



FENEVAL

OCTUBRE/DICIEMBRE 2020 - Nº 208

NOTICIAS FENEVAL

Phygital Mobility, el evento de referencia del Rent a Car en 2020

ASEVAL-MADRID asume la vicepresidencia de FENEVAL

ACTUALIDAD

FENEVAL participa en el Plan "España Puede" a través de varios Macroproyectos Tractores

NUESTROS ASOCIADOS

ASEVAL - MADRID celebró su 43º Asamblea Anual

ASEVAL-MADRID, entrega el primer premio "Meninas ASEVAL"

Las empresas asociadas a AESVA podrán acceder al sistema profesional de citas de ITV

AECA celebra su tradicional Convención Anual "a la manera digital"

DE CERCA CON

José Antonio Martín Quijano -
Director Comercial Grandes
Cuentas en Dvuelta



la voz de la *movilidad*

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

Nuevo **SEAT** **Ateca**

SEAT FOR BUSINESS



**Vive a lo
grande.**

Saluda a la nueva versión de ti mismo. El Nuevo SEAT Ateca vuelve con un nuevo diseño frontal, nuevas llantas y Faros Full LED para que disfrutes las 24 horas. El día no acaba cuando anochece.

Gracias y hasta nunca 2020

Este es, sin duda, el editorial que más complicado se me ha hecho escribir desde que tengo el privilegio de abrir con unas líneas cada número de nuestra revista FENEVAL.

La pandemia de Covid-19 y su dramático impacto en la economía de nuestro país, y en nuestro propio sector, hace realmente difícil encontrar **una lectura positiva a un año tan duro** y convulso como el que, con tantas ganas, dejamos atrás.

Sin embargo, debo reconocerle al 2020 que ha sido **un año lleno de aprendizajes**, un año histórico que, de una u otra forma, será recordado por las generaciones futuras.

Pero, no dejemos que este 2020 se lleve todo el protagonismo, porque **los verdaderos protagonistas somos nosotros**: los actores principales que con nuestro esfuerzo y capacidad de adaptación hemos luchado cada día por seguir haciendo frente a este año que ignoró todos nuestros deseos aquella noche del 31 de diciembre de 2019.

Desde FENEVAL, nuestra misión desde el inicio de esta crisis fue seguir contribuyendo al progreso de las personas y las empresas que forman parte del **nuevo ecosistema de la movilidad**.

Tal fue nuestro empeño, que conseguimos influir en las Administraciones lo suficiente como para **obtener medidas para el sector del Rent a Car** que lograron minimizar parte del impacto dramático del Coronavirus: la declaración de los alquiladores de vehículos como servicio esencial, la extensión de los ERTE, facilidades para la financiación con los avales ICO, la suspensión del canon aeroportuario durante el Estado de Alarma...

A esto se suma nuestra motivación constante para apoyar al sector de los alquiladores **ofreciendo formación continua** que nos permita afrontar el desafiante reto de esta era digital. Una era que se caracteriza por la escucha activa y permanente del cliente, una cultura nativa digital y multigeneracional, en la que la automatización, el Big Data y la Inteligencia Artificial están perfilando **la nueva movilidad urbana como elemento vertebrador clave para el desarrollo de la industria y las ciudades**.

Echando la vista atrás, puedo decir que **estoy muy orgulloso del equipo FENEVAL**, un pequeñísimo equipo que, sin descanso, ha logrado mucho en muy poco tiempo. Y quiero agradecer también su apoyo a todos aquellos colaboradores, proveedores, a las propias asociaciones de FENEVAL, y a todos aquellos que han participado de estos logros en el ineludible camino de la transformación de **nuestra movilidad hacia nuevos horizontes**. Lo que hemos construido, lo hemos hecho juntos.

Por eso, 2020, aunque te recordaremos por poner patas arriba nuestros planes, por las mascarillas, por las limitaciones de movilidad... lo haremos, sobre todo, por **habernos enseñado todo aquello de lo que somos capaces de conseguir con esfuerzo, perseverancia y, por supuesto, con ILUSIÓN**. Gracias a ti, miraremos diferente al 2021.

Hasta nunca, 2020.

Juan Luis Barahona



OCTUBRE - DICIEMBRE 2020

6 | ACTUALIDAD

FENEVAL participa en el Plan "España Puede" a través de varios Macroproyectos Tractores

9 | LANZAMIENTOS

Lanzamientos Q4 – Novedades.

14 | NOMBRAMIENTOS

18 | ARTÍCULOS DE OPINIÓN

Adiós 2020, adiós

19 | NOTICIAS FENEVAL

Phygitall Mobility, el evento de referencia del Rent a Car en 2020

ASEVAL-MADRID asume la vicepresidencia de FENEVAL

30 | NUESTROS ASOCIADOS

36 | INFOGRAFÍA

7 tendencias que marcarán la Experiencia del Usuario en la Era Post COVID- 19

39 | DE CERCA CON

José Antonio Martín Quijano - Director Comercial Grandes Cuentas en Dvuelta

43 | PUBLIRREPORTAJE DE LÍNEA DIRECTA

Entrevista a Julio Agulló, Director General de Línea Directa Asistencia

47 | PUBLIRREPORTAJE DE FORD

La reinvencción del Kuga

51 | PROTAGONISTA

Miguel Carsi - President & CEO de Toyota y Lexus España

54 | COCHES Y MOTORES

LLega el ID.4, el primer todocamino eléctrico de Volkswagen

59 | HEMOS ANALIZADO

Fiat dota a toda la gama del nuevo Panda de motorización Mild Hybrid

64 | A PRUEBA

Un coche para todo, y para todos

65 | FENEVAL PLUS

¿Quieres formar parte del ecosistema de la movilidad?

68 | EN RUTA POR

De Sevilla a Marbella por Grazalema

72 | HI-TECH

Me he comprado un eléctrico... ¿y ahora cómo lo cargo?

Edita: Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos, FENEVAL

Consejo editorial: Juan Luis Barahona, Manuel Dapena, M° 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° 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:

Pº 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

TU SOCIO EN LA GESTIÓN DE FLOTAS

*TRANSFORMAMOS TUS DATOS DE MOVILIDAD
EN TU MAYOR VENTAJA COMPETITIVA*

*NUESTRAS SOLUCIONES TE AYUDAN A
REDUCIR COSTES Y AUMENTAR LA PRODUCTIVIDAD
Y SEGURIDAD DE TU FLOTA*

- Asesoramiento experto en cada etapa del proceso ■
- Monitorización y análisis de rendimiento de tu flota ■
- Formación a conductores ■

**TU RUTA A
LA EFICIENCIA**

¿ARRANCAMOS?

connectedfleet.michelin.com/es

Tfno.: +34 91 650 99 30

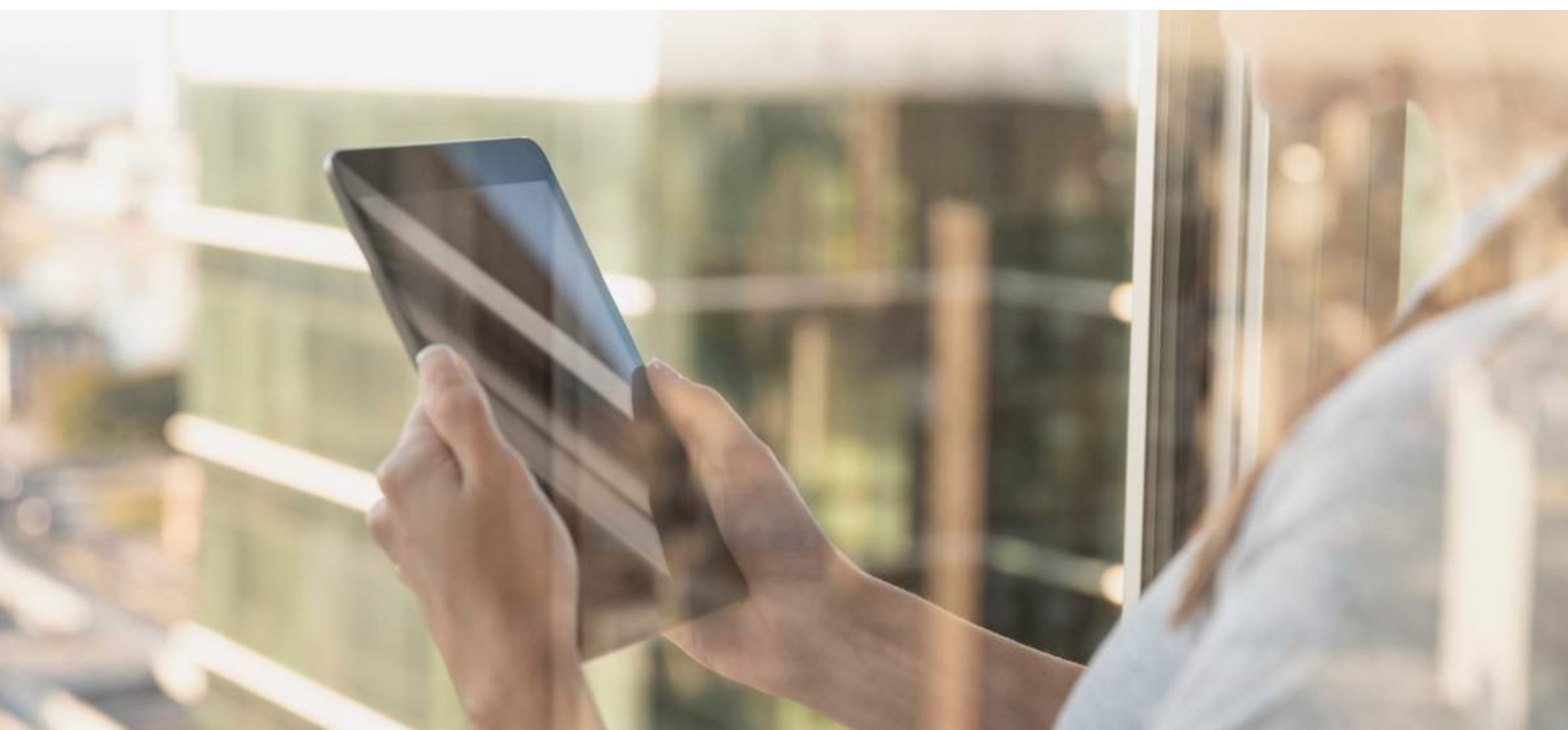
Síguenos en:  MICHELIN Connected Fleet



MICHELIN

FENEVAL participa en el Plan “España Puede” a través de varios Macroproyectos Tractores

La Federación Nacional coordina directamente el MPT
“Desarrollo de Capacidades Digitales”



REDACCIÓN FENEVAL

FENEVAL está en estos momentos inmerso en uno de **los grandes retos que tenemos como país**, dentro del contexto del Plan **España Puede**, a través de los conocidos como **“conceptos misiones y macroproyectos tractores”**.

Estos macroproyectos tractores son instrumentos de colaboración público–privada que tienen un papel esencial, tal como indica la Comisión Europea, para que los países elaboren los planes para optar a determinadas ayudas, y están orientados a la consecución de determinados **objetivos medioambientales y sociales** en consonancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) para la agenda 2030 del Gobierno.

Pues bien, FENEVAL tiene la oportunidad y el prestigio de participar en varios de estos macroproyectos a través de las comisiones de **Sociedad Digital y de Economía y Política Financiera**, y de los consejos de **Turismo Cultura y Deporte** y el de **Transporte y la Logística**, de los que forma parte dentro de la **Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE)**.

El objetivo que persigue la CEOE al afrontar este desafío es el de **conceptualizar y definir un conjunto de macroproyectos tractores** que, orientado a toda la cadena de valor del sector, permita **acelerar el proceso de digitalización y sostenibilidad de la economía española**.



Identificar iniciativas estratégicas que cumplan con las características de los macroproyectos tractores



Conceptualizar los macroproyectos en el seno de las comisiones sectoriales



Facilitar el acceso al macroproyecto tractor a todo el tejido empresarial del sector



Elevar al Gobierno el catálogo para concretar los 30 grandes ámbitos del Plan "España Puede"

De entre estos macroproyectos, la patronal nacional de los alquiladores, tiene la misión de coordinar, a través de la figura de su presidente, **Juan Luis Barahona**, el área de formación para desarrollar **la transformación digital en el sector del turismo** dentro del Macroproyecto Tractor denominado **Desarrollo de Capacidades Digitales**.

Vinculación con el Plan "España Puede"

En cuanto a su vinculación con el Plan "España Puede" hay una serie de **Políticas palanca** como son, por un lado, **la modernización y digitalización del tejido industrial y de la pyme, la recuperación del turismo y el impulso a una España emprendedora**; y por otro, **la educación y conocimiento, la formación continua y el desarrollo de capacidades digitales**.

Objetivos principales del MPT "Desarrollo de Capacidades Digitales"

El objetivo fundamental de este MPT plantea la rápida adaptación del sector a los nuevos escenarios cambiantes en los ámbitos social, tecnológico y económico.

Los actores del sector turístico han de retomar su actividad adoptando nuevas medidas y soluciones que permitan el desarrollo de su negocio en una nueva realidad, lo que implica nuevas necesidades de capacitación y formación que hagan posible la continuidad de su actividad económica a través del proceso de digitalización de miles de unidades empresariales turísticas.

Principales retos

Rápida adaptación del sector turístico a los nuevos escenarios cambiantes en los ámbitos social, tecnológico y económico.

Facilitación al retorno de actividad de los actores del sector a partir de un plan formativo y de capacitación.

Acelerar el proceso de digitalización de las unidades empresariales del sector turístico.

Líneas de actuación dentro del eje de formación

FENEVAL está trabajando, por tanto, dentro del **eje de formación** en los contenidos académicos necesarios para desarrollo de las capacidades digitales de los participantes.

Algunas de los bloques que se van a desarrollar son, entre otros, el entendimiento de la realidad digital y su impacto en el negocio del sector turismo. Además, también se potenciará el desarrollo de habilidades prácticas que garanticen la puesta en marcha de soluciones operativas a través de determinadas herramientas y soluciones.

Este proyecto está abierto a las **instituciones académicas** que deseen participar y a la libre elección de los **alumnos** sobre qué programa y/o institución desea recibir dicha formación.

Por supuesto, existen dos aspectos que deben considerarse desde la perspectiva del Empleo, la Educación y la Formación Profesional:

1. La importancia de replantear el **modelo de curriculum universitario español**, incorporando *digital business skills* y metodologías de trabajo agile en los planes de estudio.

2. **Incluir formación profesional en el área de turismo** con empleabilidad en empresas receptoras que terminen de formar en áreas específicas, sobre todo en el ámbito de Martech, Data y Tecnología habilitadoras.

Un proyecto ilusionante para FENEVAL

Sin duda, la coordinación en parte de este MPT es realmente muy ilusionante y supone un honor para la Federación poder formar parte de ese **Desarrollo de Capacidades Digitales** en esta nueva era, en la que hemos visto que la digitalización es esencial en todos los sectores económicos. Más aún en un sector como el turismo, tan golpeado por la situación provocada por la pandemia, pues la **transformación digital** será la que ayude al sector a ser más rentable y sostenible y supondrá el **gran impulso para volver despegar** hasta lo más alto como motor económico de nuestro país.



Lanzamientos Q4 – Novedades



GUILLERMO ALFONSÍN

Tras un parón generalizado debido a la pandemia, el último trimestre del año ha supuesto un enorme despliegue de lanzamientos para las marcas que, sin Ginebra, Frankfurt o París para mostrar sus modelos, han tenido que ingeniárselas para dar difusión a sus novedades.

Sigue el fuerte pulso por la llamada electrificación, a veces con coches a baterías, otras veces con híbridos enchufables, y en el grueso de las ocasiones con microhibridaciones que persiguen más cumplir con la legislación vigente que ofrecer una genuina mejora de consumo.

HYUNDAI TUCSON

Hyundai apuesta fuerte con la estética del nuevo Tucson, que tiene una cara muy peculiar, marcada por unas luces de conducción diurna que se mimetizan con la calandra y dotan al coche de personalidad diferenciada.

Las formas poligonales de la carrocería nos recuerdan a las de un Lexus en cierto modo, pero con suficiente toque Hyundai como para que nadie confunda a este coche o lo de "por un SUV más", esencia clave para esta apuesta estética de los coreanos.

El habitáculo también representa otra ruptura salvaje con el modelo anterior, ahora dominado por superficies táctiles de apariencia más moderna (la ergonomía ya será otra cosa) y un cuadro de instrumentos en forma de tableta que sobresale sobre un esculpido y atractivo salpicadero.



Hyundai Tucson.

La gama de motores del nuevo Tucson es además enorme. Hay motores de gasolina, diésel, diésel con hibridación ligera, gasolina con hibridación ligera, gasolina con hibridación convencional y un gasolina hibridado enchufable.

Con cuatro metros y medio de largo, semejante repertorio de variantes y un precio de entrada atractivo y alineado con los gustos del mercado, este Hyundai tiene que ayudar a empujar a la marca en Europa y en España.



Hyundai i20.

HYUNDAI i20

Renovación completa para el utilitario de Hyundai, que arriesga con una estética que marcará una clara línea entre los que la aprecien y los que la aborrezcan.

Un riesgo calculado para dotar a la marca de una personalidad que todavía le falta, acompañada de un coche con mejores acabados interiores, un maletero grande para la categoría de 350 litros y precios competitivos.

Sólo cuenta con motores de gasolina en su gama, entre los 84 caballos y los 204 del i20N, todos ellos sobre carrocería de cinco puertas, ya que desaparece la de tres.

PEUGEOT 3008 Y 5008

Peugeot renueva la imagen externa de los 3008 y 5008, con nuevos paragolpes y calandras, al tiempo que también moderniza el interior con un nuevo sistema de infoentretenimiento de mayor tamaño y otras pequeñas novedades en forma de colores, acabados y materiales.

Se mantienen en la gama las dos variantes híbridas enchufables, una con sólo tracción delantera y otra con un motor eléctrico adicional en el eje trasero y 300 caballos.

El coche no cambia gran cosa, pero mantiene su atractivo y aspecto tecnológico y moderno para mantenerse en la vanguardia ahora que se espera la llegada del SUV más vendido de nuestro mercado en su nueva generación: El Qashqai.



Peugeot 3008.



Fiatl Tipo.

FIAT TIPO

El coche lógico de Fiat fabricado en Turquía se renueva. Lo hace con nuevos paragolpes y equipamientos y con la llegada de una nueva variante, bajo el apelativo cross, que juega con plásticos sin pintar para decorar una carrocería que ahora busca tener un aspecto campero, acompañado por una suspensión con algo más de altura libre al suelo. Sentido puede que no tenga desde el punto de vista lógico, pero experimentos como los de Dacia con los Stepway demuestran que hay clientes para estos formatos.

Hay nuevo sistema de infoentretenimiento, accesorios como la carga inalámbrica para el móvil, un nuevo volante y también recibe un nuevo propulsor tricilíndrico de un litro para reducir consumos en las versiones de acceso.

Sigue siendo uno de los compactos más baratos que se pueden comprar en el mercado, y ese es su principal atractivo comercial.

TOYOTA MIRAI

Que el futuro del automóvil es eléctrico no es discutible. Lo que se puede discutir es cuándo se implantará esta tecnología por completo y en qué formato. Los coches a baterías llevan delantera, pero también mantienen problemas acuciantes en peso, autonomía e infraestructura de carga.

No sólo eso: Para viajeros que hagan uso de mucha energía por kilómetro recorrido y recorran largas distancias los coches de baterías todavía no ofrecen soluciones. Basta viajar a Alemania y ver qué ocurre si a ritmo de Autobahn se recorre el país de punta a punta...

Es para este tipo de uso donde la pila de combustible alimentada por hidrógeno puede presentarse como una alternativa más sensata a las baterías al uso. ¿Por qué? Porque permite un uso energético más intensivo y repostajes energéticos mucho más rápidos.



Toyota Mirai.

El problema es que la infraestructura no está preparada para estos coches y la tecnología todavía está verde. Pero Toyota, que tiene con BMW una jointventure para desarrollar esta técnica, lleva años trabajando con su Mirai, un producto creado justo para demostrar que los coches de pila de hidrógeno son una realidad palpable.

Ahora se estrena la segunda generación del modelo, con un gran avance en lo estético (ahora es un coche más atractivo a todas luces), con 182 caballos, una autonomía de hasta 650 kilómetros entre repostajes.

El coche no deja de ser un experimento a gran escala, que se ofrecerá en formatos de leasing y renting para empresas, pero es un experimento relevante de una de las muchas alternativas que, sin ser tan eficiente energéticamente en ciclo completo, puede resolver algunas de las pegadas tecnológicamente irresolubles para los coches a baterías en la actualidad.



Mercedes Clase S.

El coche además se promete con conducción automatizada de nivel 3 de cara a 2021, lo que implica poder quitar las manos del volante y hacer otras tareas mientras el coche se conduce solo. La problemática es que con la legislación europea en la mano, esta solución no es viable, ya que no está permitida. Con una Comisión Europea que tiene muchísimo por legislar a este respecto, parece que esta avanzada tecnología quedará relegada a aquellos mercados con una regulación más laxa en este aspecto.

El Clase S mantiene sus valores tradicionales de confort inigualable y recibirá un hermano de gama con motorización puramente eléctrica en cuestión de unos pocos meses. Todo con tarifas de precios siempre de más de seis cifras.

MERCEDES CLASE S

La berlina de Mercedes-Benz conocida históricamente como "el mejor coche del mundo" se renueva para dar otro paso adelante. Lo hace con un diseño elegante exterior, pero sobre todo con un interior rupturista, dominado por el abandono de los muy ergonómicos mandos físicos en favor de una épica pantalla táctil que, a falta de probarla, promete más atenciones de las deseadas mientras estamos conduciendo.

También estrena el "HUD" (head up display) más grande e impresionante del mercado, para tratar de ofrecer una experiencia de realidad aumentada durante el uso del navegador.

Tiene una interfaz hombre-máquina dominada por órdenes vocales que Mercedes promete que nos valdrá para olvidarnos de los mandos físicos que yo echo de menos.

OPEL CROSSLAND

Con el Mokka recién lanzado con una nueva imagen de marca, Opel renueva el más familiar Crossland, una suerte de monovolumen de segmento B con aspecto campero, para que se alinee con la nueva "cara de Opel".

Así, recibe una nueva parrilla delantera negra brillante entre sus faros y mucho más equipamiento empezando por mejores asientos delanteros y siguiendo por un nuevo sistema de infoentretenimiento más capaz.

Mientras los clientes y el mercado miran hacia coches elevados respecto al suelo pero comprometidos en su espacio interior, este coche maño por fabricación representa mucha más lógica, gracias a un interior modular y más espacio habitable.



Opel Crossland.



Mitsubishi Eclipse Cross PHEV

MITSUBISHI ECLIPSE CROSS PHEV

Mitsubishi comunicó meses atrás su intención de no renovar más sus productos en Europa y abandonar progresivamente el mercado para centrarse en otras partes del globo que le resultan más rentables.

Pero sorprendentemente, en un giro sorprendente de hechos, no sabemos si por presiones de las importadoras o de los concesionarios o por una combinación de todo a la vez, finalmente tendremos la oportunidad de conocer al remozado Eclipse Cross, esta vez con una muy interesante mecánica híbrida enchufable. Además de modernizar su estética, que por delante gana enteros y por detrás pierde la tira lumínica que unía los dos pilotos posteriores, el coche ahora tiene un motor de combustión de 2,4 litros de gasolina y dos motores eléctricos, uno en cada eje.

Derivado del empleado en el Outlander y con más de 50 kilómetros de autonomía eléctrica pura, promete crear un rival interesante para todos aquellos que hacen uso intensivo en grandes ciudades de su coche, con ventajas en consumo y etiqueta "cero".

El interior también se actualiza. Y aunque aún no conocemos su precio, sabiendo que irá por debajo del escalón marcado por el Outlander, nos da que este coche tendrá su parcela de mercado asegurada.

DACIA SANDERO

El Sandero es el coche favorito del comprador particular en España, así que es una gran noticia para ese "comprador tipo" que Dacia haya apostado por renovar un coche que antes se compraba puramente por precio y ahora da otro paso hacia la madurez del producto integrando mejores acabados interiores, más equipamientos y un diseño más cuidado.

Que sí, que su principal atractivo va a seguir siendo su tarifa y lo que ofrece a cambio de la misma. Cuenta con motores de 67, 90 y 100 caballos al tiempo que se abandonan las motorizaciones diésel. Siendo los TCE de 90 y 100 caballos motores poco gastones y agradables, ya conocidos en los Clio y otros modelos de Renault, no vemos el problema.

Más aislamiento sonoro, mejores maneras en carretera, 330 litros de maletero y un sistema de infoentretenimiento opcional alineado con la competencia son suficientes detalles como para que el Sandero siga dando guerra en el mercado otra generación más.



Dacia Sandero.



RENAULT
Passion for life

Electric mobility for you **CLIO, ZOE, CAPTUR & MEGANE**



Híbrido



100% eléctrico



Híbrido enchufable



Híbrido enchufable

Disfruta del placer de la conducción eléctrica con Nuevo CLIO E-TECH híbrido, Nuevo ZOE 100% eléctrico y Nuevos CAPTUR E-TECH y MEGANE E-TECH híbridos enchufables.

Gama Nuevo CLIO E-TECH Híbrido: consumo mixto WLTP (l/100km) desde 4,3-5,1 Emisiones de CO₂ WLTP (g/km) desde 96 hasta 114. Emisiones de CO₂ NEDC (g/km) 83-86.

Gama Nuevo CAPTUR E-TECH Híbrido enchufable: consumo mixto WLTP (l/100km) desde 1,5-1,7. Emisiones de CO₂ WLTP (g/km) desde 32 hasta 37,3. Emisiones de CO₂ NEDC (g/km) 34.

Gama Nuevo ZOE: Sin CO₂, no emite contaminantes atmosféricos regulados mientras se conduce según el ciclo de homologación NEDC, sólo en piezas de desgaste. Autonomía WLTP (Procedimiento de prueba de vehículos ligeros armonizados a nivel mundial, ciclo estandarizado: 57% de los desplazamientos urbanos, 25% de los desplazamientos suburbanos, 18% de los desplazamientos por carretera).

Nuevo Mégane ST E-TECH Híbrido enchufable: consumo mixto WLTP (l/100km) desde 1,2-8,5. Emisiones WLTP CO₂ (g/km) desde 29 hasta 191. Emisiones NEDC CO₂ (g/km) desde 29 hasta 188.



Renault recomienda Castrol

renault.es



LOS ÚLTIMOS CARGOS NOMBRADOS EN EL SECTOR DEL MOTOR



Ignacio Manzano
VICEPRESIDENTE DE FENEVAL

FENEVAL ha dado a conocer que, desde el pasado mes de noviembre de 2020, la Asociación Empresarial de Alquiler de Vehículos Con y Sin Conductor de Madrid (Aseval-Madrid) asumirá la vicepresidencia de FENEVAL a través de la figura de su actual presidente, Ignacio Manzano.

Ignacio Manzano, se encarga, en la actualidad de la dirección de la representación, gestión y defensa de los intereses empresariales tanto del Rent a Car como del alquiler con conductor de la Comunidad de Madrid. Además, es fundador y presidente de Ifurgo, empresa dedicada al alquiler y renting de furgonetas Mercedes-Benz.



Pedro Lazarino
DIRECTOR DE OPEL EN ESPAÑA Y PORTUGAL

El Grupo PSA ha nombrado a Pedro Lazarino, hasta ahora director comercial de Opel Vauxhall, como nuevo Director de la marca Opel en España y Portugal, bajo la responsabilidad de Christophe Prévost, director general de Comercio de la Región Ibérica. Reemplaza en el puesto a Jorge Tomé, que asumirá la dirección de Peugeot en Portugal.

Este licenciado en Economía y Dirección de Empresas por la Universidad de Nova de Lisboa se incorporó en 2010 al equipo de Marketing Internacional de Opel, como jefe de Producto de la Gama y responsable de Coches Pequeños y en 2017, asumió la dirección de las Ventas Europeas y el Marketing Regional de Alemania, Italia, España y Portugal.



Joao Mendes
DIRECTOR DE LA MARCA PEUGEOT EN ESPAÑA Y PORTUGAL

Joao Mendes, ingeniero mecánico y Executive MBA de ISCTE, será el nuevo Director de la marca PEUGEOT en España y Portugal, bajo la responsabilidad de Christophe Prévost, Director General de Comercio de la Región Ibérica de Groupe PSA.

Mendes comenzó su actividad profesional en IVECO y se incorporó a PEUGEOT en 1999, donde ha ocupado diferentes puestos en las áreas de Ventas y Posventa, incluida la Dirección de Recambios y Servicios y la responsabilidad de la red propia de la marca en Portugal. Desde 2016 ocupaba el cargo de Brand Manager y Director Comercial de PEUGEOT en Portugal.

LOS ÚLTIMOS CARGOS NOMBRADOS EN EL SECTOR DEL MOTOR



Francisco Hidalgo
DIRECTOR GENERAL DE DACIA ESPAÑA

El Grupo Renault ha elegido para ser el próximo Director General de Dacia en la región Iberia (España y Portugal) a Francisco Hidalgo Marques, quien actualmente ocupa el cargo de director de Renault Retail Group en Madrid.

Hidalgo Marques cuenta con una dilatada trayectoria profesional en el Grupo Renault en el extranjero. En 2011 le nombraron director de Marketing de Renault Samsung Motors en Corea del Sur. Al cabo de un año volvió a París para encargarse de Ventas y marketing para los mercados de Italia, de países del Este de Europa y los englobados en la estructura Adriática (Eslovenia, Croacia y Grecia). En junio de 2014, se trasladó a Polonia para liderar el Marketing de la región central y oriental europea y en 2019, desempeñó el cargo de director de Marketing en Rusia desde septiembre de 2016.



Sébastien Guigues
DIRECTOR GENERAL DE RENAULT ESPAÑA

El Grupo Renault ha nombrado nuevo Director General de su filial Iberia, que engloba los mercados de España y Portugal, a Sébastien Guigues, quien hasta comienzos de noviembre lideraba la Dirección General de Seat Francia, ahora remplazando a su compatriota Jean Pierre Mesic.

El ejecutivo galo viene respaldado de una trayectoria de éxito en su última experiencia en Francia. Antes de responsabilizarse del mercado galo, trabajó en la filial española, donde fue director de Ventas y director de Marketing. Previamente, trabajó como manager regional de Francia e Italia, en la central en Martorell; como responsable de Flotas y RAC de Seat España; como coordinador para Francia y Portugal para la introducción de un nuevo sistema de distribución y, finalmente, como controller del Grupo VW en Francia (2001-2004).

LOS ÚLTIMOS CARGOS NOMBRADOS EN EL SECTOR DEL MOTOR



Guillermo Fadda
DIRECTOR COMERCIAL DE SEAT EN EUROPA

Guillermo Fadda dirigirá el área de Ventas de SEAT en Europa, con excepción del mercado español, y asumirá este puesto de nueva creación para potenciar el crecimiento de la compañía en la región, reportando directamente al vicepresidente Comercial de SEAT, Wayne Griffiths.

Fadda ha estado vinculado al Grupo Volkswagen desde 1995, cuando se incorporó a la marca AUDI en España. Ha ocupado el cargo de director de Marketing de AUDI en España, dirigió el área de Marketing de AUDI Italia, y en 2009, regresó a AUDI España para desempeñar el puesto de director de Ventas. A partir de 2013 fue director general y en 2018 fue nombrado vicepresidente Comercial de Volkswagen Group Argentina, cargo desde el que ha dirigido el área Comercial que agrupa a Volkswagen, Volkswagen Vehículos Comerciales, AUDI, Ducati y Traton Group.



Cristian Calvo
DIRECTOR DE MARKETING DE SEAT ESPAÑA

Cristian Calvo, ingeniero técnico industrial, que ha desarrollado casi toda su carrera profesional en SEAT, ahora asume las responsabilidades del departamento de Marketing, reportando directamente a Mikel Palomera, director general de SEAT España.

Calvo se incorporó en junio de 2006 al área de Marketing Producto. En 2008 se unió al área de SEAT España, donde fue responsable de Producto de SEAT España hasta que en 2014 se puso al frente de Operaciones SEAT en el mercado español. Calvo trabajará ahora para reforzar la estructura de SEAT en España para afrontar con plenas garantías los nuevos retos del sector.



Audi Empresa

Lo importante es
lo que te hace sentir.

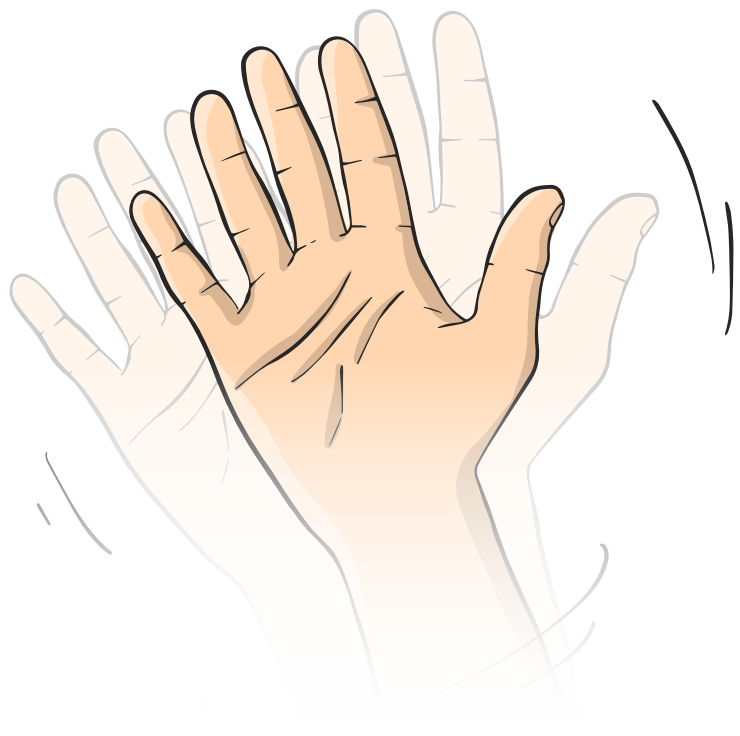


Nuevo Audi Q5 con tecnología OLED digital.

A veces el progreso te hace vivir sensaciones que van más lejos de lo que esperas. Sensaciones como las que te transmite el nuevo Audi Q5 con su seductor y versátil diseño y su innovador frontal más rotundo y deportivo. Un avanzado vehículo que marca el camino al futuro de la iluminación incorporando nuevos faros traseros con tecnología OLED digital y convirtiendo cada trayecto en un apasionante viaje en el que, vayas donde vayas, sigues siendo el centro del universo gracias a su conectividad sin precedentes. Y así, de repente, sientes que conducir un SUV ya nunca será lo mismo. [Audi.es/nuevoQ5](https://www.audi.es/nuevoQ5)

Future is an attitude.

Nuevo Audi Q5 120-195 kW (163-265 CV). Emisiones combinadas de CO₂ (g/km): 147-209 (NEDC: 123-171 g/km). Consumo combinado de combustible (l/100 km): 5,6-9,2.



Adiós 2020, adiós

Ni los más pesimistas habrían podido escribir un guion tan apocalíptico para el año que nos deja. 2020 se despidе con una caída media del mercado automovilístico en el entorno del 35 por ciento mientras que el mercado de alquileres sufre muchísimo más ante el desplome del sector económico más importante de nuestro país, el turismo. Así, la caída del canal de nuestro canal alquilador estará sobre el 60 por ciento, mientras que la parte de comerciales ligeros se resentirá un tercio frente al año anterior. Pedimos opiniones a importantes directivos de marcas automovilísticas sobre perspectivas para 2021 y la tendencia nos habla de un crecimiento, si la situación sanitaria se controla medianamente, de un mercado de turismos de un millón de unidades repuntando un 17 por ciento y situándonos nuevamente en niveles de principio y final de la anterior gran crisis. Pero estas predicciones estarán nuevamente condicionadas por una

situación económica preocupante, con un turismo restringido al menos durante el primer semestre del año y con el resto de tejido industrial y empresarial ajustando presupuestos, gastos y plantillas ante un desierto que ni por asomo se ha terminado de cruzar. Y en este entorno, parálisis mental y de facto por parte de las Administraciones para intentar apoyar y reactivar mercados, hábitos de consumo, generar confianza, proteger o ayudar a todo tipo de empresas y empresarios que son los que realmente generan la riqueza que mueve este país y que permite cubrir posteriormente necesidades sociales. Mientras tanto, tocará seguir flotando a la espera de que las aguas turbulentas se calmen y poder emprender un nuevo rumbo que pasará por la movilidad independiente multimodal con fórmulas que hasta ahora podían parecer impensables pero para las que los clientes generales sí están ya preparados. Tiempo de volver a ver el vaso medio lleno, si nos dejan...

Juan Carlos Payo

Director de la Revista Autopista

Phygital Mobility, el evento de referencia del Rent a Car en 2020

FENEVAL celebra su 43ª Convención Anual y el Almuerzo de Clausura bajo el título de **"Phygital Mobility, está pasando"**

PHYGITAL
MOBILITY
ESTÁ PASANDO



Hoy la tecnología forma parte de nuestro día a día de manera cotidiana. Por eso, es tan importante que, en estos momentos de incertidumbre, podamos usar plataformas online para poder realizar eventos, ponencias, debates, presentaciones...

Por ello, este año FENEVAL ha decidido sumarse al concepto **"Phygital"** (acrónimo de Physical + digital) realizando su **Convención Anual en formato totalmente online** junto a la celebración de un pequeño **evento de cierre de la misma en formato presencial**, con un aforo muy reducido formado por los principales actores de la movilidad, porque, tal como indicó el presidente de la federación, **Juan Luis Barahona**, *"necesitamos vernos, pero en un entorno seguro"*.

Con **"Phygital Mobility, está pasando"** hemos querido hacer referencia este 2020 a la unión dos realidades imprescindibles en la nueva movilidad. Ahora, el Rent a Car debe ser capaz de unir los mejores atributos del **canal físico y del digital** para generar una increíble Experiencia de Cliente.

La Convención Online

La Convención Online tuvo lugar el pasado **16 de diciembre** durante una jornada de trabajo llena de contenidos, que duró desde las 9:30 hasta las 17:30 horas (con una pausa para comer), y que fue conducida por el propio presidente de FENEVAL, Juan Luis Barahona, y emitida en directo por *streaming* a través de nuestra Web.

Esta 43ª edición se centró en los nuevos retos y oportunidades que se le presentan al Rent a Car para los próximos meses y los nuevos hábitos de consumo de los usuarios, tras un año muy complicado para el sector, tremendamente golpeado por los efectos de la crisis del Coronavirus, por las restricciones de movilidad y, sobre todo, por el drástico parón del turismo en nuestro país.

Marta Blanco, Presidenta del Consejo de Turismo de la CEOE y Presidenta de CEOE Internacional

Para la apertura del evento, FENEVAL contó con una invitada de lujo. Fue **Marta Blanco, la Presidenta del Consejo de Turismo de la CEOE**, la encargada de dar el pistoletazo de salida al evento, quien confirmó que "El Rent a Car es un eslabón principal dentro de la cadena de valor del turismo" y avanzó que la movilidad será distinta a la que conocíamos antes de la pandemia, adaptada a nuevos protocolos para hacerla más segura.

Después de la intervención de Marta Blanco, el Presidente de FENEVAL, dio paso a su presentación, no sin antes agradecer a partners, colaboradores y patrocinadores su apoyo, sin los que esta Convención no podría haberse realizado.



"El **#Rentacar** es un eslabón principal en la cadena de valor del **#turismo**. Sin vosotros, la actividad turística no se produciría en un gran porcentaje", Marta Blanco cc **@CEOES**

Sigue la **#ConvenciónFENEVAL** en directo: (feneval.com/convencion-anu...)

#Movilidad #Rentacar



"Somos los inventores de la **#MovilidadCompartida**. Somos pioneros", @jbarahonaf cc @Feneval

Sigue la **#ConvenciónFENEVAL** en directo: (feneval.com/convencion-anu...)

#Rentacar #Phygitall #Movilidad



Juan Luis Barahona, Presidente de FENEVAL

Durante su presentación, nuestro presidente realizó un interesante repaso de las principales acciones que llevó a cabo la federación ante administraciones públicas y diferentes organizaciones en los últimos meses (Ministerio de Transporte, CEOE, DGT, Secretaría de Estado de Turismo, Comité Nacional de Transporte por Carretera, AENA...) y gracias a las que logró minimizar parte del impacto de la pandemia entre las alquiladoras.

Dentro de los logros conseguidos, Barahona destacó la **declaración del sector como "servicio esencial"** por parte del ministro **José Luis Ábalos**; la extensión de los ERTE; la suspensión del canon aeroportuario durante el Estado de Alarma; o, incluso, con la participación de la federación en el Plan "España Puede" a través de varios Macroproyectos Tractores como el de **Desarrollo de Capacidades Digitales**, entre otros.

Y es que, tal como aseguró **Barahona**, Internet ha avanzado 10 años en tan solo 3 meses. "Nos han 'pintado' un cambio de reglas, pero tenemos la fuerza y unión suficiente para salir más fuertes. Lo que no hagas tú lo hará otro", sentenció el presidente de FENEVAL.

Además, el presidente de FENEVAL no olvidó reclamar **la correcta aplicación del IVA** para los servicios de alquiler de vehículos, que todavía tributan al 21% mientras que el turismo y el transporte de pasajeros lo hacen al 10% (7% de IGIC).

Ángeles Marín, Directora de la Oficina de la Estrategia de Movilidad del MITMA

Durante la jornada intervinieron también otras personalidades de diferentes administraciones públicas como **Ángeles Marín, Directora de la Oficina de la Estrategia de Movilidad del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)**, que presentó la "Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada".



Esther Checa, Head Of Innovation en t2ó

La quinta intervención corrió a cargo de **Esther Checa**, Head Of Innovation en t2ó, quien explicó a los asistentes virtuales el concepto de Voice Search, con su presentación titulada "El futuro de la voz está dentro de los vehículos" en la que aseguró que después de los móviles, los coches son el principal punto de acceso a los asistentes virtuales.



Miguel Jiménez Carracedo, Socio de Consultoría y Estrategia en PKF-Attest

Después, **Miguel Jiménez Carracedo**, uno de los patrocinadores de la Convención, intervino con una interesante ponencia sobre la implantación de la transformación Digital dentro de su compañía y sobre el Plan de Recuperación, Transformación y resiliencia de España.



Luis Socias, Jefe de la Oficina de
Proyectos Europeos de la CEOE

Ya a medio día, se unió en directo **Luis Socias, Jefe de la Oficina de Proyectos Europeos de la CEOE**, quien presentó en directo, ante el más de un centenar de asistentes conectados, el Plan Europeo de Recuperación, y explicó detalladamente algunos puntos clave para la canalización de fondos.



Paco Soler, Head of Corporate Partnerships at ISDI

Justo antes del Break, Juan Luis Barahona quiso recordar que FENEVAL va a lanzar un programa de formación 100% online con la Escuela de Estudios digitales ISDI, sobre transformación digital, dirigido especialmente al sector del Rent a Car y la movilidad. Para explicarlo, se conectó **Paco Soler, Head of Corporate Partnerships at ISDI**, quien explicó el programa y los temas en torno a los que girará el **Feneval Digital Transformation Program**.

Después de comer y tras 2 horas de receso, comenzó la segunda parte de la Convención de FENEVAL que giró también alrededor de algunos temas con los que se pretende apoyar a las alquiladoras de vehículos en su recuperación, como sector de referencia en la movilidad de cara a 2021.



Manuel Reina Millan, CEO
Gestorías Asociadas Gesthispania

El penúltimo experto en intervenir en el turno de mañana fue **Manuel Reina, CEO de Gesthispania**, otro de los patrocinadores del evento, que explicó algunas de las soluciones que ofrece la gestoría para la gestión integral de sanciones de tráfico para empresas y conductores, que se encarga de todos los trámites necesarios durante la vida útil del vehículo, a través de plataforma 100% online.



Sol Mena, Consultora especializada en liderazgo y gestión del talento

Sol Mena fue la encargada de abrir la jornada de tarde con una ponencia no tan enfocada a lo técnico y sí a lo personal, en la que habló sobre cómo gestionar y afrontar los cambios que hemos sufrido y estamos aun sufriendo durante la pandemia.



"Facilitamos a todo aquel que quiera comprar un coche que pueda pujar por él, independientemente del lugar en el que se encuentre", Eric Mañas, Director comercial en @Copart España.

Sigue en directo la #ConvenciónFENEVAL:
(feneval.com/convencion-anu...)

#RentaCar #Movilidad



"Durante estos meses de #pandemia hemos asumido grandes retos y con ello, muchos cambios emocionales", Sol Mena, Consultora especializada en #liderazgo y gestión del #talento.

Sigue en directo la #ConvenciónFENEVAL:
(feneval.com/convencion-anu...)

#RentaCar #Movilidad #España



Eric Mañas, Director comercial en Copart España

Después de esta ponencia tan reflexiva e inspiradora llegó el turno de **Eric Mañas, Director comercial en Copart España**, que también apoyó como patrocinador a nuestra convención. Mañas habló sobre las ventajas que ofrecen a sus clientes, quienes tienen la posibilidad de pujar y comprar los vehículos de las campas de Copart en España con subastas en tiempo real.

Enrique Serrano, Vice President Artificial Intelligence and Big Data Comission at Ametic

El penúltimo ponente que formó parte de nuestra convención fue **Enrique Serrano, Vice President Artificial Intelligence and Big Data Comission at Ametic** y CEO en Tinámita, una compañía especializada en soluciones tecnológicas basadas en ecosistemas Big Data, Machine Learning, Inteligencia Artificial y Análisis Cognitivo, quién hablo de los retos en movilidad de las Smart Cities.



"Es importante tener un análisis de turismo nacional e internacional. Analizar la promoción del destino, hacer un mapeo de los activos turísticos...", Enrique Serrano, Vice President Artificial Intelligence and Big Data Comission at @AMETIC_es

feneval.com/convencion-anu...

#RentaCar





Pere Navarro, Director General de Tráfico

Tras un repaso de las principales conclusiones de la jornada por parte de nuestro presidente, FENEVAL tuvo el honor de contar con la presencia en directo del Director General de Tráfico, Pere Navarro para la clausura de la Convención, quien insistió en que el vehículo compartido no es un nuevo sector o un sector de los que denominan "emergentes", sino que es lo que siempre se ha llamado "alquiler de vehículos" y que existe ya desde hace más de 40 años.

Antes de despedirse, el responsable de la DGT también quiso poner en valor al sector del alquiler de vehículos por su papel indispensable en el transporte de mercancías y el abastecimiento de la población durante el Estado de Alarma, asegurando además que el Rent a Car es uno de los grandes impulsores de los nuevos sistemas de seguridad del automóvil en España, gracias a su continua renovación de las flotas.

Finalmente, Juan Luis Barahona agradeció a todos los asistentes virtuales que nos acompañaron durante la jornada por su interés y a los ponentes de primer nivel que formaron parte del evento anual por excelencia del sector del alquiler de vehículos.

La Convención Online se puede ver completa en nuestro [canal de Youtube](#).

Almuerzo de clausura



Ya al día siguiente, el 17 de diciembre, FENEVAL celebró la segunda parte de este "Phygital Mobility, está pasando", esta vez en formato presencial, pero bajo estrictas medidas de seguridad.

Los principales actores de la movilidad, formados por marcas de automoción, gestores de flotas de las principales compañías y otros colaboradores de FENEVAL, se dieron cita en el Hotel Palace de Madrid a las 12:00 horas para celebrar un Networking de Movilidad.

FENEVAL quiere agradecer desde estas líneas la extraordinaria demostración de responsabilidad de la que hicieron gala los asistentes, quienes se realizaron un PCR cinco días antes de acudir a esta cita y se sometieron, previa entrada al evento, a un test de antígenos, servicio que proporcionó FENEVAL con la Clínica HOSPITAL MADRID para confirmar el resultado negativo a la Covid-19 de todos y cada uno de los invitados.

Tras la sesión de Networking entre profesionales de marcas y gestores de flotas, FENEVAL ofreció un almuerzo de clausura de la Convención durante el cual, el presidente de FENEVAL Juan Luis Barahona, aprovechó para dirigirse a los asistentes con unas palabras de satisfacción y agradecimiento por el éxito del evento.



Durante su discurso, Juan Luis Barahona se refirió a los drásticos cambios que hemos experimentado durante estos meses, "haciéndonos expertos en mascarillas, test, en Zoom, Teams... y otras herramientas que nos han permitido trabajar y comunicarnos durante la pandemia".

El presidente de FENEVAL aludió también a la necesaria unión entre proveedores, marcas, administraciones y alquiladores como "aquello que da sentido a FENEVAL" y que, aunque de una manera radicalmente distinta a otros años, hemos conseguido mantener con este evento de dos jornadas en el que hemos podido compartir experiencias y "seguir haciendo sector".



De nuevo, Barahona quiso recalcar lo que ya en la jornada anterior afirmó Pere Navarro, pues el alquiler de vehículos es, al final, movilidad compartida, una movilidad que girará, ahora más que nunca, alrededor de la digitalización y de la sostenibilidad.

Finalmente quiso agradecer a proveedores y administraciones que han hecho posible este evento.

PATROCINADORES:



EVENTO COLABORADOR:



ASEVAL-MADRID asume la vicepresidencia de FENEVAL

Ignacio Manzano Plaza desempeñará el cargo de vicepresidente de la Federación Nacional de Vehículos de Alquiler



“Asumimos este nuevo reto en FENEVAL con mucha ilusión y dedicación en estos momentos difíciles para el sector”, Manzano Plaza, nuevo vicepresidente de FENEVAL.

ASEVAL-MADRID, Asociación Empresarial de Alquiler de vehículos con y sin conductor de Madrid ha sido la encargada de asumir la vicepresidencia de la **Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos Con y Sin Conductor (FENEVAL)** desde el pasado mes de noviembre, y lo hace a través de la figura de su actual Presidente, **Ignacio Manzano Plaza**.

Esta asociación que se integra dentro de **FENEVAL**, se creó en 1977 como entidad asociativa de ámbito provincial destinada a integrar a las empresas dedicadas al alquiler de vehículos con y sin conductor de Madrid, con el fin de representar y defender sus intereses comunes.

En la actualidad **ASEVAL-MADRID** ya está formada por más de 100 empresas entre multinacionales, pequeñas y medianas empresas, y supone la mayor agrupación del sector en la Comunidad, representando la Sección de alquiladores del Comité Madrileño de Transportes, así como en la Junta Directiva de Ceim CEOE y en sus diversos consejos.

Cabe destacar que Manzano Plaza es un referente en el alquiler de vehículos gracias su espíritu emprendedor, siendo fundador y presidente de Ifurgo, empresa dedicada al alquiler y renting de furgonetas Mercedes-Benz. Anteriormente también fundó otras compañías como My Mobility Company, start up de movilidad integral digital.

Según **el nuevo vicepresidente de FENEVAL**, *“desde ASEVAL reforzamos nuestra vinculación tradicional en el sector de alquiler sin conductor y VTC en la Comunidad de Madrid, aportando valor y una posición estratégica al sector, asumiendo este nuevo reto en FENEVAL con mucha ilusión y dedicación en estos momentos difíciles para el sector”*.

Actualmente **FENEVAL** está compuesta por **once asociaciones de ámbito provincial y autonómico**, por la Asociación Nacional Empresarial de Alquiler de vehículos con y sin conductor (**ANEVAL**), que agrupa a compañías multinacionales y, además, por la Asociación Española de la Industria y Comercio del Caravaning (**ASEICAR**). Estas asociaciones tienen autonomía plena en su ámbito de actuación: eligen sus cargos directivos, tienen su propia sede y sus servicios técnicos y profesionales.



SILENT URBAN VEHICLE



CITROËN C5 AIRCROSS HYBRID PLUG-IN HYBRID E-COMFORT CLASS SUV



BUSINESS FULL RENTING

Mantenimiento
Gestión de multas
Seguro a todo riesgo
Cambio de neumáticos
Asistencia en Carretera

Por
409 €
/MES + IVA⁽¹⁾



Citroën prefiere Total. (1) Cuota sin IVA para un Nuevo C5 Aircross Hybrid 225 e EAT8 Shine en Península y Baleares para profesionales o empresas para alquilar a 48 meses y 60.000 km. Incluye mantenimiento y cambio de 4 neumáticos, asistencia en carretera 24 h, gestión de multas e impuestos de circulación según contrato FREE2MOVE LEASE, y seguro a todo riesgo con la Compañía Mutua Madrileña Automovilista, S.S.P.F, sujeto a normas de contratación, suscripción, condiciones generales y cláusulas limitativas e intermediado por PSA Financial Services Spain, EFC, S.A., agente de Seguros vinculado inscrito en el Registro de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones con la clave AJ-171. Incluye 1.670€ de descuento del Plan MOVES II, gestionado por la CC.AA. correspondiente y sujeto a la aprobación y cumplimiento de las condiciones del plan para Pymes y sin achatarramiento. Oferta de PSA Financial Services Spain, EFC, S.A. válida para vehículos matriculados antes del 31 de diciembre del 2020, condicionado a aceptación financiera. Consulte en su Concesionario nuestra oferta para otras versiones, plazos y kilómetros.

Gama SUV C5 Aircross Hybrid: Consumo mixto WLTP: 1.4 l/100 km*. Emisiones de CO₂ mixto WLTP: a partir de 32g** (*Valor comprendido entre 1.4l/100 km y 1.5l/100 km según el equipamiento del vehículo. **Valor comprendido entre 32 y 33 g de CO₂ según el equipamiento del vehículo.

- ASEVAL-MADRID -

“El desafío de la movilidad” fue el lema en torno al que la Asociación Empresarial de Alquiler de Vehículos con y sin conductor de Madrid (ASEVAL-MADRID), celebró su 43º Asamblea Anual

El acto fue retransmitido en directo para los asociados desde la sede del CEIM.

A pesar de la Pandemia, ASEVAL-MADRID, no quiso dejar de celebrar su encuentro anual con todos sus asociados, por ello el pasado viernes, 20 de noviembre, los reunió utilizando una de las posibilidades que ofrece las tecnologías. La sede del CEIM fue el lugar desde donde la mesa presidencial con su presidente a la cabeza, se emitió en directo el evento.

El acto fue inaugurado por el presidente del CEIM, D. Miguel Garrido, quien dio la bienvenida a todos, y comentó que, a pesar de la mala situación que está pasando el sector, quiso transmitir su apoyo y ponerse una vez más a disposición del sector para lo que este necesitase.

El presidente informó de todas las gestiones realizadas durante el año, como la incorporación de la asociación en el CEIM (Junta Directiva, Asamblea y diversos comités relacionados con el sector), la segregación del Convenio del Rent a car y VTC, Huella de Carbono CERO, implantando un departamento de consultoría para todas nuestras empresas de forma gratuita, pudiendo realizarse plantaciones de árboles en zonas de la comunidad de Madrid, con el mantenimiento de estos bosques por parte de las administraciones públicas de la zona, una línea Aval-Madrid exclusiva para los asociados de ASEVAL, reuniones con los distintos órganos de las Administraciones tanto a nivel local como nacional, el reconocimiento por parte tanto de la Comunidad de Madrid como del Ayuntamiento la ayuda desinteresada del sector en los momentos más duros de la pandemia y destacando como algo importante, a pesar de las circunstancias atípicas que estamos viviendo, la incorporación de 50 empresas más a la asociación, encontrándose bajo el paraguas de la asociación casi el 95 % de la totalidad del sector de la comunidad de Madrid.

Igualmente informó de las reuniones y encuentros que se habían tenido desde FENEVAL y a los que él había asistido. También paso a explicar que ASEVAL-MADRID, había asumido la Vicepresidencia de FENEVAL.

Por último, se aprobó la creación del premio “MENINA DE ASEVAL”, siendo el primer agraciado en recibirlo D. Manuel Dapena Baqueiro, asesor jurídico de la asociación.



Por otra parte, los asistentes pudieron disfrutar de la Ponencia de D. Federico Linares (Presidente EY) con el título *"La empresa en el nuevo capitalismo Humanista"*.

Como todos los años, hay que destacar la presencia de **D. Juan Rey Segura, Subdirector General de Gestión de Multas de Circulación**, **D^a Olga Azcue, Secretaria del Comité Madrileño de Transportes**, **D. Abel Bueno García, Director General de Transportes de la Comunidad de Madrid**, **D. Rafael Barbadillo presidente del Consejo de Movilidad del CEIM**, y **D. Juan Luis Barahona, presidente de FENEVAL**, quienes no quisieron faltar al encuentro para **mostrar su apoyo al sector** y explicar las líneas de actuación en cada una de sus competencias.

Los assembleístas también pudieron conocer de primera manos nuevos productos que pueden favorecer el desarrollo de las empresas y solventar problemas del día a día como lo presentado por **INFORMA, VISIAT SERVICIOS TELEMÁTICOS, INTERNATIONAL CONSORTIUM FOR BIOSECURITY IBÉRICA y TOYOTA GAMBOA ECOAUTO**. La empresa **GROW UP** por su parte, realizó un sorteo entre los asistentes de un fin de semana, como homenaje por la lucha y perseverancia por parte de todos los asociados.

La clausura del acto corrió a cargo del Alcalde de Madrid, D. José Luis Martínez-Almeida.

Desde estas páginas, queremos agradecer, una vez más, tanto a asociados, autoridades y colaboradores por su apoyo y su fidelidad.



- ASEVAL-MADRID -

ASEVAL-MADRID, entrega el primer premio "Meninas ASEVAL"

El restaurante "Los Remos" ha acogido por segundo año consecutivo el "GUIISO NAVIDEÑO" de la asociación. Un encuentro mucho más privado y con todas las medidas de seguridad para que los asistentes pudieran disfrutar por unas horas y olvidarse de los problemas cotidianos.



El encargado de presentar al homenajeado fue D. Rafael Barbadillo, presidente de la Comisión de transportes del CEIM.

También pudimos contar con diversos representantes de la Administración local, que nos acompañaron en este acto tan emblemático para la Asociación.



Este encuentro ha servido para hacer entrega del primer premio "MENINAS ASEVAL", tal como se acordó en la pasada Asamblea Anual, a D. Manuel Dapena Baqueiro, asesor jurídico de la Asociación por toda su trayectoria profesional y asociativa a nuestro lado.



- AESVA -

Las empresas asociadas a AESVA podrán acceder al sistema profesional de citas de itv



Hasta hace justamente dos años desde AESVA podíamos asignar citas itvs a nuestras asociadas. Teníamos disponibles citas diarias en distintas estaciones de Málaga capital y Provincia.

A diario comunicábamos a las estaciones concertadas las citas que habíamos asignado para el día siguiente. Así hemos estado bastantes años, ofreciendo un servicio que siempre fue altamente valorado por las empresas.

Sin embargo, en 2018 nos comunicaron que se eliminaban las citas que teníamos pre-asignadas, que no podríamos dar más citas de itv por lo que, en adelante, nuestras empresas tendrían que solicitar las inspecciones en el sistema general al igual que los particulares.

Ya en ese momento el tiempo para obtener citas era de más de dos semanas por lo que las empresas resultaban perjudicadas en su operativa por estas esperas que con el tiempo han ido a peor al punto de llegar hasta dos meses para poder pasar una itv.

Desde el momento en que nos comunicaron la eliminación de las citas en AESVA no hemos parado con el objetivo de poder ofrecer una solución más favorable a nuestras empresas que nos llamaban continuamente quejándose de las larguísimas esperas.

En noviembre de 2018 viajamos a Sevilla para un encuentro con la persona responsable de VEIASA y a partir del mismo hemos mantenido comunicación continua con los responsables de esta organización siempre con el objetivo de alcanzar una alternativa al sistema general de citas.

El pasado mes de octubre mantuvimos un nuevo encuentro con la Directora Técnica de VEIASA, vía telemática en esta ocasión, en el que nos comunicó, por fin, que había una solución para evitar las esperas en las inspecciones de itv para nuestras empresas.

Esta magnífica noticia se ha plasmado en un acuerdo por el cual las empresas asociadas a AESVA podrán acceder al sistema profesional de citas de itv, lo que les va a permitir obtener inspecciones en muy corto plazo.

La noticia, lógicamente, ha sido magníficamente acogida por nuestras asociadas.

En AESVA nos sentimos muy contentos por el acuerdo alcanzado y por poder dar una buena noticia en un momento tan complejo para nuestro sector. Nuestra satisfacción es doble en el sentido de que hemos allanado el camino a otras organizaciones y sectores que también podrán beneficiarse de este servicio si así lo solicitan.

Nos complace compartir la noticia con el resto de las asociaciones de la Federación por si pudiese ser de utilidad para otras organizaciones.



- AECA -

AECA celebra su tradicional Convención Anual "a la manera digital"

Cuando la necesidad obliga, no queda más remedio que reinventarse y este año eso es lo que toca. AECA ha decidido celebrar su tradicional Convención Anual (y ya van 58 ediciones), adaptándola a las exigencias del momento manteniendo en parte su esencia que no es otra que la de buscar sinergias entre nuestros asociados y sus colaboradores. El objetivo perseguido es la interacción entre unos y otros y entre todos en común para conocernos mejor, saber de las novedades y, en fin, encarar el futuro próximo con algo de optimismo.

Así, de esta forma, ideamos pedir a nuestros colaboradores que nos hiciesen llegar los videos y mensajes de presentación que estimasen oportunos para sus intereses y los nuestros, para de esta forma y desde AECA canalizar y poner en valor sus informaciones y productos e interactuar entre nosotros y ellos.

Sinceramente pusimos todo nuestro empeño e ilusión en que el proyecto funcionara y creemos que lo conseguimos. En un año que se nos va "con viento fresco", "agnus horribilis", donde los haya, toca encarar el futuro próximo con optimismo y con nuevos y mejores proyectos. Habremos de agarrarnos con fuerza a la esperanza que las nuevas vacunas auspician porque es cuanto tenemos y nos va la vida y hacienda en ello.

Nuestro sector, sin duda alguna, ha sido uno de los más olvidados durante este tiempo. Aquello de ir a caballo entre el turismo y el transporte, tampoco nos ha beneficiado lo más mínimo. La prácticamente inactividad de nuestras empresas, no ha merecido la atención de nuestros representantes políticos que han mirado hacia otro lado con manifiesta falta de sensibilidad.



Esta crisis ha golpeado al "renta car" de manera despiadada sin apenas margen de acción. Turismo y movilidad son una sola cosa en nuestro sector y sin lo primero no existe lo segundo y viceversa. Las restricciones a la movilidad suponen la muerte anunciada del alquilador, no hay músculo que soporte tanta tensión.

Por todo ello, animo a todos a ser mas reivindicativos, a demandar lo que justamente nos corresponde, a poner en valor nuestro sector y que todo ello nos permita salir de esta larga pesadilla con el lógico respaldo y apoyo que merecemos.

Concluyo para desearos lo mejor para el próximo año y que nos devuelva, al menos parte, lo que nos arrebató este 2020, que volvamos a recuperar la "bendita rutina " de antaño y sobre todo que nuestras familias y amigos, y también nuestras empresas y clientes nos hagan partícipes de una nueva y feliz normalidad.

Nuestros colaboradores: Grupo PSA, Autopremier Costa – Opel, Suzuki Motor Ibérica, Torino Motor - Fíat, Ford España y Concesionarios Provinciales, Málaga Wagen – Volkswagen, PSA Retail Sevilla – Citroën, Privacidad Global, Growup Services - Franquicia Plus, Bbou Hoteles – Hotel La Viñuela, Axodel, BBVA, Northgate, MasQRenting, Novaluz, Foxid. A todos muchas gracias por vuestro valioso apoyo a lo largo de este año 2020.





Descubre la nueva Gama Híbrida y Eléctrica de Honda



Jazz Híbrido

AUTORECARGABLE

Crosstar Híbrido

AUTORECARGABLE

CR-V Híbrido

AUTORECARGABLE

Honda e

100% ELÉCTRICO

Honda **e:TECHNOLOGY**

Ven a tu Concesionario oficial Honda y prueba
nuestra gama más avanzada y tecnológica.



Gama Híbrida: Consumo combinado (l/100 km): 4,5 - 7,4. (NEDC: 3,6 - 5,5). Emisión CO₂ combinada (g/km): 102 - 168. (NEDC: 82 - 126).
Honda e Advance: Consumo de energía en kWh/100 km: combinados 17,8. Emisiones de CO₂ (g/km): 0. Eficiencia: A+.

*5 años de garantía (3 años de garantía mecánica), según condiciones contractuales a consultar a través de la Red Honda.es.



7 tendencias

que marcarán la Experiencia del Usuario en la Era Post COVID- 19

Nunca antes el sector del alquiler de vehículos había tenido que replantearse, modificar y gestionar su relación directa con los usuarios de sus servicios como lo ha tenido que hacer tras la crisis del COVID-19.



Al sector del Rent a Car, como así ha ocurrido con otros sectores económicos como el retail, la hostelería o el turismo, le tocó comprender, a la fuerza, la “nueva realidad”, para poder analizar la situación y anticiparse a los posibles escenarios que surjan de esta crisis en las que aún estamos inmersos, para mejorar, si cabe, su capacidad de respuesta.

Estas son las 7 tendencias que han llegado para quedarse en la Experiencia del Usuario:

- 1. El BIENESTAR de los empleados:** Para las compañías de RAC es ahora esencial garantizar la seguridad de sus empleados, ya sea a través de la flexibilidad laboral, el teletrabajo y/o los protocolos de seguridad e higiene en las oficinas para los trabajadores del front-line.



- 2. Una Experiencia OMNICAL:** Desarrollar una experiencia rentable para el sector del alquiler de vehículos requiere dejar paso a los canales digitales. La omnicanalidad supone ofrecer al cliente una experiencia en todos los canales, integrada en cada dispositivo que éste use para interactuar con la empresa.

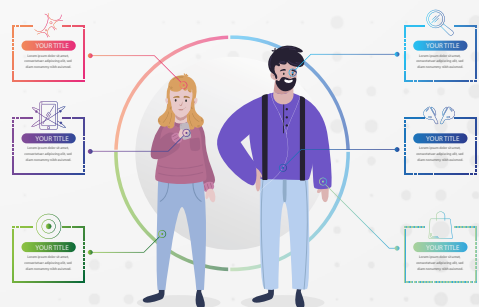
- 3. Involucrar a los EMPLEADOS:** No hay duda de que la Voz del Empleado se va a incorporar cada vez más a las relaciones entre empresa y cliente. La escucha activa de los colaboradores es esencial para generar nuevas estrategias en la gestión de la Experiencia de Cliente.



- 5. PERSONALIZACIÓN:** A partir del análisis masivo de los datos se generan estrategias de personalización para entender al máximo a los clientes en estos momentos de incertidumbre y cuidarlos con acciones muy personalizadas (encuestas, promociones, beneficios...)



- 7. El perfil del NUEVO CONSUMIDOR:** La preocupación por la pandemia y sus efectos económicos han producido importantes cambios en los hábitos de los consumidores. Disponer de los datos que permiten dibujar este nuevo perfil permite la puesta en marcha de medidas que garantizan que el servicio ofrecido responde a sus necesidades.



- 4. Análisis de DATOS MASIVOS:** La recopilación y el análisis de los datos masivos procedentes del feedback del cliente a través de herramientas tecnológicas es esencial en un sector de servicio como es el del RAC. Escuchar al cliente es lo único que servirá para entender las necesidades reales de los usuarios en tiempo real.



- 6. AUTOMATIZACIÓN:** La Inteligencia Artificial ya está implantada en muchos procesos del sector Automoción. Y, por supuesto, ya está generando un enorme valor en la gestión de las interacciones con los clientes. Chatbots y otras herramientas de Voz ya son una realidad de digitalización en muchas compañías.





Nuevo Kia XCeed Híbrido Enchufable

Cargado de ventajas para tu empresa.



Con etiqueta CERO



Empresas

¿Por qué elegir cuando tu empresa lo puede tener todo? Lo mejor de un vehículo híbrido y lo mejor de uno eléctrico. Gracias a la etiqueta 0, a su autonomía y a los bajos costes en consumo y mantenimiento, el Nuevo Kia XCeed Híbrido Enchufable es garantía de éxito en todos los aspectos.

Emisiones CO₂ combinadas WLTP correlado a NEDC (g/km): 29-31. Emisiones CO₂ combinadas WLTP (g/km): 32-38.
Consumo combinado WLTP (l/100km): 1,4-1,7.

*Consultar manual de garantía Kia.



“Los jóvenes llevan ya tiempo apostando por una movilidad sostenible, más flexible y enfocada más al servicio por uso que a la propiedad”

José Antonio Martín Quijano

**Director Comercial Grandes
Cuentas en Dvuelta**



José Antonio Martín Quijano es Licenciado en Derecho por la Universidad de Salamanca y MBA Executive por la Escuela Europea de Negocios. Comenzó su trayectoria profesional en el Comisariado Europeo del Automóvil, habiendo trabajado posteriormente en la Mutua de Seguros Pelayo, donde ha ocupado diferentes puestos de responsabilidad en la Dirección Territorial Noroeste.

Desde el año 2017 es el responsable de GGCC en Dvuelta, donde está llevando a cabo proyectos de internacionalización y diversificación de los servicios prestados a su cartera.

1. Como Director de Grandes Cuentas en Dvuelta, ¿Qué puntos clave destacaría para conseguir la excelencia de servicio de cara al cumplimiento de objetivos?

La clave del éxito de Dvuelta estriba fundamentalmente en la amplia experiencia que tenemos, ya que llevamos más de 25 años garantizando la movilidad de conductores particulares, de empresas y de grandes flotas. Si a esta experiencia le sumamos el hecho de contar con un equipo de profesionales de largo recorrido, obtenemos como resultado un servicio de calidad a la altura de las expectativas de nuestros clientes. El grado de fidelización con el que contamos en la actualidad es la constatación de nuestro éxito.

2. En un sector como el de la gestión de multas ¿Cuál cree que es el secreto para identificar oportunidades de crecimiento en ventas?

La experiencia de más de 25 años en el sector, la continua formación de los profesionales que formamos Dvuelta

y la capacidad de adaptación a los cambios legislativos y al escenario cambiante de la movilidad a lo largo de estos años son algunas las principales claves de nuestro crecimiento.

Además, la compañía cuenta con un departamento propio de desarrollo tecnológico en su apuesta firme por la digitalización. Somos conscientes de la importancia de desarrollar nuevas herramientas digitales de gestión que permitan optimizar los procesos y los costes a las empresas de movilidad con las que trabajamos.

Por último, pero no menos importante, otra clave es nuestra apuesta por la diversificación. Crecemos y lanzamos al mercado nuevos servicios que surgen de las necesidades de nuestros clientes. En esta línea, destacaríamos el servicio de recobros: gestionamos su cartera de morosidad tanto en vía extrajudicial como judicial. Nuestro objetivo es convertirnos en la empresa de referencia en la prestación de este servicio en el sector de la movilidad.

3. ¿Han notado un aumento de la competencia en estos últimos años con la proliferación de plataformas especializadas en el recurso de multas? ¿Cree que esto podría deberse a la existencia de una normativa de circulación cada vez más restrictiva?

En estos últimos años se ha producido un incremento de plataformas de recursos de multas, pero queremos destacar que Dvuelta no es una empresa de recursos de multas al uso. Prestamos un servicio integral de garantía de la movilidad que incluye, entre otros, el servicio de recursos de multas. La normativa en materia de tráfico se ha ido modificando a lo largo de los últimos años incrementando la presión recaudadora sobre el conductor y las empresas relacionadas con la movilidad. Se han endurecido las sanciones y se han incrementado los importes de las multas, se han acortado los plazos del procedimiento sancionador y se ha creado el instrumento del pronto pago, que reduce el importe a la hora del pago pero que impide ejercer el derecho de defensa. La seguridad vial es cosa de todos, de los ciudadanos, pero también de la Administración. Tanto los unos como los otros tienen obligaciones pero también derechos.

4. ¿Como ha afectado la crisis del COVID a su compañía? ¿Han estado recibiendo muchas solicitudes para recurrir multas por infringir los confinamientos? ¿Eran la mayoría de estas multas justificadas?

La pandemia por COVID-19 ha afectado de manera global a todos los sectores de la economía española y el de la movilidad no ha sido una excepción. Un porcentaje significativo de nuestra cartera de clientes está relacionado con el sector de la automoción y todos sus agentes, uno de los más afectados por esta crisis: empresas de transportes, de distribución, Rent a Car o concesionarios. Pese a ello, hemos mantenido la totalidad de nuestra plantilla en activo gracias al teletrabajo y a nuestra inversión constante en digitalización que nos ha permitido estar operativos a

distancia. Quiero aprovechar estas líneas para trasladar todo nuestro apoyo a los sectores más perjudicados y nos sumamos a la petición de ayudas directas en sectores como el del Rent a Car, que ha sufrido de manera particular las restricciones a la movilidad y la falta de turismo.

En relación a las multas de confinamiento hemos recurrido un gran número de expedientes sancionadores relacionados con las restricciones obteniendo resultados positivos, con un éxito hasta ahora de casi el 80% de los expedientes resueltos. Además, fuimos los primeros, en conseguir la primera resolución estimatoria de este tipo de multas en España.

5. ¿Qué opinión tienen acerca de las últimas reformas legales aprobadas por el Consejo de Ministros en materia de tráfico y circulación? ¿Qué opina de la medida que aumenta de 3 a 6 los puntos la penalización por usar dispositivos de telefonía móvil al volante?

Estamos a favor de todas las medidas que se adopten en pro de mejorar la seguridad vial y que no tengan como objetivo único aumentar la recaudación por multas. Algunas de las reformas aprobadas por el Consejo de Ministros el pasado 10 de noviembre eran ya necesarias, sobre todo las relativas a la regulación del uso de los vehículos de movilidad personal toda vez que las ciudades estaban apostando, ya antes de la pandemia, por el fomento de este tipo de dispositivos. La unificación de las diferentes normativas municipales en una norma con carácter estatal era una necesidad imperiosa.

Las distracciones al volante son la primera causa eficiente en los accidentes de tráfico, según datos de la propia DGT, por lo que el endurecimiento de estas conductas al volante se hacen necesarias.



6. ¿Cree que la reducción de la velocidad en todas las calles de las ciudades españolas que no tengan dos carriles por cada sentido a 30 km/h. y hasta 20 km/h si es una calzada compartida, servirá realmente para reducir las víctimas de tráfico?

Como en tantos otros asuntos, la velocidad ha dejado de ser una cuestión técnica para convertirse en una batalla ideológica. El control de la velocidad es una medida esencial en cualquier política de seguridad vial, pero nunca la principal y única. Y aquí entra la mezcla de pretendido ecologismo (cuando reducir a esos niveles la velocidad en ciudad es más contaminante) con un urbanismo irreflexivo que ansía una peatonalización progresiva y sin alternativas para la movilidad motorizada. Y, como siempre, lo que se esconde detrás de una reducción de límites de velocidad es una mayor recaudación por multas, eso sí, presentado dentro de un bello envoltorio supuestamente progresista. Al tiempo, si se quiere salvar a los peatones, también éstos tienen que poner de su parte y respetar las normas.

7. En la actualidad, ¿Qué porcentaje del total suponen las multas por exceso de velocidad?

En el caso de los ayuntamientos la velocidad no es la conducta más sancionada. Los estacionamientos y las multas del SER o la ORA ocupan la primera posición. En cuanto a las multas de la DGT, las multas por exceso de velocidad siguen siendo de las multas más impuestas. Es totalmente lógico si tenemos en cuenta que cada año se invierte más en medios tecnológicos para captar esta infracción: radares fijos, móviles, Pegasus, furgonetas camufladas, camiones, etc.

8. ¿Qué medida creen desde Dvuelta que sería la más efectiva para llegar a muertos cero en carretera?

Partiendo de la base de que llegar a cero muertos es una entelequia, sí hay cosas por hacer. Llevamos más de diez

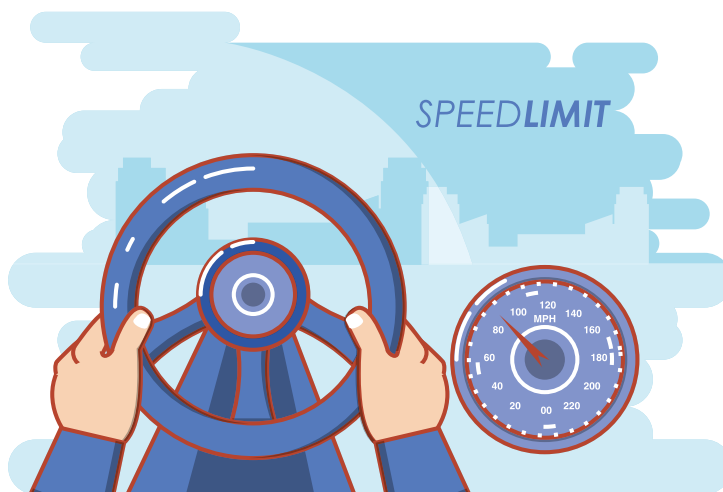
años pidiendo que la tasa de alcohol para conducir sea cero y para ello hace unos años creamos la plataforma www.movimientoceroalcohol.com. No puede ser que en la DGT aún crean que existe un nivel tolerable de alcoholernia para conducir. Creemos que hasta que no se tomen medidas como sacar el alcohol y las drogas de la carretera no conseguiremos reducir de forma estructural la siniestralidad vial. Además hace falta invertir en investigar más profundamente los accidentes y sus causas, no únicamente quedarse en la determinación de las responsabilidades.

9. ¿Qué opina sobre la reciente medida anunciada por el Ayuntamiento de Madrid para la calidad del aire sobre la posibilidad de que la Policía y/o agentes de Movilidad puedan exigir a los coches más contaminantes volver a pasar la ITV?

La restricción de la circulación de los vehículos más contaminantes en las grandes ciudades es una apuesta generalizada. Aún desconocemos cuáles son los criterios que se van a tener en cuenta para que un agente de Movilidad pueda exigir que un vehículo pase una nueva ITV. Lo que sí tenemos claro es que no es una cuestión que pueda dejarse al arbitrio de un agente sin que estén específicamente reglados dichos criterios.

10. Y, finalmente, ¿Cree que la pandemia está cambiando la relación de los jóvenes con el coche? ¿De qué forma?

Los jóvenes llevan ya tiempo apostando por una movilidad sostenible, más flexible y enfocada más al servicio por uso que a la propiedad. Las nuevas tecnologías asociadas al renting, la suscripción de vehículos, carsharing y motorsharing están viviendo su momento. Lo anterior, sumado a las nuevas normativas municipales que apuestan por el cambio hacia una modalidad más sostenible y de protección al medioambiente, han acelerado el cambio.



Jeep® Renegade 4xe y Jeep® Compass 4xe. La marca Jeep® apuesta por el híbrido enchufable.



Renegade 4xe y Compass 4xe son los primeros modelos electrificados de Jeep en la región EMEA. La tecnología híbrida enchufable convierte a los **nuevos SUV Jeep 4xe** en pioneros de la evolución ecológica de la marca.

Los nuevos modelos **Jeep 4xe implican que el futuro de la marca está conectado**, electrificado, es divertido de conducir y está equipado con tecnología ecológica.

Los modelos 4xe pueden ser **100 % eléctricos** e ideales para conducir a diario por la ciudad, gracias a una batería combinada con un motor eléctrico de 60 CV, que garantiza una autonomía media de 50 km y cero emisiones en modo totalmente eléctrico*.

Ambos modelos son **100 % auténticos vehículos Jeep 4x4**: con dos motores eléctricos con Powerloop, la tracción total siempre está disponible para afrontar aventuras todoterreno en superficies extremas con total tranquilidad.

Prestaciones mejoradas

Diversión al volante (hasta 240 CV) y una velocidad máxima de 130 km/h en modo totalmente eléctrico que alcanza los 200 km/h en modo híbrido*, eficiencia de combustible (consumo de aproximadamente 2 l/100 km en modo híbrido) y responsabilidad medioambiental (menos de 50 g/km de CO₂ en modo híbrido*).

Los modelos **Jeep 4xe** debutarán en los concesionarios Jeep de España con tres niveles de equipamiento: **'Limited', 'S' y 'Trailhawk'**, dos niveles de potencia (190 o 240 CV), un conjunto de características tecnológicas y de seguridad, nuevas y exclusivas funciones de conducción eléctrica y soluciones de recarga pública y en casa con easyWallbox.

e-Mobility

Se ha creado un **ecosistema integrado de funcionalidad**, conectividad y servicios para garantizar simplicidad y facilidad de uso, y llevar a los clientes al mundo de la electrificación, desde la elección de un vehículo Jeep 4xe a la experiencia de conducción diaria. Esta es la valiosa contribución del equipo **e-Mobility de FCA**, que coordina todas las actividades relacionadas con la movilidad eléctrica.

e-Mobility engloba a socios, productos y servicios interdisciplinarios de una variedad de mercados, para simplificar la vida de los clientes que eligen vehículos eléctricos y electrificados.

*Según el ciclo WLTP: el dato específico puede variar según la combinación de equipamiento/versión.



Jeep
THERE'S ONLY ONE

“EL RENT A CAR CONSTITUYE UN ALIADO INDISPENSABLE PARA NUESTRO PROYECTO”



ENTREVISTA A JULIO AGULLÓ,
DIRECTOR GENERAL DE LÍNEA DIRECTA ASISTENCIA



lineadirecta.com

Línea Directa Asistencia se ha convertido en un referente en innovación, procesos digitales y calidad en el servicio, consolidándose como un caso de éxito en el uso de las últimas tecnologías en el Grupo Línea Directa. Julio Agulló, Director General de Línea Directa Asistencia, responde a las preguntas de FENEVAL sobre la compañía y su relación con el sector del Rent a Car.

1. En 2020, Línea Directa Aseguradora cumple 25 años. ¿Cuál es el papel y la trayectoria de Línea Directa Asistencia dentro del Grupo?

Desde su incorporación al Grupo Línea Directa, en 2005, la compañía de Asistencia ha experimentado un crecimiento gradual hasta convertirse en un gran activo en materia de recursos tecnológicos y digitales en el Grupo, lo que le ha permitido optimizar su aportación y sus resultados. En este sentido, Línea Directa Asistencia aporta versatilidad, eficiencia y, sobre todo, innovación, gracias a su equipo humano y a una extensa red de colaboradores que constituyen el mejor escaparate de nuestra marca. Por eso, ahora que se cumplen 25 años del nacimiento de Línea Directa Aseguradora, podemos estar orgullosos de nuestra contribución al proyecto, que, sin duda, ha ayudado a transformar el concepto de servicio en España.

Somos una empresa muy dinámica en la creación de nuevos productos y servicios que tratamos de adecuar a las necesidades de cada cliente, acompañándolos, escuchándolos y respondiendo a sus expectativas, lo que nos ha permitido, no solo reforzar nuestra vocación por la calidad, sino también obtener niveles elevadísimos de satisfacción y fidelización.

2. Otros de los servicios de Línea Directa Asistencia que emplean habitualmente el Rent a Car es Sonrye, que está encontrando una gran acogida. ¿En qué consiste?

Sonrye es una solución de movilidad de Línea Directa Asistencia que, desde su creación, ha transportado más de 6.000 coches y colaborado con más de 150 talleres de Madrid, Barcelona y Valencia, así como de otras capitales de provincia. La marca, que cuenta con la garantía y la fiabilidad del Grupo Línea Directa para lograr un único objetivo: responder a las necesidades de nuestros clientes. Por eso, desarrollamos e impulsamos numerosos acuerdos con empresas de Rent a Car, que constituyen un aliado indispensable para el proyecto.

Sonrye, que está obteniendo una gran acogida tanto entre empresas como entre particulares, ofrece un amplio abanico de servicios especialmente pensados para el sector del automóvil, que incluyen el traslado de coches a los talleres de reparación, a concesionarios, transferencias entre oficinas y a plataformas tecnológicas de alquiler de vehículos. Asimismo, Sonrye también ofrece servicios a particulares, como el traslado del vehículo a los centros autorizados de la Inspección Técnica de Vehículos (ITV), entre otros muchos.

3. ¿Qué servicios de Sonrye son susceptibles de utilizar un Rent a Car?

Sonrye ofrece numerosas ventajas para negocios y empresas, y en particular para el sector del Rent a Car ya que constituye una gran ocasión para reducir el coste de oportunidad, desplegar soluciones de outsourcing, ampliar los servicios de recogida y entrega, aumentar el radio de acción del negocio e iniciar procesos de entrega de vehículos alquilados a domicilio. Todo ello permite impulsar la proximidad y la versatilidad de la oferta comercial.

De hecho, entre los clientes de Sonrye se encuentran concesionarios, talleres, empresas de renting y Rent a car, start up digitales del ámbito de la automoción y plataformas de venta y alquiler de vehículos nuevos y de ocasión.

4. ¿De qué líneas de negocio dispone la compañía?

Línea Directa Asistencia cuenta con cinco líneas de negocio principales: Asistencia en carretera, Asistencia en Viaje a particulares, Sonrye, las entregas Premium de vehículos a

domicilio y el servicio de emergencia E-call.

Asistencia en viaje es un proceso crítico para el que disponemos de un preparado grupo de profesionales que prestan su servicio durante las 24 horas los 365 días del año. Para gestionar esta línea de negocio, que es clave en nuestra relación con el cliente, contamos con la tecnología más avanzada y una red de 1.600 colaboradores que nos permite alcanzar la excelencia en el servicio, con un tiempo medio de llegada de la grúa de 28 minutos.

Además, contamos con otros tres servicios que son ya una referencia en el sector: Asistencia en viaje a particulares, que permite a una persona que no tiene contratado el servicio de Asistencia en Viaje disponer de él; Sonrye, nuestro servicio de entregas premium y, finalmente, nuestro servicio de emergencia E-call, que tiene por objetivo atender una emergencia en el menor tiempo posible, reduciendo los tiempos de respuesta tras un accidente gracias a la tecnología.



5. En este sentido, la satisfacción de los clientes y usuarios con el servicio es muy alta. ¿A qué se debe?

La cultura del Grupo Línea Directa cuenta, entre otros, con un objetivo muy concreto: situar al cliente en el centro de todos nuestros procesos y decisiones. En este sentido, el modelo directo cuenta con innumerables ventajas también en nuestro sector, como la concentración y el alineamiento de la organización, la apuesta por la tecnología y la gran vocación por diferenciarse a través de la innovación.

Además, Línea Directa Asistencia cuenta con un extraordinario equipo humano y un gran abanico de colaboradores que son clave a la hora de lograr la excelencia en nuestra relación con los clientes. De hecho, algunos de nuestros procesos, como la Asistencia en Viaje, tienen una calificación del 9,2 sobre 10 por parte de los clientes, algo que nos coloca en un lugar privilegiado dentro del sector.

6. ¿Qué valora especialmente Línea Directa Asistencia a la hora de escoger un partner en el ámbito del alquiler de coches?

Además de tener un excelente y eficiente nivel de servicio para nuestros clientes, es muy importante que tengan un espíritu innovador y flexibilidad para implementar mejoras en el proceso. En este sentido, es esencial que asimilen la cultura de la compañía, su vocación por la excelencia, por la calidad y por lograr la satisfacción del cliente.

¿Qué ofrece Sonrye?

Conductores

- Servicios de recogida y entrega de vehículos.
- Traslados de vehículos a la ITV.
- Traslados entre talleres.
- Traslados de vehículos de sustitución y cortesía.
- Entregas personalizadas VO & VN.
- Transfers.
- Delivery and collection.
- Picking and delivery.
- Cualquier otra solución de movilidad que se te ocurra.

Vehículos

- Vehículos de cortesía
- Vehículos car sharing
- Cualquier otra solución de movilidad que se te ocurra.

¿Hablamos? 900 123 050

¿Cómo puedo contactar con
Línea Directa Asistencia para ser su partner?

El servicio comercial de Línea Directa Asistencia está disponible en el teléfono 918073881 y en el mail: comercial@ldasistencia.com.

"Sonrye ofrece numerosas ventajas para el sector del Rent a Car ya que constituye una gran ocasión para desplegar soluciones de outsourcing, ampliar los servicios de recogida y entrega y aumentar el radio de acción del negocio"

TIME TO CHANGE

NUEVO PEUGEOT 3008

HYBRID4



HASTA 59 KM DE AUTONOMÍA FULL ELECTRIC

NUEVO PEUGEOT i-Cockpit®

MODO 4X4

300 CV - 220 kW

MOTION & e-MOTION



PEUGEOT

PEUGEOT RECOMIENDA TOTAL PSA FINANCE Atención al cliente: 91 347 22 41

Nuevo 3008 Hybrid4: Valores WLTP: Consumo de carburante (l/100 km) mínimo y máximo de 1,2 a 1,3 en ciclo combinado - Emisiones de CO₂ (g/km) mínimo y máximo de 29 a 31 en ciclo combinado. Valores NEDC: Emisiones de CO₂ (g/km) 34. Más información en la sección WLTP de la página web de [peugeot.es](https://wltip.peugeot.es) (<https://wltip.peugeot.es>).

La reinención 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. También cuenta con variantes de propulsión convencional, así como con una híbrida autorrecargable.

Estéticamente, el nuevo Kuga se diferencia de las dos primeras generaciones por lucir una estética algo más urbana. La silueta lateral se divide de manera más clara en dos volúmenes, y el capó es algo más plano, con lo que existe un mayor ángulo entre este y el parabrisas.

Los faros, con tecnología LED, cuentan con una línea más parecida a la de los empleados en Fiesta y Focus, siendo más felinos. Una gran "boca de pez" preside el frontal, mientras la vista lateral prescinde de líneas de estilo superfluas, trabajando todos los planos referidos al volumen.

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

Al entrar al habitáculo, nos encontramos con un interior lleno de soluciones muy bien pensadas en el aspecto ergonómico, algo característico en los modelos de la marca.

Además, destaca su enorme pantalla de infoentretenimiento con perfecta integración con los sistemas Android e iOS. También hay una superficie de carga inalámbrica para dejar el móvil y múltiples huecos espaciosos para objetos.

El cuadro de instrumentos es digital, con información clara y sencilla de interpretar, sin buscar innecesarias decoraciones, y está apoyado por el uso de un proyector de datos sobre el parabrisas a todo color (head-up display).

En la parte de atrás tenemos una banqueta cuya posición longitudinal es regulable, para modular el espacio de maletero y pasajeros a voluntad. No faltan las salidas de climatización regulables e independientes y salida de carga para dispositivos, muy útil cuando los peques viajan atrás con una consola o una tablet.

Por poder, se puede hasta pedir la opción de llevar asientos traseros calefactables, interesantes para aquellos pasajeros de las filas de atrás que ya no utilizan sillas Isofix.

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 a remitirnos al primer párrafo de este artículo para hablar del sistema de propulsión.

Acompañando al propulsor estrella, el híbrido enchufable, a la gama Kuga llega este último trimestre del año una nueva versión híbrida autorrecargable de 190 caballos.

En este caso, comparte el mismo motor de cuatro cilindros y 2,5 litros de cilindrada del híbrido enchufable, pero se presenta como una variante más económica, al prescindir del módulo de recarga y los dispositivos adyacentes.

Cuenta con 190 caballos, una batería de 1,1 kWh de capacidad y posibilidad de adquirirlo con tracción delantera o total, siempre asociadas a una caja de cambios automática.

La variante de tracción delantera homologa un consumo de 5,4 litros cada 100 kilómetros, mientras la que cuenta con el sistema de tracción total asciende hasta los 5,7 litros. Ambos rebajan la barrera de los 10 segundos en el 0 a 100, moviendo con suficiente músculo la carrocería para adelantamientos e incorporaciones.



Este nuevo Kuga híbrido cuenta con el etiquetado "ECO" de la DGT, por lo que se asegura ventajas en acceso a grandes ciudades en situaciones de alta contaminación, homologando inferiores cifras de emisiones de CO2 en ciclo combinado respecto a las alternativas gasolina o diésel de la misma gama.

El intervalo de mantenimiento en el Kuga es de 2 años/30000 km. No hay revisión ni inspección ni revisión intermedia obligatoria.

Su punto fuerte está en que es un coche con tacto suave, que ofrece una gran autonomía para aquellos usuarios que hacen un elevado número de kilómetros, donde el sistema de recuperación de energía saca lo mejor de sí para reducir los consumos.

Y todo esto sin depender de la conexión a una fuente eléctrica para disfrutar de estas ventajas.

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.





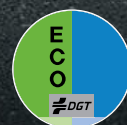
TOYOTA COROLLA SEDAN ELECTRIC HYBRID

DISEÑADO PARA LA CIUDAD, CREADO PARA IR MÁS ALLÁ



Elegante y eficiente. Conduce el nuevo Corolla Sedan en ciudad y carretera, sea cual sea tu estilo de vida, y disfruta de un gran híbrido eléctrico con la fiabilidad de Toyota.

Consumo medio WLTP (l/100km): 4,3 – 5,2. Emisiones CO2 WLTP (g/km): 97,8 – 118,9.



“Si el hidrógeno se estableciera en España, se crearían más de 200.000 nuevos puestos de trabajo para el 2030”



Miguel Carsi
President & CEO de Toyota y Lexus España



Más de 20 años de experiencia en la industria automovilística junto a Toyota. Un largo recorrido que comenzó en el equipo de Finanzas, para más tarde convertirse en Director Financiero, liderar la División Lexus y experimentar la industrial a nivel internacional durante los 2 últimos años en la División de Planificación de Ventas en la sede europea en Bruselas.

En un sector en constante cambio, como Presidente & CEO del Grupo Toyota en España, tiene como principal reto el de llevar a la compañía al siguiente nivel para seguir superando las expectativas de sus clientes.

1. ¿Veremos a Toyota “librarse” de las multas por exceder objetivos de CO2 para la media de flota este 2020? ¿y en 2021?

En Toyota vamos por buen camino de cara a cumplir con los límites de 95 grm de la normativa europea de emisiones gracias al gran rendimiento medioambiental de nuestros híbridos. Todavía no conocemos todos los cálculos, pero en 2019 ya cumplimos en España con la normativa europea de emisiones.

De cara a los próximos años, en Toyota nos alineamos a la Agencia Internacional de la Energía (AIE) que apuesta por un parque móvil con un mix de tecnologías y no en una sola tecnología concreta. Con el mix de tecnologías se contribuiría a la descarbonización y por tanto contribuiría a la reducción de emisiones.

En los próximos años, va a ser necesaria una fuerte contribución de los vehículos híbridos eléctricos (HEV) e híbridos eléctricos enchufables (PHEV) para asegurar que la temperatura global no se eleve en más de 2 grados centígrados. Para el 2030, la Agencia Internacional de la Energía sigue planteando un escenario con una alta proporción de vehículos híbridos, en torno al 30%, con un incremento de los enchufables hasta un 25% del mercado, un ligero incremento de los eléctricos, que no superarían el 10% del total del parque y un crecimiento incipiente

de los vehículos de hidrógeno a partir de 2020, con un crecimiento más exponencial a partir de 2035.

Por tanto, en este momento el reto de la transición energética debe apoyarse en todas aquellas tecnologías como la hibridación que permitan avanzar en la eficiencia energética y la reducción de las emisiones.

2. Siendo pioneros en los híbridos, parece que el abrazo a los híbridos enchufables os está llevando más tiempo. ¿Por qué?

Toyota lleva apostando por la progresiva electrificación de la gama más de 20 años, desde que en 1997 puso a la venta su primer vehículo híbrido, el Toyota Prius, que llegó al mercado español en el año 2000.

De hecho, fuimos la primera marca en introducir un vehículo híbrido enchufable en 2012 con el primer Prius Plug In, pero el mercado aún no estaba suficientemente preparado para esta tecnología por la falta de infraestructura de recarga.

En el momento en el que las infraestructuras y la sociedad demanda este tipo de tecnologías las hemos incorporado al mercado español. En este momento comercializamos el Prius Plug-In y en 2021 lanzaremos el Rav4 Plug-In.

3. También hemos visto que los eléctricos puros no han sido una prioridad para Toyota en Europa. ¿Va a cambiar esto a corto plazo? ¿Veremos un sucesor para el Aygo a batería?

El futuro del automóvil ha de pasar necesariamente por la electrificación, en diferentes niveles o medidas.

Nuestra apuesta actual son los vehículos híbridos (full Hybrid) cuyas ventas acumuladas superan ya los 15 millones de unidades a nivel global. Consideramos que los vehículos eléctricos de batería (BEV's) deben satisfacer unas necesidades concretas y deben ser comercializados cuando los mercados realmente lo demanden. Así pues vendemos BEV's en mercados como China donde la demanda lo justifica plenamente.

En el 2021 lanzaremos el Lexus UX eléctrico y los Toyota Proace Van Electric y Proace Verso Electric a nivel europeo y además se añadirán las versiones eléctricas de batería — Battery Electric Vehicle BEV) en la gama Proace City, dentro de la oferta de Toyota Professional. No vamos a lanzar un modelo eléctrico de batería en el segmento A a corto plazo. Por tanto, iremos introduciendo la tecnología en función de las necesidades de los usuarios.

4. Lo que sí vemos es una apuesta por el hidrógeno como solución de movilidad por vuestra parte. Una idea que tiene sentido para actividades de alto gasto energético y/o transporte de larga distancia. Pero mientras vosotros tenéis el Mirai de nueva generación listo para comercializarse, la infraestructura de repostaje de hidrógeno no deja de ser testimonial. ¿Cómo esperáis que se solvente esto?

La utilización del hidrógeno como vector energético tiene una gran repercusión económica en aquellos países que apuestan por esta tecnología, favoreciendo la creación de un tejido empresarial en torno al sector del hidrógeno y tecnologías asociadas (energías renovables, pilas de combustible) con un gran abanico de oportunidades. Además, el hidrógeno y su uso en sectores como el transporte o la vivienda pueden contribuir notablemente a la disminución de contaminantes atmosféricos locales y mejorar la calidad del aire de las ciudades

Si la industria del automóvil de hidrógeno se estableciera en España, podrían crearse más de 200.000 nuevos puestos de trabajo para 2030. Si a eso le sumamos el uso del hidrógeno en otros sectores, podemos pensar que la transición hacia el hidrógeno ofrecerá una oportunidad económica

para fortalecer la posición de España en la fabricación de vehículos, equipos energéticos y uso del mismo.

Con la Hoja de ruta marcada por el Gobierno, esperamos que la Red de infraestructuras de hidrógeno crezca exponencialmente en los próximos años. Por nuestra parte, hemos puesto nuestra contribución en la primera estación de repostaje en España a 700 bares de presión en Madrid y tenemos noticia de muchos proyectos empresariales para realizar un despliegue de infraestructuras que se podría asimilar al que sucedió con el lanzamiento de la gasolina sin plomo hace ya muchos años.

5. Muchos fabricantes anuncian cambios en su modelo de negocio, al menos a nivel denominativo, para pasar a reconocerse como "proveedores de servicios de movilidad". Por el momento Toyota no tiene en España un servicio de este estilo más allá de uno dedicado a PYMES. ¿Tenéis intenciones de explorar esta parcela de mercado?

Toyota ha anunciado el lanzamiento de KINTO Europe, una nueva compañía de servicios de movilidad. Constituida como una empresa conjunta entre Toyota Motor Europe (TME) y Toyota Financial Services (TFS), KINTO Europe iniciará sus operaciones en abril de 2021, gestionando un creciente abanico de productos y servicios de movilidad KINTO en toda Europa.

Con KINTO, el objetivo es ir más allá de la actividad tradicional de venta y mantenimiento de vehículos para ofrecer nuevos servicios de movilidad que den acceso a los clientes a los vehículos que quieran, exactamente cuando los necesiten y durante el tiempo que requiera, desde sus instalaciones existentes o desde cualquier otro lugar que se adapte a la demanda.

6. Última pregunta sobre un modelo muy muy concreto: ¿Será 2021 el año del Yaris Cross?

Sin duda, hemos visto el gran éxito que ha tenido el nuevo Yaris en España, y con nuestra experiencia en SUV, iniciamos el segmento con el primer Rav4, creemos que va a ser muy bien percibido por los consumidores españoles. También 2021 será el año de la electrificación de Toyota en el que además del Yaris Cross, lanzaremos modelos eléctricos de batería; Gama Proace, vehículos de pila de combustible de hidrógeno, segunda generación de Mirai y un vehículo híbrido enchufable, Rav4 Plug-In. En Lexus, lanzaremos el UX300e.



NUEVA DAILY BLUE POWER CAMBIA TU PERSPECTIVA DE NEGOCIO



RENDIMIENTO INIGUALABLE

Motor de Gas Natural
Comprimido de 3 litros
con 350Nm de par

EFICIENCIA SOSTENIBLE

35% de ahorro de consumo de combustible*
Reducción en emisiones:
95% menos de CO₂**
97% menos de PM

CONDUCCIÓN SEGURA Y SIN ESTRÉS

Nueva dirección asistida eléctrica
y tecnología de ayuda
a la conducción

EL PLACER DE CONDUCIR

El único vehículo de gas natural
con cambio automático
HI-MATIC de 8 velocidades

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

*En comparación con el diésel **Con uso de bio-metano

IVECO

Tu socio para el transporte sostenible

LLEGA EL ID.4, EL PRIMER TODOCAMINO ELÉCTRICO DE VOLKSWAGEN



El cuerpo del grupo de luces traseras junto con el gran spoiler de techo asegura que el flujo de aire se separe limpiamente.

A FONDO

ID.4 PRO PERFORMANCE 1ST 204 CV

CARMEN ESPADA

EL ID.4 ES EL PRIMER TODOCAMINO DE LA MARCA ALEMANA TOTALMENTE ELÉCTRICO Y CON UN BALANCE DE EMISIONES NEUTRO. AL IGUAL QUE EL COMPACTO ID.3, ESTE NUEVO MODELO POSEE TODAS LAS CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE LA FAMILIA ID: DIMENSIONES COMPACTAS, INTERIOR ESPACIOSO, CARÁCTER DEPORTIVO, USO INTUITIVO E INTERCONECTIVIDAD INTEGRAL.

El segundo modelo de la familia ID llega al mercado europeo a finales de este año siguiendo la estela de la gran acogida que tuvo el primero. La apuesta de Volkswagen por la tecnología 100% eléctrica se manifiesta en el desarrollo de la plataforma modular de propulsión eléctrica (MEB), que utilizan todos vehículos eléctricos de la marca, y de otras soluciones estratégicas como son los Wallbox "ID Charger", puntos de carga doméstica. A futuro la marca alemana está desarrollando una tarjeta de recarga propia, que podrán

utilizar los clientes en puntos de recarga públicos, y está construyendo puntos de carga propios en colaboración con sus concesionarios.

El ID.4 llegará inicialmente al mercado con dos ediciones especiales de lanzamiento: el ID.4 1ST y el acabado superior ID.4 1ST Max.

MOLDEADO POR EL PROPIO VIENTO

El todocamino o SUV eléctrico ofrece a la vez un aspecto robusto y líneas fluidas, elegantes, inspiradas en las formas de la naturaleza, que retoman el moderno diseño de la familia ID. El resultado es un vehículo ligeramente más bajo que un SUV convencional, pero cuya carrocería ofrece una aerodinámica excepcional resultando en un diseño que parece moldeado por el propio viento.

El ID.4 consta de una plataforma modular de componentes de propulsión completa: primero, con tracción trasera, y después también con una potente tracción total eléctrica. La posición de montaje de la batería de alto voltaje bajo el habitáculo es siempre la misma, de manera que se garantiza un centro de gravedad bajo del vehículo y una distribución equilibrada de la carga sobre los ejes.

Al mismo tiempo, el aspecto moderno del ID.4 se puede ver en sus grupos ópticos y su firma de luz característica: destacan especialmente los grandes faros delanteros con tecnología LED de serie, que dominan el frontal del SUV eléctrico. El ID.4 1ST Max se equipa con faros matriciales inteligentes IQ.Light con activación automática de la luz de cruce y función de bienvenida. Los grupos ópticos traseros también son LED y están conectados por una fina línea de luz roja. El acabado superior incorpora, además, intermitentes dinámicos.



En un vehículo eléctrico, la resistencia es un factor clave para la autonomía por ello se han conseguido unas formas fluidas en la carrocería del vehículo.

CONCEPTO "OPEN SPACE"

El ID.4, gracias a la amplia distancia entre ejes, dispone de una larga batalla de dimensiones generosas que se reflejan en un interior excepcionalmente espacioso. El interior del SUV eléctrico ofrece una amplitud comparable a la de un SUV convencional del segmento superior. Forma un "Open Space" como en todos los modelos ID. de Volkswagen.

El habitáculo del ID.4 adopta la misma filosofía de diseño que el ID.3, con una consola central con pantalla táctil elevada, un panel de instrumentos digitales y un diseño minimalista, que refuerza la sensación de espaciosidad en el interior. El volante multifunción en cuero calefactable dispone de controles táctiles. Sin embargo, el elemento más innovador del interior es el ID.Light. De acuerdo con la importancia de la luz en el diseño del ID.4, el vehículo es ahora capaz de comunicarse con el conductor mediante una línea luminosa que recorre el salpicadero, y que transmite información de forma visual e intuitiva, para indicar que el freno de mano está activado, que hay una llamada entrante o que las baterías del coche están siendo cargadas.

PROPULSIÓN Y MEDIO AMBIENTE

En el futuro, el ID.4 estará disponible con cinco motores eléctricos de potencia variable. Tanto el ID.4 1ST como el ID.4 1ST Max, los dos modelos de edición especial de lanzamiento, montan un motor de 204 CV de potencia, con una velocidad punta de 160 km/h y una aceleración de 0 a 100 km/h en 8,5 segundos. El resto de la gama se pondrá a disposición de los clientes durante los próximos meses.

El paquete de baterías de iones de litio cuenta con un total de 24 células y está situada por debajo del habitáculo. Volkswagen apunta a una autonomía de 520 km gracias a sus 77 kWh de capacidad. Además, la marca garantiza al menos un 70% de capacidad tras ocho años de uso o 160.000 km. En lo referente a los tiempos de recarga, el ID.4 es capaz de recargar hasta 320 km de autonomía en sólo 30 minutos, conectado a un punto de 125 kW DC, su máximo de carga. La batería se puede cargar de serie con corriente trifásica, corriente alterna (CA) y corriente continua (CC).

Todo ello sin generar emisiones de ningún tipo: el ID.4 se produce con un balance neutro en carbono, garantizando la máxima protección del medioambiente. Si se carga con electricidad generada de forma sostenible, como es el caso de la electricidad natural de Volkswagen, el balance de emisiones siempre es neutral, incluso estando en marcha.

RECUPERACIÓN EFICIENTE

Un factor importante de la gran autonomía del ID.4 es su poderoso sistema de recuperación. El conductor utiliza el selector de marchas para decidir si el vehículo debe recuperar energía al soltar el pedal derecho. Si el nivel de marchas D (Drive) está insertado, el motor eléctrico gira libremente. En el nivel de marchas B (Break) el motor eléctrico, como generador, recarga la batería. Al realizar múltiples maniobras de frenado ligero en situaciones cotidianas, el motor eléctrico lleva a cabo la desaceleración por sí mismo; solo por encima de este punto entran en juego los frenos de rueda hidráulicos.

SISTEMAS DE SEGURIDAD Y ASISTENCIA

Gracias a la innovadora plataforma MEB, el ID.4 equipa una de las gamas más completas y avanzadas de sistemas de seguridad y asistencia. Con su ayuda, el SUV eléctrico ofrece una experiencia de conducción que, además de sostenible, es segura, dinámica y cómoda. El ID.4 1ST viene con Control de Crucero Adaptativo (ACC), Front Assist con detección de peatones, Lane Assist, Light Assist, cámara trasera Rear View y asistente de estacionamiento Park Pilot, además de funciones de control de fatiga, reconocimiento de señales viarias y control de presión en los neumáticos.

La variante 1ST Max también incorpora el asistente de conducción Travel Assist, el asistente de cambio de carril Side Assist, sistema de visión periférica Area View y suspensión adaptativa DCC con selector de modos de conducción. Uno de los equipamientos más destacable es el head-up display con realidad aumentada, disponible con el 1ST Max, que proyecta información relevante sobre la navegación, los sistemas activos o la velocidad sobre el parabrisas, o directamente sobre la calzada.

Finalmente, ambas variantes cuentan con el sistema de aire acondicionado Air Care Climatronic y sistema de arranque sin llave, que hacen que la conducción sea incluso más cómoda.

CONECTIVIDAD

La conectividad del ID.4 también ha sido pensada con una arquitectura completamente nueva. Al igual que el ID.3, el SUV eléctrico dispone de la innovadora tecnología Car2X, que le permite comunicarse con otros vehículos y con la infraestructura viaria, permitiéndole anticiparse a situaciones de tráfico complicadas y/o peligrosas, y adaptar la navegación en consecuencia.

Las dos variantes se equipan con un navegador Discover Pro, con una pantalla de 10 pulgadas en el ID.4 1ST y una pantalla de 12 pulgadas con el acabado superior. El sistema de infoentretenimiento viene con receptor de radio digital DAB+ y App Connect (con función inalámbrica para dispositivos Apple).

A través del sistema de navegación, el conductor tiene acceso a los servicios online We Connect Start. De este modo, además de poder acceder al ecosistema digital de Volkswagen, el vehículo también puede descargar actualizaciones remotamente con las últimas novedades disponibles, a través de la app We Connect ID. El sistema de infoentretenimiento de ambos modelos cuenta con control por voz.



El manejo del ID.3 se lleva a cabo casi exclusivamente a través de teclas y superficies táctiles, así como mediante el control por voz "Natural Voice" inteligente.



Los acabados de color marrón Florencia y los asientos tapizados con una combinación de ArtVelours y tela crean un ambiente acogedor.

DATOS DE INTERÉS

*ID.4 PRO PERFORMANCE
1ST 204 CV*



Peso: 2.124 kg.



Longitud: 4,58 m.

Anchura: 1,85 m.

Altura: 1,61 m.

Batalla: 2,76 m.



Capacidad del maletero:
543 litros.



Emissiones de CO₂:
0 g/km



En la parte frontal destacan los grandes faros delanteros con tecnología LED de serie.



El maletero tiene una capacidad de 543 litros y puede ampliarse hasta 1.575 litros si se pliegan los asientos traseros.

NOS HA GUSTADO

PLATAFORMA MODULAR ESCALABLE DE PROPULSIÓN ELÉCTRICA (MEB)



La MEB es el nexo de unión técnico entre todos los futuros modelos de la gama ID. y representa una plataforma tecnológica desarrollada específicamente para vehículos con propulsión puramente eléctrica. Su escalabilidad permite adaptarla para la producción de cualquier coche eléctrico que se fabrique y que los modelos se beneficien de una estructura muy reciente, tecnológica, que además les permitirá albergar los sistemas de seguridad activos y pasivos de última generación.

Tanto en el ID.3 como en el ID.4, la posición de montaje de la batería de alto voltaje se encuentra bajo el habitáculo. Su capacidad o la potencia del motor estarán adaptadas al uso y los requerimientos de cada vehículo. En todo caso, la disposición de los componentes es la misma: la batería está en el piso del coche, donde mejora la seguridad activa y no resta espacio interior; el motor eléctrico y la electrónica de potencia está junto al eje trasero y los elementos auxiliares, junto al delantero.

Con esta plataforma se configura el potencial para iniciar la implantación definitiva de la movilidad eléctrica ecológica y, en consecuencia, una nueva era en el ámbito de la propulsión.

Nuevo Hyundai TUCSON Híbrido.

Rompiendo moldes.



Lo hemos vuelto a hacer. En Hyundai hemos creado un nuevo modelo a seguir, porque el diseño del nuevo Hyundai Tucson rompe con lo establecido combinando **fuerza y dinamismo** con la última **tecnología en seguridad, confort y conectividad**. Disfruta de la **primera parrilla con luces paramétricas del mundo** y tecnología de iluminación de tipo espejo, su **pantalla de 10,25"**, los servicios de **conectividad Bluelink**, con los que podrás controlar el coche desde tu móvil o con tu voz y el **Sistema Autónomo de Aparcamiento**. Un SUV único con todas las ventajas de la **última tecnología híbrida eléctrica**. No hay duda de que el Nuevo Hyundai Tucson ha llegado rompiendo moldes.

On to better.



Con etiqueta ECO.



Gama Nuevo Hyundai Tucson Híbrido: Emisiones CO₂ (gr/km): 125-149. Consumo mixto (l/100km): 5,5-6,5. Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP.

Modelo visualizado: Tucson Style. Más información en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.es

FIAT PANDA HYBRID

Fiat dota a toda la gama del nuevo Panda de motorización Mild Hybrid

ALBERTO GÓMEZ



El nuevo Panda presenta modificaciones estéticas, como los paragolpes, faros y llantas exclusivas.

El icónico Panda cumple 40 años y el fabricante italiano aprovecha la efemérides para lanzar una nueva generación de este versátil utilitario con una gama amplia y renovada, que se suma a la 'familia Fiat Sport' junto a los modelos 500X, 500L y Tipo.

El nuevo Panda está disponible en tres diseños exteriores, Life, Sport y Cross, éste último con un claro enfoque para el campo, y con una amplia gama de niveles de equipamiento: Panda, City Life, Sport, City Cross y Cross, incluida una versión con tracción a las cuatro ruedas.

Entre las novedades que destacan en el nuevo panda, están la radio con pantalla táctil de 7" (18 cm), nuevos paragolpes, colores exclusivos, acabados interiores con asientos y salpicadero en materiales reciclados o exclusivas llantas de aleación de 16".

El Fiat Panda es, ahora mismo, el único coche urbano disponible en versión gasolina, metano, GLP y, en toda la gama, una versión híbrida con el motor 1.0 FireFly Hybrid de 70 CV y etiqueta ECO.

El sistema Mild Hybrid (híbrido ligero) suma, al de combustión, un motor eléctrico que contribuye en ocasiones puntuales a impulsar el coche. A diferencia de un híbrido normal o enchufable, este motor eléctrico no se encarga de mover el coche por sí solo, lo hace apoyando al propulsor alimentado con combustible. La ventaja es que le corresponde la etiqueta ECO medioambiental de la DGT, lo que le permite acogerse a todas las ventajas de ese distintivo, como son la libertad de acceso y movimiento en los centros urbanos, estacionamiento más barato en la ciudad y desgravaciones fiscales.

La tecnología Mild Hybrid del Panda combina el nuevo motor de 1 litro, 3 cilindros y 70 CV de la familia FireFly de Fiat, que cumple la normativa Euro 6D Final, con un motor eléctrico BSG (generador de arranque integrado en la correa). Este último recupera la energía durante el frenado y la desaceleración, la almacena en una batería de litio con una capacidad de 11 Ah y la utiliza, con una potencia máxima de 3,6 kW, para volver a arrancar el motor en modo Stop&Start y para ayudar en la aceleración. Con este sistema se mejora la eficiencia de combustible y se reducen las emisiones de CO2 hasta en un 30 % sin perder prestaciones, según el fabricante.



Gracia a la tecnología Mild Hybrid, al nuevo Panda le corresponde la etiqueta ECO medioambiental de la DGT.

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



El salpicadero se ha rediseñado para dar cabida a una nueva pantalla de 7" con tecnología para integrar nuestro smartphone.

El nuevo Panda incluye de serie sensores de aparcamiento traseros, aire acondicionado automático, volante de piel, nuevos paneles de las puertas en piel tecno negra, nuevo salpicadero 'woody' en materiales reciclados y, por primera vez en el modelo, el nuevo sistema Uconnect con pantalla táctil de 7" y radio digital configurada para Apple CarPlay y compatible con Android Auto, además de un soporte para el teléfono.

Por lo que respecta al precio del nuevo Panda, la versión básica de entrada a la gama se sitúa por debajo de los 8.500 euros, lo que le convierte en el coche con tecnología híbrida más barato del mercado español.

Por su tamaño y agilidad, el Panda es un coche ideal para el uso diario en ciudad, fácil de aparcar y muy ligero de movimientos. Con cuatro puertas y una carrocería más alta de lo habitual en modelos de su clase, facilita mucho el acceso, tanto para introducir paquetes en el maletero (225) litros, como para las personas (4 plazas), que no sentirán tanto la sensación de irse hacia abajo al sentarse.



Los tapizados interiores del nuevo Panda han sido completamente rediseñados.



Cada versión del nuevo Panda cuenta con un diseño exclusivo de llantas.



En el tope de la gama Panda se sitúa la versión 'Cross', con una marcada estética todoterreno.

Con 69 caballos de potencia, el Panda se mueve con facilidad en el día a día urbano y mantiene unos consumos más que aceptables. En carretera es donde podemos llegar a notar cierta falta de potencia, sobre todo a la hora de adelantar o afrontar algunas rampas, aunque en general su comportamiento es más que correcto.

DATOS DE INTERÉS

FIAT PANDA 1.0 HYBRID (70 CV)



Combustible:

Gasolina



Potencia:

69 CV / 51 kW



Consumo .combinado

5,4 l/100 km



Cilindrada:

999 cm³



CO₂:

122 gr/km



Plazas:

4



Puertas:

5



Maletero:

225 L.



Gestión integral para los vehículos de su flota



En DEKRA nos preocupamos del estado óptimo de los vehículos de su flota, ofreciendo soluciones integrales de gestión de siniestros y reparación, con el fin de conseguir los mejores resultados en calidad, tiempos de inmovilización y precio.



Gestión del siniestro

Tramitación integral de siniestros desde la ocurrencia hasta el pago/recobro.



Proveedores

Búsqueda y negociación contractual con recambistas y talleres/campa.



Valoración de daños

Foto y Video Peritación, Peritación presencial y Validación de presupuestos.



Gestión de la reparación

Control de plazos y calidad de las reparaciones realizadas en taller.



Gestión del recambio

Optimización de los recambios utilizados en la reparación del vehículo.

Con nuestro servicio de gestión integral del siniestro y de la reparación, conseguimos:

- Reducir los plazos de tramitación e inmovilización del vehículo.
- Reducir los costes asociados.
- Incrementar la calidad en las reparaciones.
- Disminuir las reclamaciones en la devolución.
- Gestionar de forma centralizada todo el proceso.
- Optimizar los procesos y simplificar la facturación.

DEKRA España



dekra.es/es/claims-y-expertise/

Infórmese de nuestros servicios en info.comercial.expertise.spain@dekra.com o en el 916513411

Un coche para todo, y para todos

SEAT LEÓN FR SPORTSTOURER Etsi 150cv



El nuevo diseño presenta un aspecto mucho más afilado aun manteniendo las proporciones del anterior modelo.

GUILLERMO ALFONSÍN

SEAT afronta la nueva década con la cuarta entrega del León. La primera supuso un éxito, la segunda funcionó comercialmente, pero penalizó en un momento de crisis financiera con un enfoque más juvenil cuando la edad media de los compradores de coches nuevos se disparaba. Fue la tercera entrega la que realmente insufló vida a la compañía, con un producto más completo que nunca, con carrocerías de tres puertas y familiar integradas en la gama, un acabado que nada tenía ya que envidiar a la competencia y unas ventas nunca antes vistas, especialmente fuera de España.

Con esos buenos mimbres, renovar a esa tercera entrega era una tarea complicada para la gente de SEAT, que ha preferido con el modelo que hoy nos ocupa tirar por la mejora continua y la evolución antes que la revolución y el cambio.

El nuevo León está montado sobre la misma plataforma MQB de la generación pasada, pero actualiza prácticamente todos sus contenidos, aunque la base del LEGO esté montada sobre las mismas piezas que antes. Así, en el plano estético se pasa de las líneas angulosas, técnicas, inspiradas por Lamborghini, a un formato algo más orgánico, con más curvas y una única línea de estilo que recorre todo el lateral del vehículo hasta convertirse en el monopiloto posterior "estilo teléfono" que recuerda a lo empleado en su momento en las dos primeras entregas del Toledo o en el Córdoba original.

Aunque las proporciones son similares, el morro es algo más afilado y el coche se ve claramente distinto. Más o menos bonito es una cuestión que os dejamos a vuestra elección.

Por dentro se notan cambios más importantes. El diseño y los materiales del salpicadero dan otro paso hacia adelante en este León, que pone a la pantalla del infoentretenimiento como protagonista, mirando hacia el conductor, que disfruta de una posición de conducción cuasi-perfecta.

Tiene sus lagunas fruto de la digitalización. Se pierden los mandos físicos de climatización y volumen para pasar a estar controlados ambos aspectos por superficies táctiles que requieren más atención de la que debería. Las luces heredan del Volkswagen ID3 un panel táctil que también controla el desempañamiento de lunas y las luces

antinieblas y, sinceramente es otro error de ergonomía, ya que a la falta de tacto a la hora de emplear estos "botones" de superficie, que no nos dejan el conocimiento de si los hemos activado o no, se suma una posición demasiado baja y peligrosa para utilizar en marcha, especialmente en condiciones adversas.

Este mismo mando, tanto en ID3 como en Golf, que se emplea sin alteraciones, al menos está colocado en la línea de visión, y eso resta algo de problema.



Se han trabajado las superficies para lograr un estilo de diseño más orgánico.

FENEVAL+

¿Quieres formar parte del ecosistema de la movilidad?

Con los **WEBINAR** de FENEVAL tendrás un espacio virtual para compartir, durante unos 60 minutos, conocimiento, experiencias o dar a conocer servicios o productos interesantes para el sector de Rent a Car frente a todos nuestros asociados y colaboradores.

Solicita más información en feneval@feneval.com

En nuestra Web podrás ver todos los [Webinars celebrados](#)



Las plazas traseras en este León familiar son especialmente generosas, con mucho espacio longitudinal, con salidas independientes de aireación regulables y hasta climatizador de tres zonas, acompañado por salidas USB C para cargar dispositivos.

Puede que hace dos décadas el León naciese como coche para gente que se acababa de ir de casa y todavía no tenía hijos, pero ahora se ha convertido en un coche para aquellos que tengan peques por casa por practicidad.

Practicidad incrementada por un gargantuónico maletero que además de tener portón motorizado nos recuerda las ventajas de una superficie de carga larga. Y es que en un mundo donde parecen primar los SUV, no debemos olvidar que estos consiguen su espacio de maletero en la cota vertical, lo que obliga a apilar maletas o bolsas si quieres aprovechar todo el espacio, cosa que no sucede en este León.

Equipado con el 1,5 eTSI de gasolina y 150 caballos y el cambio de doble embrague, este León con acabado FR ahonda en las claves de diferenciación de SEAT en el grupo VAG, esto es, se conduce distinto a un Golf o un Octavia, a ojos cerrados.

Más directo, más dinámico, con un tacto de dirección más duro y muelles también más duros, va mejor plantado en la carretera que sus dos primos de grupo. Le gustan más las curvas y te lo hace saber, y lo hace sin renunciar a un silencio de marcha muy conseguido y una respuesta deliciosa del propulsor.

Por comentar un detalle, los 150 caballos de gasolina montan una suspensión trasera de puente torsional que transmite algunos rebotes secos de poca entidad cuando se pasa por rizados de asfalto, tapas de alcantarilla y demás. Son elementos que en un Golf con tren trasero multibrazo

se borran y que, en un Octavia, con una suspensión trasera idéntica pero apoyada en bujes más blandos, se filtran mejor.

Es un pequeño peaje a cambio de tener un coche que resulta mejor cuando metes volante para girar.

La otra particularidad es que la combinación de motor 1,5 con el cambio DSG y la microhibridación eTSI no nos ha terminado de convencer.

Como nos ocurriera con el Golf con esta misma mecánica, el freno está asistido de manera algo extraña, para pasar de frenada regenerativa a frenada mecánica, y eso hace que en ciudad sea difícil ajustar las paradas sin zarandear un poco a los pasajeros.

El cambio DSG tampoco es el más obediente de los que tiene VAG, con reducciones que tardan más en suceder de lo esperado.

Como hemos podido probar este nuevo León con el motor 1,5 y cambio manual, sin microhibridar, os podemos decir con total confianza que esa es la mecánica a comprar, ya que, aunque no tiene la etiqueta "eco", gasta lo mismo en cuanto a consumos y es más agradable de utilizar.

Tras una semana con el León, lo que nos queda claro es que SEAT tiene un ganador de nuevo en sus filas. Un coche para todo, por versatilidad, y para todos, ya que sigue teniendo un precio accesible.

Sí, le quedan detalles por pulir y nos quedan las ganas de probar las variantes con puente trasero multibrazo y microhibridación, pero tal y como está, con un interior con mayor calidad percibida que el de un Focus o un Ceed, no nos cabe duda de que volverá a ser un éxito de ventas.



La versión FR incorpora llantas y detalles de diseño exclusivo.



SUBASTAS ONLINE DE VEHÍCULOS SINIESTRADOS Y AVERIADOS

¿CUÁLES SON LOS BENEFICIOS DE COPART?

- Plataforma a tiempo real patentada.
- Servicio de recogida rápida de vehículos.
- 6 ubicaciones en España: Madrid, Barcelona, Lugo, Sevilla, Albacete y La Rioja.
- Gran número de compradores de todo el mundo.
- Acciones promocionales en numerosas plataformas.
- Aumento de la rentabilidad y el valor de venta de los vehículos.
- Amplio reportaje fotográfico.
- Custodia 24h.
- Inmediatez en las transacciones.
- Gestión global del proceso de venta.
- Atención personalizada.



De Sevilla a Marbella por Grazalema

GUILLERMO ALFONSÍN



Vista aérea del Lago Zahara desde el Castillo de Zahara de la Sierra. Sierra de Grazalema.

Hay carreteras que, si no sabes que existen, te las pierdes. Y te digo esto con el ejemplo de la ruta para conducir que te traemos por aquí, ya que de no ser por los comentarios de un buen amigo, jamás habría acabado descubriendo la CA-9123 que da acceso a Grazalema.

Pero vayamos al origen de todo. Esta ruta recorre 209 kilómetros y te llevará completarla algo así como tres horas, más el tiempo que quieras pasar disfrutando de las vistas, que apuesto a que será mucho más.

La idea es viajar desde Sevilla hasta Marbella, cruzando la Sierra de Grazalema, que es un espectacular parque natural. La primera recomendación es que planifiques esta ruta en primavera o en otoño, ya que en pleno verano puedes pasar mucho más calor del que imaginas.

Si puedes, además, realizarla en un coche de alquiler descapotable, puede resultar apoteósico. De hecho, si no vives en la zona, mi consejo sería que viajases por tren o avión hasta Sevilla, y de ahí cogieses un descapotable para hacer la ruta de ida hacia Marbella un sábado, hacer noche en las cercanías de la famosa ciudad, y a la mañana del domingo retornases relajadamente volviendo a disfrutar de los parajes.

Así que vamos a asumir que arrancas en el aeropuerto de Sevilla. De ahí tendremos que rodear la capital andaluza por la SE-40 hasta encontrar la salida a la altura de El Magistrado para tomar la A-375 en dirección hacia Utrera.

Viajaremos dejando a la izquierda Morón de la Frontera, y según la mañana que se dé, tal vez los pilotos de los Eurofighter de la base aérea nos deleitarán con alguna maniobra y el atronador sonido de sus dos motores a reacción.

Lo que estamos buscando es llegar al empalme con la A-384, de la que nos desviaremos para tomar la A-374 en dirección a Grazalema, donde realmente comienza lo interesante. A partir de este desvío, que sucede poco después de dejar Burgo a mano izquierda, es cuando tienes que orillarte un momento y abrir el techo del descapotable, si el tiempo lo permite, porque empieza la parte chula de la carretera.

Dejaremos a mano derecha el embalse de Zahara, hasta que a su final tomemos dos desvíos, el primero a mano derecha, el segundo a izquierda, para encontramos en la CA-9123 que nos va a llevar hasta Grazalema.

Se trata de una coqueta carretera sin línea central, estrecha pero bien asfaltada y llena, llena de curvas, a través de parajes impresionantes.



Morón de la Frontera.

La carretera discurre enroscada sobre sí misma, a través de los cortes de la sierra que en foto pierden su dimensión y perspectiva, pero que hay que disfrutar en persona. Conviene hacerlo a ritmo pausado, respirando el aire puro de la zona.

De pronto vislumbraremos a mano derecha, abajo en el valle, el precioso pueblo blanco de Grazalema, al que bajaremos en un suspiro y donde te recomendamos que hagas tu primera parada.



Cabrero
GESTORIA ADMINISTRATIVA
VEHÍCULOS EN GENERAL

Grazalema apenas tiene dos mil habitantes, pero está acostumbrado a recibir innumerables visitas de turistas.

Es el pueblo con más lluvia recogida al año de toda Andalucía, pero con un poco de suerte, si planificas el viaje con cuidado, te librarás y podrás pasear por sus preciosas calles. Te invitamos aquí a comer en el Mesón El Simancón, con comida típica de la zona y una decoración muy de época.

Tras reposar la comida, para evitar mareos y sueño, la ruta prosigue por la A-372, en dirección a Ronda.

Esta carretera comarcal vuelve a ser otra pequeña ruta sin marca central de carretera, con menos curvas pero un aspecto pintoresco y espectacular, propio de películas.



Ronda.

Tras poco rato llegaremos a Ronda, donde también tenemos otra parada obligada. El espectacular pueblo, inmortalizado entre muchos otros por el equipo de Kazunori Yamauchi en su serie Gran Turismo con un precioso circuito, tiene casi 34.000 habitantes, y según la época del año en el que lo visites estará lleno de turistas, así que hay que armarse con algo de paciencia, pero no desaprovechar la oportunidad para pasear por su impresionante puente y todas las callejuelas.

Para llegar a Marbella aún nos queda bajar toda la A-397, y aunque ya se cuenta con dos carriles separados y es claramente más ancha, créeme que es otra carretera espectacular por el cambio de altitud que vas a tener que realizar para bajar hasta la altura del mar, con unos parajes impresionantes que se te quedarán clavados en la retina si todavía no los conoces.

Llegarás a empalmar con la AP-7, momento en el que sabrás que ya has regresado al Siglo XXI y que te tocará visitar una ciudad mucho más hiperactiva como Marbella, incluyendo su playa y paseo marítimo.

Otra manera de ver Andalucía tras haberte adentrado en sus entrañas en esta breve ruta de ida y vuelta que te hemos propuesto en esta entrega.



Marbella.

AutoSubastas

powered by delfin grupo

Subastas de vehículos
para profesionales



Compra y vende tu stock al mejor precio del mercado

solo tienes que registrarte en

<http://autosubastasdelfin.com>



+34 965 340 560



info@autosubastasdelfin.com

Me he comprado un eléctrico... ¿y ahora cómo lo cargo?



GUILLERMO ALFONSÍN

Esta es la década del cambio.

Con un 2030 con unas regulaciones de emisiones para vehículos que van a prohibir de facto la comercialización de coches a combustión pura, el horizonte se nos presenta con una mezcla de tecnologías combinadas: Habrá espacio para coches eléctricos a baterías, coches movidos por electricidad, pero con una pequeña central eléctrica integrada en la forma de una pila de combustible alimentada por hidrógeno y habrá híbridos enchufables.

Lo que parece claro y común para todos ellos es que, de una u otra manera, acabaremos teniendo que enchufarlos para cargar sus baterías, sean de gran tamaño para los que van a batería exclusivamente, o sea para cargar las pequeñas de los otros dos tipos de vehículos.

Pero ¿cómo se carga un coche eléctrico?

Aunque hace diez años ya que un servidor asistió a la primera presentación de un coche eléctrico para las masas, el Leaf, la realidad es que en esta década hemos vivido todo tipo de situaciones bizarras con la infraestructura de recarga. En aquella presentación en los alrededores de Lisboa Nissan nos intentó mostrar cómo se cargaría a pie de calle el coche del futuro, pero cuando llegamos al punto de carga, este no funcionaba. Un problema que lejos de arreglarse, sigue estando presente diez años después.

De salida, en lugar de contar con una regulación europea para establecer los tipos de enchufe y protocolos de carga obligatorios para todos los coches del mercado, la Comisión Europea dejó libertad para que cada fabricante crease su propio estándar, y eso generó innumerables problemas de base para la compatibilidad tecnológica.

Sólo ahora, tras una década casi perdida en este aspecto, se ha decidido apostar por los enchufes CSS combo 2 como estándar. Así, gracias a esta decisión, si mañana compras un eléctrico nuevo en Europa, lo más probable es que tengas un enchufe de este tipo.



Vale, hasta aquí está claro ya el tipo de enchufe que encaja en el coche, pero ¿a dónde puedo enchufarlo? Esto requiere una explicación que vamos a tratar de sintetizar de manera sencilla.

Todos los coches eléctricos, incluyendo los híbridos enchufables, que tenemos ahora mismo en comercialización en España se cargan con corriente alterna. Corriente como la que tenemos en casa o en las naves industriales.

El coche cuenta con un cargador integrado dentro del chasis que, cuando se conecta a la corriente alterna de tu casa, la transforma de corriente alterna a corriente continua del voltaje adecuado, que es la que puede almacenar en su batería. Cuando instalamos un "wallbox" en la pared de casa, no estamos instalando un cargador (por caro que sea...), sino un mero "puerto de carga" que se encargará de limitar la cantidad de potencia eléctrica que se le suministra al coche y, eventualmente si es programable, limitar en el tiempo la duración de este suministro.

GESTORÍA TOLEDO

Empresa de Servicios



**GESTIÓN FLOTAS
RENT A CAR
RENTING**



TOLEDO
& ASOCIADOS
GESTORÍA

Ronda de Atocha 12 · 28012 Madrid
Tlf. 91 781 97 19
www.toledoyasociados.es

DESDE 1950



Pero ¿por qué es necesario limitar la potencia de carga?

El cargador integrado que está dentro de tu coche eléctrico está siempre dispuesto a tragar toda la electricidad que pueda. Es decir, si el cargador integrado de tu coche tiene una potencia de 11 kW, intentará chupar 11 kW del enchufe de tu casa. El problema es que es bastante probable que no tengas 11 kW disponibles en tu instalación eléctrica, y eso hará que salte el magnetotérmico de tu instalación.

Para evitar esta problemática el grueso de los fabricantes de coches eléctricos suministran junto al coche un cable con conexión al enchufe doméstico típico de todas las casas, pero integra un limitador de potencia.

En ocasiones ese limitador de potencia es de 1,8 kW, en otras de 2,1 kW. La idea ya no es sólo que el coche chupe más potencia de la que tienes contratada y eso corte la luz de tu domicilio, sino que además sirve para proteger la instalación eléctrica. Y es que es probable que el garaje de tu casa no tenga un cable suficientemente grueso y preparado para transportar mucho más de 2,1 kW durante muchas horas seguidas sin deteriorarse.

De hecho, cuando se cablean las casas, los cables destinados a dar mayor potencia, los de la cocina, ya se preparan para dar esas potencias, pero históricamente los garajes no se cablean bajo ese estándar.

Pero ¿y si quieres cargar a más potencia en tu domicilio?

Ahí es donde llega el momento de montar un wallbox y, sobre todo, cablear de nuevo tu garaje o tu plaza. Haciéndolo así y contratando más potencia, podrás cargar a 7 o incluso 11 kW y reducirás los tiempos de carga completa mientras duermes.

El siguiente paso es el de la carga trifásica.

Es probable que te suene a chino, así que haremos una breve explicación aquí: En los domicilios típicos españoles tenemos 220 voltios de corriente alterna que se consiguen en dos fases (dos "pinchos" en el enchufe convencional más tierra).

Pero para usos de más potencia, en naves industriales y en alguna otra instalación, se emplean tres fases y 380 voltios. Es decir, hay una suerte de enchufes con tres "pinchos" más tierra.

Lo bueno de la corriente trifásica es que puede dar más potencia que la típica conexión de 220 voltios bifásica.

Así que aprovechando aquellas instalaciones que tienen a su disposición los 380 voltios, como puede ser perfectamente el polígono de la empresa en la que trabajas, se puede instalar un "wallbox" de 22 kW de potencia.

Hay que tener en cuenta que, para poder cargar luego tu coche a esos 22kW de potencia, será el coche el que deberá ser capaz de "chupar" toda esa potencia a través de su cargador integrado. Muchos coches no son capaces de cargar a más de 11kW de potencia con corriente alterna, pero otros, como los eléctricos puros de PSA como el Peugeot 208e, son capaces de sacar partido a las conexiones trifásicas y cargar a esos 22 kW de potencia.





Especialistas en la mediación del seguro de flotas de vehículos de alquiler desde hace más de 25 años.

Diseñamos planes de seguros integrales con un esmerado servicio postventa.

Ventajas de nuestros servicios:

- **Tramitación instantánea** de altas y bajas con las Mejores Compañías de Seguros.
- Amplias y variadas coberturas a un **precio muy competitivo.**
- Gestión de los siniestros con la máxima rapidez y una **pronta indemnización.**
- **Cobertura a los vehículos en Campa**, así como al resto de riesgos relacionados con su actividad (naves, talleres, responsabilidad civil,...)
- AZ Servicios Correduría de Seguros, S.L. forma parte del grupo ESPABROK, que cuenta **con más de 100 oficinas** en todo el territorio nacional.
- Toda una **extensa red de profesionales especializados a su servicio.**



Llámenos al 971 71 94 94
o mándenos un correo electrónico a
flotas@espabrok.es

Le haremos un proyecto personalizado,
sin compromiso y
totalmente gratuito.



Somos profesionales que asesoramos a profesionales.

www.espabrok.es

Y ¿qué pasa entonces con la carga a base de corriente continua?

Del enchufe CSS combo 2 del que hemos hablado antes podemos diferenciar dos partes.

La parte superior es un conector Mennekes tipo 2, que es por donde el coche se alimenta vía corriente alterna, pero si tu coche tiene capacidad de cargarse vía corriente continua, agrega la parte inferior del conector, con dos tomas adicionales por las que le entrará la corriente continua.

Cuando el coche se recarga con corriente continua cambian las cosas bastante. Para empezar, no se usa el cargador integrado en el mismo, sino que la electricidad pasa directamente del punto de carga a la batería del coche.

Es por ello que el cargador de corriente continua pasa a estar fuera del coche y a ser un cargador como tal y no un mero "wallbox" o caja de conexiones y limitación de potencia.

En estas situaciones es todo mucho más crítico: Al conectar el coche al cargador externo, lo que hace el coche es comunicarse mediante un protocolo estandarizado con la estación de carga externa y indicarle qué potencia quiere recibir y a qué ritmo.

El cargador, una vez "se entiende" con el coche, pasa a suministrar entonces la corriente a través del cable directamente a la batería.

Es el uso de este protocolo de comunicación lo que complica las cosas y provoca múltiples fallos, cargas interrumpidas o cargas directamente fallidas.

Y todas ellas tienen que ver con fallos en la comunicación entre el vehículo y el cargador externo, que no se entienden y no acuerdan la potencia a meter al coche. Cuando esto sucede, por seguridad la carga no se inicia.

El problema es que hay muchos fallos presentes a día de hoy en estas comunicaciones y es relativamente habitual encontrar situaciones en las que, sin saber si el problema es del coche o de la base de carga, no se puede completar el proceso de carga rápida y hay que pasar a la carga por corriente alterna lenta o buscar otro punto si es que la autonomía así lo permite.

Obviamente, contar con un cargador rápido de corriente continua no tiene sentido en el domicilio, ni tampoco en el punto de trabajo, salvo que se cuente con una gran flota de coches con mucha movilidad que así lo necesiten.

Poco a poco la infraestructura sigue creciendo, y poco a poco también, los problemas de comunicación se van solventando, pero tenemos por delante una época donde aquellos pioneros que abracen la electrificación enchufable temprano todavía vivirán aventuras y experiencias que no siempre tendrán final feliz en su exploración de mundo a los mandos de un coche "a pilas".

Corriente alterna



Schuko

2,3 kW potencia
máxima de carga
Corriente
monofásica



Tipo 1 - Yazaki

3,6 - 7,4 kW potencia
máxima de carga
Corriente monofásica



Tipo 2 - Mennekes

3,6 - 43 kW potencia
máxima de carga
Corriente monofásica
y trifásica



Corriente continua



CHAdeMO

50 kW
Corriente continua
(carga ultra rápida)



CCS 2 - COMBO

50 - 150 - 350 kW potencia
máxima de carga
Corriente continua (carga
ultra rápida)



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



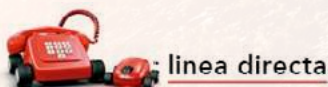
www.dekra.es



www.baiback.com



www.copart.es



www.lineadirecta.com



www.clicars.com



www.gesthispania.com



www.f-alternative.com



www.pkf-attest.es



www.suardiaz.com



www.dikeiabogados.com



www.carconnex.be



www.auto1.com



Ya no hace falta traje para ir de etiqueta



08 VWG

Golf 8. Cuida la imagen de tu negocio.

Prestigio, estilo, tecnología... Un Golf lo dice todo de tu empresa, pero ahora más. Porque con sus nuevos motores semihíbridos Mild Hybrid con etiqueta ECO o los híbridos enchufables eHybrid de hasta 150 kW (204 CV) o GTE de 180 kW (245 CV) con etiqueta ZERO, la sostenibilidad llega a tu hoja de ruta sin renunciar a nada. ¿Hay mejor forma de llevar etiqueta?



Gama Golf: consumo medio (l/100 km) de 4,1 a 5,9;
emisión de CO₂ (g/km) de 106 a 134 (NEDC de 90 a 109).

V4B
Volkswagen for Business

[volkswagen.es](https://www.volkswagen.es)

¿Te gusta conducir?



NUEVO BMW SERIE 2 GRAN COUPÉ

BMW VENTAS ESPECIALES

BMW VENTAS ESPECIALES

Contáctanos en el 900 357 902 o en ventas.especiales@bmw.es

WLTP: Consumo promedio: desde 4,6 hasta 7,8 l/100 km. Emisiones de CO₂: desde 120 hasta 177 g/km.
NEDC: Emisiones de CO₂: desde 102 hasta 145 g/km.