

## El Gobierno planea subir un 10% la cuota a la Seguridad Social de los sueldos altos

Subir las bases máximas de cotización afecta a las **empresas y trabajadores**

La medida recaudatoria afectaría en Navarra a más de 20.000 asalariados

PÁG. 9 EDITORIAL 12

En la UCI un pamplonés atropellado en un paso de peatones

PÁG. 20



El sector de la vivienda niega que haya otra 'burbuja' inmobiliaria

Presentado el especial que **Diario de Navarra** dará el domingo PÁG. 30-31

Rodrigo Rato pide perdón al entrar en la cárcel

• El ex vicepresidente ingresó ayer en la prisión de Soto del Real PÁG. 11



**PRESENTACIÓN** Desde la izda., Eugenio Duque Escalona (miembro del comité de empresa), Alfredo Morales Vidarte (presidente del comité de empresa), Kerstin Scholz (directora de Recursos Humanos), Carsten Schlott (responsable del proyecto del T-Cross), Ralf Brandstätter (director de Operaciones de VW), Thomas Gelbke (coordinador del equipo de residentes de VW Navarra en Alemania), Emilio Sáenz Grijalba (presidente de VW Navarra) y Laura Ros (directora general de VW España) junto al nuevo modelo que fabricará la planta de Landaben.

## El nuevo modelo de VW Navarra

El todocamino T-Cross acaparará la mitad de la producción de la factoría navarra

PÁG. 18-19

Bildu pone el euskera por delante en la 'app' de la zona azul PÁG. 24

NACIONAL	2	DEPORTES	42
INTERNACIONAL	7	CLASIFICADOS	53
ECONOMÍA	9	ESQUELAS	65
OPINIÓN	12	FARMACIAS	67
NAVARRA	18	CARTELERA	71
PAMPLONA	32	LOTERÍAS	59/77

www.distrita-de-un-consumo-responsable.com 25º

### Lo que de verdad nos une

Reyno Gourmet

pañarán navarro INDICACIÓN GEOGRÁFICA



VIERNES 26 Y SÁBADO 27

# -50% CONGELADOS Y HELADOS

El descuento se dará en un vale para canjear del 29 de octubre al 4 de noviembre en compras superiores a 30 euros en el total del ticket. Es necesario presentar la Tarjeta BM. Descuento máximo de 100 euros por tarjeta en todo el periodo de la promoción. Promoción no válida en la Senda online.

no es lo mismo

Plumas estilográficas HOY, HEMINGWAY

9 954

CONTACTE CON NOSOTROS  
**Teléfono**  
 948 23 60 50  
**Email**  
 redaccion@diariodenavarra.es

Segundo modelo de VW Navarra



# El segundo modelo de VW Navarra acaparará la mitad de la producción de Landaben

## Presentado en Amsterdam el T-Cross, que compartirá cadena con el Polo

**CARLOS LIPUZCOA**  
 Amsterdam. Enviado especial

Volkswagen echó ayer el resto para dar a conocer el nuevo modelo que completa su gama SUV,

un tipo de vehículo con apariencia de todoterreno y un gran tirón comercial. La multinacional alemana desplazó a 350 periodistas de medios europeos para presentar en sociedad el T-

Cross, el segundo coche que se fabricará en la planta de Landaben junto al Polo, fue la conocida modelo y actriz Cara Delevigne. Fue un acto por todo lo alto, que se celebró simultáneamente jun-

to a otros dos eventos iguales en Sao Paulo (Brasil) y Shangai (China), en el que no se dejó el menor resquicio a la improvisación. Previamente a la popular actriz, también intervinieron el

responsable de diseño de la marca alemana, Klaus Bischoff, y el responsable de coches pequeños, Andreas Krüger, que se encargaron de mostrar al público las líneas maestras del diseño, el

### Todos los coches fabricados en Landaben

**Authi (1965-1975)**  
 La actividad de Automóviles Hispano Ingleses (Authi) comenzó en 1965 con la tecnología y las patentes de la British Motor Corporation (BMC). Durante diez años se produjeron bajo licencia de diseños británicos de la BMC, grupo al que pertenecían marcas como Morris, MG o Austin.



**Morris 1100/1300 (1966-1970)**  
 En su versión 1100, fue el primer turismo que salió de las cadenas de montaje de la fábrica de Landaben. Posteriormente se comercializó el más potente 1300.



**MG 1300 (1966-1970)**  
 Hermano gemelo del Morris, el MG tenía una calandra frontal más estrecha y alta.



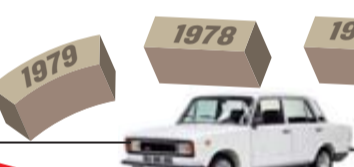
**Traveller 1300 (1968-1970)**  
 Basado en el Morris/MG 1300. Tenía sólo 2 puertas y un portón trasero que le facilitaba llevar bultos.



**Mini (1968-1975)**  
 La llegada del Mini, que empezó a producirse en su versión Van para fines comerciales, ha sido hasta ahora el único momento en planta de Arazuri que se produjeron dos modelos distintos al mismo tiempo. En 1969 se sumó la versión Mini 1000 y un año después la más económica Mini 850. También se llegaron a fabricar las variantes más deportivas GT y Cooper.



**Seat 124 D (1976-1980)**  
 Era una versión modernizada del veterano y automóvil de tres volúmenes. Su fabricación comenzó en enero de 1976 tras los cambios en la cadena de montaje para adecuarla al cambio de marca y tecnología.



**Seat (1975-1983)**  
 Tras el devastador incendio que sufrió la fábrica en octubre de 1974 y la posterior quiebra, el Instituto Nacional de Industria se hizo cargo de las instalaciones, que fueron traspasadas a Seat.

**Austin Victoria (1972-1975)**  
 Un vehículo único en la historia de la fábrica, ya que fue producido en exclusiva por Landaben. Basado en el chasis del Morris/MG 1300 tenía un frontal rediseñado al gusto de los 70. Contaba con un voladizo posterior que dibujaba un tercer volumen para dar mayor capacidad a su maletero.



**Austin 1300 (1971-1972)**  
 Su producción arrancó en 1971 y no era más que el mismo Morris/MG 1300 ligeramente actualizado.



**Lancia HPE y Beta Coupe (1979-1980)**  
 Seat dependía del italiano Fiat. Sus modelos eran clones de los italianos. En un alarde de ambición, Landaben asumió la fabricación artesanal de dos modelos Lancia, también del grupo Fiat. Su producción no fue en serie, por lo que no puede considerarse un segundo modelo.



**Seat Panda (1980-1983)**  
 Su simpático diseño, un clon del Fiat Panda, de bajo consumo y precio, fue uno de los coches más vendidos en España a comienzos de los 80.



**Volkswagen (1983 - Hoy)**  
 Tras el divorcio entre Seat y Fiat, la marca española acabó en la órbita del grupo Volkswagen, que encargó a Landaben la producción del Polo A02. Diez años más tarde, las instalaciones pasaron a ser propiedad alemana. Desde entonces, Landaben ha ido modernizándose y ampliándose sucesivas veces hasta llegar a su estado actual.



**Polo A02 (1984-1994)**  
 Era un coche que cuando comenzó a fabricarse tenía un diseño desfasado frente a la competencia. No obstante, disfrutó de un aceptable éxito gracias a su aval tecnológico alemán y permaneció en el mercado diez años. Se comercializó en una versión Coupé de tres puertas, otra alargada de dos puertas y una Classic de tres volúmenes.

**Polo A04 (2001-2009)**  
 La cuarta generación del Polo. La tercera que se fabricaba en Pamplona, llegó con el nuevo siglo. Sus cotas externas e internas crecieron y repitió el éxito comercial de su antepasado.



**Polo A03 (1994-2001)**  
 En contraste con su antecesor, contaba con un diseño moderno que consiguió unas buenas cifras de ventas. Su principal novedad estética fue una variante de cinco puertas. Tuvo un lavado de cara en 1999 con retoques estéticos exteriores y de equipamiento.

**Variantes del Polo A02**



**Polo A05 (2009-2017)**  
 Basado en la misma plataforma que el A04 aunque ligeramente retocada, se le puede considerar hasta la fecha el coche fabricado en Landaben con más unidades vendidas de largo. Su línea gustó al gran público y su precio contenido, acorde a las estrecheces de la crisis económica, permitió alcanzar cifras de producción históricas.



**Polo A05 GTI**

Llega al mercado para cubrir el último hueco de Volkswagen en su gama todocamino o SUV y acompaña al T-Roc, Tiguan y Tuareg. Comparte plataforma con los utilitarios de la marca (Polo, Ibiza y A1) así como con los SUV pequeños (Arona y Q2). El 60% de las matriculaciones a particulares corresponden a este tipo de vehículo todocamino.



### T-Cross



**Polo A07 (2017- Hoy)**  
 Llegó el año pasado con los mismos ingredientes de éxito de su antecesor. Sus dimensiones volvieron a crecer frente a la generación anterior y son similares a las de los coches de segmento superior de hace diez años. No cuenta con variante de tres puertas.

## Segundo modelo de VW Navarra

equipamiento de seguridad o sus dimensiones.

El lugar elegido por la marca se situaba a las afueras de Amsterdam, en una antigua factoría de azúcar conocida como Halfweg. Ya era de noche cuando comenzó la presentación del nuevo coche, que arrancó a las siete y cuarto. La frase formada por letras gigantes iluminadas 'I am T-Cross' daba la bienvenida a los invitados, aunque el acto principal se realizó en una enorme sala de color negro flanqueada por dos gradas y con una gigantesca pantalla en frente. La entrada en escena de uno de los T-Cross fabricados en Navarra y trasladados hasta Amsterdam para la ocasión llegó acompañada de un espectáculo de luz y sonido.

Hasta Amsterdam se desplazó una amplia representación de

Volkswagen Navarra encabezada por su presidente, Emilio Sáenz, quien destacó que la presentación del T-Cross representaba la culminación del esfuerzo común de la plantilla y los responsables de la fábrica. "Me embargan sensaciones de gran emoción porque hemos conseguido hacer realidad un deseo histórico de la planta", expuso minutos antes de la presentación. Sáenz manifestó que el próximo gran reto para la factoría será alcanzar la "velocidad de crucero" de la producción, un desafío de "gran calado" ya que, una vez comience la producción en serie del segundo modelo en diciembre, el objetivo será "repartir al 50%" la producción del Polo y el T-Cross.

Según explicó Sáenz, está previsto alcanzar las 350.000 unidades el año que viene, por lo que debería salir de la cadena de monta-

je 175.000 Polos y otros tantos T-Cross. "Esto va a poner a prueba nuestra flexibilidad y la de nuestros proveedores, ya que estos porcentajes de producción variarán según cómo evolucione la demanda", especificó el presidente de Volkswagen Navarra antes de señalar que esta labor será esencialmente complicada en el caso de las entregas Just In Time. No obstante, reconoció que el programa productivo solo se cumplirá si consigue resolverse la escasez de motores de gasolina, que está obligando a la planta de Landaben a parar 18 días hasta final de año con una pérdida de unos 21.000 coches. "Espero y deseo con todas mis fuerzas que este problema se resuelva antes de final de año, aunque reconozco que no tenemos la seguridad de que vaya a ser así", confesó.

Pese a estos inconvenientes, Sáenz quiso poner el acento sobre las buenas perspectivas para Landaben, que aspira a contratar hasta 700 nuevos trabajadores fijos y otros 1.100 eventuales en los próximos cinco años. También destacó que el T-Cross es un vehículo más rentable que el Polo, por lo que una producción al 50% con el Polo reportará una mejora en las cuentas de la empresa. Por otra parte, recordó que se ha conseguido acercar geográficamente a la fábrica más del 50% de las piezas y componentes, áera en la que incluyó no solo a Navarra sino a también al País Vasco, Aragón, Burgos o Soria. Por último, se refirió a que la planta de Landaben ha tenido que reorganizarse para introducir una nueva línea de premontaje para las algunas piezas del T-Cross, debido a que su

montaje resulta más "complejo", de forma que su ensamblado pueda acompañarse a la misma velocidad del Polo.

Además del presidente de VW Navarra, también acudieron otros destacados directivos de la factoría de Landaben, como la directora de Recursos Humanos, Kerstin Scholz; Ralf Brandstätter, director de operaciones; así como el presidente y el secretario del comité, Alfredo Morales y Eugenio Duque. Scholz manifestó su satisfacción por "el esfuerzo y el trabajo" realizado por la plantilla de la fábrica para "poder producir en Navarra este nuevo coche". Por su parte, Morales se congratuló de que el T-Cross llega para "garantizar el futuro de los trabajadores y trabajadoras de la planta y del parque de proveedores".



Ralf Brandstätter, director de Operaciones de la marca Volkswagen, junto a Emilio Sáenz, presidente de Volkswagen Navarra.



El todocamino T-Cross.

## CLAVES

Comenzará a **producirse** en diciembre, momento en el que comenzarán a aceptarse pedidos a concesionario, aunque no será hasta mayo cuando se entreguen los primeros en el mercado nacional.

La marca no facilitó en el evento de ayer los **precios**, aunque la prensa especializada especula que se situará de 1.500 a 2.000 euros por encima de un Polo equivalente en motorización y equipamiento.

Dispondrá de **dos motores** de gasolina 1.0 TSI de 95 y 115 CV y uno diésel 1.6 TDI de 95 CV. En su lanzamiento, el pequeño SUV dispondrá de tres niveles de equipamiento: Edition, Advance y Sport.

Con unas **medidas** de 4,11 m de longitud y 1,56 m de altura, el nuevo T-Cross es 54 mm más largo que el Polo y 112 mm más alto. Su rasgo más característico será que el conductor se sentará cerca de 10 cm más alto que en el Polo.

Las ventas de todocaminos acaparan cada vez una mayor proporción de las ventas a clientes particulares a costa de los coches tradicionales

## ¿Por qué es importante un SUV para Landaben?

CARLOS LIPÚZCOA  
Amsterdam

**A**DEMÁS de cumplir una vieja aspiración en la fábrica, ya que un segundo coche ayudará a estabilizar la producción y mitigar el declive que acompaña a la vida comercial de todo modelo, es particularmente importante que el vehículo asignado a Volkswagen Navarra pertenezca a la gama SUV, conocidos también como to-

docaminos. Estos vehículos con apariencia de todoterreno están restando a gran velocidad ventas a sus equivalentes convencionales en todos los segmentos. Ha sucedido con los antes populares monovolúmenes o las emblemáticas berlinas y ahora comienza a detectarse entre los compactos y utilitarios, entre los cuales está el Polo.

¿A qué se debe el éxito comercial de los SUV? Para empezar, su imagen completamente distinta a los coches convencionales anima

en muchos casos a acelerar un cambio de vehículo. El sector de los concesionarios en Navarra tiene claro que sin el indudable atractivo de los todocaminos, tal como demuestran las cifras de ventas, muchos conductores hubieran estirado la vida útil de sus vehículos.

Con un formato que visualmente transmite poderío y empaque, los todocaminos cuentan con evidentes ventajas e inconvenientes. Sus bazas estéticas pasan luego factura en forma de mayor peso y

peor aerodinámica que sus equivalentes convencionales, lo que aumenta los consumos y las emisiones contaminantes. Si a ello se une una mayor altura al suelo, también se penaliza el buen comportamiento en carretera que, sin ser malo, es peor que el de los coches tradicionales equivalentes. Además, los gastos de mantenimiento también son mayores, en especial debido a las grandes ruedas con precios claramente superiores.

Entre las ventajas se cuentan un mejor acceso al vehículo, que no precisa agacharse, o una posición de conducción elevada que, unida al empaque de estos coches, transmite al conductor una sensación subjetiva de seguridad y confianza. Finalmente, habría que sumar una amplitud interior y una versatilidad equivalente a los monovolúmenes familiares de tamaño equivalente. De hecho los SUV comparten con estos últimos muchas características, como la posición elevada de conducción o la comodidad de acceso. Incluso en

este último aspecto, los monovolúmenes son mejores ya que el escalón para entrar está más bajo.

Pese a esta desventaja, los SUV cuentan con mejor estética dado que los monovolúmenes tienen apariencia de furgoneta. Tal como indica su nombre, en un único volumen albergan el espacio para el motor, el habitáculo y el maletero. Aunque existen diseños que los alejan visualmente de los vehículos comerciales, en ellos prima la practicidad y, por ejemplo, emplean neumáticos de tamaño contenido para que el paso de las ruedas no se coma el espacio interior.

Por contra, los SUV son mucho más irracionales, aunque también más atractivos. Para empezar su diseño tiene dos volúmenes, con espacios diferenciados entre el motor, con un prominente morro, y el habitáculo/maletero. A ello, se suma unos grandes ruedones con unos pasos de rueda muy amplios que confieren a estos vehículos una mejor apariencia que los cartesianos monovolúmenes.