



FENEVAL

JULIO/SEPTIEMBRE 2020 - N° 207

NOTICIAS FENEVAL

FENEVAL pionera en aplicar blockchain a su sello 'Espacio Protegido COVID-19'

ACTUALIDAD

FENEVAL 'presente' en el lanzamiento online de la nueva Gama Híbrida de Renault

NUESTROS ASOCIADOS

Agradecimiento a la labor del Comité Madrileño de Transporte por Carretera durante la alerta sanitaria - COVID-19, por parte de la Comunidad de Madrid

ASEVAL - MADRID firma acuerdo con Reforest Project

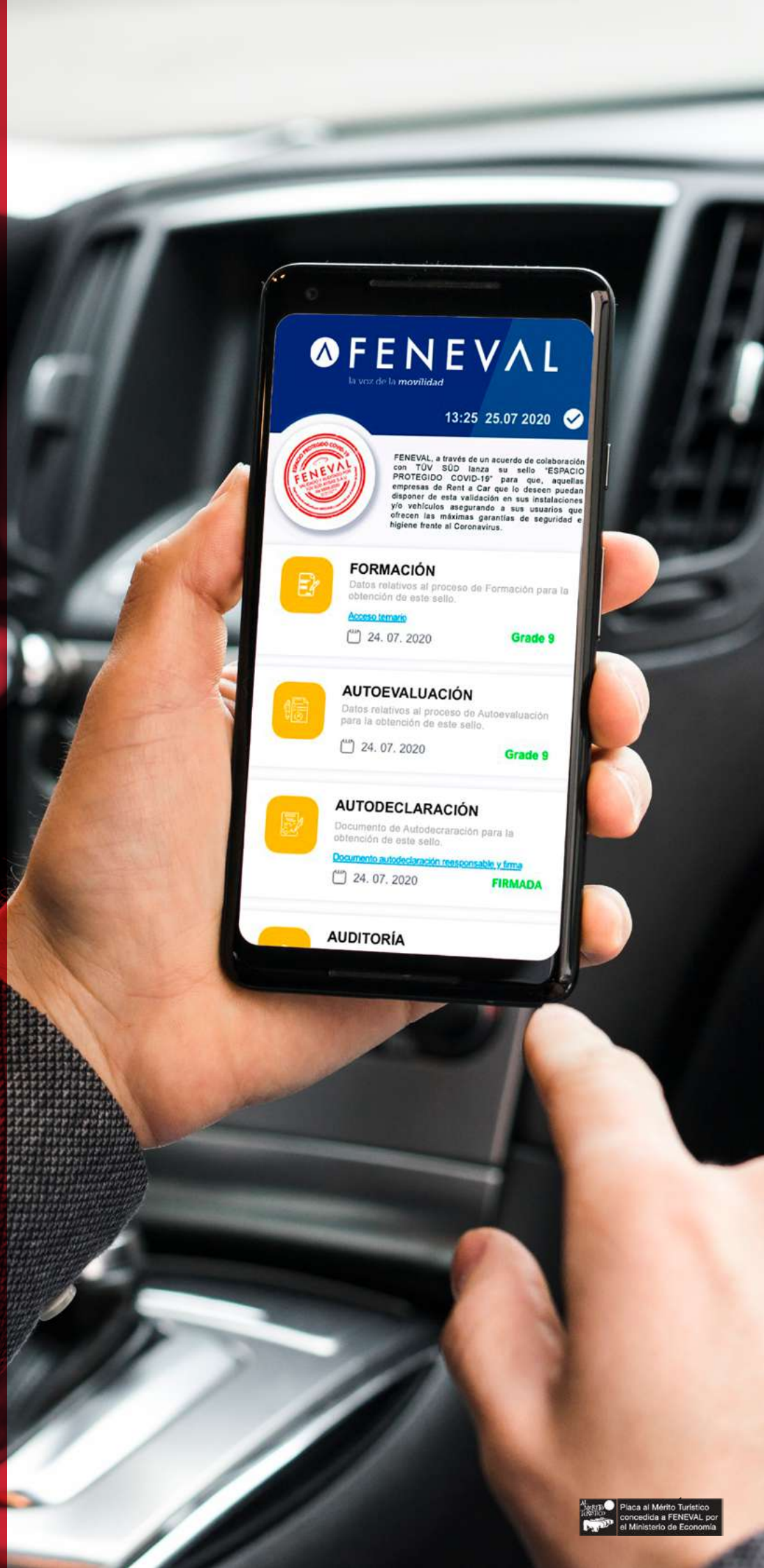
Entrevista a Tobias Zisik, nuevo director general de ANEVAL

Entrevista a Vincent LaBella, presidente saliente de ANEVAL

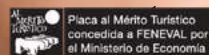
DE CERCA CON

Agustín García - Expresidente de la Asociación de Renting

José-Martín Castro Acebes - Presidente de la Asociación de Renting



la voz de la *movilidad*





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.

Sellos 'COVID FREE': Que no te den gato por liebre



Seguridad, una palabra que juega, en estos momentos más que nunca, un papel esencial para ofrecer una buena experiencia a nuestros clientes.

Y es, precisamente de esa necesidad de seguridad, de la que surgen los famosos sellos 'COVID FREE'. Desde finales de abril, este tipo de etiquetas se han extendido tan rápido como el propio Coronavirus. Están por todas partes: escaparates de tiendas, restaurantes y otros establecimientos turísticos que "certifican" que estamos entrando en una zona 'segura', o incluso 'libre' de COVID-19, una afirmación cuanto menos atrevida.

Más atrevida, aún, sabiendo que muchas de estas etiquetas se conseguían completando un simple y sencillo formulario y/o firmando una **declaración responsable** que 'asegura' que "se ha seguido el protocolo de actuación en materia de seguridad e higiene". Es decir, se basan en una **mera declaración de intenciones**.

Afortunadamente organizaciones como la Confederación Española de Comercio (CEC) o la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) ya los rechazó de plano en su momento, pues **"no es posible garantizar con ningún sello que un área esté libre de virus"**.

Pero entonces, **¿qué les pedimos a nuestros clientes?** ¿que confíen en nosotros cuando decimos que cumplimos protocolos? ¿o se lo demostramos?

Desde nuestra visión entendemos que no es suficiente con del compromiso de cumplir protocolos, sino que debemos **DEMOSTRAR** que los hemos implantado, que están en **funcionamiento** y que han sido verificados por un **actor externo**, que, no puede

asegurar que estemos "libre" de virus, pero que sí que estamos haciendo todo lo posible para que así sea.

Y precisamente para **DEMOSTRARLO**, FENEVAL con su sello "**ESPACIO PROTEGIDO-COVID-19**", se somete a un examen ante una empresa externa que verifique los procesos implantados. Por tanto, además de **comprometernos a su cumplimiento**, tenemos que **formarnos, evaluarnos**, y **tenemos que ser auditados** por un tercero, en nuestro caso, la compañía de prestigio **TÜV SÜD**.

Pero, además, vamos un paso más allá. Decidimos convertimos en los primeros que **aplicamos tecnología blockchain** a un sello de estas características, para seguir **DEMOSTRANDO** seguridad y confianza a todos aquellos que apuestan por el Alquiler de Vehículos, tanto para su vida personal, como para su ocio, su vida laboral, o, incluso familiar...

Desde ahora, con la llamada 'cadena de bloques', las compañías de alquiler de vehículos adheridas a nuestro sello podrán **demostrar, de verdad**, a sus usuarios que están aplicando todas las medidas posibles de protección frente al Coronavirus, quienes podrán verificar el proceso desde una aplicación móvil a través de un código QR.

Ahora nos abalará esa especie de **notario "digital"** que levanta acta del proceso de obtención de cada sello y lo pone a disposición del cliente, como el máximo nivel de transparencia.

Por eso, le pedimos al usuario que, la próxima vez que vea un "Covid free", por favor, **no acepte gato por liebre...**

Juan Luis Barahona

SUMARIO N° 207



JULIO - SEPTIEMBRE 2020

6 | ACTUALIDAD

FENEVAL `presente` en el lanzamiento online de la nueva Gama Híbrida de Renault

8 | LANZAMIENTOS

Los SUV y las normativas de CO2 marcan el calendario de novedades

14 | NOMBRAMIENTOS

17 | ARTÍCULOS DE OPINIÓN

¿Quo vadimus?

18 | NOTICIAS FENEVAL

FENEVAL pionera en aplicar *blockchain* a su sello `Espacio Protegido COVID-19`

22 | NUESTROS ASOCIADOS

28 | CUSTOMER JOURNEY RAC

El Customer Journey ideal del viajero en época de COVID-19

30 | DE CERCA CON

José-Martín Castro Acebes - Nuevo Presidente de la Asociación de Renting

Agustín García - Expresidente de la Asociación de Renting

35 | PUBLIRREPORTAJE DE FORD

La reinención del Kuga

38 | COCHES Y MOTORES

El nuevo Audi Q3 Sportback: una combinación sorprendente

43 | HEMOS ANALIZADO

Hyundai presenta mejoras en su gama IONIQ

47 | A PRUEBA

La evolución del utilitario más vendido

48 | FENEVAL PLUS

Ofrece a tus clientes las máximas garantías de seguridad frente al COVID-19

51 | EN RUTA POR

En ruta por Cantabria con un coche eléctrico

56 | HI-TECH

Mercedes EQ Power PHEV, limpio en la ciudad, sin ansiedad en la carretera

60 | TRIBUNA JURÍDICA

COVID-19 ertes por rebrote y otras medidas

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, Roberto Molina (fotógrafo) 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, 121
planta 9

28046 Madrid

Tel.: 91 447 28 73

Fax: 91 447 65 52

e-mail: feneval@feneval.com

web: www.feneval.com

Pon tu negocio en movimiento con nuestras 5 tecnologías eléctricas.

Mucho más que híbridos.



En Hyundai sabemos que, dar el salto a la movilidad ECO, supone un reto para cualquier empresa. Por eso te ofrecemos los vehículos eléctricos que cuentan con unas de las mayores autonomías que hay en el mercado. Como el Hyundai Kona Eléctrico y su autonomía de hasta 619 km, o el Hyundai IONIQ y sus hasta 311 km de autonomía con una sola recarga. Y es que en Hyundai somos la única marca que te ofrece las **cinco tecnologías eléctricas existentes en el mercado** para tu flota de empresa: híbrida 48V, híbrida eléctrica, híbrida enchufable, 100% eléctrica y pila de hidrógeno.

Hyundai. Full Electric. Full Power.

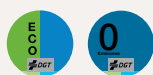


KONA
• Híbrido
• Eléctrico

NEXO
• Pila de combustible de hidrógeno

IONIQ
• Híbrido
• Híbrido-enchufable
• Eléctrico

TUCSON
• Híbrido 48V



Con etiqueta ECO y 0 emisiones.



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 WLTP (km): 289 (batería 39,2 kWh) – 449 (batería 64kWh). Gama Hyundai

KONA HEV: Emisiones CO₂ combinadas WLTP (gr/km): 114-122,4. Consumo combinado WLTP (l/100km): 5-5,4. Emisiones CO₂ NEDC correlado (gr/km): 90-99. Hyundai NEXO: Emisiones CO₂ (gr/km): 0 durante el uso. Consumo mixto (kg/100km): 1,0. Autonomía WLTP: 666 Km. Gama Hyundai Ioniq PHEV: Emisiones CO₂ ponderado WLTP (gr/km): 26 durante el uso. Consumo eléctrico WLTP (Wh/km): 117. Consumo ponderado WLTP (l/100km): 1,1. Autonomía en modo eléctrico WLTP: 52 Km. Gama Hyundai Tucson Híbrido 48V: Emisiones CO₂ WLTP (gr/km): 143-181. Consumo mixto WLTP (l/100km): 5,5-6,9. Emisiones CO₂ NEDC correlado (gr/km): 113-147.

Modelos visualizados: KONA EV Style, KONA HEV Style, IONIQ PHEV Style, TUCSON Style y NEXO Style. Mantenimiento vinculado a la financiación del vehículo. 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 www.hyundai.es

FENEVAL `presente` en el lanzamiento online de la nueva Gama Híbrida de Renault



REDACCIÓN FENEVAL

FENEVAL, un año más, está presente en los lanzamientos más importantes de las marcas, esta vez de forma online dada la situación provocada por la pandemia del Coronavirus.

Así, el pasado 17 de septiembre, pudimos ver en directo como la Dirección de Ventas Flotas de Renault España Comercial, de la mano de su responsable Ana Gema Ortega, organizó una presentación específica y totalmente online del lanzamiento de la innovadora gama E Tech, compuesta por modelos híbridos e híbridos enchufables de última generación, para los Operadores de Renting, Rent-a-Car, Cotadores, Flotas de Proximidad, Grandes Cuentas y Organismos Oficiales.

Para ello, consiguieron congregarse en remoto a más de 250 clientes, que cubren todo el universo del sector: Operadores de Renting, Rent-a-Car, Cotadores, Flotas de Proximidad, Grandes Cuentas y Organismos Oficiales.

Tal como indicaron desde Renault, el lanzamiento comercial de esta gama E Tech, que engloba las versiones híbridas e híbridas enchufables de sus modelos "best seller" Renault CLIO, CAPTUR y MÉGANE, está recibiendo una gran acogida por parte de sus clientes particulares.



Además, para que esta experiencia 100% online fuera completa, anunciaron un sistema complementario a esta presentación, con un dispositivo de pruebas dinámicas de vehículos con préstamos a domicilio de los modelos CLIO Híbrido y CAPTUR Híbrido Enchufable. De hecho, a partir del 21 de septiembre comenzaron a contactar a los asistentes al lanzamiento para realizar estas pruebas, disponibles desde el 15 de octubre y en los meses siguientes, durante un período de tres días. Además, la entrega y la recogida se llevará a cabo a domicilio para mayor comodidad del usuario.

La gama E Tech nace de la experiencia de Renault en la tecnología 100% eléctrica, de la que ha sido pionero desde hace 10 años y del know-how adquirido en la categoría reina del automovilismo, la Fórmula 1, donde Renault ensaya motorizaciones híbridas desde hace 5 años. Fruto de ello son 150 patentes que han sido directamente aplicadas en los modelos de gran serie CLIO Híbrido, CAPTUR Híbrido Enchufable y MÉGANE Sport Tourer Híbrido Enchufable, estos dos últimos, exponentes del made in Spain, ya que se fabrican en nuestro país junto al resto de sus gamas.

En la presentación, Ana Gema Ortega, aseguró que "las versiones E-Tech capitalizan lo mejor de la competición y de la tecnología eléctrica al servicio de los modelos híbridos de gran serie de Renault, que pueden circular en modo 100% eléctrico hasta en un 80% del tiempo en ciudad y generar un ahorro de combustible de hasta un 40%."



Los SUV y las normativas de CO2 marcan el calendario de novedades



GUILLERMO ALFONSÍN

HYUNDAI TUCSON

Atrás quedó el tiempo en el que Hyundai no arriesgaba con su estética.

Los coreanos han decidido apostar por buscar su propia identidad estética y el Tucson es una buena muestra de ello. Un coche con un frontal dominado por unas luces de conducción diurna embebidas en la propia calandra y unos faros principales que buscan quedar escondidos, como en el Kona.

Este SUV de cuatro metros y medio ofrece un enorme maletero de hasta 620 litros, cinco plazas y un interior lleno de pantallitas y superficies táctiles, muy a la moda actual pero cuya ergonomía tendremos que valorar cuando toque probar el coche, ya que nos suscita serias dudas en aspectos como la climatización.



Hyundai Tucson.

Se ofrecerá con una completísima gama de motores, con versiones desde los 150 a los 265 caballos, propulsores de gasolina, diésel, híbridos ligeros, híbridos "completos" e incluso una variante híbrida enchufable, así como sistemas de tracción delantera o total.

Este rival del Tiguan en el segmento de los SUV seguirá a buen seguro creciendo en su cuota de mercado.



Renault Arkana.

RENAULT ARKANA

¿Qué pasa si tuerces el pilar C de un SUV hasta dejarlo diagonal a 45 grados? Que creas una suerte de BMW X6, lo que se llama, no sin ofensa al concepto original, SUV cupé.

Pues bien, Renault, ansiosa de extender sus ventas a estratos de mercado más rentables, nos va a vender eso con el Arkana, un SUV cupé montado sobre la base del Captur.

Se ofertará con motores de gasolina de 140 y 160 caballos, así como una versión híbrida con la tecnología E-Tech de la firma.

Más largo que un Kadjar, con un interior similar al de un Captur y fabricado en Corea del Sur para todos los mercados, este Arkana, de cuyo precio todavía no tenemos una idea clara, navegará en el océano SUV actual buscando su caladero de clientes en aquellos que necesitando maletero amplio (ofrece hasta 513 litros en las versiones de combustión) quieran una estética algo diferencial.

CITROËN C4

Citroën tuvo un tiempo oscuro atrás, en la que algunos de sus productos difícilmente eran reconocibles como modelos del doble chevrón. Afortunadamente eso ha quedado atrás y producto tras producto que va lanzando, podemos ir reconociendo claves que los conectan con un pasado innovador y glorioso de la marca francesa.

El C4 es otra muestra más en esa dirección. Atrás queda el C4 Cactus, un producto nacido en época de crisis como coche lógico de soluciones básicas.

El nuevo C4, que se ofrecerá con motores diésel, gasolina y una variante puramente eléctrica con una batería de 50kWh de capacidad que promete, según PSA, 350 kilómetros de autonomía WLTP que nosotros dejaremos en 240 kilómetros en autovía a ritmo de... autovía, y unos 320 en uso mixto con ciudad y pocas excursiones a 120 por hora.



Citroën C4.

Diseñado pensando en el confort por encima de otros aspectos, el nuevo cinco puertas de Citroën mezcla en su estética la base del genial GS con un aspecto "crossoverizado" a base de piezas de plástico sin pintar y una altura libre al suelo equivalente a la del GS en su posición más alta de su suspensión hidroneumática.

El interior es sencillo y funcional, con ideas como un porta tabletas integrado en el salpicadero, salidas de aire y cargadores USB para las plazas traseras, e "innovaciones", comillas por favor, como mandos físicos para la climatización, algo a lo que ha vuelto Citroën tras su experiencia con el C4 Cactus y escuchando a los clientes del mismo.

Con todas las ayudas a la conducción que esperas en un coche de segmento C moderno, sólo la falta, al menos por el momento, de una versión híbrida enchufable podría suponer un punto negativo para un coche que debería triunfar en un mercado donde, parece, nos estamos dando cuenta por fin que no se necesita deportividad en todos los coches del planeta, sino confort.



Ford Puma ST.

FORD PUMA ST

¿Un SUV Deportivo? Sí, por qué no. Así debió pensar alguien en las oficinas de Ford, ante la explosión comercial de los crossovers y SUV.

El coqueto SUV de segmento B de la firma del óvalo azul recibe así la mecánica del Fiesta ST, con un tricilíndrico turbo de inyección directa de gasolina y 200 caballos.

Le acompañan al motor en esta misión de deportivizar al Puma una suspensión más dura que la de serie, con muelles traseros especiales que se comprimen en forma de "plátano", para mejorar la rigidez lateral del puente trasero, que también es de nueva factura para esta versión. La dirección tiene menos desmultiplicación, buscando un coche más reactivo a nuestras órdenes.

Alineado prácticamente con la tarifa oficial del Focus ST, personalmente me costaría entender su posicionamiento, pero dado el apetito insaciable por crossovers y SUV del actual mercado, es más que probable que tenga éxito comercial.

SKODA ENYAQ

El hermano del ID.4 con firma de Skoda es un SUV eléctrico con 585 litros de maletero y tres opciones de batería, con 52, 58 y 77 kWh de capacidad útil, lo que debería permitirle recorrer entre 240 y 380 kilómetros por autovía, aunque la homologación WLTP, con un recorrido mixto poco exigente habla de autonomías potenciales de 340 a 460 kilómetros.

Ofrecido con motores de 148, 180, 204, 265 y 306 caballos, las dos últimas versiones con dos motores, uno por eje, el Enyaq es la quinta-esencia del concepto Skoda: Un coche atractivo en lo estético, funcional en sus soluciones, a pesar de las pantallitas táctiles por doquier y la calandra iluminada de algunas variantes, grande y capaz, que será además más barato que el ID.4 equivalente.



Skoda Enyaq.

La tarifa de precios aún es desconocida y está por ver si realmente el mercado europeo y español están sedientos por estos modelos, o es la necesidad de cumplir las normas de CO2 medio de flota las que dictan el desembarco masivo de modelos de este tipo.



Dacia Sandero.

DACIA LOGAN Y SANDERO

Dacia, la "marca blanca" de Renault, creada para ofrecer coches básicos a clientes que huyen de la marmita del sector automovilístico, renueva con nuevos faros, paragolpes y equipamientos su familia Logan y Sandero. Conviene recordar que en el mercado de los particulares en España el Sandero ocupa una posición en el podio...

Nuevos equipamientos tecnológicos y un interior mejor resuelto servirán para mantener el interés sobre esta alternativa "low-cost" al Clio y otros coches de segmento B con los que compite, siendo el coche "lógico" para muchas familias que quieren destinar más dinero a un automóvil, aunque habrá que ver cómo navega Renault entre las necesidades de hibridar progresivamente los modelos de Dacia sin incurrir en un incremento notable de tarifas.

SUZUKI SWACE Y A-CROSS

No, no es una errata, no nos hemos equivocado al poner las fotos que acompañan estas líneas. Aunque los dos coches que ves aquí al lado parecen un Corolla familiar y un RAV4, si te fijas tienen el logo de Suzuki.

¿Por qué? Porque Suzuki necesitaba en Europa reducir la media de emisiones de CO2 homologadas por la flota de coches que vende al año. Ante tal problema, un acuerdo con Toyota les ha permitido remarcar tanto RAV4 como Corolla para comercializarlos a través de su red comercial.

Sobre el papel, ambos modelos contarán con una propuesta más sencilla de equipamiento para pelear con un precio inferior a sus versiones equivalentes de Toyota.



Suzuki Swace y A-Cross.

Resulta curioso, por cierto, que Suzuki ya tiene el A-Cross a la venta lleno hasta arriba de opcionales y con su mecánica híbrida enchufable con 306 caballos y tracción total, mientras Toyota todavía no tiene precio para su RAV4 híbrido enchufable en nuestro mercado, aunque llegará a final de año.

El Swace, el Corolla de Suzuki, no tiene todavía tarifa de precios, pero se ofrecerá exclusivamente con la mecánica de 122 caballos híbrida del Toyota.

¿Tiene sentido hacer esto para Suzuki? La presión de las normativas actuales de CO2 así lo aconseja para evitar multas millonarias para Suzuki. El impacto a nivel de imagen de marca no parece favorecedor, ya que vender productos de otra marca en tus concesiones no es una estrategia de valor a medio plazo.

VOLKSWAGEN ID4

El primer Volkswagen eléctrico dirigido a todos los mercados del planeta se llama ID.4 y ya lo conocemos oficialmente.

Tras habernos abierto boca con el ID.3 que empieza estas semanas a entregarse a sus primeros propietarios, el ID.4 representa una evolución de la misma temática estética del modelo, con un formato SUV más amplio.

Se plantea por tanto como un eléctrico "para toda la familia". Articula su gama de lanzamiento en una única batería de 77 kWh de capacidad, con la que tiene cifras oficiales de autonomía de 520 kilómetros según medición WLTP. Nuestra experiencia nos dice que podremos hacer algo menos de 400 kilómetros entre recargas usando el coche por autovía o autopista y unos 480 en circulación mixta. Puede cargarse a una potencia máxima de 125 kW en ciertas fases, por lo que podemos lograr unos 200 kilómetros extra de autonomía en media hora si nos paramos en la autovía a recargar para seguir con un viaje largo.



Volkswagen ID4.

La potencia ofrecida a las ruedas es de 204 caballos y la velocidad punta se queda en 160 por hora, con un 0 a 100 en ocho segundos y medio.

El habitáculo disfruta también de un tratamiento similar al del ID.3, con mucha superficie táctil y un peculiar sistema de selección de dirección de marcha integrado en el cuadro de instrumentos.

Con 540 litros de maletero y cinco plazas, este ID.4 debería ser el eléctrico de volumen de Volkswagen tanto en Europa como en Estados Unidos los próximos años. De momento no conocemos precios.

LUCID AIR

No nos tomaríamos en serio a Lucid de no ser porque tras la marca de eléctricos con sede en California hay más de mil millones de euros de inversión procedente de fondos soberanos árabes.

Es ese dinero el que nos hace creer que el Air, un eléctrico de 1.080 caballos (sí, has leído bien) y una batería de 113 kWh, es un coche "de verdad" que veremos en las calles.

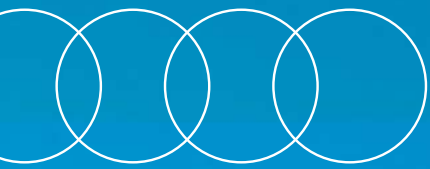
En Estados Unidos las dos variantes del modelo durante su lanzamiento prometen más de 800 kilómetros de autonomía.

Estéticamente parece una buena obra de diseño, con un interior lujoso que también ha caído en el ridículo de las pantallas táctiles para todo ¿se saltaron las clases de ergonomía en la facultad de ingeniería de diseño industrial?



Lucid Air.

El coche promete llegar a Europa en un futuro cercano, finales de 2021, y puede reservarse ya previo pago de una señal de sólo 900€, cifra ridícula respecto al precio total del vehículo.



Las buenas conexiones marcan la diferencia en los negocios.

Nuevo Audi A3 Sportback.
That's connection.



Los vínculos invisibles que se crean entre empresas y clientes son los que construyen las relaciones más fructíferas. Porque cuando hay buena conexión es posible avanzar a los deseos del otro. Como el nuevo Audi A3 Sportback que se adapta a sus conductores con sistemas como el Audi drive select, con varios modos de conducción. Además, incluye innovaciones como el Head Up display y faros Audi Matrix LED con firma lumínica digital. Ahora, ponemos a tu disposición este automóvil con la tecnología más puntera y sus eficientes motores de gasolina, diésel o híbrido enchufable con unas ventajosas condiciones personalizadas.

[audi.es/A3ThatsConnection](https://www.audi.es/A3ThatsConnection)

Nuevo Audi A3 Sportback. Emisiones combinadas de CO₂ (g/km): 111 - 145 (NEDC: 92 - 116 g/km). Consumo combinado de combustible (l/100 km): 4,3 - 6,4



LOS ÚLTIMOS CARGOS NOMBRADOS EN EL SECTOR DEL MOTOR



Tobias Zisik
DIRECTOR GENERAL DE ANEVAL

La Asociación Nacional de Alquiler de Vehículos (Aneval), que agrupa a las cinco grandes compañías de rent a car (Avis, Enterprise, Europcar, Hertz y Sixt), ha designado a Tobias Zisik como director general, cargo en el que sustituye a Vicent LaBella.

Tobias Zisik es director general de Europcar Mobility Group en España desde 2016 y hasta entonces ejercía funciones como director comercial y de marketing de la firma en el país. El directivo es licenciado en Historia y Literatura Inglesa por la Universidad de Edimburgo y tiene un MBA por el Instituto de Empresa. Zisik dispone de una experiencia de 20 años en las áreas de ventas, marketing, planificación estratégica y en puestos de dirección general y ha desarrollado su carrera profesional en empresas ligadas a la movilidad y la banca, como Metro de Madrid y Barclays.

Renzo Roncal
VICEPRESIDENTE Y DIRECTOR GENERAL PARA ENTERPRISE ESPAÑA



Enterprise Holdings ha nombrado a Renzo Roncal como nuevo vicepresidente y director general para España que, a partir de ahora, jugará un papel crucial en el posicionamiento de Enterprise en el panorama global de la movilidad en España.

Roncal era vicepresidente de Rental para España desde febrero de 2018 y recientemente ha liderado la respuesta de la compañía a la pandemia y su posterior recuperación en nuestro país. Roncal sucede en el cargo a Vincent LaBella, quien ha regresado a Estados Unidos donde ha sido nombrado vicepresidente y director general para Nevada. Roncal se incorporó a Enterprise ya en 1999 como Management Trainee en el sur de Florida.

LOS ÚLTIMOS CARGOS NOMBRADOS EN EL SECTOR DEL MOTOR



Wayne Griffiths
PRESIDENTE DE SEAT



El Consejo de Administración de Seat ha nombrado a Wayne Griffiths como nuevo presidente tras la salida de Luca de Meo, quien ahora lidera el grupo Renault.

El directivo británico que ha desarrollado su trayectoria profesional en el grupo Volkswagen desde que empezó a trabajar en Audi en 1989, se incorporó a Seat en 2016 como máximo responsable comercial, y ha llevado a la compañía a un nivel superior. En la actualidad, mantendrá los puestos de CEO y presidente de Cupra y -al menos, de momento- con el de vicepresidente ejecutivo Comercial de Seat.



José-Martín Castro Acebes
**PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE
RENTING DE VEHÍCULOS**

La Asociación Española de Renting de Vehículos (AER) ha aprobado el nombramiento de José-Martín Castro Acebes como presidente de la Asociación, ante la jubilación del anterior presidente Agustín García, nombramiento que se hizo efectivo desde el pasado 28 de julio.

José-Martín Castro Acebes, es licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad del País Vasco. En 1989, se incorpora al Banco Santander y, en 1991, es promocionado a director de Operaciones de Santander Lease, donde efectuó el lanzamiento de la sociedad y se especializó en operaciones de leasing inmobiliario y en operaciones de Banca Mayorista. Después de diferentes cargos en el banco, siempre ligados con el leasing y el renting, en 2006, fue nombrado director general de Leasing & Renting del Grupo Santander, hasta 2018.



Fernando Valdés
SECRETARIO DE ESTADO DE TURISMO

Fernando Valdés ha sido nombrado el pasado 14 de julio nuevo Secretario de Estado de Turismo, quien sustituye a Isabel Oliver, que emprende una nueva trayectoria profesional en la Organización Mundial del Turismo (OMT).

El hasta el momento subsecretario de Industria, Comercio y Turismo desde 2018, había trabajado en diferentes puestos de dirección en la Administración General del Estado. En diciembre de 2009 ingresó en el Cuerpo Superior de Administradores Civiles del Estado. Es licenciado en Administración y Dirección de Empresas por la Universidad Carlos III de Madrid y Máster en Relaciones Internacionales por la Universidad Autónoma de Madrid. Ha cursado diferentes programas de posgrado en relaciones internacionales y diversos programas formativos como el programa de liderazgo para la gestión pública de la Escuela de Negocios IESE y el programa Digital Business del ISDI.

LOS ÚLTIMOS CARGOS NOMBRADOS EN EL SECTOR DEL MOTOR



Pablo Garde

SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA COMERCIO Y TURISMO

A raíz de la reestructuración de la Secretaría de Turismo por parte del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, Pablo Garde ha sido nombrado Subsecretario de Industria, Comercio y Turismo. Desde junio de 2018 desempeñaba el cargo de Secretario General Técnico del mismo ministerio y, con anterioridad, desempeñó el de vicesecretario general técnico del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad.

Es Licenciado en Derecho por la Universidad Autónoma de Madrid. Máster en Dirección Pública por el Instituto de Estudios Fiscales y la Escuela de Organización Industrial, Máster Executive en Dirección de Entidades Financieras por el Instituto de Estudios Bursátiles y Diploma en Derecho Tributario y Hacienda Pública por el Centro de Estudios Tributarios y Económicos. Economía, Industria y Competitividad.



Miguel Sanz

DIRECTOR DE TURESPAÑA

También a raíz de esta reestructuración, Miguel Sanz ha sido nombrado director general de Turespaña, habiendo desempeñado anteriormente varios puestos en el sector y ha sido director de marketing y promoción de la empresa Turismo Madrid, de la Comunidad de Madrid.

Miguel Sanz Castedo se graduó en Estudios Empresariales en el Reino Unido donde también cursó un máster en Política y Economía Latinoamericana en la London School of Economics. Su carrera profesional en España se ha desarrollado en diversos proyectos de marketing y comunicación cultural y, principalmente, en el ámbito del turismo. Además, ha ejercido como Coordinador del Área de Turismo de la empresa municipal Promoción Madrid y, desde 2016, Director de Turismo de la también empresa municipal Madrid Destino. Es miembro desde 2018 de la Junta directiva de European Cities Marketing, una asociación que reúne a entidades de gestión y promoción de más de 120 destinos urbanos europeos.



José Rubio Vela

**DIRECTOR GENERAL DE ECONOMÍA Y
COMPETITIVIDAD DE LA COMUNIDAD DE MADRID**

La Consejería de Economía, Empleo y Competitividad de la Comunidad de Madrid, y según el DECRETO 69/2020, de 26 de agosto, ha nombrado a don José Rubio Vela Director General de Economía y Competitividad.

Rubio Vela, que es licenciado en Derecho y técnico comercial y economista del Estado, desempeñaba hasta ahora funciones de asesor económico en la Secretaría de Estado de Comercio.

¿Quo vadimus?



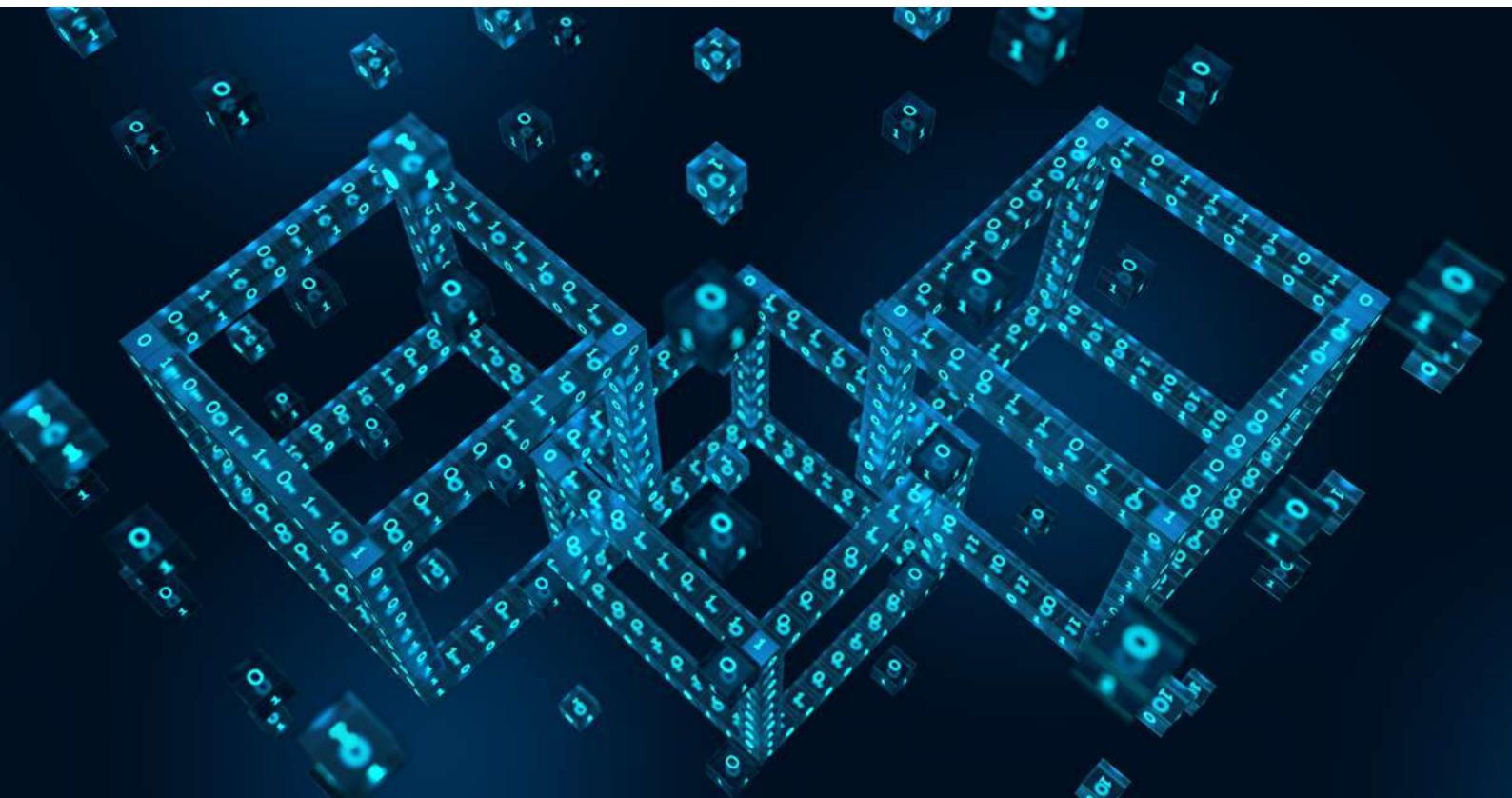
Eso nos preguntamos todos, hacia dónde vamos o hacia dónde nos llevan... Afrontamos el último trimestre del año desde la atonía económica condicionada desgraciadamente por una deficiente gestión sanitaria donde una vez casi llegados a la orilla, hemos vuelto a dejarnos ir para casi tener que volver a empezar. Las buenas noticias automovilísticas a nivel de mercado han durado lo que ha durado la demanda embalsada en los meses de parón. Y aquí la última reseña positiva nos ha llegado en agosto de la mano del canal de "rentacares" gracias a un puntual 21,5% de incremento de las ventas vs agosto de un año antes – no olvidemos que el batacazo entre enero y agosto del es del 62 por ciento-. Y esto no tiene pinta de mejorar a nivel general de mercado ni a nivel particular del entorno alquilador. El turismo está parado a nivel internacional y cada vez más a nivel nacional. Las incertidumbres en los hogares ya no se llaman solo Covid o EREs puntuales, también empezamos a barruntar EREs masivos ante la falta de movimiento económico, y no son pocas las empresas que dan ya por perdido este año y se plantean 2021 con objetivos de facturación menos ambiciosos y, por lo tanto, con menos necesidad de personal. Esta es la realidad, la

gran realidad que vive este país, con independencia de visiones políticas y particulares de la jugada. He estado en Italia, un país similar al nuestro, que vivió igual o peor que nosotros la gran crisis sanitaria y allí la vida ha arrancado y se mantiene, igual que lo hace en Europa, desde el cuidado y la responsabilidad, pero siendo conscientes que no hay oportunidad para un segundo parón continental. Pero cuando peor está el enfermo, una vez más noticias o decisiones políticas –en el rango que sea- enturbian el panorama: desde falta de compromiso de Comunidades Autónomas para poner en marcha a tiempo programas aprobados de subvenciones a la compra vía MOVES, a un Gobierno que presumía en julio de su RENOVE pero que a finales de septiembre no lo ha implementado para que cobren los beneficiarios, o a una Unión Europea que ahora se nos descuelga queriendo aumentar la reducción de CO2 fijada para 2030 en el 40 % vs 1990, hasta el 55 %. Lo dicho al principio: ¿hacia dónde vamos? O mejor, ¿hacia dónde nos llevan... nuestros políticos?

Juan Carlos Payo

Director de la Revista Autopista

FENEVAL pionera en aplicar *blockchain* a su sello 'Espacio Protegido COVID-19'



El *blockchain*, una palabra antes pronunciada sólo por los gurús digitales, está sonando cada vez más entre el común de los mortales, convirtiéndose en **una de las tecnologías que más repercusión está teniendo en los últimos tiempos**. La también llamada 'cadena de bloques', se trata de una idea aparentemente de difícil digestión que, sin embargo, una vez que se profundiza en ella, no lo es tanto.

La **Federación Nacional de Vehículos de Alquiler Con y Sin Conductor (FENEVAL)**, no ha querido quedarse atrás y se ha convertido en una organización pionera en aplicarlo a su sello 'Espacio Protegido COVID-19', sumándose así a los beneficios e implicaciones que esta tecnología revolucionaria puede ofrecer, más allá del típico universo de las criptomonedas.

Pero, antes de explicar en qué consiste, es importante entender que hay infinidad de cadenas de bloques, tantas como queramos. Pueden estar interconectadas y pueden utilizarse para multitud de funcionalidades. Las hay de dos tipos: algunas son de acceso libre, como por ejemplo la red **Ethereum** que usa **FENEVAL**, y otras son para usos concretos y solo pueden entrar quienes digan los propietarios.

Un registro inalterable y extremadamente seguro, pero transparente y accesible para todos los miembros de la cadena

Pero entonces, ¿qué es exactamente el *blockchain*? En pocas palabras, se trata de un gran libro de cuentas en el que los registros (los bloques) están enlazados y cifrados para proteger la seguridad y privacidad de las transacciones.

Es decir, una gran cantidad de datos alojados en un espacio inhackeable gracias al cifrado, que se puede aplicar a todo tipo de transacciones. **Un registro distribuido e inalterable** y extremadamente seguro, pero al mismo tiempo, transparente y accesible por parte de todos los miembros de la cadena.

Precisamente por eso, **FENEVAL** decidió aplicar *blockchain* a su sello 'Espacio Protegido COVID-19', para **demostrar aún más seguridad y confianza** a todos los usuarios que apuestan por el alquiler de un vehículo: tanto para los turistas nacionales y extranjeros, como para aquellos usuarios que utilizan nuestros servicios para su vida personal y/o laboral.

Gracias al uso de esta tecnología innovadora, **las compañías de alquiler de vehículos adheridas al sello de FENEVAL** (y las que estén en proceso de solicitarlo) ya pueden demostrar que están aplicando todas las medidas del protocolo de nuestro sello a sus clientes, quienes podrán comprobarlo en sus propios móviles a través de un **código QR**.



Según el **Presidente de FENEVAL, Juan Luis Barahona**, "*blockchainizar*" el sello es el medio más seguro para validar el cumplimiento de este protocolo y manifiesta nuestro empeño por ofrecer un servicio seguro a nuestros clientes. Un registro público, inmutable, confiable y resistente a la manipulación de datos, a disposición del cliente en un clic".

Para FENEVAL es necesario llevar a cabo todas las medidas de seguridad a nuestro alcance para revelar el gran esfuerzo que está haciendo el sector.

La encargada de implantar el proceso en *blockchain* en la red Ethereum ha sido la **empresa SDS** bajo la supervisión de **Jorge Casasepère**, socio de la compañía. "La incorporación de esta tecnología a los procesos de FENEVAL como uno de los grandes motores de la actual y futura economía digital, permite asentar **relaciones con el cliente sobre una base de confianza**, transparencia, seguridad y autenticación nunca antes vistas".



Para **Isabel Morillas**, directora de Mobility Services de **TÜV SÜD España y Portugal**, empresa encargada de la formación, evaluación y auditoría del proceso "la seguridad, calidad y confianza en los procesos es una prioridad indiscutible para TÜV SÜD. Creemos que precisamente el uso de tecnologías innovadoras como *blockchain* añade, transparencia y confianza en la información. De esta forma, combinando nuestra experiencia en el ámbito de la inspección y certificación junto a las nuevas tecnologías, proporcionamos un proceso sólido y transparente, archivado en un entorno totalmente seguro".

"FENEVAL entiende la importancia de **estar a la cabeza en este tipo de tecnologías** ante nuestros vecinos europeos. El *blockchain* tiene un enorme potencial, que va más allá de las conocidas criptomonedas, aplicable a multitud de sectores como la salud, el Internet de las cosas, y por supuesto **también a la movilidad**" sentenció el presidente de FENEVAL, Juan Luis Barahona.



**Vehículos
Comerciales**

Gama Volkswagen **Vehículos Comerciales**

Los candidatos perfectos para tu empresa

Innovadores, flexibles y fiables. La gama Volkswagen Vehículos Comerciales cumple con todos los requisitos para sumarse a tu negocio



Gama Volkswagen Vehículos Comerciales consumo medio WLTP: de 6,7 a 9,9 l/100 km. Emisión de CO₂ WLTP: de 163 a 261 g/km. Emisión de CO₂ NEDC: 140 a 224 g/km. Información: 800 500 101.

volkswagen-comerciales.es

- ASEVAL - Madrid -

Agradecimiento a la labor del Comité Madrileño de Transporte por Carretera durante la alerta sanitaria - COVID-19, por parte de la Comunidad de Madrid

El Consejero de Transportes , Movilidad e Infraestructura ,D. Ángel Garrido ,acompañado por la Viceconsejera Doña Chelo Pérez , junto al Director General de la Comunidad de Madrid, D. Abel Bueno y D^a M^a Fe Borrega Bahon, Subdirectora General de Transportes y Movilidad, se reunieron en pasado 21 de Julio, en la Real Casa de Correos con los representantes que conforman el Comité Madrileño de Transportes , para reconocer su compromiso y labor tan esencial como necesaria durante la Pandemia provocada por el Covid-19.

El comportamiento de todos los sectores de los transportes integrados en el Comité de Transportes de la Comunidad de Madrid ha sido y sigue siendo ejemplar durante la crisis sanitaria que ha provocado el coronavirus.

ASEVAL-MADRID, como miembro del Comité hizo hincapié en que la Asociación ha estado y estará al servicio de los ciudadanos madrileños y de las instituciones para lo que necesiten.

Si bien destacó, que el sector del rent a car, en todas sus modalidades, está pasando por momentos muy difíciles y sería necesario plantear acciones conjuntas para que este sector tan dañado pueda sobrevivir y seguir ofreciendo sus servicios a los ciudadanos, no solo a los residentes de la Comunidad sino a todo aquellos que nos visitan.



ASEVAL FIRMA ACUERDO CON REFOREST PROJECT

La Asociación Aseval y la Asociación ReForest Project firmaron el pasado lunes 7 de Septiembre un acuerdo de colaboración.

Dicho acuerdo refleja los siguientes puntos principales:

- De ahora en adelante todos los asociados de Aseval dispondrán de un servicio personalizado de consultoría en materias de estudio de Huella de Carbono de su empresa, Compensación de CO₂ y Huella de Carbono 0.
- Orientación en materias de RSC y Team Building enfocados a Sostenibilidad.
- Desarrollo de campañas de Marketing, Comunicación y Redes Sociales orientadas a la Sostenibilidad.

La Asociación ReForest Project a su vez ofrecerá a los agregados los certificados oficiales de compensación de Co₂, los convenios con los Ayuntamientos y sus obligaciones, los catastros de los terrenos públicos donde se reForeste, las directrices de MedioAmbiente y los pasaportes fitosanitarios de los arboles plantados.

www.reforestproject.com

Instagram: @reforestproject



“El rent a car va a jugar un papel fundamental en este nuevo escenario de movilidad”



Entrevista a Tobias Zisik, nuevo presidente de ANEVAL

1. ¿Cómo afronta esta nueva etapa al frente de ANEVAL en la complicada coyuntura en la que nos encontramos?

El objetivo principal durante los próximos años no puede ser otro que recuperar el sector cuanto antes de la crisis. La recuperación no va a ser lo rápida que queríamos; será gradual, primero con el mercado nacional y después con los internacionales. Todo va a depender de la evolución del virus, de la economía local y de las restricciones de los países vecinos.

Siendo consciente de todo ello, afronto la presidencia con la responsabilidad y la fuerza que nos da ser un eslabón fundamental en la movilidad de este país. Estoy convencido de que la movilidad y el turismo serán piezas clave en la recuperación económica. Para ello, eso sí, necesitamos un apoyo decidido de la Administración; nuestro peso específico en la economía española - generamos más de 25.500 empleos y más de 4.600 millones para el PIB- tiene que estar en consonancia con las decisiones que nos afectan de forma directa, como el IVA que soportamos como sector o la legislación en materia medioambiental, algo que no ocurre ahora.

2. ¿Cómo prevén desde ANEVAL, el futuro de la movilidad? ¿Cree que la pandemia va a cambiar algunas tendencias de los usuarios?

Sin duda. Antes del Covid-19 ya había muchas pistas de cómo será la movilidad en el futuro: multimodal, tecnológica y sostenible. La crisis ahonda en ese camino y añade un factor más: la seguridad. Están cambiando los hábitos de consumo: el alquiler desde casa ha crecido aun más porque el cliente quiere un servicio digital y oficinas sin contacto y sin esperas. Por eso los mayores avances van a venir de la digitalización y la automatización.

El rent a car va a jugar un papel fundamental en este nuevo escenario de movilidad: somos por definición una opción mucho más económica que tener un coche -que está la mayor parte del tiempo parado y es muy costoso-, incorporamos desde hace años los últimos avances tecnológicos -como los dispensadores automáticos de llaves o las llaves digitales- y, desde luego, somos la opción más verde para eliminar coches de las ciudades. Desde hace meses, somos también la alternativa más segura a las formas de transporte público como el metro o el tren, donde inevitablemente el riesgo de contagio siempre es mayor.

3. Dentro de su labor como director general de Europcar Mobility en España, siempre han dado mucha importancia a la inversión en digitalización y en innovación. ¿Como evalúa el nivel de digitalización general de las empresas de Rent a Car en España y cómo cree que se puede impulsar el proceso de transformación digital en las compañías?

Siempre le hemos dado mucha importancia, y en los últimos años, más. La transformación que ha sufrido el rent a car en los últimos años viene en gran parte del esfuerzo por convertirnos en un sector innovador. La llave digital, los dispensadores automáticos, los coches conectados o el hecho de que las apps de las cinco compañías que formamos Aneval sumen ya más de 300.000 usuarios no son fruto de la casualidad. Son pruebas de cómo ha cambiado el sector.

Lógicamente, la situación excepcional en que vivimos hará que algunos proyectos innovadores puedan cambiar de plazos, pero hemos alcanzado un grado tecnológico alto y no debemos perder de vista que los hábitos de consumo van a seguir yendo por ese camino. No podemos perder el tren de la digitalización.

4. ¿Cree que la tendencia creciente de la sustitución de la propiedad por el 'pago por uso' se verá de alguna manera influida por la pandemia, o no influirá en absoluto?

La pandemia no va a cambiar la movilidad de un día para otro pero, como comentábamos antes, está acelerando algunas tendencias que ya existían en nuestro sector. El "pago por uso" ya venía imponiéndose como una manera más lógica de moverse: menos gastos, más flexibilidad, menos emisiones y más espacio libre en las ciudades.

Todos esos factores se han visto impulsados por la crisis, y seguramente en el futuro lo serán aún más. Hoy todo el mundo puede tener toda la movilidad que necesita al alcance de un clic en su móvil, en su bolsillo, y los conductores, sobre los más jóvenes, entienden que tener un coche en propiedad ya no es la mejor solución para ellos ni para el medioambiente.

5. ¿Cómo afrontarán desde ANEVAL las medidas para cumplir los objetivos de la UE en materia de lucha contra la crisis climática? ¿Es posible cumplirlas en la forma y plazos que se indican?

Compartimos con las autoridades la preocupación por la contaminación; la descarbonización del parque automovilístico es necesaria. De hecho, el rent a car es una de las vías de entrada y de primer contacto del vehículo eléctrico con el usuario final. Pero no se puede imponer un plazo tan estrecho sin incentivar a la electrificación del parque, porque el precio de estos vehículos sigue siendo alto, y sin poner a disposición de los conductores la infraestructura de carga necesaria.

Nosotros funcionamos como correa de transmisión de la sociedad y de los fabricantes. No podemos basar nuestro negocio en una tecnología que no sea económicamente accesible o que no permita al cliente sentirse cómodo y seguro.

Y, además, no podemos basar el cambio solo en electrificar la flota. Nuestra flota en conjunto es poco contaminante. En un país con un parque tan envejecido (la edad media del parque automovilístico español ya supera los 12 años), el rent a car renueva sus modelos cada 9 meses como máximo. Nuestros coches son los más modernos y los que menos contaminan: el 74% de nuestras flotas emiten por debajo de 120 gramos de CO2.

En definitiva, la transición tecnológica tiene que ser ordenada e incentivar antes que prohibir. El rent a car no solo no es el causante de la contaminación en las ciudades, es la solución. Cuantos más coches se alquilen y se compartan y cuantos menos se compran, más limpio será el aire.

6. ¿Cuáles serán las principales reclamaciones de ANEVAL ante las administraciones y el Gobierno para el sector del alquiler de vehículos?

Lo más urgente es recibir apoyo para un sector tan relevante para la recuperación del país como el nuestro. El turismo va a ser clave en la rampa de lanzamiento de la recuperación económica, pero para eso necesitamos que la Administración atienda algunas de nuestras reclamaciones históricas.

Ahora más que nunca es fundamental que tengamos un IVA turístico para el rent a car. No es lógico que se apliquen gravámenes distintos a conceptos que son parte del mismo concepto turístico. El transporte de viajeros, los alojamientos y la restauración tributan al 10%; en cambio, nosotros lo hacemos a un 21%, cuando la mayor parte de nuestro negocio es turístico. No tiene sentido.

Como tampoco lo tiene que no haya una regulación homogénea en el ámbito medioambiental en España y que cada comunidad cuente con la suya, o que el alquiler entre particulares no esté regulado y no se atenga a la misma legislación a la que se somete el rent a car. La competencia es sana pero tenemos que jugar con las mismas reglas. No pueden estar en un limbo legal.

Además, en la coyuntura en la que nos encontramos hemos pedido al Gobierno que amplíe los ERTE por fuerza mayor a los sectores cuyo negocio esté supeditado en gran medida al turismo, como es el caso del alquiler de vehículos -un 80% de nuestro negocio corresponde a esta actividad-. Es la manera de que podamos garantizar los empleos de nuestros trabajadores y la recuperación del sector.



“Me marchó muy satisfecho y con la seguridad de que la compañía seguirá logrando los mayores éxitos”



Entrevista a Vincent LaBella, presidente saliente de ANEVAL

1. ¿Qué balance general puede hacer del tiempo en el que ha estado al frente de ANEVAL?

El balance general ha sido muy positivo. Mantener un contacto directo y permanente con nuestros homólogos de Avis, Europcar, Hertz y Sixt y compartir sinergias con ellos ha sido, sin duda, una experiencia personal y profesional muy enriquecedora. En mi caso, que además de finalizar la presidencia de ANEVAL, dejo a la compañía en España en manos de Renzo Roncal para continuar con otro reto profesional dentro de Enterprise en Estados Unidos, me marchó muy satisfecho y con la seguridad de que la compañía seguirá logrando los mayores éxitos.

2. ¿Cuáles son los objetivos que se fijó en un primer momento y cuales han conseguido llevar a cabo?

Nuestro objetivo en ANEVAL ha sido siempre dar voz a las necesidades regulatorias del rent a car en España, entendido este desde una perspectiva de excelencia que compartimos las cinco compañías que formamos la asociación, así como trabajar unidos para poner en valor el amplio servicio de movilidad que prestamos ante la sociedad, gobiernos e instituciones. Durante la presidencia hemos dado seguimiento a estos objetivos de forma muy activa, si bien la asociación debe continuar trabajando para defender nuestros derechos e intereses como rent a car.

3. ¿Cómo ha afectado a sus asociados el varapalo para el turismo español con las recomendaciones impuestas durante la temporada estival por algunos países europeos para no viajar a nuestro país?

Es evidente que las restricciones impuestas por parte de los principales países emisores de turistas han tenido un impacto muy importante en el alquiler de ocio y viajes corporativos, registrándose la caída más significativa en el negocio de los aeropuertos.

4. Dada su demostrado historial de liderazgo y los premios que ha obtenido a lo largo de su carrera, ¿Puede decirnos, en su opinión, el perfil ideal de un buen líder para lograr la satisfacción de los empleados y con ello, el éxito de la compañía?

Sin duda creo que, cuando te apasiona tu trabajo y estás convencido de la aportación que ofreces como compañía a la sociedad, transmitir tu motivación a los empleados es muy sencillo. Dicho esto, personalmente creo que como líder he tenido mucha suerte, pues siempre me he encontrado con equipos excepcionales en Enterprise.

5. ¿Cuáles son las principales diferencias que ha encontrado entre la forma de ver la movilidad y el sector del Rent a Car en España, comparado con Estados Unidos?

La diferencia más importante, y la que finalmente determina la actividad del sector, es el tipo de necesidades de movilidad que tienen los ciudadanos en uno y otro continente. En este sentido, las enormes distancias de Estados Unidos para desplazarse de un lugar a otro, convirtiendo al vehículo en una herramienta imprescindible para todo y para todos, poco tienen que ver con las distancias de España.

6. ¿A qué retos considera que se enfrenta ahora ANEVAL y el presidente entrante?

Como decía, la asociación debe continuar trabajando de forma muy activa para defender nuestros derechos e intereses como rent a car, si bien ahora se suman otros retos a corto y medio plazo igualmente importantes como son la gestión de la crisis sanitaria global y sus repercusiones en la movilidad.

LIDERANDO EL CAMBIO

ELIGE LA GAMA TOYOTA ELECTRIC HYBRID



Elige Toyota Business y disfruta de todas las ventajas para tu empresa:



Asesor especializado
para empresas

HYBRID

23 años de
liderazgo híbrido

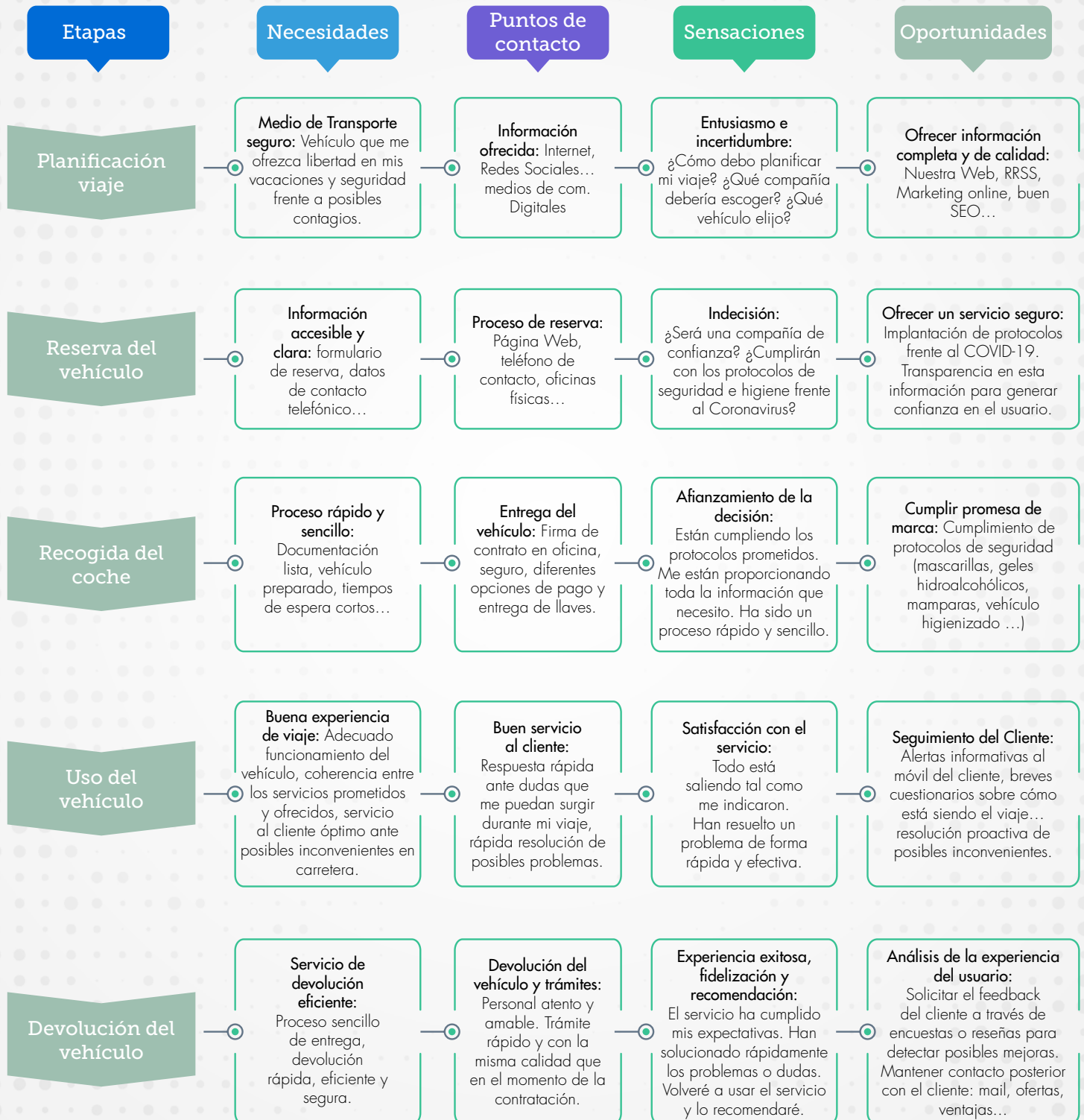


La más amplia gama
de vehículos híbridos
y comerciales



Con la fiabilidad
de Toyota

El Customer Journey ideal del viajero en época de COVID-19



Jeep® Renegade y Jeep® Compass 4xe “First Edition”: descubriendo los nuevos modelos híbridos eléctricos enchufables (PHEV) de Jeep®



La exclusiva “**First Edition**”, con un completo equipamiento y nuevas características, representa los primeros pasos en Europa de una larga senda de electrificación sin vuelta atrás. Una solución híbrida sin compromisos que integra el incomparable diseño técnico de cada SUV Jeep, convirtiendo al **Jeep Renegade y Jeep Compass** en vehículos que ofrecen libertad absoluta, además de elevar su capacidad al siguiente nivel a través de algunas de las tecnologías más avanzadas, que combinan **prestaciones mejoradas (hasta 176 kW - 240 CV)**, una mayor seguridad (el 4x4 siempre está disponible) y un bajo impacto ambiental (hasta **50 km de autonomía** en modo eléctrico puro y menos de 50 g/km de CO₂ en modo híbrido).

Los clientes de los principales mercados europeos, incluidos Italia, España, Alemania, Francia, Reino Unido, Países Bajos, Bélgica y Austria, serán los primeros en descubrir la First Edition en www.jeep.es.

Pioneros en la evolución eléctrica sin compromisos

Los primeros compradores disfrutarán de los modelos **Jeep 4xe** más completos en términos de prestaciones, equipamiento y configuración específica: los modelos Urban lucen un aspecto deportivo y un **acabado de alto nivel** en cuestión de elegancia, contenido y equipamiento tecnológico.

Los modelos Off-Road ofrecen una **capacidad 4x4 “Trail-Rated”** de referencia, cortesía del equipamiento de serie específico diseñado para clientes que exigen lo mejor en cuanto a prestaciones todoterreno.

Siempre cargados

Los modelos **Jeep Renegade y Jeep Compass 4xe First Edition** incluirán una garantía del vehículo de 5 años y de 8 para las baterías, y estarán disponibles con un paquete de lanzamiento específico que incluye soluciones de recarga doméstica a través del **Hybrid Wallbox**. De este modo, se proporcionará a los propietarios una solución “Plug&Play”, que incluye una potencia de recarga de hasta 3 kW y un **tiempo de recarga de tres horas y media**.

Esta solución también ofrecerá la oportunidad de aumentar la velocidad de recarga y reducir el tiempo a **100 minutos**, actualizando la potencia de recarga a 7,4 kW manteniendo el mismo hardware.





“Fué muy apasionante contribuir, desde, prácticamente cero, al desembarco del renting en España”

Agustín García

Expresidente de la Asociación de Renting



1. ¿Qué balance puede hacer de su gestión al frente de la Asociación Española de Renting (AER) durante todos estos años?

Muy positivo, pero no tanto por mi gestión, que no me corresponde a mi juzgarla, sino por la oportunidad que he tenido durante estos años de conocer profundamente al sector, verlo crecer y alcanzar los parámetros que registra hoy. Mi mayor orgullo es que siempre he intentado defender sus intereses y contribuir a que la sociedad lo conociera un poquito más; otros tendrán que decir si lo he conseguido. Y de ser así, no solo sería exclusivamente mérito mío, sino también de quienes me precedieron, de las compañeras de la Asociación, de la agencia de comunicación que nos acompañó durante mucho tiempo, y, muy especialmente, de todos los asociados. Tampoco quiero olvidarme de los medios de comunicación, que nos han ayudado mucho y con los cuales hemos intentado colaborar siempre con diligencia, ofreciéndoles mucha información y atendiendo sus peticiones.

Por último, quiero aprovechar esta oportunidad que se me brinda para expresar que considero que los asociados han hecho una excelente elección con el nuevo presidente, que, junto con el equipo de la AER, será capaz de potenciar a la Asociación.

2. ¿Cómo recuerda esos primeros años, cuando se fundó la Asociación?

Fueron años difíciles, porque el renting era un producto nuevo y había que hacer una gran labor pedagógica

para que empresas y Administración lo conocieran y lo entendieran, pero también era muy apasionante contribuir, desde, prácticamente cero, al desembarco de este producto muy extendido en otros países, pero menos conocido aquí.

3. ¿Cuáles son los principales retos a los que se debe enfrentar el sector en estos momentos?

Vivimos un momento absolutamente disruptor, en el que la movilidad se está transformando y no solo el renting, sino todos los actores tenemos que reinventarnos un poco, para ser capaces de adaptarnos a las necesidades de los clientes. Creo que es hora de concretar conceptos como la Movilidad como Servicio, MaaS, o la digitalización, y seguir siendo socios esenciales para lograr una movilidad conectada, sostenible y segura.

4. ¿En su opinión, cuáles son las verdaderas ventajas del renting en la actualidad?

El renting tiene ventajas operativas, económicas, fiscales, de uso, sociales... Son muchos los beneficios y así lo están percibiendo los clientes, que mantienen una fidelidad total al producto: quien prueba este servicio puede cambiar de proveedor, pero sigue con el renting. Por destacar algo que se ha puesto de manifiesto durante estos meses de la pandemia, el renting permite disfrutar de un vehículo sin tener que renunciar a la liquidez, tanto a las empresas como a las familias y esta seguridad, en estos tiempos de incertidumbre, es fundamental.

5. ¿Cree que la crisis del Coronavirus provocará que el sector gane peso como alternativa segura para las personas ante el COVID-19?

En los primeros meses tras el estado de alarma, todo parece indicar que el interés de las personas por el uso de vehículos privados ha aumentando considerablemente. Frente al miedo al contagio, los usuarios buscan alternativas al transporte público o compartido. Evidentemente, el renting es una gran opción para mucha gente, porque es una forma de pago por uso en la que no se asumen riesgos, ni sanitarios, ni económicos.

6. ¿Cuál ha sido hasta el momento el perfil del usuario de renting y cual cree que será el perfil del futuro usuario, sobre todo después de la crisis que estamos viviendo? ¿Habrá un cambio de tendencia en el potencial cliente?

Tradicionalmente, el renting ha sido un producto muy enfocado a la empresa, primero a las grandes y, después, a otras de menor tamaño, pero desde hace algunos años, hemos visto cómo el renting se ha popularizado y los clientes más pequeños han ido ganando cada vez más peso en él. Así, en 2015, la penetración de la pequeña empresa era del 15,30% y en los últimos datos, al cierre del primer semestre de 2020, copa el 21,96%. Del mismo modo, los particulares y autónomos han pasado de tener un peso del 2,35%, en 2015, a uno del 13,66%, según los últimos datos. Y todo esto con crecimientos del sector de dos dígitos. Creo que la crisis acentuará esta tendencia y cada vez veremos más empresas pequeñas, autónomos y particulares que se decantan por el renting.

7. ¿Qué coches son los preferidos actualmente para el renting?, ¿por qué segmento se definen?

Los vehículos de gama media son los que tienen una mayor aceptación en renting, aquí están incluidos compactos, monovolúmenes grandes y pequeños y SUV medios y pequeños.

8. ¿Cómo afectará al sector la ley de Cambio Climático que busca alcanzar la neutralidad climática de España de aquí a 2050?

Como no puede ser de otra forma, el mercado tenderá, cada vez más, a vehículos propulsados por energías alternativas. En los últimos datos publicados, relativos a agosto de 2020, constatamos que el peso que tienen los vehículos de energías alternativas (eléctricos, híbridos y gas) en renting es del 17,51%, mientras en el mismo periodo del año pasado, este era del 10,18%. A su vez, los vehículos eléctricos cada vez ganan más peso y, precisamente, el sector del renting es un gran prescriptor de este tipo de vehículos, pues mientras en el total del mercado tiene un peso del 20,43%, en eléctricos el renting representa el 29,41% de las matriculaciones.

9. ¿Como valora el desarrollo y la evolución del renting en España con respecto a otros países de Europa o Estados Unidos?

Creo que la evolución que está teniendo el renting en nuestro país es muy satisfactoria, teniendo en cuenta que aquí llegó más tarde que a otros lugares. Además, el producto de renting en España suele ser más completo, con más servicios integrados que en otros países. No obstante, aún tenemos mucho recorrido por delante, para alcanzar porcentajes de penetración de países como Holanda o Reino Unido, donde el renting supone en torno al 40% de las matriculaciones. Pero estamos cerca de otros como Francia, Alemania o Bélgica.

10. ¿Cómo espera cerrar este año el sector del renting y cuáles son las expectativas para 2021?

Hacer previsiones este año es más difícil que nunca, pero somos optimistas y confiamos en cerrar con un crecimiento del parque de vehículos cercano al 4%; no así las matriculaciones, que seguramente concluirán con números negativos, por las difíciles circunstancias que atraviesa la confianza del consumidor y porque, en nuestro caso, muchos contratos se han ampliado y se retrasan las renovaciones. A pesar de ello, teniendo en cuenta estos delicados momentos, nos mostramos esperanzados para el futuro y confiamos en que, si la situación no se recrudece, 2021 será un ejercicio con buenos registros.





“El renting es un producto cada vez más flexible, capaz de adaptarse a las cambiantes y atomizadas necesidades de sus clientes”

José-Martín Castro Acebes

Nuevo Presidente de la Asociación de Renting



1. ¿Cómo afronta esta nueva etapa al frente de la Asociación Española de Renting (AER)?

Con muchísimas ganas e ilusión. Llevo muchos años vinculado a la actividad del renting y valoro enormemente esta oportunidad que se me brinda de aportar mi experiencia a este gran sector, siempre tan innovador y cercano a sus clientes.

2. ¿Cuáles son las primeras líneas de actuación que se ha fijado como nuevo presidente de la AER?

Creo que lo más importante en estos primeros momentos es cuidar el legado que me deja el presidente saliente, Agustín García, quien considero ha hecho un excelente trabajo al frente de la Asociación y con la que seguirá vinculado. Evidentemente, los retos del sector irán evolucionando y creo que la Asociación tiene que mantener la sensibilidad necesaria para ser consciente de los mismos y para continuar siendo un sector puntero en materia de soluciones integrales de movilidad.

3. ¿El pasado mes, el renting matriculó únicamente 78 unidades menos que en 2019, lo que sitúa el acumulado del año en 128.834, un 38,66% menos que en el mismo periodo de 2019? ¿Cómo valora esos datos?

A pesar de los datos de caídas acumuladas, este sector ha aguantado mejor que el mercado general los envites de la crisis; una prueba de esta fortaleza es que en los últimos meses se ha conseguido, cuanto menos, igualar los registros de los mismos periodos del año 2019. Cuando

irrumpió esta crisis, el renting se encontraba en un buen momento y gracias, entre otras cosas, a su gran flexibilidad y capacidad de adaptación está consiguiendo mantenerse muy bien en estos duros momentos. Ahora, confiamos en que la situación se vaya despejando, poco a poco, y los meses que faltan para terminar el año permitan amortiguar la caída acumulada. No obstante, en flota y en número de clientes ya estamos nuevamente creciendo sobre los registros alcanzados el año anterior.

4. ¿Cómo cree que será el futuro del renting en un entorno económico tan incierto como el actual?

En primer lugar, el renting ayuda a mitigar los riesgos de nuestros clientes, por esto, en un entorno en el que prima la incertidumbre, el renting es la solución más razonable, porque el cliente encuentra en nuestras compañías un colaborador adecuado que asume sus riesgos. No obstante, este sector necesita que haya actividad y que la gente recobre la confianza en el consumo. Si el tejido empresarial funciona repercutirá en la actividad de todos los sectores y también en el nuestro.

En segundo lugar, el renting es la modalidad más dinamizadora del mercado, la que más está contribuyendo a su modernización y sostenibilidad, y esto no se va a frenar. En cualquier caso, tanto esta como la crisis anterior han demostrado que siempre tenemos que estar preparados para hacer frente a los imprevistos que puedan llegar.

5. ¿En qué aspectos cree que ha cambiado o está cambiando el renting para cumplir las nuevas exigencias de los usuarios y mejorar su experiencia de cliente?

Creo que el renting es un producto cada vez más flexible, capaz de adaptarse a las cambiantes y atomizadas necesidades de sus clientes y con la innovación en su ADN. A pesar de que considero que es un producto vanguardista per se, no puede estancarse y ha de permanecer atento a los cambios, incluso promoverlos, e influir en la forma de consumir de sus clientes. En este sentido, entiendo que es vital que el renting sea un servicio sostenible, digital y, lo más importante de todo, cada vez más «humanizado», porque solo con empatía podremos alcanzar los objetivos.

6. Los coches de gasolina y diésel siguen suponiendo el mayor peso en renting, con el 82,5 por ciento de los modelos en los primeros ocho meses del año, mientras que las distintas modalidades de eléctricos solo suponen el 4,12% del total de las matriculaciones en renting. ¿Notan que el usuario demanda cada vez más tecnologías más sostenibles?

Si vemos los datos de matriculaciones de vehículos de energías alternativas (eléctricos, híbridos y gas) comprobamos que esto es así, ya suponen el 17,51% del total. Cada vez existe una mayor conciencia medioambiental, pero tampoco se puede olvidar que la tecnología de combustión interna moderna es todavía la única alternativa para muchos clientes. Lo importante es contribuir a la renovación del parque y hacer una transición progresiva y ordenada y, para lograr los objetivos de descarbonización previstos para 2050, la labor prescriptora de nuestro sector es fundamental, porque cada nuevo vehículo que introducimos en el mercado tiende a expulsar a otro, y ese es el mayor ahorro en CO₂, ya que los coches actuales (incluso diésel y gasolina) triplican, como mínimo, en eficiencia a los sustituidos.

7. ¿Qué cuestiones cree que debería tener en cuenta la futura Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte Urbano?

Es importante que se contemplen y valoren las nuevas formas de uso del vehículo; así, el renting, que ya lleva muchos años en nuestro país, es la fórmula idónea para este proceso, puesto que es un pago por uso. Además, creo que, de alguna manera, debería hacer permanente el curso de renovación primándose a todos aquellos que, bien a través del renting o de cualquier otra fórmula, renueven sus vehículos con la periodicidad que se estime oportuna, en este sentido las ayudas Renove y Moves II son un camino que debería ser estable. No podemos conformarnos con renovar el parque y esperar a que se haga viejo de nuevo, sino que hay que establecer mecanismos que contribuyan a dinamizarlo de una manera estructural. Cambiar la

mentalidad de la sociedad hacia un uso racional de la movilidad, a través de incentivos, si fuera necesario, es fundamental. También es esencial, y esto todavía no lo estamos oyendo, que la nueva movilidad sea inclusiva, nos debe mantener a todos independientes, autónomos en nuestros movimientos; sin importar la edad, ni nuestras capacidades. Creo que este es un derecho irrenunciable en una sociedad moderna como la nuestra.

8. ¿Le parecen suficientes las medidas que aprobó el Gobierno durante el confinamiento que beneficiaron al sector del renting? ¿Qué otras cuestiones creen que deberían adoptarse en el corto y medio plazo?

Cualquier medida que favorezca al tejido económico de nuestro país nos beneficia. La evolución del renting está muy ligada a la economía y, como decía, si la economía va bien, todos nos beneficiamos. Siempre se pueden hacer más cosas, pero creo que lo importante es que se mantengan atentos y no dejen que se destruya tejido empresarial y empleo.

9. Teniendo en cuenta la importancia del sector corporativo para el renting, ¿Cree que la implantación del teletrabajo y en general el trabajo en remoto afectará al sector?

Las necesidades de movilidad cambiarán, pero seguirán existiendo. Creo que un uso más racional de los vehículos es algo bueno para todos y abogamos por él. Por otro lado, hay determinadas actividades que no pueden hacerse a través del teletrabajo, porque exigen presencia.

10. ¿Qué retos tiene el renting en España para avanzar en la digitalización? ¿Han notado si el Coronavirus ha empezado a acelerar este proceso?

El renting siempre ha sido un sector pionero en ofrecer a sus clientes soluciones digitales y es una de las tendencias que la crisis ha acelerado. Estamos en un momento en el que los servicios tienen que ofrecerse desde múltiples canales y el digital es fundamental. A pesar de ello, entiendo que habrá un tiempo en el que lo físico y lo digital convivirán para buscar las soluciones más eficientes.



Agustín García, Expresidente de la Asociación de Renting y José-Martin Castro Acebes, Nuevo Presidente de la Asociación de Renting

Adelantamos las ayudas Renove.

Sin achatarrar tu vehículo e independientemente de su antigüedad.



Sprinter Furgón. Si tu producto no espera, tú tampoco.

Sprinter Furgón 211 CDI Compacto.

TIN 1 % / TAE 2,20 %

Cuota mensual: 115,00€* al mes en 36 cuotas. Entrada: 4.867,02€.

Cuota Final: 11.556,36€**. (Estos importes no incluyen IVA).

Consumo mixto (l/100 km): 9,1. Emisión CO₂ (g/km): 237 (NEDC: 209).

*Ejemplo de Leasing con las facilidades del programa Mercedes-Benz Alternative de Mercedes-Benz Financial Services España, E.F.C., S.A. -Avda. Bruselas 30- 28108 Madrid, para una SPRINTER Furgón 211 CDI Compacto. Precio 20.162,16€ (Transporte, preentrega, impuesto matriculación no incluidos), válido para ofertas realizadas hasta el 30/09/2020, solicitudes aprobadas hasta el 15/10/2020 y contratos activados hasta el 30/11/2020. 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 15.295,14€. Por 115,00€ al mes en 36 cuotas y una cuota final de 11.556,36€**, entrada 4.867,02€, TIN 1,00%, comisión de apertura 457,32€ (2,99%). TAE 2,20%. Importe total adeudado 16.153,68€. Precio total a plazos 21.020,70€. Ejemplo calculado para 25.000 kms/año. (Todos los importes reflejados no incluyen IVA). **Existen 3 posibilidades para la última cuota: cambiar el vehículo, devolverlo (siempre que se cumplan las condiciones del contrato), ó adquirirlo pagando la última cuota.

Mercedes-Benz



La reinvencción del Kuga

La tercera generación del Kuga llega al mercado para impulsar la estrategia electrificada de Ford en el campo de batalla más importante que ahora mismo tenemos en el mundo del automóvil, el de los SUV. Lo hace integrando una versión híbrida enchufable como principal reclamo y elemento diferenciador, poniendo al alcance del cliente la posibilidad de contar con un coche con enormes ventajas de consumo y emisiones en la circulación urbana diaria, al tiempo que no compromete su uso en largo recorrido.

Pero antes de profundizar en este tema del impacto medioambiental y el consumo, repasemos brevemente el formato del nuevo SUV compacto de la marca del óvalo azul.

Estéticamente el nuevo Ford Kuga se distancia de las dos primeras entregas por un aspecto algo más asfáltico. La silueta lateral se divide de manera más clara en dos volúmenes, con un capó delantero más plano y más ángulo entre éste y el parabrisas.

Los faros, con tecnología LED, toman un camino más parecido a los empleados en Fiesta y Focus, siendo más felinos que técnicos y agresivos. La gran "boca de pez" preside el frontal, mientras la vista lateral prescinde de líneas de estilo superfluas, trabajando todos los planos en base a volumen.

La trasera sigue el patrón de sencillez y refinamiento, con un portón de maletero que abre desde muy abajo, para facilitar luego la carga de bultos grandes.

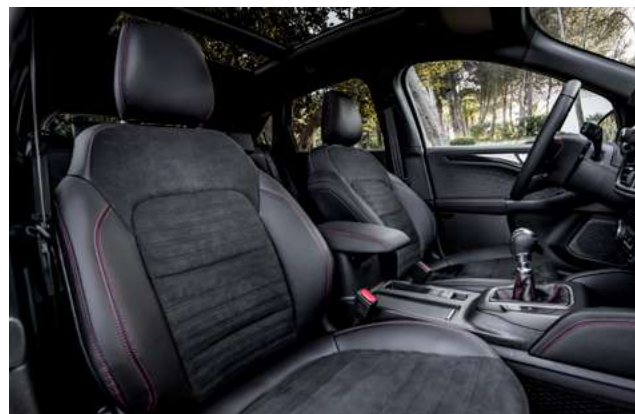


Por dentro lo mejor que podemos decir del coche, y es todo un cumplido, es que copia el formato que Ford lleva empleando los últimos años. Es decir, se trata de un interior con soluciones muy bien pensadas en el aspecto ergonómico.

Así, en lugar de irse a un puro entorno táctil y digital, Ford nos ofrece mandos de ruleta física para volumen, climatización bizona y luces, lo que hace mucho más seguro conducir sin quitar la vista de la carretera.

Eso no es óbice para que el coche cuente con una enorme pantalla de infoentretenimiento con perfecta integración con sistemas Android e iOS. También hay una superficie de carga inalámbrica para dejar el móvil y múltiples huecos espaciosos para objetos.

El nuevo Ford Kuga cuenta con un cuadro de instrumentos digital de 6,5 y 12,3 pulgadas, con información clara y sencilla de interpretar, sin buscar innecesarias decoraciones. Además, está apoyado por el uso de un proyector de datos sobre el parabrisas a todo color llamado "Head-up display".



Detrás tenemos una banqueta cuya posición longitudinal es regulable, para modular el espacio de maletero y pasajeros a voluntad. Hay lugar para salidas de climatización regulables e independientes y salida de carga para dispositivos, siempre agradecida cuando los peques viajan atrás con una consola o una tablet.

El espacio de carga en el maletero es de 475 litros para las versiones de combustión convencionales, 411 para la versión híbrida, con el portón motorizado.



Pero volvemos al primer párrafo de este artículo para hablar del sistema de propulsión.

El grueso del uso diario de un coche suele ser para desplazamientos de menos de 50 kilómetros, pero cuando una familia adquiere un coche nuevo suele considerar que, en el caso de apostar por un eléctrico, habrá ocasiones donde la infraestructura y tiempos de carga le condicionen los viajes de vacaciones, fines de semana, Navidad...

Los híbridos enchufables son, para este tipo de uso, la solución más versátil y completa, especialmente si es el único o principal coche de casa.

El Kuga Plug-in Hybrid (híbrido enchufable), que cuenta con un motor de combustión Duratec de dos litros y medio de gasolina, se combina con un motor eléctrico en la propia carcasa del cambio automático, para ofrecer en conjunto 225 caballos de potencia, capaces de impulsar a 100 por hora al Kuga desde parado en poco más de nueve segundos.

Pero lo realmente interesante está en que el coche puede hacer todos los recorridos urbanos en modo puramente eléctrico, ya que gracias al uso de una batería de iones de litio de 14,4 kWh de capacidad, situada bajo el piso trasero del vehículo, el Kuga puede recorrer 56 kilómetros sin gastar una gota de gasolina.

A efectos prácticos esto implica que podrás hacer todos tus quehaceres diarios, trabajo, compra, llevar a los peques al cole... y volver a la noche a casa sin emitir contaminantes por el tubo de escape o gastar una gota de gasolina.

Bastará enchufar el coche en el garaje para repetir operación a la mañana siguiente.

Y lo mejor de todo es que cuando toque hacer un viaje de mayor distancia no habrá ansiedad de por medio, ya que el Kuga híbrido enchufable tirará de su motor de gasolina para llegar a cualquier lugar, con la única condición de repostar en cualquier gasolinera, como toda la vida.

Siendo un híbrido enchufable, el modelo además disfruta de la etiqueta "CERO", lo que le permite acceder a los centros urbanos de las grandes ciudades incluso en los escenarios de restricciones de circulación por contaminación más severos y otras ventajas como el aparcamiento en zonas reguladas libre de cargo en algunas localidades.

No se queda en todo caso ahí la gama del Kuga, que también ofrece versiones de combustión "pura", disponible con etiqueta "C", como el 1.5 EcoBoost de gasolina (120 y 150CV), con tracción delantera(FWD) y cambio manual de seis velocidades, o el 1.5 EcoBlue diésel (120CV), el 2.0 EcoBlue (190CV) equipado con el nuevo cambio automático E-Shifter de ocho marchas y la tracción total (AWD) en la versión más potente, así como la innovadora versión Diesel con Hibridación ligera etiqueta "ECO" en el 2.0 EcoBlue MHEV 48V (150CV).

Además, próximamente se sumará el Kuga Hybrid autorrecargable (201CV) en tracción delantera (FWD) o tracción trasera (AWD) y con etiqueta "ECO".

Con intervalos de mantenimiento cada dos años o 30.000 kilómetros, este modelo de Ford además promete visitar poco el taller y reducir los costes de uso y disfrute.

Fabricado en Valencia para toda Europa, el Kuga, especialmente su variante híbrida enchufable, promete ser un candidato excelente para copar las ventas de SUVs compactos en los años venideros.



EL NUEVO AUDI Q3 SPORTBACK: UNA COMBINACIÓN SORPRENDENTE



El Audi Q3 Sportback, un crossover con carácter deportivo y un diseño altamente expresivo.

A FONDO

AUDI Q3 SPORTBACK

CARMEN ESPADA

LA MARCA DE LOS AROS AÑADE A SU GAMA EL AUDI Q3 SPORTBACK, UN SUV COMPACTO CON SILUETA COUPÉ. TRAS SU EXPRESIVO DISEÑO, SE ENCUENTRA UN CÓMODO INTERIOR QUE RESPONDE A UN CONCEPTO OPERACIONAL DIGITAL E INCORPORA LA CONECTIVIDAD DE LOS SEGMENTOS SUPERIORES. GRACIAS A LA DIRECCIÓN PROGRESIVA, LA SUSPENSIÓN DEPORTIVA Y LA TRACCIÓN INTEGRAL QUATTRO, OFRECE DIVERSIÓN SOBRE TODO TIPO DE SUPERFICIES. POR PRIMERA VEZ, UN SISTEMA MILD HYBRID ESTÁ PRESENTE EN UN MODELO COMPACTO DE LA MARCA.

FRONTAL PODEROSO, LÍNEAS ELEGANTES

Lo primero que llama la atención en el exterior del Audi Q3 Sportback es la rejilla negra de la parrilla Singleframe octogonal, con un poderoso diseño tridimensional que hace particularmente deportivo a este nuevo modelo. Lo mismo ocurre con las tomas de aire trapezoidales y con el

expresivo diseño del paragolpes. El área de los pasajeros, semejante a la de un coupé, constituye un contrapunto con los distintivos elementos adicionales. Una línea de techo baja continúa hacia unos pilares D planos e inclinados y culmina en un spoiler en el borde del techo.

La anchura del Q3 Sportback está resaltada por la luneta baja, flanqueada por paneles aerodinámicos, y por el paragolpes deportivo, que tiene incorporadas las entradas de aire. También contribuyen a ello los grupos ópticos traseros, que se extienden hacia el interior con forma de cuña, al igual que los estilizados grupos delanteros. Para estos últimos Audi proporciona tres versiones, entre ellas los faros de tecnología Matrix LED, cuyo haz de luz larga adaptativo ilumina inteligentemente la carretera.

DEPORTIVO DENTRO Y FUERA DE LA CARRETERA

En función de las condiciones de marcha, del estado de la carretera y de las preferencias personales, el conductor puede variar las características del coche mediante el sistema de control dinámico de conducción Audi drive select, que es un equipamiento de serie en toda la gama. Es posible elegir entre seis perfiles, incluido el modo offroad. Además del ajuste del motor y de la caja de cambios, el Audi drive select también modifica el control electrónico de los amortiguadores (en caso de incorporar la suspensión con control de la amortiguación) y de la asistencia de la dirección. El control de descenso de pendientes – opcional– puede ser una ayuda añadida: mantiene constante la velocidad seleccionada por el conductor en una pendiente con una inclinación superior al seis por ciento.



En el Q3 Sportback con tracción delantera el sistema solo actúa en la rueda delantera interior.

EL SISTEMA DE PROPULSIÓN Y LA TECNOLOGÍA QUATTRO

El Audi Q3 Sportback está disponible con dos motores de gasolina y dos diésel, con alguna variante. Los vehículos incluyen cambio S tronic de siete velocidades para todos los motores, y los más potentes cuentan de serie con tracción quattro controlada electrónicamente:

- 35 TFSI: 1.5 TFSI con 150 CV y cylinder on demand.
- 45 TFSI quattro S tronic: 2.0 TFSI con 230 CV.
- 35 TDI S tronic: 2.0 TDI con 150 CV y su versión quattro S tronic.
- 40 TDI quattro S tronic: 2.0 TDI con 190 CV.

El 1.5 TFSI del Q3 Sportback 35 TFSI incorpora la tecnología de desconexión de cilindros Audi cylinder on demand, que desconecta dos cilindros cuando el motor funciona con baja y media carga. También incluye la gama una variante de este motor con cambio S tronic y sistema de hibridación Mild Hybrid de 48 V.

Los dos motores de acceso a la gama, el TFSI y el TDI con 150 CV, transmiten la potencia a las ruedas delanteras. En los motores más potentes el sistema quattro trabaja estrechamente con el control de par selectivo en las ruedas. Esta función de software hace la conducción aún más ágil y estable mediante suaves intervenciones de los frenos en las dos ruedas que se encuentran en el interior de la curva en las versiones de tracción quattro, y en la rueda delantera interior en las versiones de tracción delantera.



La combinación de aceros de alta tecnología son determinantes para que el chasis tenga un alto nivel de rigidez, una de las claves de la precisa estabilidad del Q3 Sportback.

CONFORT Y FUNCIONALIDAD

El Audi Q3 Sportback ha sido diseñado como un auténtico cinco plazas. Ofrece un acceso cómodo, una buena visibilidad y una posición deportiva para el conductor y el pasajero delantero. El salpicadero está diseñado en dos zonas, lo que le da un aspecto especialmente amplio: la superior integra las salidas de aire, mientras que la inferior constituye el nivel de operación y control.

La calidad de los asientos delanteros, opcionalmente con ajuste eléctrico y calefacción, es propia de un vehículo del segmento superior. De serie, los asientos traseros del SUV coupé tienen un recorrido longitudinal de 130 mm. Sus respaldos están divididos con una relación de 40:20:40 y su inclinación se puede ajustar en siete niveles, para conseguir un volumen de carga que varía entre 530 l hasta 1.400 l.

MUNDO DIGITAL: PANTALLAS Y MANEJO

Desde el equipamiento básico se incluye una instrumentación digital con pantalla de 25 cm de diagonal, que el conductor puede manejar con los controles del volante multifunción. Los clientes también pueden optar por el Audi virtual cockpit plus con pantalla de 31 cm y tres diferentes modos de visualización, incluyendo uno particularmente dinámico que, junto al MMI Navegación plus, ofrece muchas funciones adicionales. También incorpora una superficie táctil de 26 cm en el centro del salpicadero, que emite una respuesta acústica cuando se selecciona una función.

RED GLOBAL: INFOTAINMENT Y AUDI CONNECT

Junto con el MMI Navegación plus, los servicios online de Audi connect son posibles gracias a una conexión de alta velocidad LTE Advanced, mediante una tarjeta SIM instalada en el coche. El Q3 Sportback recibe y proporciona información sobre la disponibilidad de espacios para aparcar en la calle, puntos peligrosos o límites de velocidad, detectados con la cámara y los sensores. La información de semáforos (Traffic light) es una nueva función dentro de los servicios Car-to-X.



La iluminación posterior dispone de tecnología LED e incluye intermitentes dinámicos.

Con los servicios online de Audi connect navegación e infotainment plus, se añaden funciones adicionales. La aplicación gratuita myAudi App y la interfaz Audi smartphone aseguran la interconexión entre el coche y el teléfono móvil.

SISTEMAS DE ASISTENCIA ADELANTADOS

En el Audi Q3 Sportback hay cuatro sistemas de seguridad de serie. Entre ellos están el aviso de salida involuntaria de carril (lane departure warning) y el aviso de cambio de carril (lane change warning). Mientras que el primero ayuda al conductor a mantenerse en el carril, el segundo avisa de situaciones críticas cuando va a cambiar de carril, como la presencia de otro vehículo en el ángulo muerto. El Audi pre sense front emite avisos visuales, acústicos y hápticos al conductor si una colisión frontal es inminente.

El asistente de conducción adaptativo (adaptive cruise assist) es uno de los elementos opcionales más destacados. Facilita el trabajo del conductor mediante un control longitudinal y lateral del vehículo. Otros sistemas muy modernos, como la cámara de 360 grados, prestan asistencia al aparcar o maniobrar.



Este SUV coupé ofrece un acceso cómodo, una buena visibilidad y una posición deportiva para el conductor y el pasajero delantero.

Saca el **máximo** beneficio a tu flota

servicios totales de remarketing

Para mas información pincha **AQUÍ**

“ todos los vehículos **tienen valor**

Obtén el máximo beneficio
Independientemente de la vida útil y el estado de tu flota,
ésta puede darte grandes beneficios. Todo tiene un valor.



Aumento de rentabilidad
Reduce costes innecesarios por inmovilización,
transporte y almacenaje.



Soluciones a medida
Nos adaptamos a tus procesos internos con el fin de
optimizar la venta de tu flota



Rapidez
En solo **48 horas** tus vehículos reciben una **oferta**
real y pueden ser vendidos.



Pago por resultados
En Autorola solo pagas si conseguimos la venta



Asesoramiento gratuito
Nuestros agentes ofrecen asesoramiento
personalizado y gratuito



Luís Gama Pereira
Key Account Rent a Car
lgp@autorola.es
630 32 47 17



DATOS DE INTERÉS

Audi Q3 Sportback 35 TFSI:
1.5 TFSI con 150 CV



Peso: 1.535 kg.



Longitud: 4,50 m.
Anchura: 1,84 m.
Altura: 1,56 m.
Batalla: 2,68 m.



Capacidad del maletero:
1.400 litros.



Emisiones de CO₂:
150-163 g/km



Los asientos traseros, con ajuste de posición longitudinal y con inclinación ajustable en siete niveles, son especialmente funcionales.

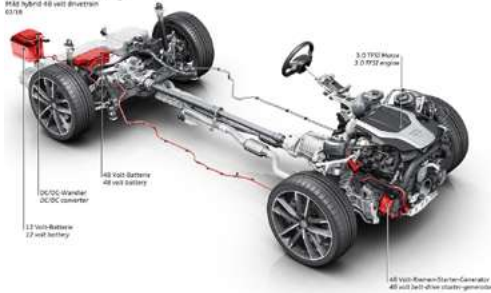


La instrumentación digital incluye pantalla de 25 cm de diagonal, que el conductor puede manejar con los controles del volante multifunción.

NOS HA GUSTADO

SISTEMA MILD HYBRID DE 48 VOLTIOS EN EL 1.5 TFSI CON S TRONIC

Audi A6 Limousine



- Asociado a la caja de cambios de doble embrague, el 1.5 TFSI incorpora otra tecnología eficiente: el sistema Mild Hybrid (MHEV), que funciona con un sistema eléctrico de 48 voltios.
- Este sistema reduce el consumo de combustible hasta en 0,4 l/100 km en condiciones de utilización real y también mejora el confort de marcha. El alternador BAS, que es el núcleo del sistema MHEV, puede recuperar hasta 12 kW de potencia en deceleración y alimentar a una batería compacta de iones de litio.
- La batería, que tiene una forma plana y se aloja bajo el asiento del conductor, tiene una capacidad de 9,5 Ah y constituye el elemento central del sistema eléctrico de 48 voltios. Un convertidor DC/DC conecta el sistema eléctrico convencional de 12 voltios.

Hyundai IONIQ Eléctrico Tecno

HYUNDAI PRESENTA MEJORAS EN SU GAMA IONIQ

ALBERTO GÓMEZ



El Hyundai IONIQ 2020 está disponible en tres versiones, Híbrido, Híbrido Enchufable y Eléctrico.

A penas cuatro años después de su sonado lanzamiento en 2016, Hyundai presenta mejoras en la versión eléctrica de su modelo IONIQ, un concepto de producto totalmente revolucionario en el que la marca coreana fue pionera en su momento.

El IONIQ es un modelo que, en realidad, engloba las tres opciones de mayor demanda entre el público de vehículos sostenibles: la versión híbrida, la híbrida enchufable (plug-in) y la joya del modelo, el IONIQ completamente eléctrico, que es el que presenta las mejoras más significativas en la versión 2020.

El nuevo IONIQ eléctrico ha elevado su potencia hasta los 136CV, 16 más que en la versión anterior. La batería, de polímero de iones de litio, presenta ahora una capacidad de 38,3 kWh, diez más que la versión 2016. Pero sin duda, la gran mejora es que ahora, el modelo eléctrico de Hyundai ofrece una autonomía real de 311 kilómetros, dejando muy atrás los 280 que cubría el modelo al que sustituye.

Con la nueva batería, el IONIQ eléctrico alcanza una potencia de carga máxima admisible de 72 kW, por lo que, según datos del fabricante, en un punto de corriente de 100 kW sólo necesita 54 minutos para que la batería pase de 0 al 80%, algo más (57) si la toma es de 50 kW.

El IONIQ eléctrico 2020 mantiene una velocidad máxima de 165 Km/h, con una aceleración de 0 a 100 en 9'9 segundos.

Las tres versiones del nuevo IONIQ han recibido mejoras estéticas en su exterior e interior y nuevo equipamiento, elevando el nivel de la conectividad. Tanto la versión híbrida como la plug-in (enchufable), mantienen, de momento, las prestaciones del anterior modelo, pero con algunos cambios. En el interior, se han introducido nuevas tapicerías, materiales de mayor calidad y mejor tacto, y algunos botones han sido sustituidos por superficies lisas y

táctiles, que le dan un aspecto mejor y más moderno.

Ambos cuentan con un motor de cuatro cilindros gasolina 1.6 litros, que desarrolla 105CV de potencia. En la versión híbrida, este propulsor se combina con uno eléctrico de 43,5CV y una batería de 1,56 kWh. El enchufable sube hasta los 60,5CV y la batería es de mayor capacidad: 8'9 kWh. En el dato de la potencia, ambos modelos declaran 141CV.



La zona lateral del IONIQ monta nuevas molduras que estilizan su imagen

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



Los interiores han mejorado claramente, con menos botones, más superficies lisas táctiles y mejores materiales

El híbrido enchufable tiene una autonomía de 52 kilómetros sin utilizar el motor atmosférico y le corresponde el distintivo "0 Azul", el mismo que los coches completamente eléctricos. Por el contrario, a la versión híbrida simple le corresponde el distintivo "Eco".

Otra de las mejoras en las que ha trabajado Hyundai es en el sistema de frenada regenerativo de las dos versiones híbridas, que ahora, en modo de conducción 'ECO', pueden modular el nivel de retención a través de las levas del cambio situadas en el volante, unas palancas que en modo 'Sport', nos permiten actuar en el cambio de seis velocidades automático de doble embrague que montan ambos modelos.

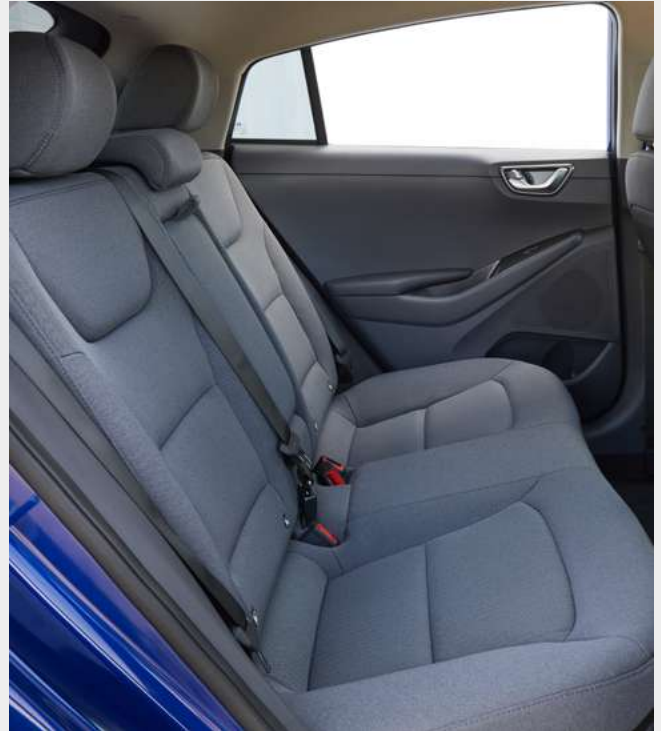
Por último, y no menos importante, todo lo contrario, ya que Hyundai ha hecho especial incidencia en ello, el IONIQ 2020 presenta mejoras del sistema multimedia, que ahora presenta una pantalla de hasta 10,25 pulgadas, dos más que el anterior, y es de mayor resolución. El sistema es totalmente compatible con Android Auto y Apple CarPlay.



Tanto los faros como los pilotos traseros se han rediseñado completamente para dar un toque más elegante al conjunto.



Las versiones 2020 del IONIQ presentan nuevos diseños y materiales en sus tapicerías.



Los asientos traseros mantienen la comodidad habitual de la marca y el espacio para las rodillas permite viajar cómodamente a un adulto.

Por su parte, la pantalla del cuadro tras el volante sigue siendo de 7 pulgadas, pero introduce nuevos gráficos, además de un nuevo sistema de reconocimiento de voz más preciso que el anterior.

El sistema Hyundai Bluelink permite, con cualquier IONIQ, interactuar con nuestro smartphone, controlando el estado de la carga de la batería, programando las recargas y facilitando puntos de carga, algo muy útil si estamos de viaje. También se puede abrir y cerrar el seguro del coche o activando el climatizador desde el móvil. En la versión completamente eléctrica, con este sistema también podemos arrancar y parar el vehículo desde el teléfono.

DATOS DE INTERÉS

Hyundai IONIQ Eléctrico Tecno



Autonomía eléctrica WLTP: 311 km



Potencia: 136 CV



Plazas: 5



Consumo combinado: 13,8 kWh/100 km



Par máximo: 295 Nm.



Maletero: 1.417 L.



Aceleración 0-100 Km/h: 9,9 segundos



Capacidad: 38,3 kWh.



Velocidad: 165 km/h



Velocidad máxima: 165 km/h



Puertas: 5

La evolución del utilitario más vendido

Renault Clio



La última versión del Clio apuesta por la continuidad en sus líneas.

GUILLERMO ALFONSÍN

Puede que Renault esté en un proceso de cambio. La llegada del nuevo CEO de la compañía, el aclamado Luca de Meo, va a cambiar la cara y forma de funcionar de la firma francesa del rombo, de un modelo centrado en los volúmenes a un modelo centrado en la rentabilidad y el producto.

Pero mientras todas esas turbulencias sacuden el camino de la compañía, su principal actor del mercado, el Clio, brilla con luz propia.

El modelo, que se sitúa en lo que va de año como el segundo coche más vendido de Europa, ha sabido crecer y madurar para convertirse en un coche "todo uso" para familias.

Y es que lo que hace dos décadas era un utilitario eminentemente urbano, un segundo coche, ahora ya cumple la función de poder viajar, irse de vacaciones o

cualquier otro que hacer diario sin renunciar a ocupar menos espacio que un compacto tradicional.

El nuevo Clio nació el año pasado con un diseño evolutivo. El jefe de diseño de Renault, Laurens van den Acker, aseguraba que la progresión del nombre comercial "Clio" había visto a lo largo de su vida demasiados cambios de estilo.

Para van den Acker faltaba una cohesión, una lialidad, un formato reconocible para que, desde la distancia la gente supiese adivinar que lo que se acercaba era un Clio. Por eso la nueva entrega del modelo ha cambiado en todo: Plataforma, motores, interior, cotas... pero estéticamente recuerda muchísimo a la versión precedente, algo que no tiene por qué ser malo, toda vez que el coche sigue entrando por los ojos a los clientes.

Pero si la estética externa ha sido continuista, donde no ha habido continuidad ha sido en la interpretación del interior.

Renault ha dado un salto de gigante en todo: Diseño, materiales, ajustes... De un interior que rayaba en lo espartano por materiales y ajustes ante sus rivales, se ha pasado a uno que ahora es probablemente la referencia.

Los plásticos de tacto gomoso y blandito, la calidad de ajustes, la ausencia de crujidos, están acompañados de todo lo que esperas de un coche moderno.

Así, la primera protagonista es una pantalla vertical para

el sistema de infoentretenimiento que en el RS-Line que hemos probado lucía una resolución y contraste magníficos, siendo además de rápida respuesta y fácil navegación entre menús.

La climatización mantiene mandos físicos en lugar de los táctiles tan de moda últimamente. Y es todo un acierto, pues se da prioridad a la ergonomía por delante del "postureo" más digital.



El interior ofrece un nivel de calidad percibida muy elevado y está presidido por una gran pantalla.

FENEVAL 

Ofrece a tus clientes
las máximas garantías
de seguridad frente al
COVID-19

¡Solicita ya tu sello
FENEVAL!



El cuadro de instrumentos digital con un gran cuentavueeltas es claro y conciso, la posición de conducción, lograda y agradable.

Las plazas traseras son algo más justas que las de un Ibiza o un Polo. También son un poco oscuras y no hay salidas de aire o cargadores USB a tu disposición.

El lado positivo de haber ajustado las plazas posteriores es un gran maletero de 340 litros, conseguidos sobre todo en la dimensión vertical más que en la longitudinal, lo que hará que los bultos que carguemos tengamos que apilarlos unos sobre otros para aprovecharlo al completo.

Puestos en marcha, la versión que hemos probado saca provecho del genial motor de 1,3 litros, cuatro cilindros, turbo e inyección directa de gasolina de Renault. Con 130 caballos disponibles, es fino, silencioso y con una respuesta muy conseguida gracias a los 240 Nm de par máximo.

Pero lo más sorprendente del motor es lo poco gastón que puede llegar a resultar, con consumos de cinco litros y medio a los 100 que se pueden conseguir en el mundo real y no sólo en la hoja de especificaciones técnicas.

Asociado por obligación a una caja de doble embrague fabricada por GeTrag, y que esta vez funciona mejor que nunca en un Clio, el coche tiene pegada y consumo bajo, las dos cualidades que no tanto tiempo atrás parecían irreconciliables en un motor de gasolina.

La maduración del concepto del Clio también se ha notado en sus maneras sobre el asfalto. Fluye como buen coche francés sobre los baches, pero no tiene la sensación de "flotar" excesivamente, cosa que sí sucedía con algunos de sus ancestros.

No balancea, no cabecea, pero tampoco resulta una máquina apasionante para tomar curvas. Aquí las siglas RS-Line pueden llamar a engaño, ya que nos denotan un toque deportivo más en el plano estético que en el plano pasional.

Este Clio RS-Line representa la perfecta evolución del concepto Clio del que estamos ya en su quinta iteración. Un coche que vale para todo y ya no le asusta ser único coche en la unidad familiar.

Puede que sea menos ágil o incisivo que un Ibiza FR equivalente, pero está mejor ejecutado por dentro y resulta más silencioso.

La única lástima es pensar que, al menos por el momento, esta será la versión "tope" en cuanto a deportividad para la base del Clio, que no tiene reemplazo para un RS al uso planificado para el futuro.

O al menos no la tenía antes de la llegada de de Meo, que tras su decidida apuesta por Alpine y conociendo sus anteriores movimientos con Cupra y Abarth, puede que nos sorprenda.



En carretera el Clio tiene un buen compromiso entre eficacia y confort.

Handover

La solución simple para determinar el estado de un vehículo.

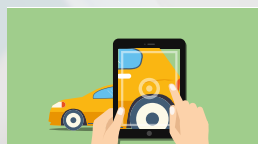
Handover permite confirmar y documentar el estado de un vehículo, antes o durante la devolución.



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



Obtener una visión detallada del estado del vehículo



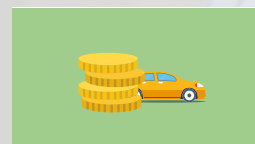
Crear pruebas visuales de daños y accesorios devueltos para limitar cualquier punto de discusión posterior



Enviar automáticamente el informe a las partes implicadas



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



Acelerar la liquidación del contrato y ciclo de vida

Desear más información sobre Handover?

Contacte a nuestros especialistas a la siguiente dirección:

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



EN RUTA POR CANTABRIA CON UN COCHE ELÉCTRICO

GUILLERMO ALFONSÍN

¿Se puede ir de ruta por carretera con un eléctrico? Si te lo planificas bien y empleas un eléctrico con una buena batería la respuesta es sí.



Faro del Caballo, Santoña.

Y la demostración la tienes en la propuesta que te hacemos este número, a los mandos de un Hyundai Kona eléctrico que, equipado con una batería de 64 kWh, te permite recorrer por carretera más de 320 kilómetros entre recargas aún a ritmos de autovía y autopista.

Así que te vamos a proponer una ruta de sólo tres días por Cantabria, arrancando en Santoña y acabando en Fuente de.

<https://goo.gl/maps/G7Db45wfl7X3vGyN7>

Aunque te vamos a ir recomendando cuándo cargar, asumiendo que empiezas la ruta con la batería del coche llena, la realidad es que hay múltiples cargadores rápidos de 50 kW de potencia a lo largo de la A-8, por lo que la ansiedad por la autonomía en Cantabria no será un problema.

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



Santoña es un precioso y coqueto pueblo pesquero, de poco más de diez mil habitantes dominado por las vistas a una bahía a través de la que accedes por carretera al mismo.

En la zona del pueblo tienes el famoso faro del Caballo, con unas vistas espectaculares, pero con 700 escalones que exigirán que entrenes tus piernas para disfrutarlo en todo su esplendor. Tranquilo, tras la paliza de la escalinata tienes en el pueblo el restaurante Casa Emilia para recuperar fuerzas. Te recomendamos lo obvio para comer aquí: sardinas.

De Santoña pasamos a Loredó, un pueblito de sólo 700 habitantes, pero con una espectacular playa muy frecuentada por surfers en la que pasear.



Cabarceno.

Bordeando la zona de Santander nos aproximamos a Cabárceno para visitar el parque natural que originalmente era una mina de hierro y que ahora alberga más de 110 especies animales distintas, muchas de las cuales están en régimen de semi libertad.

No tiene nada que ver con un zoo al uso, y permite ver rinocerontes o jirafas en un lugar totalmente inesperado.

Santillana de Mar es nuestro objetivo para hacer noche. Llegaremos aquí tras haber recorrido poco más de 80 kilómetros con el Kona, por lo que todavía tendremos tres cuartas partes de la batería sin utilizar, por lo que podemos hacer noche sin recargar.

Catalogada como una de las villas más bonitas de ver de España, Santillana merece un paseo esa tarde con un precioso casco antiguo.

Aunque se le conoce como la población de las tres mentiras, ya que ni es santa, ni llana ni tiene mar, seguro que no olvidas tu paseo por ella. Además, no te faltan opciones de hostelería para pasar la noche, aunque aquí te recomendamos el Hotel Casa del Marqués, alojado en un edificio del siglo XV.



Santillana del Mar

A la mañana siguiente ponemos rumbo a San Vicente de la Barquera pasando primero por Comillas, donde podemos desayunar viendo el mar si no lo hemos hecho antes ya en el Hotel, aunque siempre quedará el recurso del segundo desayuno o almuerzo.

En Comillas tenemos un edificio firmado por Gaudí conocido como "el Capricho de Gaudí".

En San Vicente de la Barquera, además del puente de acceso, tenemos otro pueblo pesquero para perdernos paseando por sus calles y disfrutar de la brisa marina antes de abandonarlo camino de Potes, donde en entregas pasadas de esta misma revista te recomendamos una exigente ruta ciclista por los Picos de Europa.

Esta vez no seremos tan salvajes y te invitaremos a visitar Potes y utilizar el teleférico que encontrarás en Fuente de para observar, sin cansarte demasiado, de Los Picos de Europa. Conviene, eso sí, no tener vértigo, ya que la altura a la que viaja la cabina asusta un poco.

Te proponemos hacer noche en Fuente Dé antes de emprender regreso a tu hogar.



Capricho de Gaudí.

Llegados a este punto habrás recorrido 181 kilómetros en total, aproximadamente la mitad de la autonomía de la batería del Kona, con lo que cargarlo sería una buena idea. Tienes cargadores lentos de 7,20 kW en Potes, por lo que nuestra propuesta sería hacer noche en esta localidad y dejar el coche enchufado toda la noche para poder contar con la autonomía para emprender tu regreso a casa a la mañana siguiente.



Fuente Dé, Picos de Europa

AUTO1 EVA

El Futuro de la Evaluación de Vehículos

- ✓ Vende a más de 60.000 profesionales con un solo click
- ✓ Registra cada vehículo en menos de 15 minutos
- ✓ Digitaliza toda tu gestión de retomas



¡Descarga AUTO1 EVA
y evalúa ya!



912 582 537

remarketing-es@auto1.com

Mercedes EQ Power PHEV, limpio en la ciudad, sin ansiedad en la carretera



GUILLERMO ALFONSÍN

Aunque todo el mundo habla de un futuro lleno de coches eléctricos por doquier en nuestras carreteras, la realidad tangible a corto y medio plazo es que la movilidad eléctrica no va a servir para "todo uso".

Si bien no cabe duda de que el futuro de los coches urbanos puede estar impulsado por baterías puramente, es fuera del entorno metropolitano cuando empiezan los problemas.

Para aquellos clientes cuyos viajes más allá de la gran ciudad se reducen a dos o hasta tres ocasiones al año, la logística de recarga y sus impedimentos pueden ser asumibles, pero para aquellos que necesitan viajar distancias por encima de 200 kilómetros de manera habitual, la movilidad eléctrica todavía representa un futuro algo lejano.

Es así por varios motivos cuya solución todavía se atisba algo compleja. Por un lado, poder cubrir distancias para viajes tipo Madrid-Barcelona o similares por autovía implican baterías mastodónticas, pesadas, caras y grandes, que complican conseguir automóviles competitivos y resueltos como un coche de combustión equivalente.

Por otro lado, está la infraestructura de recarga, todavía en pañales en España, con falta de puntos de recarga rápida y falta de estandarización. Vivir en Galicia, por ejemplo, y salir a carretera haciendo un La Coruña-Vigo-Orense y vuelta puede representar una odisea difícilmente describible.

La evolución de la técnica y el incremento de infraestructura llegarán, pero mientras eso ocurre, la alternativa sensata para reducir el impacto en CO2 y emisiones en el centro de las ciudades para este tipo de usuarios pasa por los híbridos enchufables.

El problema de la contaminación lo encontramos en los centros de grandes ciudades, donde se acumulan óxidos de nitrógeno y partículas. Al mismo tiempo, el impacto en CO2 del uso urbano podría ser compensado si en estos entornos no quemásemos combustibles fósiles.

Los híbridos eléctricos enchufables buscan dar solución justo a este encaje, ofreciendo un coche puramente eléctrico para utilizar en rutas urbanas y a través de áreas metropolitanas por debajo de los 100 kilómetros por hora, que son el grueso de los desplazamientos realizados; pero al mismo tiempo ofrecer la versatilidad de un motor de combustión cuando se quiere viajar fuera de la ciudad.

Mercedes-Benz está siguiendo una doble estrategia ahora mismo para cubrir esta parte del mercado. Mientras el apetito de los eléctricos puros lo está satisfaciendo con la progresiva llegada de la familia de modelos EQ, en paralelo ofrece una serie de modelos con el grupo motopropulsor EQ Power, mismo nombre utilizado por el motor de la escudería Mercedes de Fórmula 1.

Ahora mismo, la firma de la estrella ofrece la gama más amplia de versiones con esta tecnología, ya que la asocia al compacto Clase A, a los SUV GLC y GLE, al MPV Clase B y a las berlinas de las clases C, E y S.

En cada implementación la firma ha usado una solución distinta, en función de las necesidades potenciales de cada cliente.

Los modelos más pequeños (Clase A, bajo el nombre de A250e y Clase B, bajo el nombre de B250e), emplean un motor de gasolina de 1,3 litros, turboalimentado con inyección directa de gasolina y 160 caballos, complementado con un propulsor eléctrico asociado al mismo a través del sistema de transmisión. Este propulsor eléctrico cuenta con 102 caballos.

Sumados y solapadas sus curvas de potencia, la potencia total máxima disponible es de 218 caballos, disponibles en las ruedas delanteras.

La alimentación del motor eléctrico corre a cargo de una batería de iones de litio colocada en la parte posterior del vehículo, con una capacidad de carga de 15,6 kWh.

Gracias a esta combinación, con un Clase A o B de este tipo podemos recorrer más de sesenta kilómetros en modo puramente eléctrico tras salir de casa con la batería a plena carga antes de que entre en marcha el motor de combustión para reabastecer la carga de la batería.

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

Podremos usar el coche en modo puramente eléctrico siempre que nuestras demandas de potencia entren dentro de unos parámetros establecidos por el propio cerebro electrónico del coche, que ante peticiones de mayor aceleración arrancará el motor de combustión para que se sume al empuje total.

Aparcado en el garaje, enchufado a un enchufe de 2,3 kW de potencia, el coche necesita cinco horas y media para cargar la batería al completo, lo que garantiza que a la mañana siguiente estará disponible de nuevo para afrontar todos los desplazamientos metropolitanos deseados.

Y ¿Qué ocurre si hacemos un viaje largo a alta velocidad sostenida? El consumo de combustible en estas circunstancias va a depender mucho de la orografía del terreno y nuestras exigencias, pero podemos movernos en el entorno de los cinco litros a los cien.

Si el Clase A o B se quedan pequeños, los modelos C y E cuentan con dos opciones únicas en el mercado: Un grupo motopropulsor híbrido alimentado por gasolina, u otro alimentado por gasóleo.



Tanto el C300e como el E300e, así como los GLC 300e, ofrecen un motor de combustión de inyección directa de gasolina y turbocompresor con 211 caballos extraídos de dos litros de cilindrada, acoplado a una máquina eléctrica de 122 caballos. En total son 320 caballos de potencia total disponible en las ruedas traseras.

La batería del sistema eléctrico es de 9,3 kWh de capacidad útil, con la que se pueden recorrer más de 50 kilómetros en modo puramente eléctrico, ofreciendo luego en carretera consumos sobre los 6 litros a los cien, en base a la distancia total recorrida, ya que cuanto menor sea, más se beneficiará el propietario de la carga inicial de la batería.

Como alternativa y en un movimiento casi único en la industria, Mercedes ofrece la motorización "300de", que comparte el mismo principio híbrido enchufable y capacidad de batería de litio, pero acopla la máquina eléctrica a un propulsor diésel de dos litros y 194 caballos de potencia, para un total de 306 caballos.

La ventaja importante de estos 300 de es que en carretera abierta son capaces de bajar casi dos litros la media de consumo "real" respecto a los híbridos de gasolina, manteniendo la ventaja de ser "neutros" en emisiones cuando se circula en ciudad en modo puramente eléctrico.

Todos estos coches disfrutan además de ventajas impositivas y de libertad de circulación en situaciones de contaminación, gracias a tu catalogación como vehículo "cero emisiones" por tener autonomía eléctrica superior a los 50 kilómetros.

Sin duda, queda la pregunta ética y moral que toda persona se puede cuestionar: ¿Los propietarios se comprometen a usar en entorno metropolitano sus coches en modo puramente eléctrico?

A su bolsillo seguro que les viene bien, y sin duda, así debería ser, pero hoy por hoy, a pesar de existir soluciones tecnológicas para obligar a que así sea, todavía no hay ordenanzas municipales que puedan obligar a los propietarios de estas máquinas llenas de tecnología a hacer uso responsable de las mismas.

Sea como fuere, Mercedes ha conseguido volver a destacarse tecnológicamente entre sus rivales, ofreciendo la gama más amplia de vehículos híbridos enchufables del mercado, dando solución a los problemas de hoy con tecnología y precios de hoy.

Que sí, que los coches eléctricos puros se acabarán imponiendo, pero el producto, el coche, ha de estar al servicio de su usuario y no al revés, y mientras los EV actuales obligan a planificaciones y esquemas de uso casi imposibles de digerir para cualquier persona que viaje a menudo, los PHEV de Mercedes parecen la alternativa más sensata y realista para este periodo de transición tecnológica que nos ha tocado vivir.



carconnex

Su empresa de
confianza para
exportar los
vehículos de su
flota de rent a car.

Puede enviarnos
sus listados de
vehículos en
venta por email:
espana@carconnex.be

ALL ROADS LEAD TO carconnex

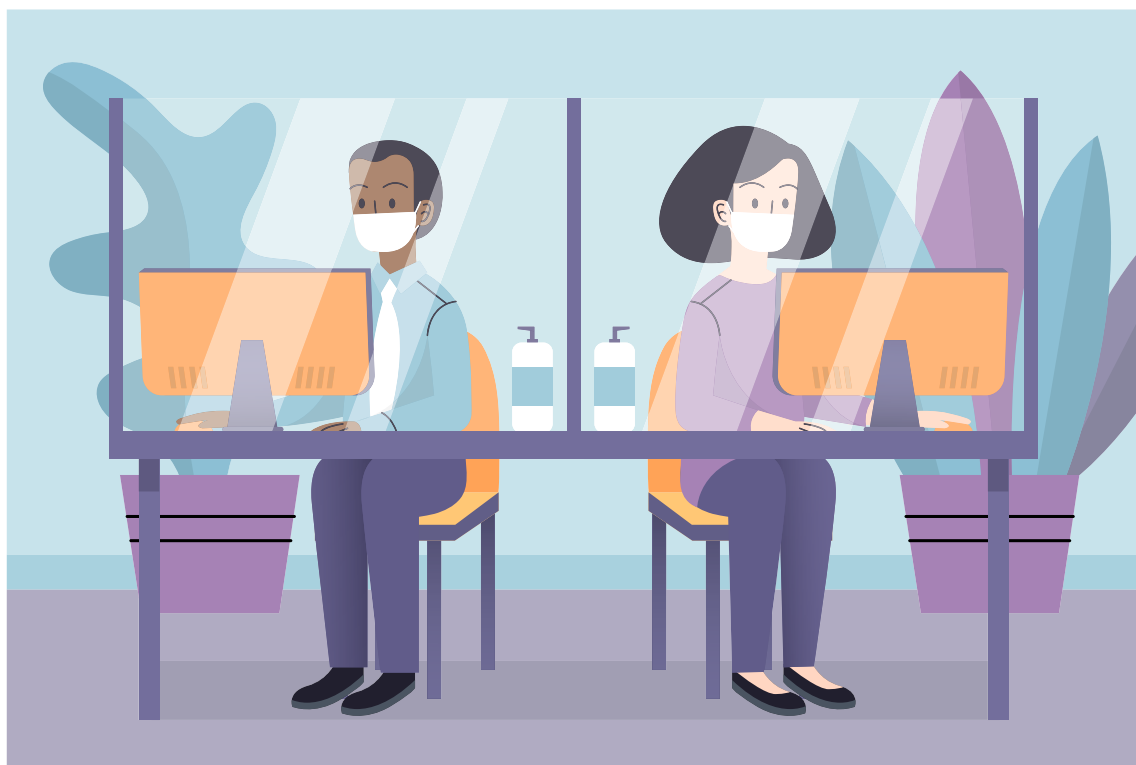
Quality cars, smart solutions and premium service



COVID-19 ERTES POR REBROTE Y OTRAS MEDIDAS



Olga Cornejo Cornejo
Abogado Dpto. Laboral DIKEI ABOGADOS



Tras haber finalizado el estado de alarma, hace ya dos meses, la situación económica y de actividad empresarial –y por extensión, laboral-, dista mucho de haber llegado a la tan ansiada normalidad. Tan es así, que en el momento de redactar este artículo, se está negociando una nueva prórroga de los ERTE, aunque no se conoce, ni el alcance, ni la nueva duración, ni en qué condiciones se prorrogarían.

Por ello, y comoquiera que se van a dar muchas y muy variadas circunstancias, el propósito de la firmante, no es otro que intentar recordar las medidas de las que disponen las empresas, por un lado y los trabajadores por otro, para adecuar las circunstancias a su nueva realidad, tal y como se hizo ya en los distintos webinars que tuve el inmenso placer de compartir con FENEVAL y sus asociados, en base a las nuevas situaciones que se están produciendo.

1.- ¿Qué situaciones de actividad tenemos en la actualidad?

Ahora mismo las circunstancias de las empresas se podrían agrupar de la siguiente manera:

1. Empresas en las que la actividad, tras el estado de alarma se ha reanudado sin ninguna restricción apreciable.
2. Empresas en las que pese a poder reiniciar la actividad, ésta no se ha recuperado, por falta de clientes y actividad real y suficiente.
3. Empresas que todavía están en una situación de paralización de actividad o con una activación que no ha llegado al 100%, como consecuencia de las medidas de restricción prolongadas tras el estado de alarma.

Así las cosas, se puede deducir que, en los dos primeros supuestos, pueden darse circunstancias que hagan que se paralice total o parcialmente la actividad por alguna de las siguientes causas:

- Que las distintas Autoridades Gubernativas, aprueben nuevas medidas restrictivas. En este caso, habrá que ver si esas restricciones son locales, de la Comunidad Autónoma, o de otra índole.
- Que se den positivos en plantilla y exista obligación –o no-, de guardar cuarentena para el resto de trabajadores, lo que implicaría una paralización de la actividad.

No hay que olvidar tampoco, que existen otros factores a tener en cuenta pues pueden incidir en la actividad, aunque no implique, por sí mismo, una paralización de la actividad, que es algo que se abordará posteriormente.

2.- Qué son los ERTE denominados de rebrote y cuando se pueden solicitar

La denominación de los ERTE por rebrote, no responde a una denominación legal, sino que obedece a una manera coloquial de indicar o diferenciar los ERTE que han sido prorrogados que fueron solicitados durante el estado de alarma o con anterioridad al día 27 de junio de 2020, tras la publicación del Real Decreto-ley 24/2020 de 26 de junio, y amparándose en la normativa de restricciones existente en esa época.

Así, estos ERTE por rebrote no constituyen una novedad legislativa, pues se rigen por lo dispuesto en el Real Decreto 1483/2012 y el art. 45.1.i del Estatuto de los Trabajadores, si bien ya se indicó en el antes citado Real Decreto-Ley 24/2020 la posibilidad de tramitar estos expedientes temporales de Fuerza Mayor a través de esta posibilidad bajo la normativa ordinaria, con el fin de evitar que se pudiera pensar que al finalizar la prórroga (en esa norma fijada hasta el 30 de septiembre de 2020)

En suma, nos encontramos con la tramitación de un ERTE de Fuerza Mayor, para alguna de las siguientes situaciones:

[1] Que haya nuevas restricciones que impidan el ejercicio de la actividad empresarial. Ej: Restricciones de aforo, de horario o de perímetro en el que se desarrolla la actividad.

[2] Que se produzcan contagios de la plantilla, si no es posible mantener la actividad empresarial, o si se hubieran producido de manera masiva.

Se puede solicitar por: i) empresas que no hayan solicitado antes ninguna regulación temporal de empleo, ii) como por aquellas que hubieran renunciado expresamente a un ERTE de fuerza mayor, o de causas ETOP (económicas, técnicas, organizativas o productivas) ya finalizados, iii) o bien que se haya producido un cambio en su actividad, que implique una paralización que esté directamente vinculada a una de las dos causas antes expuestas.

Puede darse algún supuesto, más en el sector del rent a car, en el que haya alguna empresa que tenga varios centros de trabajo y en algunos de ellos hayan reactivado la actividad y en otros mantengan el ERTE de Fuerza Mayor. En estos casos, si aparecieran restricciones en alguna zona en la que antes no las tuvieran, habrá que solicitar nuevamente la afectación de los trabajadores (si no se dio de baja definitiva el ERTE en el centro de trabajo o Código de Cuenta de Cotización), simplemente haciendo las comunicaciones oportunas (Autoridad Laboral - para una mayor seguridad jurídica-, SEPE y remitir los oportunos certificados de empresa). Si por el contrario ya habían renunciado de ese CCC específico al ERTE de Fuerza Mayor, entonces se debería iniciar una nueva solicitud de ERTE de FM, para que se constatasen nuevamente las causas que lo originaron.

Es igualmente necesario recordar que, además de estas paralizaciones de actividad, se pueden producir, inexorablemente incidencias en el negocio de empresas, que, si bien, no sufren dichas paralizaciones, sí que ven mermada su actividad, en ese caso, esas sociedades podrán optar por realizar un ERTE por causas económicas, técnicas, organizativas y productivas (ERTE ETOP).

En ambos casos y salvo que se produzca un movimiento legislativo con antelación a la redacción y publicación de este artículo (cosa que espero y deseo), ya no se aplicarán las peculiaridades existentes tanto a nivel de procedimiento y de tramitación exprés, como de medidas de acompañamiento (exoneraciones de cuotas a la Seguridad Social, y no descuento de la prestación de desempleo).

3.- Situaciones de contagio por COVID-19 y/o cuarentena.

Este último apartado se realizará desde otra perspectiva, más cercana al trabajador, ya que habrá muchos supuestos en los que la empresa haya reanudado la actividad de una manera más o menos normalizada, pero que, por esos rebrotes, o contagios aislados, pueda afectar a la rutina habitual o al menos, de manera parcial a sus quehaceres profesionales.

Pueden darse situaciones en las que un trabajador no pueda acudir a su puesto de trabajo, como las siguientes:

- Contagio por COVID-19
- Situación de contagio de un menor o familiar a cargo del trabajador.
- Cuarentena o cierre del colegio de un hijo del trabajador.

La primera de las situaciones parece que tiene una fácil resolución, ya que, si puede, podría estar trabajando desde casa, y de no ser posible, entonces se tramitaría la baja médica, siguiendo el protocolo establecido a tal efecto por las autoridades sanitarias correspondientes.

Ahora bien, la dificultad radica en la solución que se puede dar en los dos últimos supuestos ya que, salvo que se pudiera cursar la baja médica, precisamente por ser alguien a cargo del trabajador, no son tantas las posibilidades legales que se

ofrecen. Esto precisamente debería dar pie a que empresa y trabajador pudiera pactar otro tipo de medidas, de manera excepcional, temporal y durante el tiempo exclusivamente necesario.

En este sentido hay que destacar, las medidas que se abordaron a través del plan denominado MECUIDA, con una vigencia inicial hasta el día 22 de septiembre, pero con la intención de incluirla dentro de las negociaciones sobre los ERTE, para que se vea prorrogada, al menos, hasta finales de este año 2020.

- Prioridad por el teletrabajo.
- Adaptación de la jornada, en el sentido más amplio, ya que se podrá solicitar por el trabajador: i) cambio de turno, ii) alteración de horario, iii) horario flexible, iv) jornada partida o continuada, v) cambio de centro de trabajo, vi) cambio de funciones, vii) cambio en la forma de prestación de trabajo. En este sentido, es preciso indicar que se trata de una ampliación o modulación especial de la posibilidad de adaptación de jornada que está en vigor desde el año 2019, si bien, en este caso tiene indudablemente un carácter temporal ya que está basado en unas causas específicas derivadas de la COVID-19y mientras estas circunstancias se mantengan. Es preciso justificar la necesidad de dicha solicitud.



Parece de justicia, que si finalmente no es prorrogasen las medidas del plan MECUIDA, de algún modo, se pudiera pactar o permitir en las empresas, su continuidad, si bien, siempre pensando que se trata de acuerdos o medidas excepcionales, dada la excepcionalidad de los tiempos que nos ha tocado vivir. Además de esas opciones antes indicadas, o bien, para el caso en el que fueran incompatibles con la actividad de la empresa, se podrían tomar en consideración las siguientes medidas que podrían arnoldarse a las necesidades de las partes, aunque su regulación legal o convencional establezca otra cosa. A saber:

- Excedencias, tanto voluntarias, como por cuidado de menores, ya sea de menores de 3 años o de mayores y/o familiares a cargo. En este caso, siempre se exige tanto por el Estatuto de los Trabajadores, como por la norma convencional que resulte de aplicación, una antigüedad en la empresa, y una duración mínima de la excedencia. No estaría de más, que se pactasen excedencias, sin esa antigüedad mínima y sin que haya una duración mínima. No es ocioso recordar que los periodos de cuarentena, suelen durar entre 14 y 21 días, por lo que es poco factible que un trabajador pida una excedencia porque tenga que guardar una cuarentena, si tiene que estar un mínimo, por ejemplo, de 4 meses.
- Acordar con la empresa un permiso no retribuido. Esta es una figura que si bien no tiene una regulación legal específica, sin embargo se ha ido configurando en la práctica. Esencialmente se trata de un permiso fijado y en unos términos acordados con la empresa, en los que, el trabajador tiene un permiso durante un tiempo determinado, sin cobrar salario alguno, en el que la empresa le tiene que mantener de alta en la Seguridad Social, pero con una cotización que no será la del salario del trabajador, sino que se corresponderá con la base mínima de cotización del grupo al que pertenezca. En este caso, pese a que el trabajador no tiene derecho a

cobrar ninguna prestación, ni salario, sin embargo tiene beneficios respecto a la excedencia, ya que la relación laboral no se encuentra suspendida, por lo que en el momento en el que ese permiso finalice, el trabajador reanudará la actividad, y el empresario volverá a abonarle el salario en su integridad y a cotizar a la Seguridad Social por la base de cotización que le corresponda.

- Acordar con la empresa un permiso retribuido recuperable. Es una figura que surgió, como es conocido, como consecuencia de una restricción máxima de movilidad a finales del mes de marzo, que, en opinión de la firmante, no se debería dejar de utilizar, pues permite de una manera mucho más ágil, dar cobertura a una situación que precisa de respuestas rápidas, ya que de este modo, el trabajador tiene la certeza de que no a ver menoscabados sus emolumentos, y por otro lado, la empresa sabe que ese tiempo se recuperará posteriormente en función del acuerdo y del modo de recuperación que se pacte.

Estas son algunas de las posibilidades más claras que hay, aunque probablemente haya otras que puedan ser adoptadas. En todo caso, considero que es necesario o deseable, cuando menos, que las empresas tengan presente que todas estas circunstancias se van a dar durante una temporada que se prevé larga, por lo que sería muy beneficioso que se fueran estudiando procedimientos o posibilidades, a las que se puedan acoger los trabajadores, y altamente deseable que se establecieran unos protocolos claros y concisos para agilizar esas solicitudes.

NOTA: Al cierre de esta edición se acababa de aprobar el REAL DECRETO -LEY 30/2020 de medidas sociales en defensa del empleo, por el que se prorroga los ERTES hasta el 31 de enero de 2021 y en el que esta incluido el CNAE del sector de alquiler de vehículos.



ACUERDOS FENEVAL

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



www.delfingrupo.es



www.dvuelta.es



www.espabrok.es



www.autorolagroup.com



Con toda confianza.

www.dekra.es



www.baiback.com



www.urbanscience.com



www.mapefra.com



www.clicars.com



www.zeusteus.com



www.f-alternative.com



www.foxid.eu



www.suardiaz.com



www.dikeiabogados.com



www.carconnex.be



www.auto1.com

Elegir electrificación es elegir un Niro.



Kia Niro Híbrido



Kia Niro Híbrido Enchufable



Kia e-Niro 100% Eléctrico



Empresas

Elige entre el Kia Niro híbrido, un crossover espacioso con el máximo confort y bajas emisiones, el Kia Niro híbrido enchufable con tecnología inteligente y la posibilidad de conducirlo en modo eléctrico y el e-Niro, 100% eléctrico, con su elegante diseño y hasta 485 km de autonomía.

Niro HEV: Emisiones CO₂ combinadas WLTP correlado a NEDC (g/km): 86-100. Emisiones CO₂ combinadas WLTP (g/km): 110-119. Consumo combinado WLTP (l/100km): 4,8-5,2. Niro PHEV: Emisiones CO₂ combinadas WLTP correlado a NEDC (g/km): 29. Emisiones CO₂ combinadas ponderadas WLTP (g/km): 31. Consumo combinado ponderado WLTP (l/100km): 1,4. E-Niro: Consumo combinado WLTP (kWh/100 km): 15,3-15,9. Emisiones CO₂ WLTP (g/km): 0.

*Consultar manual de garantía Kia.

Cuando haces lo que te gusta, se nota.

El Nuevo SEAT León es especial. Quizá sea por su amplia gama de motores que incluye el TGI con Etiqueta Eco y una versión e-Hybrid para que ahorres a la vez que cuidas el planeta. O igual es por su tecnología SEAT CONNECT, sin cables, sin complicaciones. Sea por lo que sea, el Nuevo SEAT León hará que tu negocio esté más preparado que nunca.

SEAT **FOR BUSINESS**



Nuevo SEAT León Único, como todo lo nuestro.