHE ELÉCTRICO



Museo Heritage Collection.

GUILLERMO ALFONSÍN

Estamos acostumbrados a los componentes y piezas de un coche de combustión interna de los de toda la vida. Tras más de un siglo en existencia, cualquiera implicado en esta industria sabe que un coche tradicional cuenta con un depósito de combustible, un motor de combustión interna que hace servir ese combustible a través de su explosión o quema controlada para obtener energía, y un sistema de transmisión que lleva esa energía en forma de movimiento desde el cigüeñal del motor hasta las ruedas, a través de una cascada de engranajes que sirven para reducir la velocidad de giro de ese movimiento e incrementar su par de fuerza.

Pero los coches eléctricos son distintos, y nos van a llevar a acostumbrarnos a otras piezas, especialmente el día de mañana, a la hora de pasar por el taller. Porque parece que a los mecánicos se les acaba el tiempo de hablar de "la junta de la trócola" para pasar a introducimos en el maravilloso mundo del "fallo del inverter".

Cierto es que a lo largo de los años las cada día más acuciantes necesidades ambientales han obligado a complicar cada vez más los motores de combustión interna, incorporando decenas de nuevos dispositivos anexos al motor pensados e ideados en conseguir mayor eficiencia y ofrecer menos "malos humos". Inventos como las válvulas de recirculación de gases (EGR), los turbocompresores, los

conductos de ventilación del cárter con válvulas activas o los filtros de partículas han ido creando un escenario donde cada vez los coches se complicaban más y más.

La llegada de los coches eléctricos va a servir para simplificar mucho las cosas, ya que no sólo cuentan con muchas menos partes móviles, sino que además no hay tantos elementos individuales.

Básicamente un coche eléctrico actual típico cuenta con cuatro elementos principales: Una batería, un cargador, un inverter-controlador o "electrónica de potencia" y un motor.



Handover

La solución simple para determinar el estado de un vehículo.

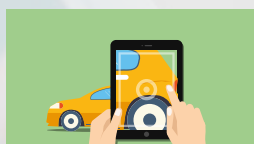
Handover permite confirmar y documentar el estado de un vehículo, antes o durante la devolución.



Sencilla y eficaz. En sólo unos clics, Handover permite a los usuarios:



Obtener una visión detallada del estado del vehículo.



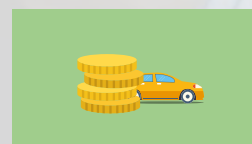
Crear pruebas visuales de daños y accesorios devueltos para limitar cualquier punto de discusión posterior.



Enviar automáticamente el informe a las partes implicadas.



Guardar el historial del informe y realizar el seguimiento del estado del vehículo



Acelerar el proceso de Remarketing del vehículo.

¿Desea más información sobre Handover?

Contacte con nuestros especialistas en la siguiente dirección:

DEKRA Services
pedro.arroyo@dekra.com
armando.hernandez@dekra.com



Dado que las baterías eléctricas son menos densas a nivel energético que un depósito de combustible, necesitan y requieren mucho más espacio en el coche, siendo el principal obstáculo a la hora de crear un vehículo eléctrico.

Debido a su elevado peso, pero al mismo tiempo gracias a su modularidad, muchos fabricantes han optado por montarlas en el piso del vehículo, debajo de los pasajeros. De esta manera se logra reducir la altura del centro de gravedad, con lo que, a pesar de que un coche eléctrico de baterías con tecnología de iones de litio es más pesado que un coche de combustión equivalente, al menos no tiene la pega de tener ese peso "muy arriba". Y es que cuanto más bajo está localizado el centro de gravedad, menos kilos pasan de las ruedas internas a las externas en las curvas, con lo que se mejora el agarre.

Integrado en la batería, que funciona con corriente continua, los fabricantes de coches eléctricos incorporan también un cargador en el propio sistema de baterías. De esta manera podemos enchufar el coche a la corriente alterna de un enchufe convencional y lograr que la batería se recargue.

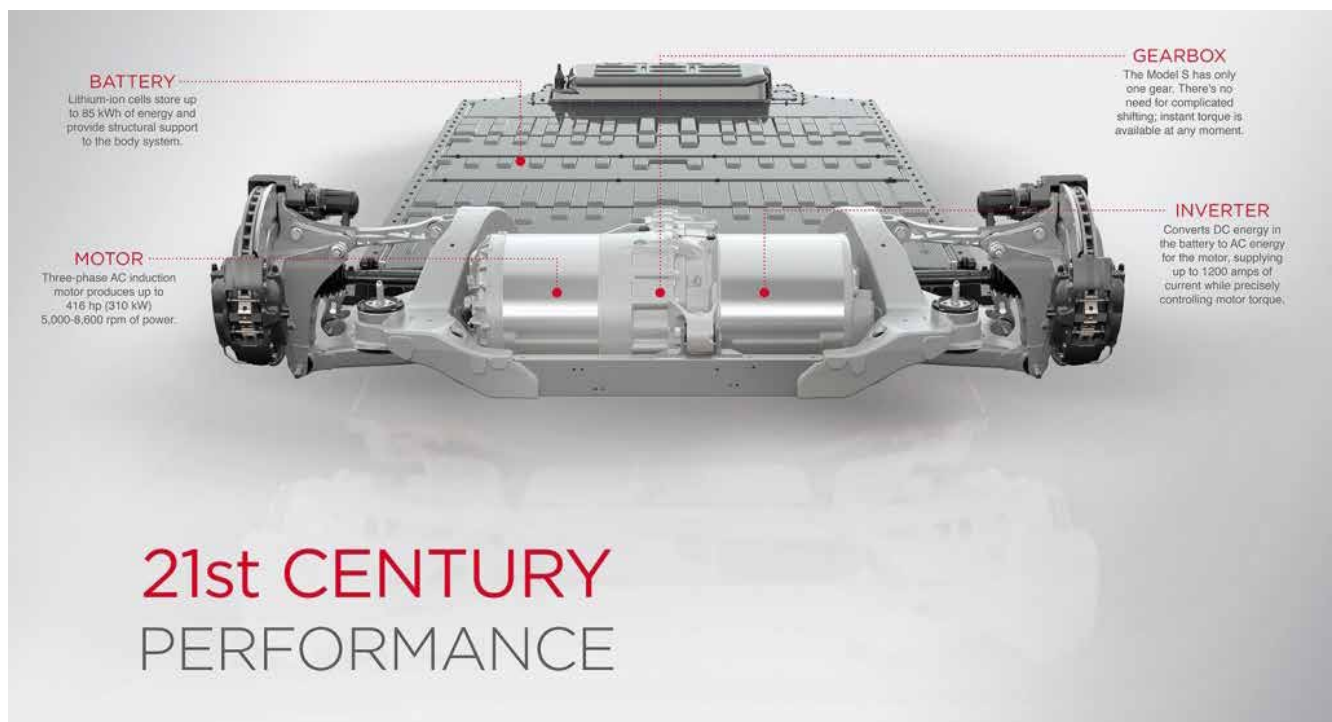
Pero este cargador no sólo sirve para esto. Las cargas rápidas disponibles en puntos especiales destinados para

coches eléctricos ofrecen carga de corriente continua a mayor potencia, que recorta considerablemente el tiempo invertido en rellenar de amperios nuestra batería.

El cargador de nuestra batería ha de convivir y gestionar estos distintos tipos de corriente que llegan a través de los distintos enchufes del coche, para saber cómo de rápido puede cargar la batería, en base al porcentaje libre que le queda, la temperatura a la que está y otros factores.

Una de las problemáticas actuales es la gran cantidad de enchufes de carga distintos que existen y la incompatibilidad entre ellos, algo que a medio plazo debería ir estandarizándose. Además, cierto tipo de conectores es compatible con cables de adaptación, pero supone ya en sí mismo un desafío para los propietarios menos avezados.

Con los amperios dispuestos en la batería para mover nuestro coche, ahora la misión pasa por llevarlos al motor. Para ello tenemos al conjunto de controlador e inverter a nuestra disposición. Tal y como si fuera un grifo de agua, el controlador e inverter lo que hace es dejar pasar ingentes cantidades de electricidad desde la batería hacia el motor para conseguir nuestro desplazamiento.



La cantidad de electricidad enviada al motor depende de cuánto apretemos el acelerador, obviamente. La dificultad añadida aquí está en tener que incorporar el citado inverter.

Y a estas alturas es probable que te estés preguntando qué demonios es el inverter y por qué lo necesitas. Tranquilo, nada tiene que ver con tu aire acondicionado de casa, aunque también ponga inverter en su carcasa.

Da la curiosa casualidad de que, aunque nuestra electricidad almacenada en la batería de nuestro coche eléctrico se despliega en forma de corriente continua, la mayor parte de los motores eléctricos empleados en los coches son de corriente alterna. Es por ello que para poder usar la electricidad disponible, tenemos que convertirla, y para eso tenemos el inverter, que lo que hace es generar las "fases" típicas de la corriente alterna.

No sólo eso. El inverter combina esta creación de corriente alterna con los pulsos necesarios para liberar la cantidad correcta de corriente, para que el coche acelere lo que queremos y no más.

Además, cuando empezamos a decelerar, este mismo sistema es el que se encarga de enviar la corriente generada en el motor a la hora de retener hacia la batería, con lo que conseguimos recuperar parte de la energía cinética del vehículo, para disponer de ella otra vez al acelerar, mejorando la eficiencia total del vehículo.

En aquellos coches donde no hay un motor de corriente alterna tampoco podemos liberarnos en todo caso de la "electrónica de potencia", que sigue existiendo en la forma de circuitos electrónicos que se encargan de gestionar cuánta corriente se deja pasar desde la batería hasta el motor y viceversa en base a la cantidad de acelerador que estemos pisando.

El motor, o motor-generator de los coches eléctricos es en la mayor parte de los casos un motor de inducción y corriente alterna o motores de tipo PMSM (motor

síncrono de imán permanente). Compuesto de bobinas e imanes, resultan mucho más pequeños y ligeros que un tradicional motor de combustión, con menos piezas móviles, menor mantenimiento, menores vibraciones...

Curiosamente, gracias a su entrega de par desde "cero" revoluciones por minuto hasta elevadas velocidades de giro, los motores eléctricos, correctamente gestionados, pueden evitar el uso de cajas de cambio tradicionales, empleando una única reducción de engranajes para lograr la velocidad de salida necesaria para mover el coche.

Al margen de estos sistemas principales, hay sistemas secundarios como los sistemas de refrigeración líquida de las baterías que algunos coches eléctricos incorporan adicionalmente a los sistemas ya comentados y que agrega una capa adicional de complejidad.

Pero a pesar de ello, más allá de la complejidad de empaquetar todos estos elementos en un vehículo de espacio limitado, donde la batería se lleva un hueco prioritario, a nivel de usuario la sencillez más acusada de este tipo de sistemas de propulsión hacen que fabricantes como Volkswagen hablen de costes de mantenimiento que representarán el 30% respecto a coches tradicionales de combustión.

Otro tema a valorar será ver cómo afecta a los talleres mecánicos tradicionales una conversión masificada a medio y largo plazo del parque móvil hacia este tipo de vehículos. Un interrogante que no es baladí y que quita el sueño a muchos dueños de negocios de este tipo.



Primer camión





“Las nuevas tecnologías nos hacen afrontar el futuro con más optimismo ante la posibilidad de atraer nuevos clientes hacia el sector de la nueva movilidad”

Marco Toro
Consejero Director General de Nissan Iberia

¿Cómo va el ejercicio 2019 para Nissan en España?

El ejercicio transcurre con las lógicas dificultades de un año marcado por un descenso importante del mercado español y por una economía que empieza a notar las incertidumbres externas e internas.

Pero, en general, las previsiones de Nissan se van cumpliendo dentro de lo previsto, con un foco mayor puesto en las operaciones más rentables de la red y liderando los segmentos “de moda” del mercado español como son los crossovers con nuestro imbatible Nissan Qashqai y la movilidad eléctrica con nuestros líderes Nissan LEAF y Nissan e-NV200, cuyos números a estas alturas y a falta de tres meses para terminar el año ya han superado los de todo el año anterior.

¿Cómo se prepara una compañía para el creciente cambio del formato de consumo hacia el renting a particulares y otras fórmulas alternativas a la compra tradicional? ¿se puede mantener la rentabilidad del sector a pesar de este cambio de tendencia?

Empezando por la pregunta final, claro que se puede mantener la rentabilidad ante este nuevo modelo. Sin duda, hay nuevos patrones en la sociedad que nos permiten acercarnos a otros tipo de público que quizás se encontraba algo distante del sector. Pero las nuevas tecnologías, unidos a los nuevos vehículos más sostenibles y a la facilidad de acceso a los vehículos con nuevas fórmulas como las que usted describe, nos hacen afrontar el futuro con más optimismo ante la posibilidad de atraer nuevos clientes hacia el sector de la nueva movilidad.

Siendo un fabricante líder en la electrificación de sus vehículos, ¿qué espacio tienen vehículos como el leaf para las empresas alquiladoras?

Desde nuestro punto de vista tienen un espacio fundamental que podría ayudar a reducir mucho la huella de carbono de las empresas. Las empresas alquiladoras realizan con sus flotas muchos kilómetros al año, por lo que cuanto más eficientes y limpios sean esos kilómetros, muchos mejor para el medio ambiente y también para la sostenibilidad de la flota de las empresas alquiladoras. De esta manera, el vehículos eléctrico más vendido del mundo y la furgoneta eléctrica “made in Spain” juegan un papel clave en el mundo alquilador, tanto por su nulo impacto medioambiental con su gran impacto en la reducción de costes de las propias empresas alquiladoras. Sin duda, no estamos hablando del futuro, sino del presente de la movilidad.

¿Cómo veis el futuro para los próximos 10 años en el sector de la automoción?

El futuro en los próximos diez años será muy diferente del dibujo que tenemos hoy. Para nosotros el futuro inmediato del vehículo será eléctrico, conectado y autónomo y además mezclado con nuevas formas de uso y adquisición de vehículos como el renting a particulares, car sharing, etc. Por ello, las empresas que sean capaces de adaptarse lo más rápido posible a esta realidad, podrán disponer de una mejor posicionamiento en el mercado. De esta manera, empresas como Nissan, que llevan trabajando desde 2010 en la movilidad electrificada tienen una oportunidad excelente para poder atender las necesidades que nos demandan ya la sociedad actual.

Aspectos como que el propio consumidor, pueda a través de sus vehículos eléctricos, como ya hace Nissan, dar y recibir energía a sus hogares, a sus centros de trabajo, etc, permitirán tener un papel más activo a los individuos particulares y colectivos. Se abren nuevos campos de negocio al mismo tiempo que se incorporan nuevos tipos de clientes a mundo de la automoción. El tránsito de fabricantes de vehículos a proveedores de movilidad y proveedores de servicios energéticos es ya una realidad en empresas como Nissan.

Con un coche tan importante estratégicamente como el Juke recién actualizado, ¿cuáles son las expectativas que tiene Nissan en España para este modelo?

Del Juke se han vendido en Europa en la última década casi un millón de unidades, de las el 10% se han hecho en España. Tenemos que conseguir que el nuevo Juke, un vehículo que ha sido pionero en su segmento y que ahora incorpora los últimos adelantos en conectividad, en tecnología, con un nuevo diseño exterior e interior, esté liderando su segmento como la ha venido haciendo, posicionándose como la referencia del mercado. Atributos no le faltan para poder conseguirlo. Estamos muy expectantes de ver su comportamiento en el mercado a partir de noviembre.

CIENCIA. YENDO MÁS ALLÁ DE LO OBVIO.

Las más exitosas compañías de automoción confían en el poder de la ciencia. Durante más de 40 años, Urban Science ha aportado soluciones innovadoras para afrontar los desafíos que se pensaba que no tenían solución. Inventamos la planificación de red. Ahora estamos redefiniendo los estándares de la industria para mejorar la eficacia del marketing digital y el rendimiento de las operaciones de los concesionarios, con la capacidad de optimizar casi a tiempo real.

Cuando es el momento de tomar una decisión crítica, puede seguir el camino convencional y desear haber tomado la decisión correcta. O llame a Urban Science y sepa que lo hizo.

+34 91 598 12 12 | urbanscience.com/es

UNA RUTA POR NUESTRO PROPIO PARAÍSO TROPICAL

GUILLERMO ALFONSÍN



Playa de Maspalomas.



Playa de las Teresitas, Santa Cruz de Tenerife.

Parece que para visitar lugares paradisiacos y lograr la mejor foto de Instagram para sorprender a los amigos, la gente se ha obsesionado con viajar lejos de España. Con visitar India, Tailandia, Malasia, Indonesia, China... Y si estamos hablando entre aficionados a los coches, sin irnos tan lejos tenemos constantes expediciones a Alemania para visitar Nürburgring, o las rutas de Rumanía que cada vez están más de moda, tras descubrir la mítica Transfăgărășan.

Pero casi todos nos olvidamos que tenemos un paraíso cercano en nuestro propio país: Las Islas Canarias. Un lugar donde se combinan espectaculares paisajes con algunas de las mejores carreteras españolas. Un lugar donde, además, la afición por el motor no tiene parangón, donde los rallies se disfrutaban y donde el clima casi siempre está de tu parte.

En estas páginas queremos recomendarte un par de rutas por Tenerife y Gran Canaria, combinando míticos tramos de los rallies de ambas islas que forman parte del Campeonato de España de Rallyes, junto con lugares dignos de postal.

Vamos a empezar por Tenerife. Aquí tiene lugar el Rally Villa de Adeje, y tenemos además el Teide como punto de referencia. En lugar de arrancar en Santa Cruz de Tenerife, nos vamos a ir al sur de la isla.

Viajar con el coche desde la península es viable, pero también nos roba unas buenas horas, así que lo ideal es alquilarse un buen coche en el aeropuerto de Tenerife Sur, conocido como Reina Sofía, y arrancar ahí la expedición.

El cuidado de tu flota: más rápido, más digital

Cuando se juntan la experiencia y el entusiasmo por la innovación, salen cosas increíbles. Pero, cuando sumamos la tecnología, llega la revolución.

Listo para rodar

Ponemos a punto los coches de tu flota, realizando la gestión completa de la matriculación y la gestión documental a través de un gestor 100% digital con el fin de dejarlos listos para alquilar, vender y, en definitiva, para conducir, incluyendo también el traslado a tus bases. ¡Ready to Rent!



Tu flota "Siempre OK"

Conocerás el estado de cada vehículo a través de nuestra App Baiback Conect y haremos la recogida, mantenimiento y reparaciones, verificación de daños y reacondicionamiento del vehículo entre otros trabajos para, finalmente, devolverlo a su base.

Remarketing y V.O. digital

Dispondrás de un departamento de V.O. completamente digital. Nuestro servicio de remarketing incluye peritación, verificación de daños y cierre de acuerdos técnicos y administrativos en caso de recompras. Además, incluye Baicars, nuestro modelo de venta de V.O. 100% online con entrega a domicilio de los vehículos.

¡Únete a la **revolución**
de las **cosas sencillas!**

✉ hablamos@baiback.com

 **baiback**
www.baiback.com



PRIMER TRAMO, VISITANDO EL TEIDE

Antes de meternos a realizar tramos de rally al uso, lo primero que hay que hacer cuando uno visita por primera vez Tenerife es lo obvio: Visitar el Teide, que es el tercer volcán más alto del planeta tierra, el pico más alto de España y también el pico más alto emergido en el Océano Atlántico.

Para subir nos aguarda un buen cúmulo de curvas si tomamos la ruta que os vamos a proponer: La carretera TF-21. Para cogerla, viajaremos desde el Aeropuerto hasta Granadilla, donde podremos tomar la carretera de ascenso hasta el parking del teleférico del Teide.



Teide.

Esta ruta nos va a llevar bordeando la montaña colorada, en una carretera serpenteante que se enreda y enrolla sobre sí misma, ofreciendo unas vistas espectaculares hacia el mar, mientras ascendemos hacia el Teide.

Pasaremos por Vilaflor, y tras pocos kilómetros tendremos el mirador homónimo que nos permite volver a ver toda la altura que ya hemos ganado hasta el mar.

De Vilaflor en adelante la carretera se hace más fluida y se pierden curvas hasta alcanzar el parking que marca nuestro objetivo. Está claro que no es una carretera apta para aquellos que se marean fácilmente, pero los casi 50 kilómetros que os proponemos merecen la pena y serán inolvidables.

Alcanzado el parking del teleférico, lo suyo es hacer uso de él, para lo que habrás de haber comprado entradas previamente. Las vistas desde arriba son sencillamente espectaculares, pero has de recordar acudir con ropa de abrigo y mucha protección solar, como si fueras a esquiar, prácticamente.

SEGUNDO TRAMO, BAJANDO DEL TEIDE HACIA PUERTO DE LA CRUZ

Para evitar descender desde el Teide por la misma carretera por la que subimos, ahora nos vamos a dirigir a Puerto de la Cruz, a visitar el complejo del Lago Martínáez.

Para ello vamos a seguir por la TF-21, pero en dirección norte desde el parking del teleférico del Teide. En esta ocasión, y si el "mar de nubes" nos respeta, tendremos un espectacular viaje a través de una carretera asfaltada con cariño, y con unas espectaculares vistas a mano izquierda del Océano Atlántico.

Aunque las curvas de la carretera son geniales y nos hacen soñar con trazarlas con un Toyota Celica GT-Four Grupo A, la realidad es que el intenso tráfico nos animará a disfrutar de la conducción pausada y de las vistas. Un descapotable aquí, como coche de alquiler, puede ser la opción perfecta.

Esta suerte de Montaña Rusa automovilística nos acaba dejando en la ciudad turística más famosa de Tenerife: Puerto de la Cruz. El destino del Lago Martínáez lo elegimos porque es el complejo turístico más carismático de la zona, con piscinas de agua de mar y un montón de actividades para realizar y descansar.



Faro del Puerto de la Cruz.

Además de la zona más turística, no podemos perdernos la Batería de Santa Bárbara, construida en el Siglo XVIII para defender el puerto de los ataques de corsarios y piratas, y contando ahora con cañones para ponerse en situación.

Recomendamos por tanto hacer noche aquí, disfrutar de la vida nocturna, cenar, y dejar para el día siguiente la continuación de la ruta.

TERCER TRAMO, VISITANDO LAS PUNTAS DEL OESTE DE LA ISLA

Tras la jornada en Puerto de la Cruz, emprendemos viaje hacia el Oeste de la isla, para visitar Buenavista del Norte, y sobre todo, las puntas del Fraile, de Teno y conducir por la TF-455, que nos llevará por un escarpadísimo acantilado con túneles horadados para permitir pasar con el coche.

Es un espectáculo no apto para gente con vértigo, pero merece la pena, especialmente como decía antes, si podéis disfrutarlo con un coche descapotable, melena al viento.

CUARTO TRAMO, DE BUENAVISTA DEL NORTE A ACANTILADOS DE LOS GIGANTES, POR EL CAÑÓN DE MASCA

Visitadas las puntas, vamos ahora a conducir a otro de los puntos turísticos más míticos de Tenerife, que es el Cañón de Masca, un enclave al que llegaremos tras volver a Buenavista del Norte y discurrir por la TF-436. Cuando estemos en la zona de Masca no podemos dejar de parar en el mirador que nos da acceso visual a disfrutar de un cañón espectacular y único en España.

Se puede bajar por estos acantilados a través de rutas organizadas, pero es una aventura que cada cual ha de decidir si quiere vivir.

De nuevo, los que tengan vértigo sentirán algo en sus piernas, pero toca continuar en dirección a Acantilados de los Gigantes, a través de la misma TF-436, que nos deja lugar a varios miradores en nuestro recorrido, en los que nos tocará parar para disfrutar de las espectaculares vistas.

Acabaremos en Acantilados de los Gigantes, una preciosa localidad donde podemos hacer parada técnica para reponer fuerzas antes de continuar.



Buenavista.

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...



NATIVIDAD LAORDEN CANTERO
Gestor Advo. Colegiado nº 2668

ESPECIALIZADOS EN VEHÍCULOS

Y FLOTAS DE RENT A CAR

QUINTO TRAMO: GUÍA DE ISORA, RALLY VILLA DE ADEJE



Playa de San Juan.

El tramo conocido como Guía de Isora será nuestra siguiente ruta, arrancando en la Cueva del Polvo para dirigirnos hasta Playa San Juan a través de otros 14 kilómetros de tramo del Campeonato de España de Rallyes de Asfalto que se recorren sobre la TF-463 de manera íntegra.

Una carretera de asfalto viejo pero de nuevo, con unas espectaculares vistas a mano derecha, dejando el océano. Llegados a Playa San Juan podemos disfrutar de su homónima playa de oscura arena volcánica, siempre muy visitada.

Al aeropuerto para cambiar de Isla: Gran Canaria

Para finalizar nuestra visita a esta zona de la isla, emprendemos ahora camino hacia el aeropuerto, recorriendo la costa por la TF-47, pasando por Playa de las Américas, donde es recomendable parar para visitar sus playas y calles también bulliciosas, antes de poner rumbo hacia el aeropuerto.

Nuestra propuesta es que, aprovechando el viaje en avión largo hasta las Islas Canarias, no dejéis pasar la oportunidad de visitar también Gran Canaria. Podéis cambiaros de Isla en Ferry, cosa que no os llevará más de dos horas y media. Nosotros os proponemos el avión por ser más rápido y arrancar donde se acaba el trozo anterior de la ruta.

Empezaríamos por hacer noche en la ciudad de Telde, en el Hotel S.XVI, que queda cercano al Aeropuerto y nos servirá para reponer fuerzas tras alquilar otro coche antes de visitar los tramos del Rally Islas Canarias.

SEXTO TRAMO, VALSEQUILLO Y TEJADA



Valsequillo.

A la mañana siguiente os planteamos un reto propio del campeonato de Europa de rallyes: Los tramos de Valsequillo y Tejada, del Rally Islas Canarias. Con un total de algo más de 50 kilómetros combinados, combinan un scalextric de curvas perfectamente asfaltadas pero con un trazado estrecho con vistas espectaculares y cambios de altura de ritmo rapidísimo.

Hay que aprovechar y parar en Cruz de Tejada, disfrutando de su espectacular mirador, antes de continuar con el desfile de curvas que, de nuevo y si el tiempo acompaña, se saborean mejor con un descapotable. Aquí se puede ir más rápido que en Tenerife, respetando los límites de velocidad, pero con menos tráfico de turistas por norma general.

SÉPTIMO TRAMO, GALDAR

Encadenando los dos tramos anteriores, descenderemos ahora hasta Galdar, haciendo el tramo inverso del Rally Islas Canarias que discurre por la GC-220, otra curva espectacular de un único carril, pero con espectaculares vistas, bien asfaltada y grandes cambios de altura que nos permitirán disfrutar de la naturaleza volcánica de Gran Canaria.

Galdar es un buen lugar para reponer fuerzas y descansar un poco antes de emprender trayecto hacia Gran Canaria para una buena visita turística, compras, dormir y descansar antes de emprender el viaje de retorno al aeropuerto de Gran Canaria para devolver nuestro intrépido coche de alquiler y regresar a la Península, si es que hemos venido de allí.



Galdar.

LA GRADA

Espacio para eventos



UN LIENZO EN BLANCO

LA GRADA: UN ESPACIO MULTIDISCIPLINAR
EN PLENO CENTRO DE MADRID

REDACCIÓN FENEVAL

Más de 450 m2, en el centro de Madrid, con capacidad para 200 invitados y **una grada desmontable para 50 personas**: **La Grada Madrid** es otra de las recomendaciones de FENEVAL como espacio multidisciplinar capaz de transformarse y crear infinitas posibilidades a la hora de realizar un evento automovilístico. Un espacio diáfano, accesible desde la calle y con capacidad de adaptarse y moldearse a gusto del cliente.

Un evento, puede ser desde una experiencia gastronómica, cultural o musical. Gracias a la elección de un espacio flexible y diferente se podrá obtener el resultado deseado, adquirir notoriedad y otorgar un valor añadido a los objetivos de la marca: conseguir crear experiencias diferenciadoras que sorprendan mediante la innovación y la originalidad.

La Grada es **un lienzo en blanco**, perfecto para celebrar tanto eventos corporativos como reuniones, presentaciones de producto, convenciones, conferencias, cenas de galas,

ruedas de prensa o entrega de premios. Incluso rodajes spots para televisión, producciones audiovisuales o desfiles de moda.

Su estética innovadora y dinámica, y su distribución interior lo hacen perfecto para eventos automovilísticos de **pequeños lanzamientos de marca** con posibilidad de exhibición de automóviles (tiene capacidad para **al menos 2 vehículos** -en función a su tamaño y peso-) y acceso a la sala desde la puerta principal.

En relación a los servicios que ofrece, cuentan con una zona de **recepción de asistentes, guardarropa**, un office/cocina, proveedores homologados de catering, audiovisuales y **mobiliario propio y original**, junto a la experiencia y apoyo del equipo de profesionales de La Grada para organizar el evento, así como la exclusividad del espacio, la gestión de azafatas, limpieza, audiovisuales, técnicos, o el servicio de catering homologados.



Su **ubicación es muy atractiva**, en uno de los barrios más céntricos y exclusivos de la capital. Se puede llegar a La Grada en metro (Línea 2 y Línea 6, Manuel Becerra), en autobús y tren (líneas 2, 21, 38, 43, 53, 56, 71, 106, 110, 143, 156 y C2). O, si se acude en coche, disponen de dos parkings cercanos (Parking Público Doctor Esquerdo 6 y Parking Las Ventas Alcalá, 203).

Como puntos añadidos, tiene cortinas acústicas, luz natural y pre-instalación de *truss*, formado por paredes blancas y pavimento de hormigón pulido, además es un espacio insonorizado que permite que la música y el espectáculo sean también los protagonistas del evento.

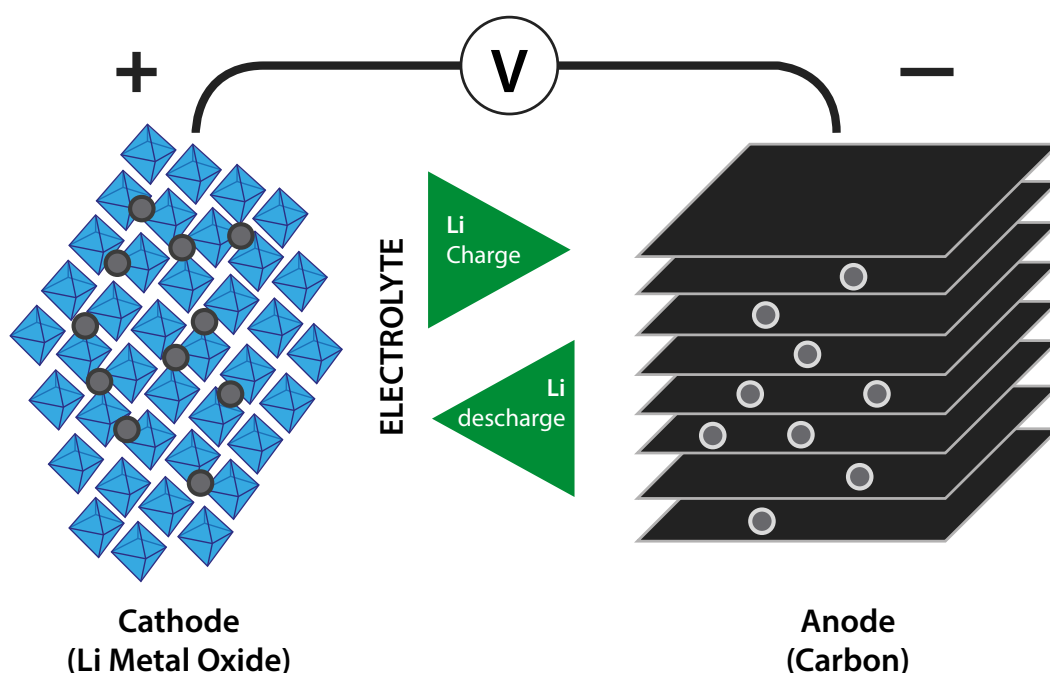


DATOS DE CONTACTO:

La Grada
 Paseo Marqués de Zafra, 35
 Barrio de Salamanca
 28028 Madrid
 Grupos y eventos corporativos
 info@espaciolagrada.com
 +34 619 53 91 08 / +34 91 422 41 11

BATERÍAS SÓLIDAS

La alternativa tecnológica que puede cambiar el paradigma de las baterías de los coches eléctricos



El futuro del automóvil será eléctrico, o no habrá futuro para el automóvil. Los objetivos de emisiones marcados por la Unión Europea para 2040 hacen prácticamente imposible mantener para entonces los motores de combustión interna como principales impulsores de los vehículos nuevos.

Pero hasta llegar a ese escenario nos quedan dos décadas de recorrido. Dos décadas en las que la evolución tecnológica tendrá que acompañarnos para poder lograr esos objetivos sin sacrificar la comodidad de uso del automóvil para el día a día.

La tecnología actual de baterías para los eléctricos está basada masivamente en el uso de sistemas con iones de litio. Sus limitaciones y peligros son de sobras conocidos en el sector, con aspectos como la peligrosidad en caso de perforación o recalentamiento, así como las limitaciones en ciclos de recarga, el elevado coste de producción o la escasa densidad energética.

Pero, ¿y si la solución estuviera sólo a la vuelta de la esquina?

Desde hace décadas se trabaja en una alternativa tecnológica que puede cambiar el paradigma de las baterías para los coches eléctricos, y esta tecnología es la de las baterías sólidas.

Antes de profundizar en ellas, analicemos algunos de los problemas de las actuales baterías de iones de litio.

- **Electrolito inestable, inflamable y caro de fabricar:** Las células de energía actuales de las baterías de iones de litio se componen de tres elementos: Ánodo, cátodo y un electrolito líquido que los separa, pero los mantiene comunicados.

Este electrolito es extremadamente inflamable, así que cualquier perforación en la batería que haga que se derrame puede provocar un incendio o explosión de grandes dimensiones.

Además, la implementación del electrolito líquido es la fase más compleja del proceso productivo de las baterías, y es en sí mismo la razón del precio elevado de las mismas.

- **Un cátodo de litio fileteado:** El segundo problema fundamental de la tecnología actual ocurre durante el proceso de recarga. Sin entrar en largas explicaciones de física y química, el cátodo de las baterías, que se fabrica en litio, con cada recarga se deteriora, ya que al recibir los iones de vuelta para recuperar su energía, estos no se depositan perfectamente sobre el metal, sino que lo hacen de manera ciertamente desordenada, creando unas estructuras cristalinas llamadas "dendritas", que ponen en peligro la integridad de las baterías.

Si las dendritas crecen demasiado y llegan a tocar el ánodo, el otro polo de la batería, se puede producir un cortocircuito y, además de averiar irremediablemente la célula, pueden provocar un incremento súbito de temperatura que provoque la explosión de toda la batería.

Para evitar este problema, los cátodos de litio se filetean, lo que reduce su densidad energética a menos de la mitad respecto a un cátodo sólido, al tiempo que se tiene que implantar un separador plástico en el interior del electrolito para evitar por todos los medios que se genere el contacto por dendritas entre ánodo y cátodo.



La solución a estos problemas tiene la forma de la batería sólida. ¿Y qué es sólido en ella? Pues el electrolito.

Sustituir el electrolito líquido por otro medio sólido promete muchas ventajas instantáneas.

Para empezar, se evita la formación de dendritas, lo que permite usar un cátodo de litio sólido, lo que incrementa la densidad energética de las baterías en dos y hasta tres veces.

Se elimina además el riesgo de incendio, ya que este electrolito sólido no es inflamable.

Por último, la producción de esta tipología de baterías resulta mucho más sencilla, al carecer de elementos líquidos que insertar, lo que las hace mucho más baratas que la tecnología actual.

Pero aquí es cuando uno se suele preguntar ¿dónde está el truco? ¿por qué no estamos ya inundados de estas baterías?

Investigadores de medio mundo trabajan para encontrar ese electrolito sólido que sirva para llevar a la producción industrial estas baterías. Se ha trabajado con electrolitos plásticos, con otros de estructura cristalina... pero el gran problema está ahora mismo en atinar con precisión en la composición perfecta y su proceso productivo para poder fabricar estas baterías, que existen ya en los laboratorios, hasta nuestros vehículos eléctricos.

Fabricantes como Toyota o Dyson han invertido millones de euros en empresas con esta tecnología, y es la firma japonesa la que ha prometido tener un coche con baterías sólidas listo para mostrar en 2020.

La fecha parece ambiciosa, ya que si atendemos a la comunidad científica, se nos habla de 2025 como fecha más probable para la introducción masiva de esta tecnología, pero sea como sea, la promesa de cargas mucho más rápidas, peso y precio divididos a la mitad y mucha más seguridad es tan dulce que sólo podemos contar los días para ver esta tecnología convertida en una realidad.



EL REGISTRO DIARIO DE JORNADA COMO PROTOTIPO DE LA NUEVA CULTURA DE TIEMPO DE TRABAJO Y DESCANSO

Carmen Gutiérrez Toribio

Abogada del departamento de Derecho Laboral de **Dikei Abogados**

El Gobierno ha introducido una obligación en materia laboral, que, en algún modo, ha conmocionado las relaciones, no siempre amables, entre empresa y trabajador. Ha consistido, en esencia, en la obligación de implantar un registro diario de la jornada y su conservación, una novedad que ha entrado en vigor el pasado 12 de mayo de 2019.

Para analizarla se debe partir de una de las premisas que preside las relaciones laborales, como es el derecho del trabajador a la limitación de su jornada de trabajo y a periodos de descanso diarios y semanales, mecanismo de protección de los trabajadores y de la salud y seguridad en el trabajo. Un derecho tan merecedor de protección, que viene recogido en la Carta de Derechos Fundamentales de la Unión Europea (Art. 31) y en el Estatuto de los Trabajadores (Art. 34) y, como esta última norma ostenta carácter de Derecho necesario, resulta indisponible para las partes que suscriben el contrato de trabajo.

El registro de jornada se articula para combatir la precariedad del mercado laboral vigente, ocasionada por el incumplimiento de los límites en materia de jornada y la realización sistemática de horas extraordinarias, que no son abonadas o compensadas con descanso o, incluso, en no pocas ocasiones, superan el límite máximo permitido de ochenta horas anuales. Una práctica que afecta a la percepción de unos salarios más bajos y a la cotización a la Seguridad Social, sin olvidar la incidencia en los riesgos laborales por el desempeño, en algunos casos, de jornadas de larga duración que pueden afectar a la salud de los trabajadores y convertirse en causa de posibles accidentes laborales. En suma, el registro de jornada no es un fin en sí mismo, sino un instrumento de control sobre la jornada efectivamente realizada por cada trabajador enfocado a evitar el abuso y fraude, a fomentar la conciliación, a prevenir y garantizar la salud laboral.

- **El contenido de la obligación de registro**

El precepto que lo regula es sucinto, pues estamos ante una normativa de mínimos que pretende un desarrollo ulterior a través de la negociación colectiva, atendiendo a las particularidades de cada empresa, sector, ocupación profesional y realidades empresariales, para así seleccionar un modelo o sistema que se adecúe de la mejor manera a sus propias características y condiciones en la prestación de los servicios como la ordenación del tiempo de trabajo, flexibilidad, pausas, etc.

Se preceptúa, por un lado, la obligación de la empresa de garantizar el registro diario de jornada, que incluirá el horario de inicio y finalización de la jornada de trabajo, sin perjuicio de la flexibilidad horaria. Por otro lado, se exige que los registros permanezcan a disposición de los trabajadores, de sus representantes legales y de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social. Una obligación que ha de perdurar un período de cuatro años.

No se especifica ni el sistema concreto de registro, ni la forma de cumplimentarlo, ni el formato de conservación. La elección se relega a lo que resulte de la negociación colectiva o acuerdo de empresa o, en su defecto, decisión del empresario previa consulta con los representantes legales de los trabajadores en la empresa. El sistema elegido debe cumplir con unos requisitos mínimos: que proporcione información fiable, inmodificable y no manipulable a posteriori y que garantice la trazabilidad y rastro fidedigno e invariable de la jornada diaria una vez registrada, motivo por el cual el calendario laboral o los cuadrantes no se considerarán registro de jornada a efectos de cumplir con el precepto. También es necesario que garantice el acceso al propio trabajador, a la representación legal y a la Inspección de Trabajo.

El cumplimiento de la obligación legal es exigible desde el 12 de mayo de 2019. Una obligación ineludible y a la que se debe prestar la mayor atención.

- **Trabajadores y empresas afectados por el registro de jornada**

El registro de jornada se aplica a la totalidad de los trabajadores por cuenta ajena, tengan contrato de carácter temporal o indefinido y sea cual fuera su categoría o grupo profesional, con la única excepción de trabajadores autónomos, personal de Alta Dirección y Socios cooperativistas. Se incluyen asimismo los trabajadores a distancia o teletrabajadores y cualquier otro trabajador, pese a que actividad no se desarrolle en el centro de trabajo de la empresa.

De otra parte, resulta aplicable a todas las empresas al margen de su tamaño y organización.

- **¿Qué debe registrarse? Concepto de tiempo efectivo de trabajo**

El objeto del registro no es otro que la jornada de trabajo realizada diariamente por cada trabajador. En todo caso, sólo tiene consideración de jornada a efectos de registro, la contemplada en el propio artículo 34 ET, lo que excluye el tiempo de desplazamiento al centro de trabajo. Ello no es obstáculo para excluir las interrupciones o pausas en cuestión. Por ejemplo, el tiempo que un trabajador esté fuera de la oficina para gestiones personales, no es tiempo de trabajo, pero, en cambio, sí lo es, si se desplaza del centro para cometidos laborales.

Es conveniente registrar las pausas diarias tanto las obligatorias, legal o convencionalmente previstas, como las voluntarias, para que el registro se ajuste a la realidad, pues existe la presunción legal de que el tiempo de presencia es tiempo de trabajo efectivo y porque el registro se configura para controlar de verdad el tiempo de prestación de los servicios.

- **Forma de registro horario**

El registro se puede realizar mediante los sistemas más tradicionales a los más modernos. A título enunciativo, no limitativo, en aras de facilitar la elección del método a implantar, se relacionan los más utilizados: (i) en papel a través de plantillas o libros, (ii) máquina de fichaje o tarjeta pin, (iii) sistema por huella digital o reconocimiento facial y (iv) sistema de dispositivo móvil, tableta u ordenador.



- **Relación del registro de jornada con la obligación preexistente de registro de horas extraordinarias**

El registro diario de jornada y el registro de horas extraordinarias constituyen obligaciones legales independientes y compatibles. Por ello, resulta fundamental acentuar que el registro de jornada no sustituye el registro de horas extraordinarias, ni la obligación de entrega de copia resumen a los trabajadores, deber no previsto para el registro diario de jornada.

- **Régimen sancionador**

Se ha introducido una previsión específica en la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, que tipifica como infracción grave la transgresión de las obligaciones en materia de registro de jornada. (Art. 7.5 LISOS), y se sanciona con una multa que oscila entre los 626 a los 6.250 euros en función de la graduación.

Se ha emitido por el organismo el criterio técnico 101/2019, orientativo sobre la actuación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social. Resulta oportuno traer a colación dos consideraciones que se hacen en el mismo (i) pese a ser exigible desde su entrada en vigor, la Inspección actuante valorará si ha habido actuación por parte de la empresa de negociación con la RTL bajo el principio de buena fe y (ii) si se incumple la obligación de registro, pero la Inspección se concluye que se está cumpliendo con los límites de tiempo de trabajo, se podría sustituir el inicio del procedimiento sancionador por un requerimiento para cumplir con la obligación de registro.

Es importante destacar que, en caso de incumplir con la obligación de registro, no supone la presunción de realización de horas extraordinarias, sino que éstas deben ser acreditadas por la persona interesada.





Vito Tourer PRO. A tu medida.

TIN 0 % / TAE 1,23%

Cuota mensual: 120€¹ al mes en 36 cuotas. Entrada: 15.597,88€. Cuota final: 8.906,55 €².
(Estos importes no incluyen IVA).

Consumo mixto 7,0 (l/100 km), emisiones de CO₂ 185 (g/km)³ y 176 (g/km)⁴.

¹Ejemplo de Leasing con las facilidades del programa Alternative Lease de Mercedes-Benz Financial Services España, E.F.C., S.A. -Avda. Bruselas 30- 28108 Madrid, para una Vito Tourer PRO 114 CDI Compacta. Precio 28.824,52€ importe sin IVA (Transporte, preentrega e impuesto matriculación no incluidos), válido para ofertas realizadas hasta el 30/09/2019, solicitudes aprobadas hasta el 15/10/2019 y contratos activados hasta el 30/11/2019. Teniendo el cliente un plazo de 14 días hábiles para ejercer su derecho de desistimiento. Permanencia mínima de la financiación de 24 meses. Importe a financiar 13.226,64€. Por 120€ al mes en 36 cuotas y una cuota final de 8.906,55 €2, entrada 15.597,88€, TIN 0,00%, comisión de apertura 395,48€ (2,99%), **TAE 1,23%**. Importe total adeudado 13.622,03€. Precio total a plazos 29.219,91€. Ejemplo calculado para 25.000 kms/año. (Todos los importes reflejados no incluyen IVA). ²Existen 3 posibilidades para la última cuota: cambiar el vehículo, devolverlo (siempre que se cumplan las condiciones del contrato), o adquirirlo pagando la última cuota. ³Los valores de emisiones de CO₂ indicados han sido obtenidos de acuerdo con el procedimiento de ensayo "WLTP CO₂" según lo dispuesto en el art. 2 No. 3 Reglamento de aplicación (UE) 2017/1153. Los valores de consumo de combustible se calcularon sobre la base de esos valores. ⁴Los valores de CO₂ indicados han sido obtenidos de acuerdo con el procedimiento de ensayo "NEDC CO₂" según lo dispuesto en el art. 2 N° 1 Reglamento de aplicación (UE) 2017/1153. El modelo visualizado puede no corresponder con el ofertado. Por este motivo es posible que figuren valores más altos en el certificado de conformidad del vehículo así como en la Ficha Técnica del vehículo, que son pertinentes para la matriculación del vehículo, pudiendo afectar en su caso, al Impuesto de Matriculación y/o Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica. Más información en www.mercedes-benz.es/vans.

Mercedes-Benz
Vans. Born to run.





seat.es/empresas

La zona de confort no es una zona por descubrir.

Nuevo
SEAT Tarraco.

¿Por qué no ahora?

Llega el Nuevo SEAT Tarraco para aquellos que hacen que las oportunidades sucedan. El SUV más versátil con hasta 7 plazas, un diseño icónico y la última tecnología en conectividad y seguridad. Nunca es tarde para convertir las ideas en éxitos.

SEAT **FOR BUSINESS.**



SEAT

Consumo medio combinado de 5,7 a 9,5 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO₂ de 148 a 214 g/km. (Valores WLTP). Emisiones ponderadas de CO₂ de 129 a 166 g/km. (Valores NEDC). Imagen acabado SEAT Tarraco Xcellence con opcionales.