

23 agost 2015

La banca espanyola és vulnerable segons l'FMI

El professor Joaquín Maudos analitza les quatre vulnerabilitats que l'FMI ha trobat en les entitats espanyoles al seu últim informe.

PÀGINA 4



França no avança amb la 'macronomics'

El ministre Macron simbolitza l'acceptació de les directrius de Brussel·les de prioritzar el rigor pressupostari i la política d'oferta basada a exportar. **PÀG. 5**

A L'INTERIOR
UNA GRAN OFERTA
D'ANUNCIS I
EL SUPLEMENT
SETMANAL
DE MOTOR



DINERS

LA VANGUARDIA



La davallada imparable de les matèries primeres

La forta caiguda de preus ja amenaça l'estabilitat de l'economia global

PERICO PASTOR



ARASH AF8

Jugant a fer cotxes

Albert Boet

De modelar el seu propi cotxe a escala real amb Porexpan i fibra de vidre a posar a la venda un superesportiu de 200.000 euros. Aquesta és la magnífica història d'Arash Farbound, un britànic d'origen iranià que, tornant de les 24 hores de Le Mans del 1998, on va quedar meravellat del Porsche 911 GT1, va decidir fer la seva pròpia rèplica.

Un projecte que va acabar amb el suport de l'ajuda financera de l'empresa farmacèutica familiar i el resultat del qual va aixecar admiració a l'Autoport Show. Era un cotxe inviable

però el seu segon projecte, ja amb el nom Farbound, el GTS, sí que va arribar a trepitjar la carretera. El va vendre a un fons d'inversió que li va canviar el nom pel de Farbio GTS i que finalment va comercialitzar Ginetta com a F400.

Aquesta venda va ser el reconeixement econòmic per crear Arash Motor Company i començar un projecte seriós partint de zero. Primer va ser l'AF10, un prototip que va tenir excel·lents crítiques i que en el fons no deixava de ser un assaig per al que seria el definitiu Arash AF8, que es va presentar ara fa un any. I 365 dies després l'Arash AF8 comença la comercialització de les 25 unitats pre-

vistes. I ho fa després d'haver participat en la parada prèvia de les 24 Hores de Le Mans del 2015. Divuit anys després, Arash Farbound i el seu AF8 eren els protagonistes de les mirades, com al seu dia ho va ser el Porsche 911 GT1, el culpable de tot.

Si un cotxe va ser el que va inspirar el seu somni, en les línies de l'Arash AF8 també s'hi poden veure influències aerodinàmiques dels esportius més moderns. Així McLaren i Ferrari

ARASH AF8

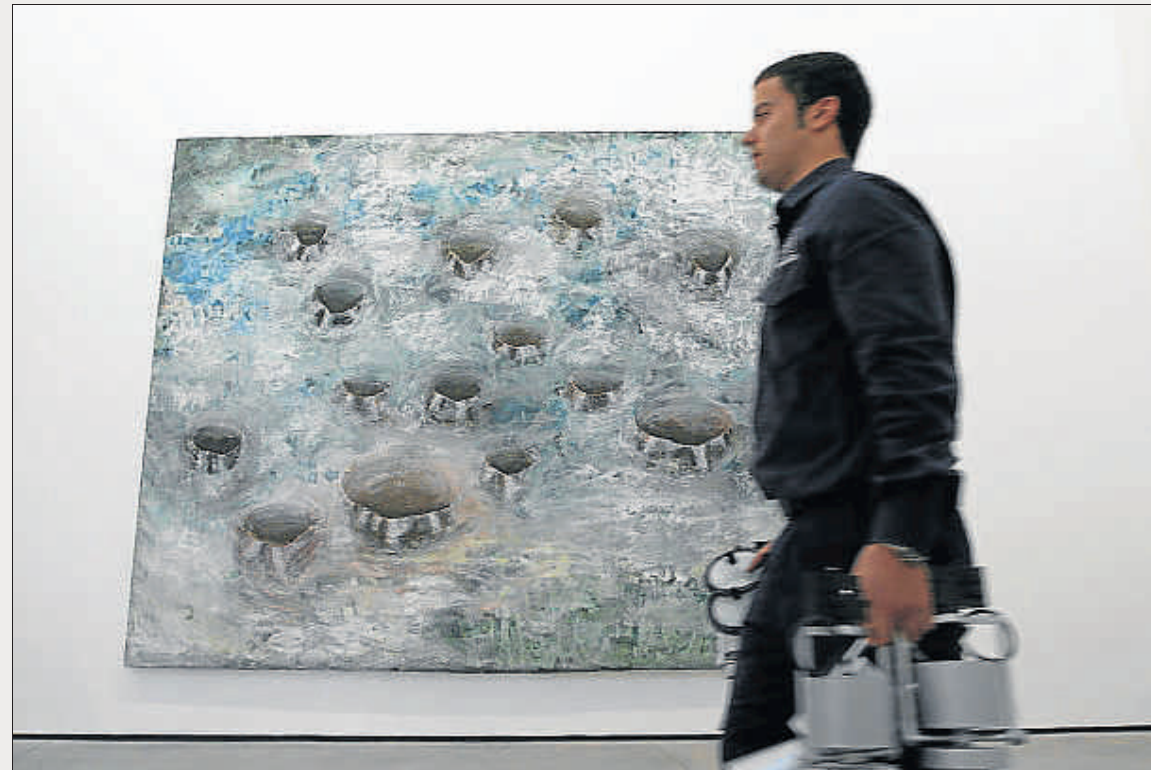
Fabricant: Arash
Motor Company
País: Regne Unit
Any: 2015

Motor: V8 - 7 litres
Potència: 550 CV
Unitats: 25
Preu:
200.000 euros

han deixat la seva herència estètica sobre la carrosseria de fibra de carboni de l'AF8. Uns materials lleugers que s'han fet servir a tot el cotxe amb l'alumini per deixar el pes total del cotxe en uns ajustats 1.200 quilos. I estèticament no pot negar-se la seva agressivitat. Amb un morro curt i amb tota la part motriu davant de l'eix posterior, l'habitacle sembla que es vol amagar en una carrosseria que amb prou feines supera el metre deu d'alçada. Per solucionar l'accés, o "descens", al cotxe amb aquesta alçada tan limitada, Arash ha optat per dissenyar unes portes d'obertura vertical. Un petit aleró posterior i les dimensions dels pneumàtics posteriors garanteixen, si més no visualment, una adherència a l'asfalt excel·lent.

La potència arriba amb un motor LS7 d'origen Chevrolet, un propulsor de vuit cilindres en V de set litres, que de sèrie entrega 505 CV però que amb una opció de preparació de la mateixa Arash permet assolir els 550 CV gràcies a una presa d'aire i escapaments especials. Aquesta potència juntament amb el pes contingut ja és indicatiu d'excel·lents prestacions; de 0 a 100 en 3,5 segons i una velocitat màxima propera als 320 km/h.

Les 36 primeres unitats de l'Arash AF8 es comercialitzaran en el color groc amb què s'ha donat a conèixer el cotxe en els últims certàmens. Encara que si el client ho vol se li pot lliurar sense pintar, deixant a la vista la fibra de carboni que vesteix aquest nou superesportiu britànic.



LES XIFRES DE L'ART

La cultura com a motor econòmic

Carlos García-Osuna

Un estudi elaborat per la consultora Ernst & Young manifesta que el sector de la cultura als països de la Unió Europea dona feina a més de set milions de persones, cosa que significa un percentatge del 3,3% del total dels assalariats del mercat global, i es converteix en la tercera indústria que més ocupació genera en els 28 països, a més de disposar, prenent en consideració la gegantina taxa d'atur entre els joves, del 19% de treballadors que no superen els 30 anys.

Mentre l'ocupació queia de manera espectacular en l'últim lustre al mercat laboral europeu, en el període 2008-2012 la indústria de la

cultura va augmentar els seus llocs de treball en un 0,7%, i s'estima que els propers anys el volum d'ocupats del sector podria disparar-se fins als 10 milions de llocs de treball nets, la qual cosa faria que creixés gairebé un 33% respecte a les dades actuals.

La facturació anual del món de la cultura a la Comunitat Econòmica Europea suma 536.000 milions d'euros, cosa que dona idea de la potència d'un sector penalitzat amb

LA CULTURA

a la Unió Europea dona feina a més de 7 milions de persones, i es

converteix en la tercera indústria que més ocupació genera als 28 països
JAIME REINA

EXPOSICIONS

Atenció!, Sara Landeta

T.Paredes

Segueixo la seva obra des del 2011 i les etapes que ha anat seguint la seva vida fins ara han estat de solidesa i sorpresa. Perquè ha demostrat la seva capacitat per a la plàstica i excel·lent tècnica, sorprenent per la seva qualitat. La seva exposició individual més recent, *Medicina com a metàfora*, pot enganyar l'espectador per la brillantor del seu dibuix. Però no és només una magnífica dibuixant, hi ha molt més.

En la seva sèrie i llibre *Úrsids* va desplegar un gran talent plàstic, ambició iconogràfica. Ara, es tracta d'uns ocells, dibuixats amb llapis de colors sobre caixes de medica-



ments, intentant una reflexió sobre la reacció davant la malaltia i els fàrmacs que les curen o aturen. Sara Landeta (Santa Cruz de Tenerife, 1985) transcendeix el

'DECORTIN SMG/STONECHAT S COCK' (2014)
Sara Landeta.
Llapis de colors

sobre caixa de fàrmacs. Galeria 6màs1, Madrid.
Preu: 400 euros
Tel.: 91-521-62-68

missatge i imposa el poder de les seves imatges, que són la seva garantia més gran. Aquests últims ocells de colors, preus: 400 i 500 euros.

CRÍTICA D'ART

Col·leccionar art?

Juan Bufill

Fa unes setmanes el galerista Marc Domènech em va donar una informació que em sembla significativa i fins i tot paradigmàtica respecte al col·leccionisme d'art contemporani. Al bon col·leccionisme i a l'equivocat. Resulta que algunes de les obres excepcionals de Jean Dubuffet que aquesta galeria barcelonina va exposar la primavera passada amb èxit de públic i de crítica i que ningú no va adquirir s'han venut a començaments d'estiu en subhasta pública per preus molt més alts. Per les obres que a Barcelona es van oferir a 20.000 euros, s'ha pagat el triple (60.000), i per les ofertes per 60.000 euros o poc més s'han arribat a pagar fins a 400.000 euros.

És a dir, en llenguatge de mercat i clar: els preus de Dubuffet ja s'han disparat. El museu o el

col·leccionista que vulgui adquirir a partir d'ara una obra seva haurà de pagar quantitats que tripliquen o quintupliquen el seu preu de fa dos mesos. El que semblava car ara sembla barat. El que potser era assequible potser ja no ho és. Més clar: molts possibles col·leccionistes ja han fet tard. Aquest tren ja no torna a passar.

I el que acaba de passar amb Dubuffet no és una simple anècdota. És, al contrari, una constant en la història i al mercat de l'art. Ara sembla impensable, però una pintura de Klee encara tenia preus assequibles encara a començaments dels seixanta. I no oblidem que Joan Miró, amb el que li van donar per tota la sèrie de les *Constel·lacions*, només va poder comprar-se... una rentadora automàtica! I el canvi era petit.

I avui qui són els infravalorats equivalents de Klee, Miró i Dubuffet?



PORTAL DE LA PAU
Finals dels anys quaranta, fotografia de Martí Gasull Corral