

La Revista Decana  
del Transporte  
de Mercancías.  
Camiones, Furgonetas,  
Carrocerías y  
Componentes.

Año 42. #451.  
Diciembre 2019

# TRANSPORTE3

[www.transporte3.com](http://www.transporte3.com)

## SEFAC: MÚLTIPLES SOLUCIONES PARA LOS PROFESIONALES

- Entrevistas: Roberto Hernando (Scania Ibérica) y Claudia Araujo (JMB) •
- ¿Euroviñeta para un transporte más ecológico? • IVECO comercializará camiones eléctricos en 2021 • SOLUTRANS 2019: Rompe récords •
- Pruebas: Mercedes-Benz Actros – 630 CV y DAF CF – 450 CV •



# HAY COSAS QUE NUNCA PIERDEN SU VALOR



## SEMINUEVOS **SCANIA** FIABILIDAD. **CALIDAD**. CONFIANZA.

Un Scania seminuevo siempre es **una gran adquisición**. Un vehículo de la máxima calidad, fiable y resistente como ningún otro y diseñado para dar satisfacciones a su dueño durante **muchos años**. Por algo es una de las marcas más deseadas y valoradas. Y por eso **nuestros expertos revisan y aprueban cada vehículo usado** bajo los mismos criterios que si fuera nuevo. Para que nada falle. Bienvenido a la experiencia Scania. **Bienvenido a la calidad probada.**



[used.scania.com](http://used.scania.com)

MÁS INFORMACIÓN:  
910 60 88 27



# SCANIA



## EL TRANSPORTE CUMPLE CON EL MEDIO AMBIENTE



Luis Gómez-Llorente  
Director de Transporte 3

Coincidiendo con la celebración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP 25) en Madrid, la preocupación por el cuidado del medio ambiente ha vuelto a ocupar la primera fila de la actualidad. Desafortunadamente a día de hoy una buena parte de la sociedad sigue considerando a los camiones como uno de los principales responsables del progresivo deterioro de nuestro planeta.

Al igual que sucede con otros aspectos del transporte de mercancías, posiblemente no se ha dado a conocer como se debería los esfuerzos que vienen realizando empresarios y fabricantes para reducir las emisiones. Desde hace tres décadas los camiones se han adaptado a las diversas normativas europeas anti-contaminación y han conseguido minimizar su impacto medioambiental muy significativamente: solo en los últimos 15 años, los camiones han reducido el consumo de combustible en un 30% y las emisiones (atmósfera y ruido) en casi un 90%, según los responsables de la CETM.

Y los niveles se seguirán minimizando de cara al futuro. Los fabricantes de vehículos industriales pesados tendrán que reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los mismos un 30% en 2030 respecto a 2019, con una senda intermedia del 15% en 2025.

Prácticamente todos los constructores cuentan en sus familias con modelos de gas, híbridos, o prototipos eléctricos, que serán una realidad al inicio de la próxima década, y los transportistas ya están incorporando a sus flotas este tipo de vehículos: las matriculaciones de camiones de gas natural, la alternativa "eco" más válida a día de hoy para el transporte de mercancías, han crecido un 22% en lo que va de año.

Para seguir afianzando su apuesta por el transporte sostenible, el sector reclama a las autoridades que fijen unos criterios claros y estables que les permitan acometer con plenas garantías la adquisición de unidades "alternativas". "Pronto pueden llegar a faltar camiones si el empresario sigue sin tener claro en qué vehículos debe invertir su dinero", advierten.



**03 EDITORIAL**

El transporte cumple con el medio ambiente

**42 FERIA**

SOLUTRANS rompe récords

**22 PRUEBA**

Nuevo Mercedes-Benz Actros – 630 CV

**48 PRODUCTO**

Volkswagen: La familia eléctrica sigue creciendo

**06 EN PORTADA**

Euroviñeta para un transporte más ecológico

**30 ENTREVISTA**

Roberto Hernando, Responsable comercial de vehículos de ocasión de Scania Ibérica

**52 PRODUCTO**

FIAT Professional presenta la nueva Ducato

# TRANSPORTE3



## 18 PRODUCTO

IVECO acelera hacia el futuro

## 34 PRUEBA

DAF CF con motor MX-11 de 450 cv

## 54 ENTREVISTA

Claudia Araujo, Directora de Marketing de JMB

**Revista fundada por:**  
Jesús Gómez Llorente

**Depósito Legal:**  
M-16.378-1977

**Edita:**  
Grupo Editorial Editec

**Director:**  
Luis Gómez-Llorente

**Redactor Jefe:**  
Luis Francisco Blanco Barba

**Redacción:**  
Isabel Blancas Maldonado  
Alejandra Cabornero Hernando

**Publicidad**  
Jorge Rohrer Hernando

**Pruebas Técnicas:**  
Manuel Rujas (Veh. Pesados), Juan Morón (Veh. Ligeros)

**Colaboradores:**  
Verónica Olivera Villanueva (Periodista), José Carlos Cámara (Periodista),  
José M. Cáncer Lalanne (Doctor Ingeniero), Antonio Mozas Martínez (Ingeniero),  
Francisco Sánchez-Gamborino (Abogado. Doctor en Derecho),  
Oscar Sbert Lozano (Ingeniero), Manuel Fernández Martínez  
Gonzalo Garos, Isidoro Hernández Ferrer

**Sección Oficial:**



**Dirección, Redacción y Publicidad:**  
C/. Padilla, 72  
Tel.: 91 401 69 21 / 91 401 34 39

**Precio de suscripción por un año edición Papel y boletín Digital:**  
Nacional: 65,49 €. Extranjero: 120 €.   
Número suelto: 7,44 €

**Impresión:**  
Gráficas Aries

**Preimpresión:**  
infoycomunicación

Los artículos firmados expresan el criterio de sus autores, sin que ello suponga que TRANSPORTE 3, ni las respectivas empresas de los colaboradores, compartan necesariamente las opiniones expuestas por los primeros

## PREMIOS



# EUROVIÑETA PARA HACER REALIDAD UN TRANSPORTE MÁS ECOLÓGICO

CONOCE LOS PLANES DE LA NUEVA COMISARIA EUROPEA DE TRANSPORTES

**LA RUMANA ADINA VÂLEAN HA TOMADO POSESIÓN DE SU CARGO Y HA PRESENTADO ANTE EL PARLAMENTO EUROPEO LAS QUE SERÁN LAS LÍNEAS DIRECTRICES DE SU POLÍTICA Y SUS PRIORIDADES EN MATERIA DE TRANSPORTE PARA ESTA LEGISLATURA**

**L**a mejora del medioambiente será la prioridad fundamental de la nueva comisaria de Transportes, que se ha propuesto ejecutar un conjunto de acciones que lleven a la reducción de emisiones por parte de todos los modos de transporte, no sólo de la carretera. Para ello, se ha comprometido a impulsar la transición en el uso de combustibles alternativos, lo que supondrá para el sector un importante paso ade-

lante hacia la sostenibilidad medioambiental. Estas acciones se basarán en incentivos económicos y en la aplicación del principio “quien contamina, paga”, considerando que los usuarios que contaminan deben asumir los costes, incluidos los medioambientales.

En relación a la Euroviñeta, **Adina Vâlean** considera prioritario el establecimiento de “peajes” que lleven a incentivar el cambio de flotas con vehículos más ecológicos que hagan un mejor uso de las infraestructuras. Se ha propuesto impulsar la aprobación de una nueva actualización de la Directiva sobre la Euroviñeta, para que la tasación por el uso de infraestructuras permita acometer los retos medioambientales.



## IMPULSAR LA INTERMODALIDAD

Además, se acometerán acciones para hacer más atractivos otros modos de transporte, empleando,



por ejemplo, el ferrocarril en lugar de la carretera, para viajes a larga distancia, si bien estos y otros modos han de modernizarse de forma más rápida y eficiente. No hay que olvidar que el transporte de mercancías multimodal sigue siendo hoy día, a pesar de sus ventajas, mucho más caro y complejo que el transporte por carretera.

#### MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS

En el ámbito de las infraestructuras, la nueva Comisaria se compromete a trabajar en la dirección de finalizar y modernizar la red de infraestructuras con el objetivo de hacer del transporte una actividad más segura, justa y fiable consiguiendo una mejor conexión en las fronteras y entre los diferentes modos.

En materia de competitividad, la Comisaria se plantea como objetivo promover mercados de transporte abiertos, en los que se desarrolle una competencia leal y justa basada en la convergencia regulatoria, la igualdad de condiciones y la sostenibilidad, ya que a su entender el transporte en su conjunto requiere de una competencia global y justa.

## LA NUEVA COMISARIA DE TRANSPORTES SE HA PROPUESTO EJECUTAR UN CONJUNTO DE ACCIONES QUE LLEVEN A LA REDUCCIÓN DE EMISIONES POR PARTE DE TODOS LOS MODOS DE TRANSPORTE

### REDUCIR LAS EMISIONES

El Consejo de Ministros de Transportes de la UE ha analizado una propuesta de modificación de la Directiva de la Euroviñeta con el objetivo de que se convierta en la herramienta de los estados miembros para la reducción de las emisiones de carbono por parte del sector del transporte por carretera, estableciendo un sistema basado en la distancia, mediante el establecimiento de sistemas de peaje electrónico.

Mediante esta nueva Directiva, las instituciones europeas pretenden atajar el problema medioambiental que, según ellas genera la carretera, y poder de este modo reducir y recuperar de manera significativa los costes de infraestructura, los costes externos y los costes de congestión derivados del transporte.

La Comisión y el Consejo de la UE consideran que esta propuesta tiene la flexibilidad necesaria para que los estados miembros apliquen la Directiva de la forma más eficiente, y garantizar el nivel necesario de armonización.

### EL PAQUETE EUROPEO DE MOVILIDAD AVANZA

Las reuniones del Trío interinstitucional de la UE, que conforman el Parlamento, el Consejo y la Comisión Europea, continúan con la finalidad de dejar prácticamente definido el contenido del Paquete de Movilidad antes de que finalice el año.

La postura de los países del Este, que rechazan las propuestas sobre la nueva regulación del cabotaje y las reglas aplicables para los conductores desplazados, es el principal escollo para lograr su aprobación definitiva.

Por otra parte, sí se ha alcanzado un acuerdo en lo relativo a la exigencia del tacógrafo y el cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso para los vehículos ligeros que realicen transporte internacional, estableciéndose para ello, probablemente, un periodo transitorio por definir.



# LOS TRANSPORTISTAS LLEVAN A LOS TRIBUNALES LOS BLOQUEOS EN CATALUÑA

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS HAN SUFRIDO PÉRDIDAS MILLONARIAS

**LAS ASOCIACIONES CONSIDERAN INTOLERABLE EN UNA SOCIEDAD CIVILIZADA LA PASIVIDAD DE LAS AUTORIDADES PERMITIENDO LOS BLOQUEOS QUE SE HAN VENIDO LLEVANDO A CABO EN EL ÚLTIMO MES**

**L**as organizaciones del Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC) han denunciado ante la Dirección General De La Guardia Civil y la Fiscalía General Del Estado los continuos cortes de carretera ocurridos en la Comunidad Autónoma de Cataluña desde el pasado 14 de octubre, coincidiendo con la publicación de la sentencia dictada por la Sala de lo penal del Tribunal Supremo con relación al denominado Procés.

## HECHOS INTOLERABLES

La gravedad que representan estos hechos para el sector del transporte de mercancías por carretera, que ha incurrido en notables pérdidas económicas y se ha sentido secuestrado por la acción violenta de estos grupos, junto a la aparente ausencia de consecuencias que han tenido para los responsables de los mismos, con lo que ello puede suponer de cara a su repetición, han sido los motivos fundamentales que les han impulsado a presentar esta denuncia. "Esta medida se adopta ante la pasividad absoluta de las autoridades a la hora de perseguir estos hechos, intolerables en cualquier sociedad civilizada, que tanto daño han ocasionado al sector del transporte profesional y a la economía española en general", aseguran.

## RECLAMACIÓN PATRIMONIAL CONTRA LA GENERALITAT DE CATALUÑA Y EL ESTADO

La CETM ha asegurado que pretende ir un paso más allá y trabaja en la posible presentación de una reclamación patrimonial contra la Generalitat de Cataluña y el Estado por omisión de sus funciones en la preservación de la libre circulación de vehículos y mercancías, reconocido en el artículo 19 de la Constitución Española, por un importe que estaría cerca de los 150 millones de euros. "Nuestro objetivo es que todas las empresas de transporte que se han visto perjudicada por el corte sistemático de las carreteras catalanas, especialmente de la AP-7 que es nuestra principal conexión con la Unión Europea, puedan reclamar las indemnizaciones correspondientes por las millonarias pérdidas sufridas", señalan los responsables de la Confederación.



# K<sup>+</sup>LT

## KTL by LeciTrailer

### Máxima protección anticorrosión para tu vehículo



**Sin KTL**



**Con KTL**

Lecitrailer ofrece de serie para todos los chasis fabricados el proceso de pintura KTL, tratamiento de protección frente a la corrosión del chasis por inmersión completa y electro-deposición catódica, e-coat (KTL) con conversión nano-tecnológica. Este exigente proceso de última generación asegura una capa uniforme en toda la superficie del chasis de imprimación KTL de 50 micras, la mayor protección de chasis del mercado.

Se trata de un proceso mucho más respetuoso con el medioambiente que otros procesos de pintura realizado en la instalación de KTL más innovadora y de mayor dimensión de Europa.



Cº de los Huertos, S/N. Apdo. 100 - 50620 Casetas Zaragoza (España)  
+34 976 462 121 - [lecitrailer@lecitrailer.com](mailto:lecitrailer@lecitrailer.com) - [www.lecitrailer.com](http://www.lecitrailer.com)



**LeciTrailer**



# ASÍ SE VIGILARÁ AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

FOMENTO HA PRESENTADO EL PLAN DE NACIONAL DE INSPECCIÓN 2020

## LOS RESPONSABLES DEL MINISTERIO HAN DADO A CONOCER A LAS ASOCIACIONES DE TRANSPORTISTAS LAS ACTUACIONES PREVISTAS PARA EL PRÓXIMO EJERCICIO

**S**e seguirá poniendo el foco en la inspección de transportes por carretera de las empresas de transporte extranjeras que operan en España, en especial de las empresas deslocalizadas (empresas buzón). De este modo se da cumplimiento a la Directiva europea 22/2006 sobre la aplicación de la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera, que obliga a los Estados miembros a realizar controles dirigidos a las empresas clasificadas como de mayor riesgo. Dicha actuación inspectora ya se ha venido desarrollando desde el año 2016, en colaboración con los cuerpos de inspección de otras Administraciones Públicas, especialmente la Agencia Tributaria y la Inspección de Trabajo.

La inspección a las empresas buzón se lleva a cabo tanto en carretera (controlando vehículos pesados y ligeros) como a las empresas cargadoras, comprobando el cumplimiento de la normativa social y el cabotaje. Sin embargo, la actual re-

gulación normativa limita las posibilidades de control a esas empresas, por lo que desde la Inspección de Transportes se confía en la próxima aprobación del Paquete legislativo europeo de movilidad, que permitirá un control más exhaustivo y eficiente hacia las empresas extranjeras deslocalizadas que operan en España.

### OTRAS ACTUACIONES

- Se llevará a cabo un año más el control anual de los tiempos de conducción y descanso sobre la flota en torno a los 450.000 vehículos de transporte que en la actualidad están obligados a llevar tacógrafo en España. Dado que la Directiva europea 2006/22 impone a los Estados miembros la obligación de controlar al menos el 3% de las jornadas de trabajo, en el caso de las autoridades de inspección españolas deberán revisarse en 2020 al menos 3.008.502 jornadas de trabajo de los conductores profesionales, de las que casi un 70% se controlarán en la sede de las empresas y el otro 30% en carretera, en concreto 902.550 jornadas de trabajo. El periodo a controlar en cada inspección que se haga a las empresas transportistas será por regla general de 45 días.
- Se continuará la inspección de las operaciones que tengan su origen o destino en grandes centros generadores o destinatarios de cargas, como

## SE CONTINUARÁ EL CONTROL PRIORITARIO SOBRE LA COMPETENCIA DESLEAL Y DUMPING SOCIAL DE LAS EMPRESAS DESLOCALIZADAS EN OTROS PAÍSES, SI BIEN LA PRÓXIMA APROBACIÓN DEL PAQUETE LEGISLATIVO DE MOVILIDAD PREVISIBLEMENTE POSIBILITARÁ UN MEJOR CONTROL

son las plataformas logísticas y las zonas de carga de los puertos marítimos, donde se concentran los mayores volúmenes de carga y descarga de mercancías.

- Se mantendrá el control sobre las áreas de negocio de economía colaborativa on-line, en especial en lo referido a plataformas de paquetería que, en vehículos diversos, intermedian habitualmente sin estar autorizadas.
- Como novedad, según recoge el nuevo ROTT aprobado el pasado mes de Febrero, se controlará anualmente al menos a un 25% de las em-

presas de transporte para comprobar la correcta contratación del gestor de transportes.

- Se continuará en la introducción de las nuevas tecnologías para la mejora de la labor de inspección (pago con tarjeta, tablets de control, elementos de control de los documentos de control electrónicos, y como novedad a partir de 2020 el control biométrico de los alumnos asistentes a los cursos CAP de conductores profesionales).
- Se controlará a las cooperativas de trabajo asociado que actúan irregularmente, en especial, de aquellas cuyos socios están indebidamente dados de alta como transportistas en el censo fiscal y que tributan por módulos.



POCO PRO

PRO COMO TÚ

FIATPROFESSIONAL.ES



LA GAMA FIAT PROFESSIONAL SON TODO SOLUCIONES PARA TU NEGOCIO. GAMA FIAT PROFESSIONAL **DESDE 7.450€\***



Financiando con  
FCA Capital EFC, S.A.U.

Gama Fiat Professional: Emisiones NEDC CO<sub>2</sub> 117 - 235 g/km. Consumo combinado NEDC 4,5 - 8,9 l/100 km.

\*Precio recomendado sin incluir los gastos de financiación ni de matriculación de 7.450€ para Fiat Panda Van 1.2 51kW (69CV) Gasolina E6d-temp. Incluye descuento del concesionario y fabricante y descuento por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por un importe mínimo financiado de 5.702€ con un plazo mínimo de 48 meses y permanencia mínima de 36 meses. Ejemplo de financiación sin entrada, por un importe total del crédito de 7.450€ con 72 cuotas mensuales de 126,98€. TIN 6,99%; TAE 8,38%; comisión de apertura (3%): 223,50€ al contado, importe total adeudado 9.366,06€. Todos los importes reflejados no incluyen IVA. Transporte e IEMT no incluidos. La oferta incluye garantía legal de 2 años, más 3 años de asistencia en carretera y garantía comercial adicional MOPAR con un límite de 100.000km desde la fecha de primera matriculación del vehículo. Oferta válida para profesionales en Península y Baleares hasta el 31/12/2019.

FCA CAPITAL  
España



PROFESIONALES COMO TÚ



# EL TRANSPORTE DE ANIMALES VIVOS, CASTIGADO POR LA NORMATIVA

LA ASOCIACIÓN DE TRANSPORTISTAS DE ANIMALES (ANTA) RECLAMA CAMBIOS

**SE TRATA DE UNA MODALIDAD DE TRANSPORTE CONSIDERADA COMO NO CONVENCIONAL POR LA ADMINISTRACIÓN QUE SE VE OBLIGADO A CUMPLIR UNA DOBLE NORMATIVA: LA DE FOMENTO RELATIVA AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA Y LA DEL MAPA (MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN) PARA GARANTIZAR EL BIENESTAR ANIMAL DURANTE EL TRANSPORTE**

**N**os podemos preguntar por qué lo debemos considerar como específico y la respuesta es fácil: la mercancía está viva, no son elementos inertes que se sabe exactamente su peso antes de la carga y descarga, el ganado tiene un peso diferente dentro de una homogeneidad, según el lote de la especie a transportar, pero aun así nunca se sabe con exactitud. Puede diferir mucho si los animales están en ayunas o no; un ejemplo extremo es el caso de los

bovinos donde podemos encontrar que sus estómagos alberguen 100 kg de agua y pienso por animal.

**¿POR QUÉ SE DEBERÍA INCREMENTAR LA MMA EN EL TRANSPORTE DE ANIMALES VIVOS?**

La TARA de los semirremolques y trenes de carretera destinados al transporte de animales vivos en comparación a cualquier otro vehículo de transporte de mercancías por carretera está incrementada entre el 23% al 36% (3,5Tm a 6,6Tm carrocería+alimento+yacija). Esta TARA deja en total inferioridad a esta especialidad ya que la carga útil se ve notablemente reducida respecto a otros tipos de transporte de mercancías por carretera.

Desde ANTA defendemos el aumento de MMA (Masa Máxima Autorizada) a 44 Toneladas en semirremolques y 46 Toneladas en trenes de carretera. Esto es debido principalmente a tres motivos:

1. **Suministro de víveres para animales.** En el artículo 3 del Reglamento N° 1/2005 del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, aprobado el 22 de diciembre de 2004, relativo a la protección de los animales durante el transporte (bienestar animal), se recoge en el apartado h) que: "se ofrecerá a los animales agua, alimento y períodos de descanso a intervalos suficientes y en condiciones cuantitativa y cualitativamente adecuadas a su es-



pecie y tamaño". Por lo tanto los vehículos se ven obligados a llevar sustento alimenticio (agua+pienso) y yacija para recogida de purines y excrementos durante el transporte lo que se traduce en una TARA que fluctúa, según la especie y duración del viaje, desde los 500 a los 1000 kg.

2. **Carrocerías.** Las carrocerías de semirremolques y trenes de carretera van con un incremento de TARA que oscila entre el 20% y el 33%. Esto se debe a la infraestructura de las jaulas de contención, a los distintos mecanismos hidráulicos y a los mecanismos de climatización térmica del habitáculo de los animales exigido en el Reglamento N°1/2005 de bienestar animal. Todo esto provoca que la carga se vea reducida entre 3 Tm en semirremolques y hasta 6 Tm en trenes de carretera. La TARA de los vehículos es de 18 a 22 Tm en semirremolques según la especie a transportar (TARA de 15 Tm en transporte de mercancías normal) y de 20 a 24 Tm en trenes de carretera (TARA de 18 Tm en Tren de carretera de transporte de mercancías normal). Lo que supone que con la actual normativa de transporte que permite una Masa Máxima Autorizada de 40 Tm el sector del transporte de animales vivos se ve en una total desventaja respecto a la capacidad de carga con otros transportes de mercancías.
3. **Pérdida de peso de canal.** Sin ir más lejos podemos exponer los casos del transporte de bovino y porcino, que son los sectores de mayor impacto en nuestro país. En el bovino po-

---

**“DESDE ANTA DEFENDEMOS EL AUMENTO DE MMA (MASA MÁXIMA AUTORIZADA) A 44 TONELADAS EN SEMIRREMOLQUES Y 46 TONELADAS EN TRENES DE CARRETERA”**

---

El monocepillo para el lavado de grandes y pequeñas flotas

# LITIO WASH

Único en el mundo con batería de Litio

## Novedad Mundial

 Ecológico: 0 emisiones y 0 ácidos

 Carga rápida

 Sin mantenimiento

 Rápido: 2'/Bus

 Silencioso

 Depósito de agua incorporado

 100% móvil



[www.JmbGrupo.com](http://www.JmbGrupo.com)

 + 34 607 400 483

demos tener pérdidas de peso vivo de cada animal de 30 a 60 kg dependiendo de la duración del trayecto. Teniendo en cuenta que se transportan unos 30 teneros aproximadamente en cada vehículo con un peso medio de 700 kg, esto supone una pérdida de 900 a 1800 kg de canal vivo. En porcino las pérdidas también son variables dependiendo si son lechones o cerdos, ya que la cantidad asciende a 660 kg en estos últimos (transporte de 220 cerdos por vehículo con pérdida de 3 kg de peso vivo en cada animal) y a 1800 kg en el caso de los lechones (transporte de 900 lechones por vehículo con pérdida de 2 kg de peso vivo cada animal).

El coste de estas pérdidas de peso son asumidas por las explotaciones, las cuales intentan forzar al transportista para incrementar el número de cabezas de ganado a transportar, ya que la capacidad del vehículo permite aumentar el número de animales de forma notable (en Bovino 6-10 animales y en porcino 20-30 animales), manteniendo siempre los estándares mínimos de bienestar animal que marca el Reglamento Nº1/2005. Pero a la vez el sector tiene el impedimento de realizar dicho incremento en el número de animales a transportar para no superar la Masa Máxima Autorizada de las 40 Toneladas permitidas por la DGT. Si se usara toda la capacidad de carga y cumpliendo la normativa de bienestar animal se llegaría a unas Masas Máximas Autorizadas de 44 Toneladas en semirremolques y de 46 Toneladas en trenes de carretera.

**“ADEMÁS DE LA MMA, TAMBIÉN ESTÁ EL ESCOLLO DE LA ALTURA MÁXIMA PERMITIDA. EN EL CASO DEL TRANSPORTE DE ANIMALES VIVOS, LOS VEHÍCULOS SUPERAN ESTOS 4 METROS ESTABLECIDOS POR LA DGT PARA CUMPLIR CON LOS REQUISITOS FIJADOS EN EL MENCIONADO REGLAMENTO (CE) Nº 1/2005 RELATIVO A LA PROTECCIÓN DE LOS ANIMALES DURANTE EL TRANSPORTE (BIENESTAR ANIMAL)”**

Los vehículos que realizan este tipo de transporte se ven obligados a superar la altura máxima permitida para garantizar el bienestar animal.

Las carrocerías de semirremolques y trenes de carretera van con un incremento de TARA que oscila entre el 20% y el 33% (infraestructura de las jaulas de contención, distintos mecanismos hidráulicos y mecanismos de climatización térmica del habitáculo).

#### **¿QUÉ PASA CON LA ALTURA MÁXIMA Y EL BIENESTAR ANIMAL?**

Además de la MMA, también está el escollo de la altura máxima permitida (4 metros). En el caso del transporte de animales vivos, los vehículos superan estos 4 metros establecidos por la DGT para cumplir con los requisitos fijados en el mencionado Reglamento (CE) Nº 1/2005 relativo a la protección de los animales durante el transporte (bienestar animal).

En apartado 1.2 del Capítulo II (Medios de transporte) recoge que: “El compartimento destinado a los animales, así como cada uno de sus niveles, dispondrá de espacio suficiente para garantizar que exista una ventilación adecuada por encima de los animales cuando éstos estén de pie en posición normal y que no se les impida en ningún momento moverse”.

Los animales necesitan tener una distancia entre el techo de la jaula y la cruz del animal que facilite el movimiento de los mismos para que puedan alzar la cabeza y cambiar de posición durante el transporte. Dicha distancia mínima a nivel práctico es de 0,25 m excepto en équidos que la norma marca como mínimo 0,75 m. Con esta ampliación se mantendría el bienestar animal en el transporte sin perjuicio del propio transportista que por lo motivos ya mencionados de bienestar se ve obligado a exceder los 4 m de altura. En el caso de los transportes de bovinos adultos en 2 pisos se llega a rozar la altura de 4,5 m y en los de porcinos de 3 alturas los 4,2-4,4 m. Esta medida beneficiaría a todas las especies, no solo a especies bovina y porcina.



**PEDRO MARTÍNEZ MORENO**  
GERENTE DE ANTA



# EL TRANSPORTE INTERNACIONAL BUSCA OTRAS SALIDAS

ASTIC VUELVE A RECLAMAR LA NECESIDAD DE IMPULSAR UN TERCER PASO EN LA FRONTERA

**LOS EPISODIOS VIVIDOS EN LOS PASOS FRONTERIZOS DE IRÚN Y ESPECIALMENTE EN EL DE LA JUNQUERA DURANTE LAS ÚLTIMAS SEMANAS HAN GENERADO INTRANQUILIDAD ENTRE LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL**

**D**esde la Asociación del Transporte Internacional de Carretera consideran que la apertura de una tercera vía de paso fronterizo a Francia, la Central de los Pirineos en Huesca, resultaría “estratégica” para garantizar el desarrollo económico del país ante el enorme peso que el comercio exterior español con la UE tiene para el PIB del país.

#### INSUFICIENTES Y POCO FIABLES

Los responsables de ASTIC recuerdan que un elevado porcentaje de las exportaciones españolas, más del 70%, circulan por los dos únicos pasos fronterizos al resto de Europa, ubicados en Gerona y Guipúzcoa, pero reiteradamente se comprueba que son “insuficientes” e incluso poco fiables,

por lo que reclama desde hace años, como “estratégico” el paso Central de los Pirineos en Huesca como una tercera vía hacia Europa, para garantizar el desarrollo económico del país.

#### A EUROPA EN BARCO

En los últimos días también han surgido otras propuestas para mejorar el transporte internacional. Se ha anunciado que Grimaldi, Balearia o Suardiá proyectan la creación de una línea marítima entre Cartagena y un puerto del sur de Francia. Desde la Federación Regional de Organizaciones y Empresas de Transporte de Murcia (Froet) valoran muy positivamente esta posibilidad porque “facilitaría al conductor descansar en su casa, al eliminar un día completo de trabajo y disponibilidad, además de tener el vehículo disponible más tiempo. A su vez, libraría a los transportistas de sufrir cortes de tráfico y retenciones por el cierre de la frontera francesa, como la vivida la pasada semana por los CDR en La Junquera”. Hay que recordar que la Región de Murcia abastece cada año a los países europeos con 3 millones de toneladas de frutas y hortalizas, empleando para ello la mayor flota frigorífica de España, con más de 10.000 semirremolques.



# EL TACÓGRAFO INTELIGENTE YA ESTÁ AQUÍ

CONTINENTAL INFORMA SOBRE LOS ASPECTOS CLAVE QUE SE DEBEN TENER EN CUENTA

**EL FUTURO DEL TRANSPORTE RESIDE EN QUE TODO ESTÉ CONECTADO. SI UNA EMPRESA QUIERE SER COMPETITIVA Y ESTAR PREPARADA PARA EL MUNDO DIGITAL, EL TACÓGRAFO INTELIGENTE ES EL PRIMER PASO**

Con el objetivo de mejorar la seguridad vial y garantizar que se respeten las normas, todos los nuevos vehículos industriales están equipados con un tacógrafo inteligente de nueva generación que utiliza tecnología totalmente digital, como el posicionamiento basado en satélite, la comunicación de corto alcance para las autoridades de control y la compatibilidad con un gran número de servicios telemáticos y apps.

## TECNOLOGÍA MÁS SEGURA

La incorporación de elementos de seguridad adicionales en el tacógrafo como la antena de posicionamiento GNSS en el sensor de velocidad Kitas 4.0, dota de una mayor seguridad a este sistema y, en caso de intento de manipulación, queda registrado en la memoria del dispositivo.

Además, la seguridad también se extiende al uso y tratamiento de los datos, permitiendo el intercambio de estos a través de un interfaz ITS (sistema de transporte inteligente) a sistemas de gestión de flota como VDO TIS-Web® o VDO FleetVisor. En este contexto, será el propio conductor quien, pulsando un botón, indique si autoriza o no la transmisión de

sus datos personales facilitando el tratamiento posterior, conforme a la nueva ley de protección de datos.

## CONTROLES DEL VEHÍCULO SÓLO EN CASO DE SOSPECHA

A través del interfaz DSRC (comunicaciones especializadas de corto alcance) del DTCO® 4.0, las autoridades de control pueden consultar los datos del vehículo e información sobre infracciones durante la conducción. Esto sólo sirve para evaluar posibles indicios de manipulación que deberán ser comprobadas posteriormente, por lo que en caso de sospecha no se podrán multar sin parar. Los controles largos y exhaustivos solo se realizarán en caso de sospecha, ganando por lo tanto tiempo en controles y no se transmitirán datos personales del conductor si no está insertada su tarjeta.



## POSICIONAMIENTO AUTOMÁTICO POR SATELITE

El nuevo DTCO® 4.0 dispone de la interfaz GNSS prescrita por ley, así como de una antena GNSS integrada, ahorrando el coste de la instalación de una antena externa adicional. El acceso a sistemas de sa-





## LAS AUTORIDADES DE CONTROL PUEDEN CONSULTAR LOS DATOS DEL VEHÍCULO E INFORMACIÓN SOBRE INFRACCIONES DURANTE LA CONDUCCIÓN, PERO NO SE PODRÁ MULTAR SIN PARAR



télites como Galileo, GPS y GLONASS queda, por tanto, asegurado.

El tacógrafo registra los datos de posición del vehículo al principio y al final de la jornada de trabajo, así como cada 3 horas de conducción acumulada desde su activación.

### HERRAMIENTAS SEGURAS Y PROFESIONALES PARA DESCARGA Y ARCHIVO

El nuevo tacógrafo no solo tiene un nuevo hardware sino también una nueva tecnología de encriptación, lo que significa que las herramientas de descarga deben actualizarse; dependiendo de la antigüedad de estas se podrán actualizar o no,



y por lo tanto adquirir una nueva. Para almacenar y archivar los datos de los vehículos y conductores, existen distintas soluciones manuales y automáticas o móviles. En el caso de la transferencia manual, basta con introducir la tarjeta del conductor o la llave de descarga en el respectivo dispositivo. La transferencia automática se realiza por wifi o a través de la tarjeta SIM.

Este nuevo tacógrafo no sólo es inteligente por el propio dispositivo en sí sino porque, con su conexión al DTCO® SmartLink Pro podrás acceder a prácticas Apps. Entre ellas, destaca VDO Driver, que permite gestionar los tiempos de conducción y descanso, los tiempos de trabajo diarios y semanales; la app TIS-Web® Fleet, un interfaz entre la oficina y los conductores para simplificar las tareas diarias; y DTCO Configurator, para la configuración del DTCO y realizar ajustes en función de las necesidades.

## LA MEJOR FORMACIÓN



Ante este nuevo escenario se deben considerar algunos nuevos aspectos. Las empresas de logística y los talleres deben formar a sus conductores y personal del taller en el manejo de tacógrafos digitales y comprobar regularmente que los utilizan correctamente. Continental asegura una formación profesional y compatible con la legislación ofreciendo cursos informativos sobre esta materia ([www.fleet.vdo.es](http://www.fleet.vdo.es)).

Además los servicios oficiales DTCO+, cualificados y expertos, avalan un servicio íntegro, estando perfectamente preparados y equipados con la última tecnología.



# IVECO ACELERA HACIA EL FUTURO

UNE SUS FUERZAS CON NIKOLA PARA DESARROLLAR CAMIONES CERO EMISIONES

**HACE POCO MÁS DE TRES MESES EL GRUPO CNH ANUNCIABA EL ACUERDO CON EL FABRICANTE NORTEAMERICANO NIKOLA, Y AHORA SE HA PRESENTADO ESTA ALIANZA EN UN EVENTO MULTITUDINARIO EN TURÍN (ITALIA)**

Las compañías del grupo CNH Industrial, IVECO y FPT Industrial, y los máximos responsables de Nikola Corporation han presentado los planes de la empresa conjunta y el acuerdo de colaboración para hacer posible un transporte de mercancías cero emisiones. “Esta alianza es beneficiosa para todas las partes involucradas. Necesitábamos el socio adecuado para entrar en el mercado europeo y CNH Industrial es el mejor socio comercial”, explicó Trevor Milton, CEO de Nikola Motors.

Lo mejor de cada uno  
El objetivo principal del acuerdo es aprovechar la experiencia de los socios para desarrollar satisfactoriamente camiones pesados de emisiones cero y

revolucionar el sector con un nuevo modelo de negocio. Nikola aportará su experiencia en pilas de combustible y en tecnologías avanzadas de vanguardia, así como su modelo de negocio disruptivo que, por primera vez en el sector, contempla una tasa de arrendamiento con todo incluido. IVECO, junto con FPT Industrial, aportará su experiencia en ingeniería y fabricación para la industrialización de los camiones eléctricos de pilas de combustible y baterías. “Esta empresa conjunta con Nikola es un testimonio de la experiencia técnica de ambos socios, que se traducirá en ventajas medioambientales tangibles para los transportistas de larga distancia en Europa”, aseguró Hubertus M. Mühlhauser, CEO de CNH Industrial.

## ASÍ SERÁ EL PRIMER CAMIÓN DE LA ALIANZA

En el acto celebrado en Turín, un prototipo del Nikola TRE, el primer camión desarrollado conjuntamente por la compañía formada por IVECO, FPT Industrial y Nikola, fue el protagonista. El vehículo se basa en el camión pesado IVECO S-WAY, lanzado el pasado mes de julio en Madrid, e integra la avanzada tecnología eléctrica de Nikola y el sistema de infoentretenimiento de nueva generación. “El IVECO S-WAY es un producto sobresaliente, y es la columna vertebral del Nikola TRE. Marca el comienzo de un nuevo viaje hacia el transporte por carretera sin emisiones”, destacó Gerrit Marx, Presidente de Vehículos Comerciales y Especiales de CNH Industrial.



#### UNA AUTONOMÍA DE 400 KM

En la presentación de esta alianza se mostró un prototipo de la tractora Nikola TRE 4x2 para transporte regional, con un sistema modular de baterías y una capacidad total máxima de 720 kWh que le permite alcanzar una autonomía de hasta 400 km. La transmisión eléctrica suministrará una potencia continua de 480 kW con un par máximo de 1800 Nm. Del Nikola TRE también se comercializarán las versiones rígidas de 2 y 3 ejes, con una masa máxima autorizada de entre 18 y 26 toneladas para la distribución urbana y las misiones municipales.

#### PILA DE COMBUSTIBLE

IVECO, FPT Industrial y Nikola han adoptado un enfoque modular en el desarrollo de su oferta eléctrica para el mercado europeo. La pila de combustible de Nikola será el punto de partida para el diseño de la batería eléctrica, de modo que el Nikola TRE Battery Electric Vehicle (BEV) pueda convertirse posteriormente en tecnología de pila de combustible. Con este enfoque, los socios adoptan una visión a largo plazo, poniendo en marcha ambas tecnologías: ahora desarrollarán el BEV y continuarán con el Vehículo Eléctrico de Pila de Combustible (FCEV), que formará parte de su oferta en 2023. Este modelo duplica la autonomía del eléctrico hasta los 800 km. y podría repostar hasta 80 kg. de hidrógeno en 15 minutos.

En relación a la red de puntos de suministro, una de las claves para el despegue de los vehículos con pila de hidrógeno, los responsables de Nikola explicaron que Norteamérica contará con más de 700 en 2028. En Europa se prevé superar las 70 estaciones de recarga en poco más de una década.

**EL NIKOLA TRE SE PRESENTARÁ EN LA IAA 2020 Y EN EL NIKOLA WORLD 2020. LAS PRIMERAS UNIDADES 100% ELÉCTRICAS (BET) SE ENTREGARÁN EN 2021 Y LA VERSIÓN CON PILA DE HIDRÓGENO (FCEV) ESTARÁ DISPONIBLE EN 2023**

### SOLUCIONES PARA PRESERVAR EL MEDIO AMBIENTE

El lema escogido para esta presentación ("3 2 1 0" - Unlock the Next Level) resume a la perfección este proyecto. El tres hace referencia al Nikola TRE, al primer producto de esta recién nacida empresa, el dos, a las compañías que unen sus fuerzas (Nikola y CNH Industrial) para formar una alianza, que tiene como objetivo final la producción de camiones cero emisiones.

Los responsables de CNH Industrial y Nikola expusieron la necesidad de actuar para reducir las emisiones. "El hidrógeno y la batería eléctrica, dependiendo de la misión, son las únicas soluciones viables para la energía ecológica, y tienen la ventaja de hacer que las naciones sean más independientes de los combustibles fósiles, apuntó Gerrit Marx, Presidente de Vehículos Comerciales y Especiales de CNH Industrial.

Por último Trevor Milton, CEO de Nikola Motors, dejó patentes los ambiciosos objetivos de esta nueva alianza: "Si esto es lo que hemos conseguido en tres meses, ¿qué lograremos en tres años teniendo a CNH Industrial como socio?"



El diseño exterior del Nikola TRE cuenta con línea muy moderna. Destacan sus grupos ópticos, la supresión de los retrovisores y la cuidada aerodinámica.



En el interior las pantallas son las grandes protagonistas. Además dispone de una amplia litera.

**EN LA PUESTA DE LARGO DE ESTA ALIANZA SE MOSTRÓ UN PROTOTIPO DE LA TRACTORA NIKOLA TRE 4X2 PARA TRANSPORTE REGIONAL, CON UN SISTEMA MODULAR DE BATERÍAS Y UNA CAPACIDAD TOTAL MÁXIMA DE 720 KWH QUE LE PERMITE ALCANZAR UNA AUTONOMÍA DE HASTA 400 KM**



Gerrit Marx, presidente de Vehículos Comerciales y Especiales de CNH Industrial; Annalisa Stupenengo, presidente de Powertrain de CNH Industrial; Trevor Milton, CEO de Nikola, Hubertus M. Mühlhauser, CEO de CNH Industria y Mark Russell, presidente de Nikola, durante el acto de presentación de la alianza en Turín.

**CARGADO DE TECNOLOGÍA**

El Nikola TRE contará con un nuevo sistema de infoentretenimiento basado en el sistema operativo propietario de Nikola que integra funciones de infoentretenimiento y navegación, así como mandos para la mayor parte de las funcionalidades del vehículo. Las características del sistema incluyen acondicionamiento, regulación de los espejos, regulación de la altura de la suspensión, sistema de cámara de 360 grados, navegación, sistema de audio Bluetooth, amplia configuración del vehículo y diagnóstico administrativo del mismo. Este aprovecha la tecnología Bluetooth de bajo consumo para crear una conexión segura entre el vehículo y el dispositivo móvil del cliente, creando una verdadera experiencia multimedia manos libres, lo que también posibilita que un sistema inteligente de entrada sin llave se abra cuando el conductor se acerca al vehículo. El sistema también puede ajustar la altura del vehículo y la temperatura del clima según las preferencias del conductor.

**AÚN NO ESTÁ DECIDIDO DÓNDE SE PRODUCIRÁ EL TRE. LAS PLANTAS DE IVECO EN MADRID Y ULM (ALEMANIA) SON DOS DE LAS PRINCIPALES CANDIDATAS**



# FCC E IRIZAR TRIUNFAN EN LOS PREMIOS WORLD SMART CITY

PRIMER RECONOCIMIENTO PARA EL IE TRUCK DESARROLLADO POR AMBAS COMPAÑÍAS

DENTRO DEL MARCO DEL SMART CITY EXPO WORLD CONGRESS 2019, ESTE VEHÍCULO HA RESULTADO GANADOR EN LA CATEGORÍA DE IDEA INNOVADORA

**E**ste chasis plataforma 100% eléctrico ha sido desarrollado por un consorcio liderado por FCC Medio Ambiente y grupo Irizar, y subvencionado por fondos europeos en el marco del programa CIEN de CEDETI del Ministerio de Economía y Competitividad. La finalidad de este proyecto ha sido el desarrollo de un chasis de camión modular autoportante con tracción eléctrica permanente, enchufable con baterías de alta potencia, cabina baja y adelantada, aplicable a todas las funciones de servicio urbano, y económico debido a su desarrollo industrial.

## YA EN FUNCIONAMIENTO

La primera aplicación de plataforma, que ya está en funcionamiento, presenta una carrocería de carga lateral para recoger los desechos, lo que significa un servicio completo 100% eléctrico (Zero Emission Vehicle ZEV) con el mismo rendimiento que un motor convencional pero alrededor del 50% del consumo de energía y un drástico reducción de emisiones sonoras, contaminantes y CO2. Si es necesario, puede equiparse con un motor auxiliar de GNC, que recarga las baterías a una velocidad constante de consumo mínimo de energía y emisiones. También se puede diseñar como completamente eléctrico o alimentado por pila de combustible.

Para una flota de alrededor de 30.000 vehículos pesados diésel podría suponer una reducción anual de un millón de toneladas de CO2.

## ANTONIO BRAVO SE INCORPORA AL JURADO DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE



El Director del Departamento de Maquinaria del Área de Medio Ambiente en FCC Servicios Ciudadanos formará parte de los jurados que otorgan los premios 'Camión del Año', 'Vehículo Industrial Ligero del Año' y 'Vehículo Industrial Ecológico del Año'. Toma el relevo de Alfonso García que ha representado a FCC en los Premios Nacionales del Transporte durante una década.





# MERCEDES-BENZ ACTROS: UN GRAN CAMPEÓN

NOS PONEMOS AL VOLANTE DEL CAMIÓN DEL AÑO 2019 CON MOTOR DE 630 CV

UN JURADO COMPUESTO POR MÁS DE UN CENTENAR DE EMPRESARIOS DEL TRANSPORTE LE CONSIDERÓ EL MEJOR CAMIÓN DEL AÑO QUE ESTAMOS A PUNTO DE DESPEDIR, Y EN ESTA PRUEBA HEMOS PODIDO COMPROBAR POR QUÉ ESTE VEHÍCULO ENAMORA

## A FAVOR

- Consumo muy ajustado
- Innovación
- Nuevo PPC

## EN CONTRA

- Botonera del volante



**E**l fabricante alemán en su motor OM473 de 15,7 litros ofrece tres potencias bien diferenciadas: 520, 580 y 630 cv. En esta ocasión hemos puesto a prueba al más potente de la familia, que presenta una arquitectura lineal de seis cilindros con un cubitaje total de 15,7 litros. Para alcanzar su máxima potencia tenemos que llegar a 1600 rpm. Pasado ese umbral su curva de potencia va decreciendo rápidamente. Por su parte la curva de par es casi lineal desde las 1000 a las 1500 rpm, en las que mantiene casi intactos los 3000 Nm de los que dispone. Como vemos el rango de par es bastante amplio y además coincide con su curva de consumo más favorable. Uno de los secretos que esconde este potente bloque motor es una segunda turbina, cuya potencia es transferida por medio de un embrague hidrodinámico. Esta tecnología denominada turbocompund

mejora notablemente su eficiencia en este propulsor. La mecánica sigue manteniendo la válvula EGR refrigerada por agua.

### POWERSHIFT 3, EL COMPLEMENTE PERFECTO

Este Actros está equipado con la caja de cambios PowerShift de tercera generación. El modelo montado es una G 330-12 con una última velocidad overdriver de 0,77 que cumple sobradamente con la gestión de los 3000 Nm de par que desarrolla. Esta caja PowerShift montada sobre el motor OM473 de 630 cv permite disponer de los modos de conducción estándar, manual, power y económico. Hasta ahora el modo de conducción económica no se ofertaba en esta configuración de cadena cinemática. Esta nueva gestión de motor-caja de cambios ha dado un resultado espectacular. Si echamos un vis-

tazo a los datos de la prueba realizada con un modelo de las mismas características en su cadena cinemática, comprobamos que la mejora en su consumo ha sido sorprendente: hemos pasado de un consumo superior a los 33 l./100 Km, a quedarse cerca de los 30 l./100 Km. Además hay que destacar que esta reducción de consumo no ha supuesto una reducción significativa de la velocidad comercial. Ahora también se aprecia una mayor suavidad en la gestión de las potentes prestaciones de este motor. Este nuevo Actros estira las velocidades y juega con su amplio rango de par para ofrecer un mayor confort en su conducción.

El otro sistema que tiene una gran parte de culpa de los buenos resultados es el nuevo Predictive Powertrain Control (PPC), que estrena cartografía e incluye las carreteras secundarias. Su funcionamiento es muy preciso: durante nuestro recorrido no ha realizado ningún cambio de marcha que haya tenido que deshacer.

El eje trasero es un modelo hipóides para 13 t y su desmultiplicación final es de 3,154. Durante esta prueba hemos necesitado sólo 1122 vueltas de motor para rodar a 85 Km/h.

#### COMPLETA REMODELACIÓN INTERIOR

El interior de este nuevo Actros ha recibido una potente remodelación. El salpicadero es de nuevo cuño y nada tiene que ver con la versión anterior. Pero el cambio más radical lo encontramos en el cuadro de relojes, donde Mercedes-Benz toma la delantera con una propuesta radical y atrevida. Ha colocado una tablet de 30 centímetros sobre el salpicadero en la que todos sus gráficos son digitales. Ofrece la posibilidad

## CAMIÓN DEL AÑO 2019



El nuevo Actros llegó por la puerta grande al mercado español. Los profesionales del sector del transporte de nuestro país le reconocieron como el mejor camión del año.

Antonio García-Patiño, Director General de Mercedes-Benz Trucks, fue el encargado de recoger el galardón de manos de Cristóbal San Juan, Presidente de CETM Madrid.

| KM. TOTALES | VEL (KM/H) | L/100 | ADBLUE/100 |
|-------------|------------|-------|------------|
| 455,6       | 82,92      | 30,37 | 1,29       |

## FICHA TÉCNICA

### MOTOR

- Modelo: ..... OM 473 Euro 6
- Nº cilindros: ..... 6 en línea
- Cilindrada: ..... 15.600 cc.
- Diámetro/Carrera: ..... 139/171 mm.
- Rel. Compresión: ..... 17:01
- Potencia máxima: ..... 625 cv a 1.600 rpm.
- Par máximo: ..... 3.000 Nm de 1.100 a 1.400 rpm.
- Potencia freno motor: ..... 475 Kw a 2.300 rpm.

### TRANSMISIÓN

- Embrague: ..... Doble disco de 400 mm.
- Accionamiento: ..... Automatizado con accionamiento electrohidráulico
- Caja de cambios: ..... Mercedes PowerShift 3
- Nº de velocidades: ..... 12
- Puente trasero: ..... Hipóide de simple reducción para 13 t
- Relación de grupo: ..... 3,154
- Relación final: ..... 2,429

### SUSPENSIONES

- Delantera: ..... Ballestas de doble hoja para 7,5 t
- Trasera: ..... Neumática de 4 fuelles para 13 t

### FRENOS

- Delanteros: ..... Frenos de disco ventilados
- Traseros: ..... Frenos de disco ventilados

### DIRECCIÓN

- Tipo: ..... Servo Twin

### RUEDAS

- Llantas: ..... Alcoa 9 x 22,5
- Neumáticos delantero: ..... Michelin X Line 315/70 R 22,5
- Neumáticos traseros: ..... Michelin X Line 315/70 R 22,5

### DEPÓSITOS

- Combustible: ..... Aluminio con capacidad de 390 litros
- AdBlue: ..... Plástico con capacidad de 60 litros

### PESOS

- MMA conjunto: ..... 40 t
- Tara Tractora: ..... 8153 Kilos

## RECORRIDO

|   | Punto control           | Km  | Tipo vía | Altura s/mar |
|---|-------------------------|-----|----------|--------------|
| → | Boadilla del Monte      | 0   | Autovia  | 695          |
| → | San Rafael              | 52  | Autovia  | 1212         |
| → | Adanero                 | 105 | Autovia  | 910          |
| → | Tudela de Duero         | 184 | Nacional | 700          |
| → | Aranda de Duero         | 264 | Nacional | 798          |
| → | Somosierra              | 322 | Autovia  | 1433         |
| → | San Agustín de Guadalix | 380 | Autovia  | 667          |
| → | Boadilla del Monte      | 460 | Autovia  | 682          |

## CONSUMOS

| Tramo 1                              | Km | Litros | L/100 | Tiempo | Km/h  |
|--------------------------------------|----|--------|-------|--------|-------|
| Boadilla del Monte (ES La Atalaya) - |    |        |       |        |       |
| San Rafael A-6, AP-6                 | 52 | 26,96  | 51,85 | 36:36  | 85,25 |
| San Rafael -                         |    |        |       |        |       |
| Adanero AP-6                         | 52 | 10,24  | 19,69 | 35:16  | 88,47 |

| Tramo 2                  | Km | Litros | L/100 | Tiempo  | Km/h  |
|--------------------------|----|--------|-------|---------|-------|
| Adanero -Tudela de Duero |    |        |       |         |       |
| N-601/CL-600             | 80 | 16,97  | 21,21 | 1:01:35 | 77,94 |
| Tudela de Duero -        |    |        |       |         |       |
| Aranda del Duero N-122   | 80 | 24,33  | 30,41 | 1:03:26 | 75,67 |

| Tramo 3                                      | Km | Litros | L/100 | Tiempo | Km/h  |
|--|----|--------|-------|--------|-------|
| Aranda del Duero -                           |    |        |       |        |       |
| Somosierra A-1                               | 60 | 33,16  | 55,27 | 43:46  | 82,25 |
| Somosierra - San Agustín                     |    |        |       |        |       |
| de Guadalix A-1                              | 60 | 12,21  | 20,35 | 39:13  | 91,80 |
| San Agustín de Guadalix - Boadilla del Monte |    |        |       |        |       |
| A-1/M-50                                     | 82 | 22,37  | 27,28 | 57:20  | 85,81 |

| Total        | Km           | Litros       | L/100        | Tiempo         | Km/h         |
|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------|--------------|
| Tramo 1      | 104          | 37,2         | 35,77        | 1:11:52        | 86,83        |
| Tramo 2      | 160          | 41,3         | 25,81        | 2:05:01        | 76,79        |
| Tramo 3      | 202          | 67,74        | 33,53        | 2:20:19        | 86,38        |
| <b>Total</b> | <b>455,6</b> | <b>138,4</b> | <b>30,37</b> | <b>5:37:12</b> | <b>82,92</b> |

Km inicio: 18.255 - Km finales: 18.721

Litros gasoil surtidor: 145,7  
Litros Adblue: 6

**Climatología** Inicio: 18° - Mitad: 22° - Final: 30°

Se resta del consumo total, los consumos parciales de las zonas neutralizadas. Se neutraliza la zona del túnel de la M-50 al paso por Boadilla del Monte por alta densidad de tráfico.



1. Los espejos han sido sustituidos por cámaras ubicadas en la parte alta de la cabina. En el interior, las dos pantallas situadas en los pilares A permiten visualizar a la perfección todo lo que sucede a nuestro alrededor.
2. Mercedes-Benz ha realizado una profunda renovación del puesto de conducción.
3. Los armarios superiores delanteros han sido remodelados. Ahora tiene más capacidad.

de configurarla en dos formatos: uno más clásico con los típicos relojes de velocidad y revoluciones, y un segundo más moderno que distribuye la información en tres campos bien diferenciados (información del viaje a la izquierda, datos de circulación en el centro, y acceso a los dispositivos de información y entretenimiento a la derecha). Existe un tercer formato



de gráficos en la pantalla que se activa cuando seleccionamos la conducción semi-autónoma. Los gráficos que nos aparecen con este formato leen la carretera y nos indican el estado de la vía y del tráfico.

Aquí no terminan las innovaciones. Si nos fijamos más a fondo en el nuevo salpicadero vemos que han desaparecido casi todos los pulsadores que daban servicio a las distintas funciones del camión. Han sido reemplazados por un sistema mixto de tablet con teclas en su parte inferior, que permiten acceder rápidamente a distintas funciones como climatización, volumen, navegación... Para el resto de entradas la pantalla táctil nos da acceso mediante distintos iconos.

El volante mantiene su estructura pero redondea sus formas. Sus botoneras son totalmente nuevas y además de sus pulsadores ahora tenemos un botón táctil que nos permite desplazarnos por los distintos menús. Los armarios superiores delanteros también cambian en este nuevo Actros. Ahora su diseño es más lineal y se ha incrementado notablemente su volumen total.

#### MIRROR CAM: ADIÓS A LOS RETROVISORES

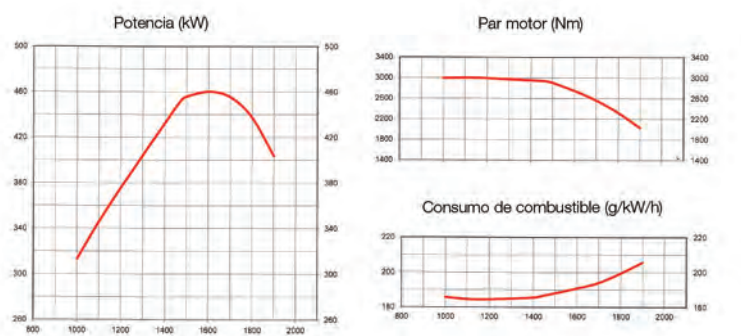
Todos estos cambios quedan parcialmente eclipsados cuando nos colocamos en el puesto de conducción y nos fijamos en las dos pantallas de 15 pulgadas dispuestas en los pilares A, que tienen como función principal hacer de espejos retrovisores. Esta ha sido la primera vez que circulamos por nuestro recorrido de pruebas "sin retrovisores".

La valoración de este sistema Mirror Cam es muy positiva. Al principio puede parecer extraño no disponer de los clásicos espejos, pero en unos minutos comprobamos que somos capaces de visualizar a la perfección todo lo que sucede a

## ESTA CONFIGURACIÓN DE CADENA CINEMÁTICA (CAJA POWERSHIFT DE TERCERA GENERACIÓN Y MOTOR OM473 DE 630 CV) AHORA NOS PERMITE DISPONER DEL MODO DE CONDUCCIÓN ECONÓMICO

### MÁS VERSÁTIL

Las novedades introducidas por Mercedes-Benz en su buque insignia ofrecen unos resultados espectaculares y aumenta su versatilidad. Un Actros 630 CV estaba llamado principalmente a dar respuesta a las necesidades de empresas de transportes especiales, pero hemos comprobado que ahora puede realizar un transporte convencional con unos consumos de combustible más que ajustados.



4. El cuadro de relojes en formato tablet se puede visualizar en modo Classic o Advanced.
5. La pantalla de la derecha nos da dos opciones para interactuar: mediante los pulsadores de acceso rápido o utilizando los iconos de la pantalla táctil.



## LA VALORACIÓN DEL SISTEMA MIRROR CAM, QUE UTILIZA DOS PANTALLAS DE 15 PULGADAS PARA SUSTITUIR A LOS CLÁSICOS RETROVISORES, ES MUY POSITIVA

### MÁS CERCA DE LA CONDUCCIÓN AUTÓNOMA



Como no podía ser de otra forma, hemos comprobado cómo responde el sistema Active Drive Assist, que nos permite acceder a la conducción semiautónoma a cualquier velocidad. Es el primer camión que ofrece de serie esta posibilidad.

Sí, es cierto, al activarlo el camión prácticamente se guía solo. Gracias al Active Lane Keeping Assistance se evitan las salidas del carril. Sus cámaras "leen" las líneas de la carretera y si una es detectada y se pisa, el Active Drive Assist emite un aviso auditivo y visual y corrige la dirección del vehículo. Se agradece esta dosis de relax al volante en las largas jornadas al volante, aunque (por el momento) no podemos perder de vista la carretera.



La nueva dirección Servo Twin es la encargada de mantener guiado el vehículo cuando activamos la conducción semi-autónoma.

nuestro alrededor con un mínimo giro de cabeza. Por otro lado, este sistema nos ayuda a la hora de acular a un muelle de carga y en los giros automáticamente abre el ángulo. Otra función es la de vigilancia: si descansamos dentro de la cabina, por medio de un pulsador situado en la zona de la litera, podemos activar el sistema de cámaras para visualizar los laterales del camión y detectar intentos de robo.

Esta nueva generación de Actros no incorpora muchos cambios estéticos en el exterior. La mencionada eliminación de los espejos retrovisores ha supuesto la incorporación de unas aletas que sobresalen de la carrocería por encima de la puerta y que hacen de soporte a las cámaras. Otro pequeño cambio es la nueva luz de día que pasa de la parte baja del paragolpes a integrarse dentro del grupo óptico.

Por último también hay que destacar los nuevos deflectores en los laterales de la cabina que mejoran la aerodinámica del conjunto. Todos estos cambios ayudan a reducir el consumo entre el 3% si circulamos por una vía principal y el 5% si se trata de una vía secundaria, según los datos del fabricante.



**MANUEL RUJAS**  
JEFE DE PRUEBAS  
DE VEHÍCULOS PESADOS



# LOS CAMIONES 100% ELÉCTRICOS DE VOLVO YA ESTÁN A LA VENTA

EL COMIENZO DE LA PRODUCCIÓN ESTÁ PREVISTO PARA MARZO DE 2020

**EL FABRICANTE SUECO HA INICIADO LA COMERCIALIZACIÓN DE VOLVO FL (16 TONELADAS DE MMA) Y VOLVO FE ELECTRIC (27 TONELADAS DE MMA) EN ALGUNOS MERCADOS EUROPEOS (SUECIA, NORUEGA, ALEMANIA, SUIZA, FRANCIA Y LOS PAÍSES BAJOS)**

## MÁS INFRAESTRUCTURAS DE CARGA

“Reconocemos que la infraestructura de carga aún está en desarrollo en la mayoría de las ciudades y estamos trabajando junto con socios públicos y privados a fin de acordar una estrategia a largo plazo para la expansión de esta. Pero el ritmo de desarrollo de la infraestructura de carga debe aumentar”, señala Jonas Odermalm, vicepresidente de la línea de productos de electromovilidad.

**E**stos vehículos se postulan como una alternativa para hacer realidad el transporte sostenible en entornos urbanos. En primer lugar, los reducidos niveles de ruido permiten la realización de entregas y recogida de residuos por la mañana temprano, por la tarde noche o incluso por la noche, ayudando a mejorar la logística del transporte y reducir la congestión durante las horas punta. En segundo lugar, con una mejor calidad del aire y menos ruido, los camiones eléctricos crean nuevas oportunidades para la planificación de las ciudades y la infraestructura vial. Un camión eléctrico puede, por ejemplo, usarse en áreas de carga interiores y zonas con restricciones medioambientales. Ahora el desafío para los responsables de Volvo Trucks es maximizar la carga útil al mismo tiempo que se optimiza la autonomía de conducción.

## INTENSO PERIODO DE PRUEBAS EN CONDICIONES REALES

Volvo FL Electric y Volvo FE Electric se han desarrollado en estrecha colaboración con clientes seleccionados que operan en Gotemburgo (Suecia). Los comentarios han sido muy positivos, y los conductores implicados en la colaboración han quedado satisfechos por la respuesta de la línea motriz, la aceleración sin interrupción y lo silenciosos que son los camiones.

## DIVERSAS ALTERNATIVAS

Desde Volvo se muestran convencidos de que abordar el cambio climático requerirá la disponibilidad de varias tecnologías de línea motriz. La tecnología eléctrica se suma al gas natural, que está presente en su familia de vehículos desde hace un par de años.





# ASÍ ES EL INTERIOR DEL FORD F-MAX

ESTA TRACTORA ES LA PUNTA DE LANZA DE LA OFERTA DE FORD TRUCKS

**LLEGA AL MERCADO ESPAÑOL CON EL OBJETIVO DE CONVERTIRSE EN UNA REFERENCIA EN CUANTO A COMODIDAD Y HABITABILIDAD, GRACIAS A UNA CABINA DE 2,5 METROS DE ANCHO MÁXIMO, QUE DESTACA POR SU CONFORT Y UN COMPLETO EQUIPAMIENTO**

**E**l interior del F-Max ofrece múltiples espacios de almacenamiento. La zona de descanso, con una litera superior totalmente abatible y una inferior en formato sofá-cama,

cuenta con un espacio de 105 litros, así como dos compartimentos inferiores adicionales, que se suman a los 225 litros de volumen disponibles en el área situada encima de la zona de conducción.

Los asientos del F-Max también son un ejemplo en cuanto a ergonomía y confort. Fabricados en textil transpirable de alta calidad, cuentan con un margen de ajuste de 260 mm, el mejor de su categoría. Eso, sumado al estudiado diseño con apoyo lumbar del asiento, y los reposabrazos y reposacabezas integrados, asegura una óptima posición de conducción, que se completa con un nuevo volante ajustable de diseño deportivo, forrado en piel y totalmente ajustable, que cuenta con todos los mandos de control de los diversos sistemas del vehículo.





#### CUIDANDO LOS DETALLES

El tablero de instrumentos ha sido diseñado para ofrecer un acceso fácil, seguro y ergonómico a todos los controles, incorporando una pantalla a color de 8" con tecnología MyView, lo que permite personalizar los datos que se ven en la pantalla del panel de instrumentos.

Adicionalmente, el F-Max cuenta con una completa oferta de equipamiento disponible que eleva la sensación de confort a un nivel superior, como una nevera de 38 litros, el calefactor de estacionamiento, el sistema multimedia con pantalla de 7,2" compatible con Apple CarPlay, o el sistema de navegación específico para camión.

## LOS CAMIONES FORD YA RUEDAN POR LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS



La marca ya ha matriculado la primera unidad en nuestro país. Fernando Ramón, un asociado de la cooperativa COFETRA, con más de 35 años de experiencia en el sector del transporte, es su propietario. El acto de entrega de este primer camión Ford en suelo español tuvo lugar el pasado 27 de noviembre en el concesionario Ford Trucks en La Coruña (HIMAYMA).

Se trata de un F-Max de color blanco, con decoración personalizada, propulsado por un motor Ecotorq de 12,7L y 500 CV



de potencia. Está completamente equipado para disfrutar del gran nivel de confort que ofrece la amplia cabina del modelo: televisión, cafetera, nevera y climatizador de estacionamiento entre otros elemen-

tos. En lo que se refiere a la decoración exterior, además de incorporar los personajes de los dibujos favoritos de sus nietos, también ha querido homenajear a la marca añadiendo elementos que representan el origen de la misma: la bandera norteamericana y turca en la visera, junto con el número 1 en el lateral, que lo identifica como el primer Ford Trucks en territorio español. "Conozco desde hace tiempo a todo el equipo del concesionario y confío plenamente en su profesionalidad y conocimiento tanto del sector, como de mis propias necesidades como transportista. Por eso, cuando ellos me plantearon la compra del primer camión Ford, acepté rápidamente", explica Ramón.

#### UN MOMENTO MUY IMPORTANTE

Desde la marca, José Luis Quero, CEO de F-Truck Automotive España, ha querido celebrar la venta de esta primera unidad:

"Es un momento muy importante para nosotros. La presentación en octubre fue nuestro debut en sociedad, pero todo el trabajo realizado hasta ahora sólo adquiere sentido en este momento, con ese primer camión y nuestro primer cliente activo. A partir de ahora, debemos esforzarnos en demostrar nuestro compromiso diario con nuestros clientes y el mercado. El eslogan de nuestra marca es "Compartimos la carga" y, desde este momento, ese eslogan se ha transformado en un compromiso real con alguien. Nos sentimos orgullosos y muy responsables de esa promesa".





# “CADA VEZ SON MÁS LAS EMPRESAS QUE INCORPORAN CAMIONES DE OCASIÓN SCANIA A SUS FLOTAS”

ROBERTO HERNANDO, RESPONSABLE COMERCIAL DE VEHÍCULOS DE OCASIÓN DE SCANIA IBÉRICA

**EL FABRICANTE SUECO HA REALIZADO UNA IMPORTANTE APUESTA POR LOS VEHÍCULOS DE OCASIÓN. EL MÁXIMO RESPONSABLES DE ESTA DIVISIÓN HACE BALANCE DEL AÑO Y NOS ANTICIPA PROYECTOS DE FUTURO**

**C**ómo está siendo el ejercicio para la división de VO de Scania? ¿Qué objetivos se han marcado para el cierre de este 2019?

Durante este año hemos reforzado nuestro departamento de VO para estar más cerca de los clientes. Esta nueva estructura ya está plenamente operativa y los resultados están en línea con las previsiones que teníamos marcadas para este ejercicio: movernos en cifras similares a las de 2018. Hemos cum-

plido los objetivos y la tendencia de los meses finales incluso nos permitirá superar los registros del pasado año.

A mediados de año anunciaron la creación de los Centros de Vehículos de Ocasión de Scania, ¿cuántos puntos están en funcionamiento? ¿Qué características deben reunir? ¿Tienen previsto incrementar esta red?

Durante este año hemos inaugurado seis centros dedicados al vehículo de ocasión en España y Portugal. Ya están en funcionamiento las instalaciones de Oporto y Leiria en el país luso y en España, las de Granada, Jaén, La Coruña y Zaragoza.

Son centros con un área exclusiva para los vehículos usados donde los transportistas pueden ver gran parte del porfolio de productos Scania. A la hora de elegir las localizaciones hemos tenido muy en cuenta que tuviesen capacidad para albergar un número importante de camiones y que dispusiesen de un po-

tente centro de servicio para reacondicionar las unidades y adaptarlas a las necesidades de los clientes. En la segunda mitad del año 2020 contaremos con un nuevo centro destinado al vehículo de ocasión en las nuevas instalaciones que Scania Ibérica está construyendo en Torrejón de Ardoz, muy cerca de la A-2.

**Durante los últimos meses han organizado el “Día Camión de Ocasión” en diversos centros, ¿qué respuesta le han brindado los profesionales?**

Toda la compañía se ha volcado en estos eventos y han tenido una acogida muy buena por parte de los profesionales, que han podido aprovechar ofertas y promociones realmente atractivas y exclusiva de esos días.

Además hemos tenido la oportunidad de mostrarles los centros, y la amplia gama de camiones seminuevos y servicios que ponemos a su disposición. Se han cerrado operaciones y hemos comprobado que después de visitarnos, los clientes se han convertido en los mejores embajadores de Scania.

**¿Cómo está estructurada la oferta de camiones usados Scania?**

Para nosotros cada usado es un caso diferente, y se fija su precio en función de su kilometraje y sus características. Consideramos que no hay dos camiones iguales.

En nuestro stock se puede encontrar prácticamente todo el porfolio de Scania, aunque destaca la presencia de tractoras. Posiblemente el R450 es uno de los modelos más demandados pero también buscan vehículos con cabinas más pequeñas o con cabinas Topline.

También me gustaría destacar que ofrecemos múltiples opciones de personalización (vinilar, pintar...), un amplio abanico de servicios (contratos de reparación y mantenimiento completos u otras opciones que el cliente pueda demandar...) y diversas opciones de financiación. El cliente es el centro para nosotros y nos adaptamos al máximo a sus necesidades.

**¿Qué papel juega el espacio web destinado a los vehículos de ocasión (<https://used.scania.com/>) en la venta de estos camiones?**

Es un espacio de promoción y venta importantísimo. Ya estamos trabajando para lanzar una nueva versión que mejorará la experiencia de los clientes. Podrán encontrar nuestro porfolio al completo con información detallada de los vehículos e imágenes de gran calidad.

Nuestros estudios nos dicen que un 70% de la gente que consulta nuestra web lo hace desde un dispositivo móvil, y hay que seguir innovando para dar respuesta a estas tendencias, no podemos dormirnos en los laureles.

El objetivo es que los profesionales localicen de un modo sencillo el producto que están buscando y puedan cerrar el proceso de compra en su concesionario Scania más cercano, independientemente de donde se encuentre la unidad.

---

**“LAS RECOMPRAS ES ALGO QUE EN MAYOR O MENOR MEDIDA HA AFECTADO A TODOS LOS FABRICANTES. EL RETO QUE TENEMOS TODOS ES SER CAPACES DE PONER EN VALOR NUESTROS VEHÍCULOS USADOS Y MOSTRAR A LOS CLIENTES QUE TIENEN UN GRAN POTENCIAL”**

---

**¿Cuál es el perfil del cliente que se interesa por estas unidades?**

El perfil es muy variado, tanto como nuestra oferta. Cada vez son más las empresas que optan por incorporar camiones de ocasión Scania a sus flotas con coberturas mecánicas que les garantizan la rentabilidad de su negocio.

Muchos fabricantes han comenzado a restringir las operaciones de recompra, ¿cuándo y cómo esperan que afecte al mercado del vehículo de ocasión?

Las recompras es algo que en mayor o menor medida ha afectado a todos los fabricantes. El reto que tenemos todos es ser capaces de poner en valor nuestros vehículos usados y mostrar a los clientes que tienen un gran potencial.

Las restricciones de las operaciones de recompra tienen como consecuencia que algunos clientes se estén planteando la adquisición de un vehículo de ocasión. En Scania les ofrecemos camiones en perfecto estado con una cobertura mecánica que les garantiza que su inversión será rentable y segura. Desde el departamento de VO seguimos trabajando para transmitir a los clientes que pueden confiar plenamente en estos vehículos.

El volumen de vehículos procedentes de recompras es una cifra perfectamente asumible para nosotros porque nuestros camiones tienen una demanda significativa. A día de hoy estas uni-



Roberto Hernando y Luis Gómez Llorente, Director de Transporte 3.



Scania ha inaugurado seis centros dedicados al vehículo de ocasión en España (Granada, Jaén, La Coruña y Zaragoza) y Portugal (Oporto y Leiria).

**“DURANTE ESTE AÑO HEMOS INAUGURADO SEIS CENTROS DEDICADOS AL VEHÍCULO DE OCASIÓN EN ESPAÑA Y PORTUGAL. DISPONEN DE UN ÁREA EXCLUSIVA DONDE LOS TRANSPORTISTAS PUEDEN VER GRAN PARTE DEL PORFOLIO DE PRODUCTOS SCANIA”**

**“EN SCANIA OFRECEMOS CAMIONES EN PERFECTO ESTADO CON UNA COBERTURA MECÁNICA QUE LES GARANTIZA QUE SU INVERSIÓN SERÁ RENTABLE Y SEGURA”**

dades no nos quitan el sueño. El 95% de nuestras ventas de VO se quedan en el mercado nacional, no hemos tenido la necesidad de mirar fuera de nuestras fronteras.

¿Cómo esperan que evolucione el mercado de los camiones de ocasión durante el próximo ejercicio? ¿Considera que los síntomas de ralentización de la economía pueden llevar a los transportistas a valorar más la opción de adquirir un VO? ¿Qué objetivos se fijan para 2020? Enfocamos nuestros esfuerzos a hacer ver la calidad y las posibilidades que ofrece el vehículo de ocasión. Si somos capaces de conseguirlo, esperamos un mercado muy competitivo con una excelente salud para las ventas.

Respecto a la coyuntura económica, no esperamos una tragedia grave. Si se produjese una cierta desaceleración, posiblemente las operaciones se desplazarían un poquito más en el tiempo, pero en este momento la verdad es que vemos un mercado con muy buena salud.

El objetivo para el próximo año es seguir demostrando que ofrecemos camiones seminuevos preparados para ofrecer una respuesta perfecta.



“Hemos cumplido los objetivos de ventas y la tendencia de los meses finales incluso nos permitirá superar los registros del pasado año”, asegura Hernando.





# MERCEDES-BENZ eACTROS: ¡ENCHUFADO!

LAS PRUEBAS CON ESTE CAMIÓN 100% ELÉCTRICO EN CONDICIONES REALES, MUY POSITIVAS

**EN EL OTOÑO DE 2018, EL FABRICANTE ALEMÁN COMENZÓ A ENTREGAR UN TOTAL DE DIEZ CAMIONES DE 18 Y 25 TONELADAS A CLIENTES EN ALEMANIA Y SUIZA PARA REALIZAR TRABAJOS DE DISTRIBUCIÓN EN CONDICIONES REALES**

**D**espués de recorrer miles de kilómetros, ha llegado el momento de extraer las primeras conclusiones. Las opiniones de conductores y gerentes de todo tipo de flotas permitirán a Mercedes-Benz continuar introduciendo mejoras en este vehículo, que se comenzará a fabricar en serie en 2021.

**“ESTAMOS EN EL CAMINO CORRECTO”**

Los responsables de Mercedes-Benz han comprobado que la autonomía del eActros alcanza los 200 kilómetros, independientemente de la carga, la ruta y



la topografía. En cuanto a disponibilidad y rendimiento, aseguran que este vehículo 100% eléctrico está al nivel de un camión convencional con motor diésel.

Además los chóferes se han mostrado gratamente sorprendidos porque el par está continuamente disponible en todo el rango de velocidad. También han destacado su funcionamiento silencioso y la facilidad de conducción.

“Estamos en el camino correcto”, ha concluido Wallfeld, Jefe de Marketing, Ventas y Servicios de Mercedes-Benz Trucks, quien se ha mostrado muy agradecido por las “valiosas” aportaciones de los clientes.

## ASÍ FUNCIONA

El diseño del eActros está basado en el Mercedes-Benz Actros. Sin embargo, la arquitectura del vehículo cuenta con un alto porcentaje de componentes específicos. Dos motores eléctricos en las ruedas del eje trasero proporcionan la transmisión, cada uno con una potencia de 126 kW y 485 Nm de par máximo. Además, la relación de transmisión utilizada hace que llegue a 11,000 Nm en cada rueda. Por lo tanto, la potencia de accionamiento está a la par con un camión convencional. Las baterías tienen una capacidad de 240 kWh y se pueden cargar completamente en tan solo dos horas (a 150 kW).



# MÁXIMA VERSATILIDAD EN LA CARRETERA

NOS SENTAMOS A LOS MANDOS DEL NUEVO DAF CF CON MOTOR MX-11 DE 450 CV

LA EVOLUCIÓN DE LOS MOTORES PACCAR EN ESTA ÚLTIMA GENERACIÓN DE XF Y CF ES MUY NOTABLE. SI ECHAMOS UN VISTAZO A LAS PRUEBAS ANTERIORES COMPROBAMOS QUE SU MEJORA HA SIDO MUY SIGNIFICATIVA

## A FAVOR

- Confort del puesto de conducción
- Rendimiento del motor

## EN CONTRA

- Acabados del salpicadero
- Diseño de los espejos retrovisores

**E**n primer lugar, hay que aclarar que se trata de una prueba atípica porque el peso de este conjunto era de 32 toneladas. Habitualmente realizamos las pruebas con la masa máxima que admite un camión con un semirremolque de tres ejes (40 t.). Por ello resulta imposible establecer comparaciones en parámetros como el consumo.

### AERODINÁMICA MEJORADA

Exteriormente esta última actualización del modelo CF ha pasado por añadir detalles que otorgan al modelo un aspecto de exclusividad. Los cromados y los acabados en aluminio son recurrentes en varias partes de la cabina como la rejilla y la nueva visera. La aerodinámica también ha mejorado con la incorporación de extensiones de los guardabarros, los ajustes del cierre de la cabina y el mejor guiado del flujo de aire al radiador.

### MOTOR MX-11

De los dos motores que ofrece DAF para el transporte de media y larga distancia, hemos puesto a prueba el pequeño de la familia: el MX-11. Nos ofrece un amplio abanico de escalones de potencia, desde el más humilde con 300 cv a los 450 cv del más potenciado. De este modo este motor se adapta a la perfec-

ción a las necesidades de casi cualquier empresa de transporte. En esta ocasión hemos puesto a prueba el más potente de esta familia: el MX-11 de 450 cv. Para obtener la potencia máxima en este MX-11 tenemos que rodar a 1600 rpm, a partir de ahí su curva cae en picado. Durante nuestra prueba sólo en las últimas rampas del Puerto de Somosierra hemos visto a la aguja acercarse a estas revoluciones. El par máximo en este motor depende de en qué velocidad estemos rodando, ya que disponemos de 100 Nm adicionales si rodamos en su última velocidad, eso sí, sólo disponemos de este par extra que llega a los 2300 Nm de 900 a 1125 rpm. El par máximo para el resto de velocidades es de 2200 Nm y los mantiene desde las 900 rpm a las 1400 rpm. En la parte mecánica este motor Paccar destaca por su inyección common rail con dos unidades de bom-

beo de alta presión. Además, sus inyectores disponen de apertura de aguja variable y trabajan a un máximo de 2500 bar. El turbocompresor que monta es un modelo de geometría variable que consigue que la entrega de su máximo par se situó a un número de vueltas muy bajas. Como hemos indicado antes, disponemos de él desde las 900 rpm. Otra gran mejora es el aumento de potencia del freno de motor que pasa ahora a entregar 340 kW.

#### CADENA CINEMÁTICA: PERFECTO EQUILIBRIO

La caja de cambios automatizada que acompaña a este motor MX-11 es una TraXon 12TX2210, fabricada por la casa ZF, y equipada con un intárder hidrodinámico, también ZF, que aumenta nuestra potencia de frenado con 500 kW extras. El fabricante holandés ha casado ambas mecánicas (motor-cambio) de una manera muy precisa. Como hemos comprobado, su funcionamiento es suave y los cambios entre marchas en esta caja TraXon son muy rápidos. Lo que sí hemos observado es que este pequeño motor gracias al sistema multipar (así lo denomina DAF) siempre intenta usar los 100 Nm extras de los que dispone manteniendo la duodécima velocidad engranada, aunque tenga que hacer frente a una pequeña pendiente. También hay que destacar la nueva estrategia de DAF en cuanto a la frecuencia de uso del sistema EcoRoll. En esta prueba hemos notado como la cadena cinemática entra en punto muerto con mucha más frecuencia que en otras ocasiones. Además, está perfectamente integrado con el control predictivo de crucero, que destaca por su



1. Los 10,8 litros y seis cilindros de este motor MX-11 lo hacen muy compacto.
2. La alimentación en este motor MX-11 es por medio de un sistema Common Rail con una presión máxima de 2500 bar.

| KM. TOTALES | VEL (KM/H) | L/100  | ADBLUE/100 |
|-------------|------------|--------|------------|
| 460         | 79,10      | 27,35* | 1,41       |

\* Conjunto con 32 toneladas

## FICHA TÉCNICA

### MOTOR

- Modelo: ..... MX-11
- N° cilindros: ..... 6 cilindros en línea
- Cilindrada: ..... 10,8 litros
- Diámetro/Carrera: ..... 123 mm X 152 mm de carrera
- Rel. Compresión: ..... 18,5 a 1
- Sistema de alimentación ..... Inyección por Common Rail de hasta 2500 bar
- Potencia máxima: ..... 449 cv/ 330 kW a 1600 rpm
- Par máximo: ..... 2.300 Nm de 900 a 1126 rpm
- Potencia freno motor escape: Freno de compresión de válvulas ..... MX de 340 kW

### TRANSMISIÓN

- Embrague: ..... Monodisco automatizado
- Accionamiento: ..... Hidráulico
- Caja de cambios: ..... Automatizada TraXon de 16,69-1
- N° de velocidades: ..... 12
- Eje motriz trasero: ..... SR1344 de reducción simple para 13 t
- Relación de grupo: ..... 2,21 a 1

### SUSPENSIONES

- Delantera: ..... Ballesta parabólica de dos hojas para 8 t
- Trasera: ..... Neumática para 13 t, con regulación electrónica

### FRENOS

- Delanteros: ..... Frenos de disco ventilados
- Traseros: ..... Frenos de disco ventilados
- Accionamiento: ..... Neumático
- Retardador: ..... ZF hidrodinámico de 500 kW

### DIRECCIÓN

- Tipo: ..... Asistida con bomba de caudal variable

### RUEDAS

- Llantas: ..... 9 x 22,5
- Neumáticos delanteros: ..... 315/70R 22.5. Gooyear
- Neumáticos traseros: ..... 315/70R 22.5. Gooyear

### DEPÓSITOS

- Combustible: ..... Aluminio con capacidad de 340 litros
- AdBlue: ..... Plástico de 45 litros

### PESOS

- MMA del conjunto en prueba: 32 t

## RECORRIDO

|   | Punto control           | Km  | Tipo vía | Altura s/mar |
|---|-------------------------|-----|----------|--------------|
| → | Boadilla del Monte      | 0   | Autovia  | 695          |
| → | San Rafael              | 53  | Autovia  | 1212         |
| → | Adanero                 | 105 | Autovia  | 910          |
| → | Tudela de Duero         | 185 | Nacional | 700          |
| → | Aranda de Duero         | 265 | Nacional | 798          |
| → | Somosierra              | 330 | Autovia  | 1433         |
| → | San Agustín de Guadalix | 385 | Autovia  | 667          |
| → | Boadilla del Monte      | 460 | Autovia  | 682          |

## CONSUMOS

| Tramo 1                                   | Km | Litros | L/100 | Tiempo | Km/h  |
|---|----|--------|-------|--------|-------|
| Boadilla del Monte - San Rafael A-6, AP-6 | 53 | 23,09  | 43,56 | 39:45  | 80,00 |
| San Rafael - Adanero AP-6                 | 50 | 9,40   | 18,79 | 37:55  | 79,12 |

| Tramo 2                                  | Km | Litros | L/100 | Tiempo  | Km/h  |
|--|----|--------|-------|---------|-------|
| Adanero -Tudela de Duero N-601/CL-600    | 80 | 15,35  | 19,19 | 1:01:22 | 78,22 |
| Tudela de Duero - Aranda del Duero N-122 | 80 | 21,19  | 26,49 | 1:02:04 | 77,34 |

| Tramo 3   | Km | Litros | L/100 | Tiempo | Km/h  |
|---|----|--------|-------|--------|-------|
| Aranda del Duero - Somosierra A-1                     | 65 | 27,91  | 42,94 | 47:35  | 81,96 |
| Somosierra - San Agustín de Guadalix A-1              | 57 | 10,51  | 18,44 | 40:48  | 83,82 |
| San Agustín de Guadalix - Boadilla del Monte A-1/M-50 | 75 | 19,35  | 25,81 | 59:27  | 75,69 |

| Total        | Km         | Litros        | L/100         | Tiempo         | Km/h         |
|--------------|------------|---------------|---------------|----------------|--------------|
| Tramo 1      | 103        | 32,49         | 31,54         | 1:17:40        | 79,57        |
| Tramo 2      | 160        | 36,54         | 22,84         | 2:03:26        | 77,77        |
| Tramo 3      | 177        | 57,78         | 32,64         | 2:27:50        | 71,84        |
| <b>Total</b> | <b>460</b> | <b>125,82</b> | <b>27,35*</b> | <b>5:48:56</b> | <b>79,10</b> |

\* Conjunto con 32 toneladas

Km inicio: 42.429 - Km finales: 42.889

Litros gasoil surtidor: 128,95  
Litros Adblue: 6,5

**Climatología** Inicio: 10° - Mitad: 10° - Final: 12°



3



4

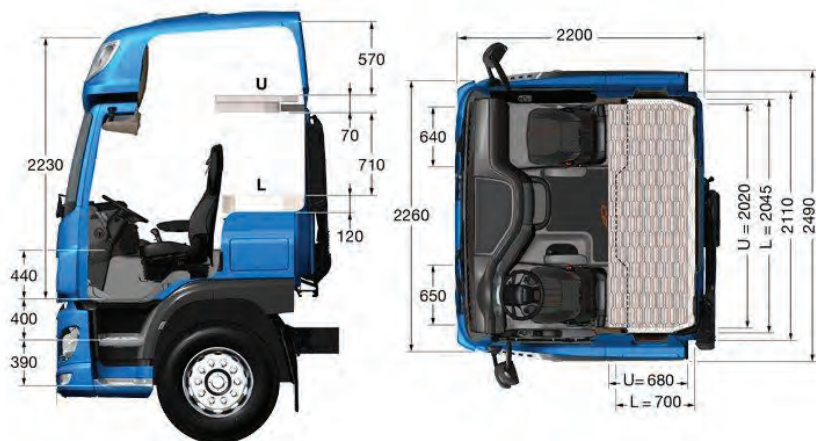


5



6

- La ergonomía del puesto de conducción en este modelo CF está muy logrado por parte de DAF.
- El cuadro de instrumentos mantiene gran parte de la información de forma analógica, dejando la información adicional al display situado en la parte central.
- La litera es de 700 MM, aunque no es la más grande del mercado, es suficientemente amplia para descansar en viajes ocasionales de larga distancia.
- Los armarios superiores en la cabina Space Cabnos ofrecen un gran volumen.



7

7. Esquema de dimensiones de la cabina.



8

8. Una de las virtudes de la cabina CF es su accesibilidad, solo es necesario salvar dos escalones para acceder a su interior.

## EL MOTOR MX-11 ESTÁ DISPONIBLE EN UN AMPLIO ABANICO DE POTENCIAS (DESDE 300 CV HASTA 450 CV) Y SE ADAPTA A LA PERFECCIÓN A LAS NECESIDADES DE CUALQUIER EMPRESA DE TRANSPORTE

suavidad de funcionamiento. Según el fabricante, este nuevo software unido al resto de novedades permite alcanzar un ahorro de combustible del 7%.

La relación del eje trasero es de 2.21, una de la más larga que hemos probado hasta la fecha. Esta relación es una de las últimas ofertadas por el fabricante holandés y consigue que este vehículo llaneando ruede muy cerca del 1000 rpm para logran una velocidad de 85 km/h, que es la utilizada en nuestra prueba. El modo de conducción activado es el eco, pero también disponemos en este modelo del modo estándar y el manual.

Por otro lado, hemos obtenido unos buenos resultados de consumo, pero que no se pueden tomar como valor de referencia porque la prueba se ha realizado con 8.000 kilos menos de lo habitual. Es una pena no haber probado esta cadena cinemática al 100% de su capacidad de carga, con dos novedades tan destacables como son su motor de 11 litros y el nuevo desarrollo de 2.21.

### CONFORT AL VOLANTE

Este CF estaba equipado con una cabina Space Cab que cuenta con un túnel de motor de grandes dimensiones. Aunque pueda considerarse un vehículo más enfocado a transporte regional o nacional, no le faltan detalles propios de un modelo más enfocado al transporte de largo recorrido. Eso sí, al no disponer del mismo espacio, las dimensiones y el volumen del equipamiento se reducen: la pequeña nevera está dispuesta bajo la única litera existente, y también se reducen los armarios exteriores laterales de la cabina aunque siguen manteniendo su utilidad. Este sacrificio de espacio en la parte inferior también tiene su parte positiva, ya que la subida y el descenso de la cabina resulta más cómodo. En este apartado, esta cabina gana por goleada: solo son necesarios dos escalones para situarnos en el puesto de conducción.

En parte superior, la amplitud es la nota dominante. Sobre el túnel motor podemos estar de pie porque la altura disponible libre es de 1790 mm. Si medimos desde el puesto de conducción hay que sumarle 440 mm que tiene este. La cifra

total resultante es de 2230 mm, un espacio más que suficiente para sentirnos a gusto con el volumen total de esta Space Cab.

Con esta altura disponible en la parte superior, DAF equipa esta cabina con unos armarios superiores en la parte delantera con un gran volumen de carga. La litera también tiene unas medidas amplias para este tipo de cabinas. Con 2020 mm x 700 mm de ancho, el descanso ocasional dentro de la cabina está garantizado. El puesto de conducción, como en todos los modelos de la marca son muy confortables, se adapta al conductor y es un camión muy cómodo de conducir. Tanto el asiento como el volante están bien situados. Las calidades son buenas, aunque se aprecia un acabado que utiliza demasiado el plástico en la parte del salpicadero. En el centro del salpicadero del puesto del conductor el cuadro de relojes mantiene una estructura mixta de información utilizando tecnología analógica y digital. En la parte central un display nos informa de manera clara de los datos del viaje (si es esa la información que queremos destacar). También podemos seleccionar entre sus distintos menús el asistente de rendimiento del conductor, que nos ayuda a adquirir un estilo de conducción más eficiente. A ambos lados de este display, la parte analógica está compuesta por cuatro relojes que nos informa de la velocidad y nivel de combustible en la parte de la izquierda, dejando para la derecha las revoluciones y la temperatura del sistema de refrigeración del motor.



**MANUEL RUJAS**  
JEFE DE PRUEBAS  
DE VEHÍCULOS PESADOS



# LOGROÑO RENUEVA SU FLOTA DE VEHÍCULOS DE LIMPIEZA CON MAN E IVECO

EL AYUNTAMIENTO DE LA CAPITAL RIOJANA HA ADQUIRIDO 46 NUEVAS UNIDADES

**ESTA COMPRA SE INCLUYE DENTRO DEL CONTRATO CON LA UTE LOGROÑO LIMPIO PARA LA RECOGIDA DE RESIDUOS Y LIMPIEZA VIARIA EN LA CIUDAD, POR UN IMPORTE ANUAL DE 14,95 MILLONES DE EUROS**

Los camiones MAN se convierten en los grandes protagonistas de esta flota. Un total de 10 camiones TGS 26.360 con carga lateral y una capacidad de 26m<sup>3</sup> se encargarán de la recogida de papel, cartón y envases ligeros. Además se han incorporado tres unidades para la recogida de los contenedores de carga trasera de 1.100 litros (dos MAN TGM 18.320 de 17m<sup>3</sup> y un MAN TGS 26.360 de 19m<sup>3</sup>).

Por último, sobre un MAN TGM 18.320 se ha montado una cisterna baldeadora de calzadas de 16m<sup>3</sup>, un camión MAN TGM 18.320 será el

encargado de la limpieza de los contenedores, y para el movimiento de cajas de gran volumen y puntos limpios móviles se utilizará un MAN TGS 26.360.

En cuanto a los vehículos industriales de menor tonelaje, la IVECO Daily ha sido el modelo que mejor se ha ajustado a las necesidades de Logroño Limpio. Se han incorporado 15 furgones DAILY 35S14 equipados con hidrolimpiador, y seis DAILY 65C14 con caja abierta para la recogida de objetos voluminosos y el transporte de contenedores de 3,2m<sup>3</sup>.

Para dar respuesta a las inclemencias meteorológicas más adversas, se han adquirido dos furgonetas MAN TGE 3.180 4x4 con quitanieves y esparcidor de sal. Y la compra de nuevos vehículos se ha completado con la adquisición de seis barredoras de aceras Bücher de 2m<sup>3</sup> y una barredora de calzadas de 6m<sup>3</sup> del mismo fabricante.

## SIN GASINERAS

José Luis Hernández, Gerente de la UTE Logroño Limpio, ha explicado que barajaron la posibilidad de incorporar vehículos propulsados con gas natural, pero la ausencia de gasineras en La Rioja y los dila-



## COMPROMISO CON EL MEDIO AMBIENTE



El concejal de Medio Ambiente, José Manuel Zúñiga, fue el encargado de presentar la nueva flota. Destacó que se trata de vehículos más respetuosos con el medio ambiente porque cumplen con la norma Euro 6c, "que implica la reducción de emisiones tanto de gases como acústicas". Además Zúñiga explicó que la renovación del parque de vehículos está enmarcada en la prórroga por un periodo de ocho años del contrato suscrito con la UTE Logroño Limpio para la recogida de residuos y limpieza viaria en la ciudad. Este nuevo contrato incluye también la gestión de los residuos en el Ecoarque y la renovación prácticamente de todos los equipo de limpieza, así como los contenedores de fracción resto (verdes), envases (amarillos) y de papel y cartón (azules).

tados plazos para la instalación de una estación hicieron inviable el proyecto.

Además ha aclarado que descartaron la adquisición de vehículos de GLP por la complejidad de los equipos gasificables y por las dificultades que planteaban para colocar los equipos de agua a presión.

### LLEGARÁN VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Hernández ha anticipado que próximamente se incorporan dos furgonetas Maxus EV80 100% eléctricas para el servicio de recogida puerta a puerta en zonas comerciales, y tres triciclos motorizados de <15km/h de la firma Smartworker con un espacio para guardar los equipamientos de limpieza. Si los resultados de este proyecto son positivos, los responsables de Logroño Limpio no descartan la incorporación más vehículos eléctricos.



Se han incorporado once MAN TGS de 26 toneladas con motor de 360 CV, y cinco MAN TGM de 18 toneladas con 320 CV.



En cuanto a los vehículos industriales de menor tonelaje, la IVECO Daily ha sido el modelo que mejor se ha ajustado a las necesidades de Logroño Limpio.

**LA UTE LOGROÑO LIMPIO HA INCORPORADO 16 CAMIONES Y DOS FURGONETAS MAN Y 21 IVECO DAILY PARA EL SERVICIO DE LIMPIEZA Y RECOGIDA DE BASURAS DE LA CIUDAD RIOJANA**



# SOLUTRANS ROMPE RÉCORDS

SE POSICIONA COMO UN EVENTO DE REFERENCIA EN EL ESCENARIO EUROPEO

**EL SALÓN INTERNACIONAL DE LAS SOLUCIONES PARA EL TRANSPORTE POR CARRETERA Y URBANO, QUE SE CELEBRÓ EN LYON DEL 19 AL 23 DE NOVIEMBRE DE 2019, SUPERÓ EL UMBRAL SIMBÓLICO DE LAS 50.000 VISITAS, CASI UN 11% MÁS QUE EN 2017**

**S**olutrans reunió a 900 expositores y marcas (+47%), casi un tercio de ellos debutaban en esta edición, y se consolida como un evento de referencia internacional para todos los actores del sector de vehículos industriales. Con el 27% de los expositores internacionales procedentes de 23 países y el 11% de sus visitantes de 33 países, SOLUTRANS 2019 fortalece su posicionamiento internacional, particularmente en los mercados de Europa y el norte de África. La Organización Internacional de Fabricantes de Automóviles (OICA) le ha reconocido como uno de los principales eventos del automóvil y el vehículo industrial.

## DESCIFRANDO TENDENCIAS

En la era digital y de las nuevas tecnologías, SOLUTRANS 2019 ha destacado las principales tendencias del sector a través de su nuevo espacio SOLUTRANS 4.0, que ha reunido a todos los actores de las tecnologías disruptivas en los campos de los vehículos industriales y urbanos, la intralogística y las NTIC. El salón también acogió a numerosas empresas innovadoras y laboratorios de I + D de los principales grupos industriales, presentando soluciones tecnológicas para

el futuro (3D, realidad virtual, etc.), así como modelos de entrega que apuestan por el uso de drones y robots.

## MEDIO AMBIENTE Y EMPLEO

El medio ambiente es una de las preocupaciones del sector. En la inauguración de Solutrans se ha presentado el libro blanco sobre "Electricidad para el sector de vehículos industriales y urbanos", que recoge propuestas concretas para el desarrollo de la electromovilidad para 2025. También hay que destacar el Foro de Empleo, creado en colaboración con especialistas del sector (Pôle Emploi, Monster ...), que ha servido para conectar empresas y candidatos.

## SOLUTRANS 2021

La organización del salón Internacional de las soluciones para el transporte por carretera y urbano ha anunciado que la próxima edición se celebrará del 16 al 20 de noviembre de 2021 en Lyon Eurexpo.







# DAF CF ELECTRIC: EN LA RECTA FINAL

SE ESTÁN REALIZANDO PRUEBAS CON CLIENTES EN ALEMANIA Y PAÍSES BAJOS

EL FABRICANTE HOLANDÉS TAMBIÉN MOSTRÓ EN ESTE ENCUENTRO EL NUEVO CHASIS DAF CF FAW 8X4 Y UN XF 4X2 SUPER SPACE CAB PARA TRANSPORTE PESADO

**E**l DAF CF Electric es una tractora 4x2 totalmente eléctrica, desarrollada para aplicaciones de distribución (MMC de hasta 37 toneladas) en áreas urbanas. El núcleo del grupo motriz (VDL E-Power Technology) es un motor eléctrico de 210 kW, alimentado por un paquete de baterías de iones de litio con una capacidad total de 170 kWh. El CF Electric tiene una autonomía de hasta 100 kilómetros, lo que lo hace adecuado para el transporte de alto volumen con cero emisiones en áreas urbanas. Las baterías tienen una función de carga rápida de 30 minutos y una carga completa en solo una hora y media.

## CHASIS FAW 8X4

El fabricante holandés también mostró en Solutrans el nuevo chasis rígido FAW, disponible en CF y XF, que presenta un eje tridem con un eje tandem de doble



tracción para una excelente tracción, y un eje de dirección que garantiza una perfecta maniobrabilidad. El nuevo chasis FAW 8x4 tiene una masa máxima técnica de 44 toneladas y es adecuado para transportar cargas grandes o pesadas a zonas de construcción donde hay relativamente poco espacio. El nuevo chasis también es la base ideal para una superestructura de volquete, hormigonera o para un sistema de gancho.

## SERVICIOS ESPECÍFICOS PARA EL SEGMENTO DE CONSTRUCCIÓN

En Lyon, DAF también presentó su amplia gama de servicios; desde servicios financieros PACCAR hasta contratos de mantenimiento y reparación DAF MultiSupport, que incluyen productos específicos para la industria de la construcción, por ejemplo, 'paquetes de tiempo de actividad' con tiempo de actividad garantizado.





# NUEVAS SOLUCIONES PARA EL TRANSPORTE

IVECO MOSTRÓ MUCHAS NOVEDADES EN SOLUTRANS 2019

**ADEMÁS DE PRESENTAR LA NUEVA DAILY Y LAS NUEVAS GAMAS IVECO WAY, EL FABRICANTE ITALIANO CONTÓ EN SU STAND CON ÁREAS DEDICADAS A LA CONECTIVIDAD Y AL DESARROLLO SOSTENIBLE, Y UN STAND EXTERIOR CON UNA COMPLETA GAMA DE VEHÍCULOS DISPONIBLES PARA REALIZAR PRUEBAS DE CONDUCCIÓN**

La gama completa de vehículos - ligeros y pesados - diésel y a gas estuvieron en este encuentro celebrado en Lyon del 19 al 23 de noviembre. Tanto en el diseño de la Daily como en el IVECO S-WAY, queda patente que la figura del conductor está en el centro del desarrollo. La Daily establece nuevos estándares tanto en lo que respecta a la experiencia de conducción como a la vida a bordo del vehículo. También da

un paso más hacia la conducción autónoma y a la inclusión de sistemas de seguridad avanzados con ayudas a la conducción de última generación. Cuenta ahora con funciones como el Sistema Avanzado de Frenado de Emergencia (AEBS) y el City Brake PRO, junto con el control de crucero, asistente en atascos (Queue Assist) y el asistente de mantenimiento de carril (ProActive Lane Keeping Assist).

En la nueva gama de vehículos pesados IVECO WAY, la cabina ha sido completamente rediseñada para adaptarla a las necesidades del conductor, creando espacios dedicados a las diferentes etapas del viaje. Cada detalle ha sido diseñado cuidadosamente para proporcionar confort durante la conducción y en el tiempo de descanso.

Al igual que en la Daily, el nuevo sistema de infoentretenimiento permite a los conductores llevar su vida digital a bordo. Integra Bluetooth para el uso de manos libres y audio en streaming, radio DAB, reconocimiento por voz, sistema de navegación específico para camiones y una multitud de mejoras de hardware y software, que in-



Gracias a cinco tanques auxiliares instalados en la parte trasera de la cabina, la autonomía de la gama de 7 toneladas de la Daily NP se ha doblado. Ahora alcanza casi 600 km.



IVECO ofrece para el sector de la construcción versiones de GNC y GNL.

cluyen opciones de ciberseguridad. La aplicación MY IVECO EASY WAY permite a los conductores ajustar de forma remota todas las funciones en la cabina, desde la iluminación hasta el climatizador, ventanas y bloqueo de las puertas, así como el sistema de infoentretenimiento.

#### SIEMPRE CERCA DE LOS PROFESIONALES

El stand de IVECO contaba en esta edición con un espacio dedicado íntegramente a la conectividad. Su objetivo es ofrecer el mejor retorno de la inversión en sus vehículos y una productividad optimizada para las empresas de transporte. Las gamas Daily e IVECO WAY han alcanzado nuevas cotas con la nueva Connectivity Box, que pone al vehículo en contacto directo con la sala de control de IVECO, donde se reciben los datos del vehículo en tiempo real y se monitorizan de forma constante.

De este modo los especialistas de IVECO ofrecen asistencia remota y realizar diagnósticos proactivos y programación predictiva de mantenimiento y servicios para maximizar la disponibilidad del vehículo y optimizar su rendimiento.

El vehículo también está conectado en tiempo real a los sistemas de gestión de flotas para ayudar a los clientes a reducir sus costes gracias a una mejor navegación, una mejor visibilidad de la flota, diagnósticos avanzados del motor e informes de kilometraje en tiempo real.

#### UN FUTURO SOSTENIBLE

Ante la inminente obligación de reducir las emisiones, IVECO ha puesto en marcha iniciativas estratégicas, como el acuerdo exclusivo con Nikola recientemente anunciado, destinado a introducir vehículos pesados con baterías en 2022 y los alimentados por pila de combustible en 2023, así como su participación en el proyecto H2 Haul, apoyado por la Comisión Europea y que está destinado a desarrollar vehículos pesados eléctricos con pila de combustible. La mitad de los camiones del proyecto, cuatro tractores IVECO y dos camiones rígidos, recorrerán las carreteras del sur de Francia desde principios de 2022. Además el fabricante italiano continuará desarrollando vehículos de GNC y GNL, tal y como viene haciendo desde hace casi 25 años. El gas natural sigue experimentando un gran auge: a finales de este año se estima que rodarán 6.500 camiones de gas natural en Europa, un 90% más que en 2018 y tres veces más que en 2017.

Y se espera que la evolución mantenga una línea similar en 2020, gracias a la puesta en marcha de 200 nuevas gasineras y el desarrollo de nuevos sectores para los que IVECO ofrece soluciones específicas, como el del transporte de combustible y otras mercancías peligrosas (S-WAY ADR), así como de la industria de la construcción y de las obras públicas (X-WAY NP).

Además los S-WAY y X-WAY GNL equiparán pronto la 4ª generación de tanques Charts, que ofrecen una capacidad adicional del 10% en las tractores de plataforma baja para aumentar su autonomía hasta los 1.300km.

## IVECO MANTIENE SU APUESTA POR EL GAS NATURAL PERO TIENE OTROS PROYECTOS EN MARCHA PARA GARANTIZAR UN TRANSPORTE DE BAJAS EMISIONES



En la nueva gama de vehículos pesados IVECO WAY, la cabina ha sido completamente rediseñada.



# RENAULT TRUCKS: APUESTA ELÉCTRICA

LOS SERVICIOS PARA OPTIMIZAR LA ACTIVIDAD DE LOS TRANSPORTISTAS TAMBIÉN FUERON PROTAGONISTAS

LA GAMA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS DEL CONSTRUCTOR FRANCÉS TUVO UNA PRESENCIA MUY DESTACADA EN ESTA EDICIÓN DE SOLUTRANS

**P**resentó un Renault Trucks D Wide Z.E 6x2 de 26 t sin carrocería. Esta es la solución idónea para preservar la calidad del aire y reducir la congestión de la ciudad. En su versión de recogida de basuras, puede llevar una carga útil de hasta 11 toneladas, con una autonomía de 100 km. y se mostró el modelo con una distancia entre ejes de 3.900 mm y el tercer eje direccional para optimizar la operatividad. El stand exhibió también la nueva Master Z.E. by Renault Trucks, cabina con plataforma equipada con un cuerpo seco de 21 m<sup>3</sup>. Disponible en 6 versiones: 4 furgonetas y 2 cabinas de plataforma, con autonomía efectiva de 120 km (carga útil de 500 kg y estilo de conducción ecológica), es la solución indicada para la distribución en la última milla y accesos con restricciones. El volumen de carga es idéntico al modelo Diesel, de 8 a 13 m<sup>3</sup>, gracias a la posición de las baterías, ubicadas debajo de los asientos delanteros.

## RENAULT TRUCKS T 2020

El fabricante adelantó su nuevo modelo Renault Trucks T 2020 de 480 CV, equipado con motor Euro VI Step D de última generación, con una optimización del sistema de control predictivo Optivision y la incorporación de elementos para mayor confort a bordo. Asimismo, en distribución, el Renault Trucks D Wide 2020 con nuevo interior de cabina y una versión GNC, propulsada por gas natural comprimido, con 2 depósitos de gas adicionales que aumentan la autonomía del ve-



hículo, y nuevos sistemas de seguridad -que incorporarán también los modelos de la Gama C de construcción-.

## CONECTIVIDAD

Los visitantes pudieron asistir a un taller de conectividad, presentando la nueva versión del software de gestión de flotas Optifleet, que ahora se ofrece como estándar las todas la Gamas T, C y K.

Además mostró su servicio alquiler a corto y largo plazo de vehículos industriales y comerciales y su red de distribución de vehículos usados, que exhibe una selección especial de Renault Trucks T.





# LECITRAILER MOSTRÓ SUS NOVEDADES

LOS TRANSPORTISTAS PUDIERON CONOCER DE CERCA CUATRO VEHÍCULOS EN LYON

**LOS RESPONSABLES DE LA COMPAÑÍA ARAGONESA HACEN UNA VALORACIÓN MUY POSITIVA DE ESTA FERIA, QUE REGISTRÓ UN INCREMENTO EN LA CIFRA DE VISITANTES Y EN EL VOLUMEN DE NEGOCIO**

**E**n un amplio stand de 450 m<sup>2</sup>, Lecitrailer presentó cuatro modelos de su amplia gama. Destacó la nueva bañera K-Limit, que combina estabilidad y resistencia, para lo cual se ha aumentado la distancia entre largueros a 1.400 mm y la vía de los ejes a 2.140 mm. Además, K-Limit cuenta con un piso de 5 mm. de acero Hardox 450 encastrado en la estructura del chasis para bajar el centro de gravedad. Igualmente, se mostró el CityTrailer frigorífico de dos ejes, un modelo destinado a facilitar el transporte refrigerado en las ciudades, y el BiTrain Lecitrailer, un vehículo polivalente para el transporte de contenedores, ya que permite diferentes configuraciones desde 18.750 mm a 25.250 mm. Esta última configuración de momento no es válida para Francia, aunque sí para Dinamarca, Holanda y otros países europeos.

En el exterior del hall 4, Lecitrailer expuso un furgón de plywood con railes semi encastrados para doble piso que permite tener una anchura útil interior de rail a rail de 2.474 mm frente a los 2.456 mm del standard.

Además, la marca aragonesa dedicó parte del stand a mostrar su know-how en el desarrollo de vehículos 25,25 de los que ya se han fabricado más de 400 unidades para España y que se espera pueda ser legal próximamente en el mercado francés.

## GENERACIÓN KTL



El fabricante aragonés ya ofrece de serie todos sus chasis con un proceso de pintura que ha denominado KLT, que garantiza la máxima protección contra la corrosión, y los transportistas pudieron apreciar el resultado tras someter un chasis a este proceso. Además, esta estructura servía de expositor de diferentes tipos de suelo y de toda la tipología de amarres de carga homologados así como de casquillos con sus postes correspondientes. La nueva campaña de comunicación de Lecitrailer seguirá poniendo el foco en el transportista y pondrá en valor la ultraresistencia que ofrecen los semirremolques sometidos al proceso de KLT.



# KÄSSBOHRER: UNA AMPLIA FAMILIA

EL FABRICANTE CONTINÚA CONSOLIDANDO SU PRESENCIA EN FRANCIA

**EXHIBIÓ UNA SELECCIÓN DE SU AMPLIA GAMA DE PRODUCTOS EN LYON, INCLUIDOS VEHÍCULOS ESPECÍFICOS PARA ESTE MERCADO, Y PRESENTÓ DOS VEHÍCULOS EN PRIMICIA A LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE**

**D**esde principios de 2018, Kässbohrer ha aumentado un 40% su red de postventa en el país galo y ya cuenta con 56 puntos y un amplio equipo de expertos. En esta edición de Solutrans, los clientes tuvieron la oportunidad de conocer al nuevo Country Manager en Francia, Sylvain Berhault.

#### TRANSPORTE EFICIENTE DE ALIMENTOS

Kässbohrer presentó el K.STL P, una cisterna de acero inoxidable IN-Class 1,4301 destinada al transporte de productos alimenticios con tres compartimentos (12.500 l / 7.500 l / 12.500 l). Sus piezas desmontables permiten una fácil limpieza y mantenimiento. Está diseñada para una presión de operación de 2.0 bares y está protegida de daños por presión negativa con una válvula de vacío de 0,017.

#### MULTIMODALIDAD

Otras de las novedades fue el contenedor silo K.CON S 40. Este modelo tiene una tara de 2.540 kg y un volumen de 60,4 m<sup>3</sup>. Según los responsables de la marca, ofrece la mayor capacidad para un silo de 40 pies. Opcionalmente puede equiparse con una caja de herramientas de aluminio con estructura de puerta con bisagras, para el transporte ferroviario, el transporte intermodal y el transporte de contenedores.

#### MUCHAS ALTERNATIVAS

Además Kässbohrer mostró a los visitantes en la feria gala su frigo K.SRI C, que destaca por un aislamiento que contribuye a reducir TCO (coste total de la propiedad). También expuso la plataforma de tres ejes para el transporte pesado K.SPA M, su plataforma baja K.SLL 2, y el volquete de tres ejes K.SKS B, entre otros.





# RENAULT LLEVA EL HIDRÓGENO A SUS FURGONETAS

EL OBJETIVO ES PROLONGAR LA AUTONOMÍA DE SU GAMA DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

**TAL Y COMO SE RECOGE EN SU PLAN ESTRATÉGICO DRIVE THE FUTURE (2017-2022), SIGUE TRABAJANDO PARA GARANTIZAR UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE ASEQUIBLE Y RESPETUOSA CON LAS NORMAS ACTUALES Y FUTURAS**

**E**l Grupo Renault completa su oferta de vehículos comerciales "alternativos" con Master Z.E. Hydrogen y Kangoo Z.E. Hydrogen. Estos modelos estarán equipados con una pila de combustible «range extender», que asegura una potencia eléctrica y térmica de 10kW, lo que permite elevar notablemente su autonomía. Otras ventajas del hidrógeno son: el tiempo de recarga (5 o 10 minutos), su baja sonoridad (70dB) y las condiciones climáticas, que tienen poco impacto en la autonomía relacionada con el hidrógeno, entre otras. Renault propone el hidrógeno, un combustible que se produce actualmente sobre todo a partir del gas natural, como una solución complementaria que permite a sus clientes profesionales optimizar y ampliar el uso de su vehículo comercial eléctrico.

## RENAULT MASTER Z.E. HYDROGEN

Tras lanzar Nuevo Master en septiembre de 2019, el Grupo Renault quiere ofrecer más alternativas a los profesionales: Master Z.E. Hydrogen triplicará la autonomía de la versión 100% eléctrica, pasando de 120 km a 350 km (cifra pendiente de homologación WLTP). Dotado de dos depósitos de hidrógeno situados bajo el chasis, este vehículo ganará en polivalencia sin restringir el volumen de su zona de carga

(de 10,8 a 20m<sup>3</sup>), todo ello con un aumento de peso de 200 kg.

Disponible en dos longitudes y dos alturas, Master Z.E. Hydrogen propondrá dos versiones de furgón y dos versiones chasis-cabina. Su comercialización se iniciará en el primer semestre de 2020.

## RENAULT KANGOO Z.E. HYDROGEN

Kangoo Z.E. Hydrogen contará con la mejor autonomía real de las furgonetas eléctricas: pasará de 230 km a 370 km, gracias al sistema hidrógeno de pila de combustible. Su peso se incrementará en 110 kilogramos y el volumen efectivo rozará los 4 metros cúbicos. Según ha anunciado el fabricante, este vehículo se comercializará en Francia a un precio de 48.300 € impuestos no incluidos (incluye la compra de la batería, y sin contar las ayudas gubernamentales).



Renault comercializará Kangoo Z.E. Hydrogen a finales de 2019, y Master Z.E. Hydrogen a mediados de 2020.



# LA FAMILIA ELÉCTRICA SIGUE CRECIENDO

LAS ENTREGAS DE VOLKSWAGEN E-CADDY COMENZARÁN EN EL PRIMER TRIMESTRE DE 2020

EN LA IAA 2018, LA COMPAÑÍA ANUNCIÓ SU DECIDIDA APUESTA POR LA ELECTROMOVILIDAD TAMBIÉN EN EL SEGMENTO DE LOS VEHÍCULOS COMERCIALES

La Volkswagen eCrafter, el primer vehículo 100% eléctrico de la marca, que cuenta con una autonomía de 170 kilómetros y un motor eléctrico con una potencia de 100 kilovatios, ya se comercializa en nuestro país desde hace unos meses. Ahora se ha anunciado que la versión eléctrica de la Caddy inicia su andadura en Alemania. Las entregas están previstas para los primeros meses de 2020.

## e-CADDY

El desarrollo de la e-Caddy ha sido llevado a cabo por ABT e-Line y Volkswagen Vehículos Comerciales. Esta furgoneta eléctrica está equipada con una batería de 37,3 kWh y es propulsada por un motor eléctrico de 83 kW (113 CV) y 200 Nm de par máximo. Gracias a esta mecánica es capaz de alcanzar una velocidad máxima de 90 km/h (opcionalmente se puede aumentar hasta los 120 km/h y su autonomía alcanza los 159 kilómetros con una sola carga según el ciclo WLTP. La batería puede ser cargada completamente en unas cinco horas y en poco más de 50 minutos si empleamos un punto de carga rápida. La ABT e-Caddy destinada al transporte de mercancía ofrece una capacidad de carga de 4,2 metros cúbicos. También estará disponible en







versión mixta, para el transporte de pasajeros y mercancías, así como en configuración turismo con acabado Trendline.

#### MÁS MODELOS EN CAMINO

El próximo modelo 100% eléctrico de Volkswagen Vehículos Comerciales que desembarcará en el mercado será e-Transporter, que también se desarrollará junto con ABT e-Line. Aún no se conocen muchos detalles, pero previsiblemente su rango de autonomía estará entre los 200 y 400 kilómetros y se ofrecerá en versión Furgón, Combi y Caravelle.

01. En 2021 podría ver la luz Volkswagen ID Buzz Cargo, una furgoneta 100% eléctrica destinada al transporte de mercancías que se basará en la plataforma modular MEB, estrenada recientemente por el compacto ID.3. Su diseño está inspirado en la Transporter 1 y la autonomía podría rondar los 500 kilómetros.

## CADDY GNC: UNA ALTERNATIVA EXITOSA CADDY GNC



Volkswagen Vehículos Comerciales pone a disposición de los profesionales vehículos propulsados por gas natural comprimido, que les permiten circular sin restricciones en las grandes ciudades. En este capítulo se inscribe el Caddy GNC, que alcanzó las 443 unidades matriculadas en 2018 y en los diez primeros meses de este ejercicio ya acumula 738 unidades.

"El Caddy GNC ha demostrado que es una muy buena alternativa para aquellos clientes que buscan un vehículo Eco y no quieren renunciar al nivel de autonomía que le ofrece un vehículo con motor convencional", aseguran los responsables de la marca en España.

## LA AUTONOMÍA DE LA VOLKSWAGEN E-CADDY PUEDE ALCANZAR LOS 159 KILÓMETROS Y SUS BATERÍAS SE RECARGAN AL 80% EN MENOS DE UNA HORA

## ESPAÑA LIDERA EL CRECIMIENTO

En los últimos diez meses, Volkswagen ha entregado 409.600 vehículos comerciales ligeros a clientes en todo el mundo, una cifra similar a la del pasado ejercicio (409.700). En el mes de octubre, las ventas globales de las líneas de productos Caddy, Transporter, Crafter y Amarok aumentaron en un cinco por ciento a 39.800 unidades.

En Europa occidental, Volkswagen Vehículos Comerciales ha entregado 284.100 unidades durante los diez primeros meses (+2,2%).

Alemania es el mercado más importante (106.500 / +3,1%), le siguen Reino Unido (39.000 / +0,5%) y Francia (16.000 / -4,2%). España sigue ganando protagonismo. Ha registrado el mayor crecimiento porcentual de ventas entre los principales mercados europeos en el periodo enero-octubre (+13,2% / 15.100 vehículos), y todo apunta a que mejorará sus datos de 2018, que fueron los mejores de la historia de la división española de vehículos comerciales (18.600).



Alberto Teichman, lidera la división Volkswagen Vehículos Comerciales en España.



# NISSAN: MÁXIMA FLEXIBILIDAD

SU AMPLIA FAMILIA DE VEHÍCULOS COMERCIALES INCORPORA DIVERSAS NOVEDADES

**EL FABRICANTE NIPÓN OFRECE A LOS PROFESIONALES UNA AMPLIA GAMA DE VEHÍCULOS COMERCIALES QUE DA RESPUESTA A CUALQUIER NECESIDAD, DESDE EL REPARTO URBANO DE ÚLTIMA MILLA 100% ELÉCTRICO A LAS MÁS ESPECÍFICAS UTILIDADES OFFROAD DEL NAVARA AT32 4X4**

La gama Nissan LCV está disponible con una amplia selección de motorizaciones diésel dCi, que van desde los 80 cv de la NV250 hasta los 190 del Navara, y que además se pueden combinar con cajas de cambio manuales o automáticas y con transmisiones 4x2 o 4x4. Más allá de las múltiples motorizaciones diésel, Nissan ofrece la máxima expresión de la eficiencia de la mano del motor eléctrico instalado en la e-NV200, que con su gran par de arranque, la ausencia de vibraciones y su autonomía hacen del reparto urbano la tarea más agradable para el conductor que se beneficia de su confort y de su facilidad de conducción y para la empresa que se beneficia de una cuenta de explotación más favorable día tras día.

## CAPACIDAD DE CARGA

En términos de carrocería y capacidad de carga, la gama Nissan LCV está concebida para adaptarse al mayor número de clientes posibles, cubriendo desde los 650 kgs y 3m cúbicos de la NV250 hasta los 1700 kgs y 17 m cúbicos de la NV400 chasis cabina carrozado con caja cerrada. Además están disponibles diversos carrozados para cubrir las necesidades más específicas.

Además, la gama Nissan LCV incorpora la última tecnología de conectividad, haciendo que el uso de Apple CarPlay y Android Auto no sea coto privado de los turismos más avanzados.

## e-NV200: MÁS DE 300 KM DE AUTONOMÍA

La furgoneta fabricada en Barcelona cuenta con una batería de 40kWh, lo que lleva la autonomía de este vehículo hasta los 301 km en condiciones urbanas con una sola recarga (ciclo WLTP). Esto representa



un aumento de más del 60% en comparación con la generación anterior. Utiliza la misma tecnología de baterías que el nuevo Nissan LEAF. Dado que el tamaño de la batería no ha aumentado, los clientes de la e-NV200 no perderán espacio ni tampoco capacidad de carga, ya sea en carrocería furgón, combi 5 asientos o en versión EVALIA para 7 pasajeros.

La e-NV200 cuenta con un sistema de carga bidireccional. Esto significa que el punto de carga no solo permite suministrarle energía eléctrica a la batería sino también suministrar esta energía a una casa o a una oficina. Es el sistema que se conoce como “del vehículo a la red” y que permite la gama eléctrica de Nissan. “Es el producto perfecto para satisfacer la demanda ante el incremento imparable del comercio electrónico. Además, lo hace manteniendo la calidad del aire de nuestras ciudades y pudiendo acceder a cualquier sitio en días en que la elevada contaminación obligue a restringir el tráfico”, apunta Francesc Corberó, Director de Comunicación de Nissan Iberia.



#### NV250

Las furgoneta más pequeña de la familia Nissan ofrece un alto grado de seguridad y fiabilidad gracias a las tecnologías integradas de Movilidad Inteligente Nissan y a una garantía de cinco años / 160.000 km.

Los clientes cuentan con diversas opciones de motorización (80, 95 y 115 CV) y de configuración interior, dos longitudes de carrocería y una completa gama de carrozados. La NV250 está disponible en versión furgón y furgón doble cabina, lo cual garantiza la máxima practicidad y funcionalidad a los usuarios. Ofrece dos longitudes de carrocería (L1/L2) e incluye dos configuraciones de asientos (2 o 3 en cabina), mientras que la versión doble cabina con una sola longitud (L2) incluye un máximo de 4 plazas y mampara modular para conseguir un espacio de carga más versátil.

**NISSAN HA INCORPORADO A SU GAMA LA PEQUEÑA NV250 Y HA ACTUALIZADO LA NV300 Y LA NV400**

## LA eNV200 OFRECE MÁS AUTONOMÍA (HASTA 301 KM) SIN PERDER CAPACIDAD DE CARGA

#### LAS NUEVAS FURGONETAS NV300 Y NV400

Nissan ha renovado su gama de furgonetas de tamaño medio y grande con la actualización de la NV300 y la NV400, que ahora ofrecen motores eficientes, interiores renovados y opciones de conectividad que garantizan la mejor experiencia de usuario. Los nuevos modelos cuentan con motorizaciones eficientes que cumplen los estándares de emisiones Euro 6d-TEMP. Al mismo tiempo, se han incorporado una nueva caja de cambios de doble embrague (DCT) que ofrece mayor confort de conducción y se introducido mejoras tecnológicas para ambas furgonetas (Android Auto y Apple CarPlay).

Además, la NV400 cuenta con nuevas prestaciones de seguridad de la Movilidad Inteligente Nissan, que incluyen asistente de aparcamiento delantero, control de ángulo muerto y aviso de viento lateral y de cambio de carril involuntario. La oferta tecnológica también incluye sensor de lluvia y luces automáticas, asistente de aparcamiento trasero, cámara trasera y asistente de arranque en pendiente. En cuanto a la seguridad en la zona de carga, se han incorporado cierres adicionales en las ventanillas trasera y laterales.

#### EL VEHÍCULO ELÉCTRICO COMO PRIORIDAD

El reparto de mercancías supone el 40% de las emisiones en ciudad. Por esta razón, la electrificación es el eje de la hoja de ruta de Nissan en vehículos comerciales. Durante los últimos años no ha dejado de introducir novedades en la eNV200 para mejorar la autonomía y la capacidad de carga, sin dejar de lado el diseño, la utilidad y la seguridad.

Los responsables de Nissan destacan que la espectacular evolución del comercio electrónico durante los últimos años (ha triplicado sus cifras entre 2012 y 2016). Además ponen el foco en otro dato: se han vendido más vehículos eléctricos en la primera mitad de 2019 que en el total del 2017.



Marta Marimon,  
Brand Manager  
de Nissan  
Vehículos  
Comerciales.





# EFICIENTES SOLUCIONES DE MOVILIDAD

FIAT PROFESSIONAL HA PRESENTADO LA NUEVA DUCATO

**EL FABRICANTE ITALIANO HA COMENZADO A COMERCIALIZAR LA NUEVA VERSIÓN DE LA MAYOR DE SU FAMILIA DE VEHÍCULOS COMERCIALES EN NUESTRO PAÍS, QUE ESTARÁ DISPONIBLE EN VERSIÓN DIÉSEL, GNC Y ELÉCTRICA**

**E**l vehículo más vendido de la gama Fiat Professional continúa evolucionando para adaptarse a todos los requerimientos profesionales. Aunque a nivel estético presenta cambios significativos (faros negros perfilados, parrilla y faldones de titanio, y un coeficiente aerodinámico de solo 0,31), las principales novedades de esta nueva versión de Ducato denominada MY2020 las encontramos en su cadena cinemática: está propulsada por nuevos motores 2.3 Multijet 2 Euro 6D, disponibles en cuatro escalones de potencia (120, 140, 160 y 180 CV). También existe

la variante Natural Power con un motor de metano de 3000 cm<sup>3</sup> con una potencia máxima de 136 CV a 2730 rpm y un par máximo de 350 Nm a 1500 rpm. Ducato MY2020 viene de serie con el Pack Eco, que incluye el sistema Start&Stop, el alternador inteligente, la bomba de combustible controlada electrónicamente, que garantiza ahorro de energía y una mayor eficiencia de combustión, y el interruptor ECO que ayuda al conductor a ahorrar combustible. Según las estimaciones del fabricante, este pack permite ahorrar hasta un 10% de combustible.

**NUEVO CAMBIO AUTOMÁTICO DE 9 VELOCIDADES Velocidades (SI CABE)** Los técnicos de Fiat Professional han desarrollado Ducato MY2020 con el cambio automático "9Speed" para que cada cliente pueda optimizar las prestaciones y los niveles de consumo del vehículo en función de la tarea y la ruta específica. Los conductores pueden elegir entre tres modos de conducción diferentes: Normal, Eco, que proporciona una respuesta de aceleración más suave y una estrategia específica de cambio de marcha para permitir una mayor reducción en los niveles de consumo, y Power, que proporciona una respuesta y cambios de marcha rápidos para una conducción



## A TODO GAS

Desde hace más de una década, Fiat Professional cuenta con vehículos de gas natural en su oferta, y la proliferación de normativas anticontaminación les están haciendo ganar protagonismo. “Pueden acceder al centro de las ciudades incluso cuando se activan los protocolos de contaminación”, recordó **Álvaro García Lavilla**, director de Marketing de Fiat Professional.

La familia Natural Power enfocada al transporte de mercancías la componen: Fiorino (Autonomía: 300 km con gas + 700 km con gasolina), Doblò (Autonomía: hasta 450 km con gas + 300 km con gasolina), y Ducato (Autonomía: 400 km con gas + 15 l. de gasolina para garantizar la recarga). Además existen versiones de Panda, Fiorino Qubo y Doblò Panorama propulsadas con gas natural.

La progresión de las ventas está siendo muy positiva: comercializó 300 unidades en 2018 y esperan cerrar este ejercicio con una cifra próxima a las 600. “Disponemos de la gama de gas natural más amplia del mercado”, aseguró García Lavilla.



agradable y un rendimiento excelente incluso en condiciones difíciles.

Esta transmisión ZF está disponible con el motor diésel, en las potencias de 140, 160 y 180 CV.

### AYUDAS A LA CONDUCCIÓN

El fabricante italiano también ha incluido diversas mejoras en este aspecto. La nueva gama cuenta con: Detector de ángulo muerto (BSA), frenos ABS con EDB, RSA (limita la rotación del eje de transmisión en condiciones de poca adherencia), HCC (ayuda al arranque en pendiente), control adaptativo de carga, que ajusta el rendimiento del sistema de control de estabilidad (ESC) mediante la estimación del peso del vehículo y su centro de gravedad, control de cruce en la parte trasera (RCP), control total de frenado (FBC), y sistema de aviso de cambio de carril (LDWS), entre otros.

Por otra parte, la nueva Ducato dispone de un completo sistema de infoentretenimiento con una pantalla táctil de 7 pulgadas de Mopar, puerto USB y sintonizador de radio DAB. Además incluye la integración de Apple CarPlay y la compatibilidad con Android Auto.

**DUCATO MY2020 CUENTA CON NUEVOS MOTORES 2.3 MULTIJET 2 EURO 6D Y DISPONE, POR PRIMERA VEZ, DE UN AVANZADO CAMBIO AUTOMÁTICO DE NUEVE VELOCIDADES**

## LA VERSIÓN ELÉCTRICA LLEGARÁ EN 2020

El abanico de posibilidad para realizar un transporte de mercancías respetuoso con el medio ambiente crecerá el próximo año. Fiat Professional ha anunciado que la versión 100% eléctrica de la nueva Ducato llegará en la segunda mitad de 2020, aunque abrirá los pedidos en el primer semestre. “La hemos desarrollado de la mano de los clientes, durante más de un año, con miles de consultas y más de 50 millones de km de pruebas”, explicó **Ignacio Mostaza**, Country Manager Fiat Professional en España.

Ducato Electric contará con una autonomía entre 220 y 360 km, con una potencia de 90 kw y un par máximo de 280 Nm. Dispondrá de una carga útil de 1.950 kg y un volumen de carga entre 10 y 17 m<sup>3</sup>. Su velocidad estará limitada a 100 km/h.





# “NUESTROS MONOCEPILLOS SE ADAPTAN A LAS NECESIDADES DE CADA EMPRESA”

CLAUDIA ARAUJO, DIRECTORA DE MARKETING DE JMB

**LA COMPAÑÍA LLEVA TRES DÉCADAS OFRECIENDO A LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE ALTERNATIVAS NOVEDOSAS Y RESPETUOSAS CON EL MEDIO AMBIENTE PARA MANTENER SUS FLOTAS DE VEHÍCULOS SIEMPRE A PUNTO**

**Q**ué balance hacéis del ejercicio 2019? ¿Cómo esperáis concluirlo?  
Este año para nosotros ha sido fantástico, porque todo el equipo se ha implicado al máximo y hemos podido ayudar a cientos de empresas de transportes a que sean más productivas en sus procesos de lavado y, así, resultar más atractivas en la carretera.

¿Cuáles son los puntos fuertes de vuestra oferta de monocepillos? ¿Qué ventajas aportan a los profesionales en relación con otros sistemas de lavado?

La principal ventaja de los monocepillos de JMB es que están hechos de forma muy personalizada, a medida de cada empresa. Por eso son la mejor opción tanto para las que tienen grandes flotas como para otras, más pequeñas, que buscan un sistema de lavado móvil, compacto, ágil y de alto rendimiento que, además, les suponga el mínimo consumo de agua y de tiempo.

En JMB llevamos más de 30 años cambiando la forma de lavar diferentes tipos de vehículos y estamos completamente enfocados en la sostenibilidad.

Recientemente habéis presentado el monocepillo LITIO WASH, ¿cuáles son sus características más destacadas? ¿Qué acogida le están brindando los profesionales del transporte?

El LITIO WASH, el monocepillo que funciona con baterías de litio, ha sido el protagonista absoluto de este año. La verdad es que ha tenido una gran acogida: actualmente hay más de 30 unidades funcionando en el mercado.

Gracias a él ahora disponemos de una tecnología rompedora que facilita muchísimo el ritmo de trabajo de las empresas de transportes, y esto significa más rapidez de lavado, más precisión en cada movimiento gracias al exclusivo sistema 4x4 y menos consumo de agua. Además, es silencioso, completamente ecológico (cero emisiones, cero ácidos, cero químicos) y lo mejor: no necesita mantenimiento. Esto supone un gran ahorro diario para nuestros clientes.

¿Qué otros productos estáis comercializando en la actualidad?

Aparte de la gama más amplia de monocepillos (híbridos, litio, baterías, diésel, gasolina, eléctricos...), también disponemos de productos complementarios para llevar a cabo la desinfección y limpieza interior de camiones, autobuses, autocares, ambulancias y trenes, así como de una división de outsourcing para

grandes empresas que buscan externalizar la limpieza de sus vehículos.

**¿Qué garantías y opciones de financiación estáis ofreciendo?**

Para nosotros, ofrecer un producto y una financiación a medida es algo imprescindible, así que les damos a nuestros clientes la posibilidad de hacer un leasing o un renting (con o sin mantenimiento) y con total garantía, durante un periodo de entre 1 y 5 años, según el producto.

**¿Cuál es el perfil del cliente de JMB? ¿Sigue creciendo el número de flotas medias y grandes que apuestan por los monocepillos?**

Nuestros clientes son diferentes, me explico: son empresarios con mucha visión y una mente abierta que no solo valoran el producto en sí, sino que buscan algo más, por ejemplo que el método de lavado sea sostenible y también respetuoso con las personas. Este plus es lo que aporta JMB. Aparte de disponer de la gama más amplia del mercado en sistemas de lavado de vehículos y contar con la última tecnología, detrás de nuestros monocepillos hay todo un sistema pensado en función de las necesidades del cliente. De esta forma, como te contaba anteriormente, el monocepillo se crea de forma única siguiendo unos procesos muy definidos y adaptándonos a cada empresa. También ofrecemos una asistencia técnica permanente, formamos al

## MÁS NOVEDADES EN 2020

“En 2020 lanzaremos dos nuevos modelos de monocepillos que serán tan innovadores como el LITIO WASH. Uno de ellos será el Hydra Wash, un modelo que hemos presentado en Fruit Attraction”, anticipa **Claudia Araujo, Directora de Marketing de JMB.**

Además la compañía apuesta por la transformación digital y la industria 4.0. “En este momento, nosotros estamos probando con varios clientes diferentes aplicaciones cuyo objetivo es facilitarles todo lo posible el proceso de lavado de sus camiones y todo lo relacionado con él. También estamos trabajando en varios proyectos de IOT que os contaremos más adelante”, asegura Araujo.



equipo para que aprenda a sacarle el máximo rendimiento a la máquina, y estamos certificados según las normas ISO 14001, OHSAS e ISO 9001.

Tampoco debemos olvidar la cuestión económica y funcional. Gracias a que todo lo que hacemos es a medida, la movilidad y libertad de lavado es total, de manera que nuestros clientes ya no necesitan inmovilizar un vehículo durante mucho tiempo ni reservar un espacio exclusivo para el lavado, puesto que es posible llevarlo a cabo en un espacio muy reducido. Tampoco precisan hacer grandes inversiones en el lavado ni el mantenimiento, ya que es posible adquirir un monocepillo de JMB desde 3,9 € al día.

Por todas estas razones, nuestros sistemas de lavado son la herramienta perfecta para empresas con pequeñas, medianas y grandes flotas, por eso tenemos clientes que cuentan con 1 o 2 camiones y otros que tienen más de 2500 vehículos.

**“HEMOS CREADO SISTEMAS DE LAVADO QUE PERMITEN LLEVAR A CABO EL TRABAJO DE FORMA MUY RÁPIDA Y UTILIZANDO LA MÍNIMA CANTIDAD DE ENERGÍA Y DE RECURSOS”**



“Recientemente hemos montado la mayor instalación para el lavado de camiones del mundo; ha sido un proyecto muy medido donde cada detalle se ha pensado de forma estratégica”, destaca Araujo.



# MIMANDO A LOS PROFESIONALES

LA PRIORIDAD DE SEFAC ES OFRECER LA MEJOR ATENCIÓN A SUS CLIENTES

**LA EMPRESA UBICADA EN LA LOCALIDAD DE COSLADA (MADRID) FABRICA Y COMERCIALIZA COLUMNAS MÓVILES DESDE 1981. PERO SEFAC NO SOLO VENDE EQUIPOS PARA TALLERES INDUSTRIALES, OFRECE MÚLTIPLES SERVICIOS Y FORMACIÓN A SUS CLIENTES**

**D**esde hace casi 40 años y hasta el día de hoy, SEFAC ha comercializado más de 6.000 columnas móviles de elevación que trabajan a diario en los talleres españoles. (foto cabeza tractora con mecánicos). “Eso nos obliga a tener en todo el país y las islas una red de técnicos que conozcan perfectamente nuestras columnas para poder intervenir rápidamente y de manera eficaz, solucionando las posibles averías en las máquinas. En total contamos con un total de 22 puntos de atención a los clientes”, explican los responsables de la compañía.

Como fabricante, SEFAC puede estudiar el diseño de todo tipo de columnas para cubrir las necesidades específicas de sus clientes: altura de elevación especial, diseño de horquilla o uña de elevación, caballetes especiales, o accesorios adaptados como traviesas para la elevación de máquinas portuarias o columnas especiales para vehículos de aeropuertos. Las carretillas tienen también su sistema de elevación con columnas dedicadas. Existen dos modelos de elevadores según el modelo de vehículo que se quiera levantar. Por la parte delantera y trasera o por los costados.

## **MANTENIMIENTO PREVENTIVO PARA UNA DISPONIBILIDAD CONTROLADA DE LOS EQUIPOS DE TALLER**

Los profesionales que trabajan con SEFAC tienen la ventaja de mantener una línea directa con el fabricante. De este modo siempre pueden disponer de repuestos originales y aprovechar las ventajas que ofrece su programa de mantenimiento preventivo. Los Contratos de Inspección y de Diagnóstico de SEFAC (CID) incluyen una revisión integral de los equipos a través de 32 puntos de control, lo que ga-





## SEFAC ES UN COMPAÑÍA ESPECIALIZADA EN LOS VEHÍCULOS INDUSTRIALES Y YA CUENTA CON MÁS DE 3.000 CLIENTES EN ESPAÑA. SU GAMA DE PRODUCTOS ESTÁ PLENAMENTE ENFOCADA A SUS NECESIDADES

los máximos responsables de la compañía, que durante la última década ha equipado más de 200 fosos con estas redes en talleres de empresas de autobús, camiones, hasta talleres de trenes.

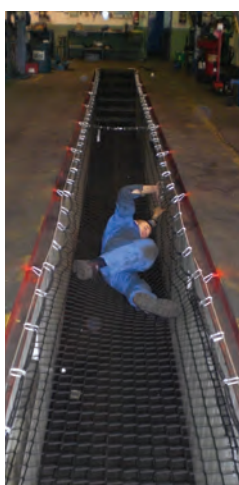
Ahora SEFAC también ofrece equipos para las ruedas de vehículos industriales: desmontadoras y equilibradoras de neumáticos. Los clientes tuvieron la oportunidad de conocerlos en primera persona en la pasada edición de Motortec. En la plantilla de SEFAC hay profesionales con décadas de experiencia en los talleres de neumáticos que ofrecen la formación necesaria para aprovechar todas las ventajas de estos equipos y garantizar la máxima rentabilidad.

garantiza un óptimo funcionamiento de sus columnas. BUREAU VERITAS controla y aprueba cada año desde hace más de 10 años el procedimiento de estos contratos de mantenimiento.

Después de verificar el correcto funcionamiento de los equipos, el cliente recibe un certificado de SEFAC en calidad de fabricante, que garantiza que sus equipos funcionan a la perfección y ofrece la máxima seguridad para los operarios.

SEFAC trabaja exclusivamente para los talleres de vehículos industriales y cuenta con más de 3.000 clientes en España. Su gama de productos está plenamente enfocada a sus necesidades.

### OTRAS SOLUCIONES PARA LAS NECESIDADES DEL TALLER INDUSTRIAL



La compañía francesa también comercializa sistemas de protección para los fosos del taller. Están fabricados, a medida, con un material muy resistente y se pueden abrir y cerrar rápidamente para cubrir todo el espacio del foso. El montaje es clave para este tipo de producto: es importante que el sistema se quede tenso una vez cerrado para garantizar la seguridad si una persona cae al foso.

“Existen muchas alternativas en el mercado con precios muy bajos, pero las redes anchas y totalmente destensadas, no tienen ningún efecto en caso de caída de una persona”, explican



## UN NUEVO DELEGADO COMERCIAL PARA ESTAR SIEMPRE MÁS CERCA DE SUS CLIENTES

Desde hace dos años SEFAC cuenta con un nuevo comercial para seguir afianzando la estrecha vinculación que tradicionalmente ha mantenido con sus clientes. **Ismael Toledo** es el responsable de los talleres de camiones o autobuses de la zona Noroeste de España (Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco, Navarra, La Rioja, Castilla y León). Está a disposición de los profesionales en [comercial2@sefac.es](mailto:comercial2@sefac.es) o en el teléfono 603717958.





# DIESEL TECHNIC QUALITY SYSTEM: CALIDAD GARANTIZADA

LOS CLIENTES DE DIESEL TECHNIC SABEN QUE PUEDEN CONFIAR EN LOS RECAMBIOS DE SUS MARCAS

**LAS ESTRUCTURAS Y PROCESOS DE ESTE PROVEEDOR ALEMÁN DE SERVICIO COMPLETO DE RECAMBIOS PARA AUTOMOCIÓN ESTÁN DISEÑADOS PARA ASEGURAR LA FIABILIDAD, SEGURIDAD Y CALIDAD DE LOS PRODUCTOS QUE OFRECE**

gestión de productos y un conocimiento técnico especializado en su desarrollo. La empresa colabora exclusivamente con proveedores certificados según las normas internacionales de la industria del automóvil.

El proveedor fabrica una muestra inicial siguiendo las especificaciones de desarrollo del producto. Diesel Technic las inspecciona minuciosamente en Alemania para comprobar que cumplen todos los requisitos y criterios específicos.



**E**l Diesel Technic Quality System consta de cuatro procesos principales: Desarrollo de producto, inspección inicial de muestras, inspección de producto en serie y servicio posventa.

#### MINUCIOSAS INSPECCIONES

El desarrollo de producto está respaldado por décadas de experiencia en el sector de la automoción, también una amplia experiencia en la



cados. Solo tras pasar la inspección se da el visto bueno al proveedor para la producción en serie. El proveedor certificado utiliza los procesos más modernos de producción e inspección para llevar a cabo la fabricación en serie. Para garantizar de forma consistente la más alta calidad en la inspección de las series, se realizan comprobaciones aleatorias de cada lote de acuerdo con las especificaciones de los planes de prueba y los estándares de la industria de la automoción. Cada elemento también se inspecciona visualmente como parte del proceso de recepción de producto.

#### ASISTENCIA TÉCNICA

El servicio no finaliza con la compra del producto. Si se necesita ayuda tras haberlo comprado, se puede contactar con los expertos de asistencia técnica. El soporte posventa hace mucho más que simplemente estar ahí para gestionar una reclamación de garantía. Es también una ayuda para evitarlas por completo.

Los socios de distribución y sus talleres clientes cuentan con el apoyo de técnicos expertos en mecánica y mecatrónica de la industria de la automoción para cualquier pregunta sobre los productos de las marcas de Diesel Technic. Además, las instrucciones de montaje multilingües e ilustradas, las jornadas de formación y los vídeos de los Parts Specialists ayudan a los mecánicos a llevar a cabo las reparaciones y evitan que se produzcan errores recurrentes durante el montaje.

El estudiado diseño de la estructura de los diferentes procesos garantiza la calidad de los productos y ofrece fiabilidad a los socios de distribución y a sus clientes de las marcas DT Spare Parts y SIEGEL Automotive.

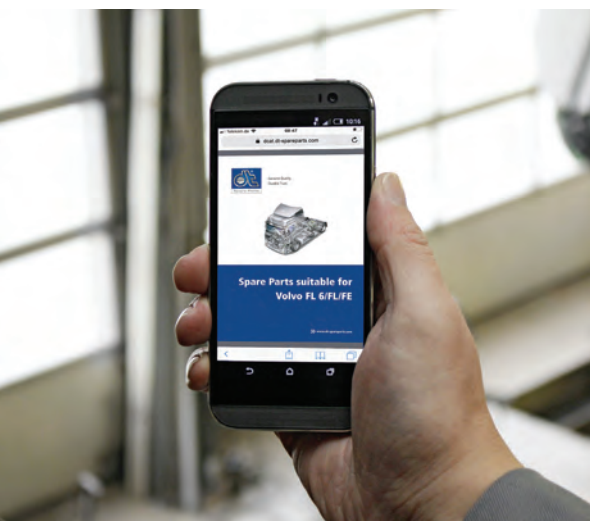


El Diesel Technic Quality System consta de cuatro procesos principales: Desarrollo de producto, inspección inicial de muestras, inspección de producto en serie y servicio posventa.

## LOS CLIENTES CUENTAN CON EL APOYO DE TÉCNICOS EXPERTOS EN MECÁNICA Y MECATRÓNICA DE LA INDUSTRIA DE LA AUTOMOCIÓN PARA CUALQUIER PREGUNTA SOBRE LOS PRODUCTOS DE LAS MARCAS DE DIESEL TECHNIC



## OFRECE UNA GARANTÍA DE 24 MESES SOBRE LOS PRODUCTOS DT SPARE PARTS Y DE 12 MESES SOBRE LOS DE SIEGEL AUTOMOTIVE





## EL MOSCA INCORPORA CAMIONES SCANIA DE GNL

La compañía murciana ha adquirido tres unidades de la Serie R de Scania con un motor de 13 litros y 410 CV propulsado por GNL (gas natural licuado), que ofrece un par máximo de 2.000 Nm. y una autonomía de más de 1.000 km. Se trata de los primeros vehículos de gas que forman parte de su flota, que ya cuenta con 1.700 vehículos.

Las bajas emisiones, junto con un menor nivel de ruido, hacen de estos vehículos una herramienta fundamental en la búsqueda de un transporte más sostenible. “Trabajamos con algunos grandes clientes, como Primark y Decathlon por ejemplo, que nos han pedido operaciones de transporte más sostenibles, de ahí que hayamos comenzado a incorporar vehículos de gas a nuestra flota”, explica José Antonio Hernández, director general de El Mosca.



## PREMIOS PARA LAS APUESTAS MÁS SOSTENIBLES DE MAN

Durante la ceremonia de entrega del “Premio europeo a la sostenibilidad en el transporte 2020” celebrada en Múnich, MAN Truck & ha recibido dos de los galardones.

El vehículo de reparto totalmente eléctrico MAN eTGM ha vendido en la categoría de “camión eléctrico” mientras que la furgoneta eléctrica MAN eTGE se alza con el premio al vehículo más sostenible de Europa en la categoría “furgonetas y vehículos de reparto”, en la quinta edición de los premios organizados por la revista alemana Transport.

Estos galardones, otorgados cada dos años, premian a las empresas y los productos en el sector de los vehículos industriales que destacan por combinar el éxito económico con la responsabilidad social y la protección del medio ambiente y cuyas acciones sostenibles generan crecimiento y prosperidad.



## TRANSPORTES CAUDETE ADQUIERE CAMIONES IVECO DE GAS NATURAL

La compañía albaceteña, que forma parte del jurado que otorga el premio 'Camión del Año', renueva su confianza en el fabricante italiano para la reconversión de su flota al gas natural. Ha incorporado a su flota 30 unidades del IVECO Stralis NP 460 y reafirma su compromiso con la búsqueda constante de una mayor calidad en sus servicios, y contribuye activamente a la reducción sostenible de los agentes contaminantes presentes en el transporte, así como de una conducción más segura y eficiente.

Durante el acto de entrega, celebrado en las instalaciones de Transportes Caudete, Rubén Pagán, Director de la compañía, explicó que han apostado por los Stralis NP 460 porque confían en “la fiabilidad y calidad” de la marca y resaltó la mejora del control de coste total de propiedad y la evolución tecnológica de este modelo.

## CAMIONES VOLVO FH CON I-SAVE PARA TRANSCODEGASA

La empresa de transporte gallega ha adquirido un total de diez camiones Volvo FH 500 CV con I-Save y su flota ya supera la veintena de tractores. Estas unidades se destinarán a la distribución y circulación principalmente en las rutas de larga distancia y recorrerán una media de 700 km diarios por carreteras y autopistas nacionales e internacionales.

La entrega de los vehículos ha tenido lugar en el Volvo Truck Center situado en el Polígono Industrial del municipio de Porriño.

El Volvo FH con I-Save incluye el motor D13TC de alta eficiencia y el completo paquete de Combustible Larga Distancia. “Gracias al motor con tecnología Turbo Compound, que cuenta con pistones con un interior ondulado patentado que mejora la combustión y la eficiencia, el potente motor D13TC genera un par 300 Nm más alto a bajas revoluciones y necesita menos aceleración y combustible para mantener una velocidad constante en el tráfico de la autopista”, destacan los responsables de Volvo Trucks.





## TMA GRUPO F. SÁNCHEZ ADQUIERE CAMIONES MERCEDES-BENZ

La compañía especializada en gestión integral de residuos confía en el fabricante alemán para reforzar su liderazgo en el sector. Ha incorporado un total de 17 camiones (12 Arocs con carrocería de gancho para cajas intercambiables, 2 Arocs compactadores, 2 Arocs camiones-grúas y 1 Antos con caja y plataforma elevadora) equipados con el motor OM 471 Euro VI de última generación, con un bloque de 6 cilindros en línea y una potencia de 310 kW (421 CV), dotado del sistema de diagnóstico a bordo, OBD-C. También se ha incorporado la última generación del sistema de inyección X-Pulse. Autolisa Industriales, concesión oficial Mercedes-Benz Industriales en Barcelona de QUADIS, ha realizado esta operación.



## REABRE SUS PUERTAS EL MUSEO DAF

Después de dieciocho meses de trabajos de renovación y modernización, la instalación fue inaugurada oficialmente el pasado 8 de noviembre por el profesor Pieter Van Vollenhoven, un miembro de la familia real holandesa que siempre ha tenido vínculos especiales con DAF.

Se trata de uno de los museos más populares de la región de Eindhoven, recibe 60.000 visitantes por año y el objetivo es alcanzar los 80.000. Ahora el espacio de exhibición ha crecido con un ala completamente nueva que proporciona 1.100 m<sup>2</sup> de espacio. Además se han remodelado la entrada y el restaurante, y se ha estrenado una tienda de regalos.



## EL GRUPO GALLASTEGUI CONFÍA EN LA GAMA T DE RENAULT TRUCKS

La empresa, veterana en el segmento de la distribución de paquetería industrial y especializada en mercancías de longitudes especiales, ha adquirido 10 unidades del modelo de 520 CV de la Gama T, en su versión Sleeper Cab, combinación que da respuesta a las necesidades de su carga y sus trayectos, con un reducido nivel de consumo y una gran fiabilidad. Además, los vehículos incorporan un contrato de mantenimiento Excellence, que incluye todos los mantenimientos, la reparación y asistencia 24h. de los todos los elementos del vehículo, así como la cobertura de todas las piezas de desgaste del camión.

Los diez Renault Trucks 520T están configurados con deflectores de techo y laterales, caja de cambios Optidriver, ralentizador hidráulico Voith, depósito AdBlue de 100 l. y equipamiento ADR. Las nuevas unidades incorporan también el pack Comfort Drive y el pack Fuel Eco+, que incluye Optivision: el sistema de control predictivo que analiza los recorridos y predice la mejor estrategia de cambios, para conseguir una optimización del consumo. Además, tienen activados los módulos Optifleet Map y Drive, con los que tienen un control preciso de los resultados, recorridos, rutas y modos de conducción.



## EL NUEVO ACTROS NGT DE MERCEDES-BENZ INCORPORA CAJA DE CAMBIOS ALLISON

El nuevo Actros NGT de Mercedes-Benz Trucks es un vehículo diseñado, principalmente, para empresas especializadas en distribución de media distancia; servicios municipales y recogida de residuos; y entregas nocturnas o en zonas de circulación restringida. Está propulsado por un motor de gas natural comprimido (GNC) que trabaja en combinación con la transmisión automática de la Serie 3000 de Allison Transmission. "Las cajas de cambio Allison se adaptan perfectamente a los motores de gas y aumentan el par de salida a bajas revoluciones del motor. Esto implica que aumenten el confort y la seguridad del conductor y contribuye a la reducción de las emisiones sonoras y contaminantes", destaca Laura Rodríguez, Gerente de Ventas Especiales y FleetBoard de Mercedes-Benz España.

Además, gracias al paquete de software FuelSense (la nueva generación de tecnología de ahorro de combustible de Allison Transmission), las flotas pueden no solo reducir las emisiones, sino también ajustar de forma significativa los costes. "Con el FuelSense 2.0, Allison ha conseguido aumentar aún más la eficiencia energética y mejorar el rendimiento del vehículo gastando menos", apunta Trond Johansen, Responsable de Promoción de Ventas de Allison Transmission en España.

La Serie 3000 también incorpora funciones como la 5ª Generación de Controles Electrónicos de Allison Transmission para un mejor funcionamiento y función de pronósticos, así como con un retardador de salida integrado opcional para una mejor frenada y un menor desgaste del freno. También incluye control programable para una adaptación óptima de la transmisión a las condiciones de trabajo concretas.



## OPEL LANZARÁ LA VERSIÓN 100% ELÉCTRICA DE VIVARO EN 2020

Estará disponible con una batería de 50kWh, y una autonomía de hasta 200 km, o de 75kWh con un alcance de hasta 300 km, según la normativa WLTP. La Opel Vivaro-e emplea la flexible plataforma EMP2 de Groupe PSA que permite el uso de conjuntos mecánicos convencionales y electrificados.

"Todos los modelos de Opel estarán electrificados para el año 2024", anticipó el CEO de Opel, Michael Lohscheller. Además, añadió que "desde ese momento los clientes podrán elegir una versión electrificada de cada modelo". Además ya ha anunciado que el próximo vehículo comercial ligero eléctrico será el Opel Combo-e, que llegará al mercado en 2021.



## SCHMITZ CARGOBULL REFUERZA SU SERVICIO POSVENTA PARA BASCULANTES EN ESPAÑA

La compañía alemana ha llevado a cabo una formación destinada a la red de Talleres Autorizados por la marca y a toda su red Comercial en España, enfocada a los semirremolques basculantes S.KI con el objetivo de mejorar el servicio y la atención a sus clientes y aumentar la capacidad de respuesta de los talleres, los formadores, desplazados desde Alemania, han hecho especial hincapié en determinados sistemas y aspectos más técnicos.

La marca del elefante azul contará con más de 30 puntos de servicio posventa certificados y más de 95 personas perfectamente cualificadas, para dar cobertura tanto en reparación como en mantenimiento de vehículos a los clientes que dispongan de un volquete Schmitz Cargobull. Con una experiencia de más de 40 años, Schmitz Cargobull es el mayor fabricante de basculantes a nivel Europeo. Destinados al sector de la construcción, la agricultura, la minería, el reciclaje y la chatarra, los innovadores semirremolques basculantes S.KI, están disponibles tanto en acero como en aluminio, y son fabricados con los mejores componentes y materiales en Gotha (Alemania) desde el año 1992.



## MÁS ANULACIONES DE LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

Mediante Resolución de 20 de noviembre de 2019, la Dirección General de Transporte Terrestre ha establecido, nuevamente, la excepción temporal del cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso en los transportes de mercancías y viajeros por carretera, como consecuencia de los bloqueos que en las últimas semanas se vienen produciendo en las carreteras. En concreto, esta excepción temporal del cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso en los transportes de mercancías y viajeros por carretera, se aplicarán exclusivamente en los siguientes ámbitos y días:

- CATALUÑA: los transportes realizados total o parcialmente en las provincias de Barcelona y Girona los días 11, 12 y 13 de noviembre.
- PAIS VASCO: los transportes realizados total o parcialmente en la provincia de Guipúzcoa en la AP-8, N-121 y GI-636 sentido Francia, únicamente el día 12 de noviembre, entre las 18.00 y las 23.00 horas.

## ASTIC REAFIRMA SU APUESTA POR LA FORMACIÓN PROFESIONAL

Ramón Valdivia, director general de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), visitó a los alumnos del Ciclo de Logística y Transporte del IES Clara del Rey (Madrid) para informarles de la necesidad del sector de incorporarles como futuros profesionales del sector del transporte.

Liderado por ASTIC, ALSA, Dachser, Stef, El Corte Inglés y la CAM llevan trabajando más de un año y medio con la Alianza para la Formación Profesional Dual de la Fundación Bertelsmann en la conceptualización de este proyecto piloto colaborativo, adaptado específicamente a las necesidades del sector del transporte para la formación de perfiles técnicos muy demandados por sus empresas asociadas. "La demanda de movilidad por parte de la sociedad aumentará para 2050 en un 60% en mercancías y en un 80% en pasajeros y nuestro sector necesita nuevos profesionales para poderla satisfacer y afrontar los nuevos retos que plantean las nuevas tecnologías", asegura Valdivia.



## LOS CAMIONES SIGUEN ACELERANDO

Las matriculaciones de vehículos industriales para el transporte de mercancías han mantenido la inercia positiva del mes de octubre y han cerrado noviembre con un incremento del 6,3% (2.525 camiones), según los datos de ANIACAM. En el periodo enero - noviembre se han matriculado en España un total de 23.526 vehículos industriales, un 1,5% más que en el mismo periodo de 2018.

En el mes que acaba de concluir, las ventas de Tractoras han vuelto crecer: 1.766 unidades (+9,9%). Volvo (363), Scania (285), y Mercedes-Benz (272) lideraron las matriculaciones en este segmento.

Los Rígidos de Carretera (315 / +4,7%) y los Rígidos de Obra (134 / +36,7%) también han cerrado noviembre con buenos datos. Nuevamente, la nota negativa la han puesto las ventas Camiones Ligeros y Medios, que han descendido un 21,9% (75 unidades) y 14,2% (235 unidades), respectivamente.



## JULIO VILLAESCUSA SEGUIRÁ AL FRENTE DE LA UETR

En la Asamblea General de la Unión Europea de Transportistas por Carretera (UETR), organización que en la actualidad agrupa a 18 asociaciones nacionales de transporte de los diferentes estados miembros de la Unión Europea, Villaescusa fue reelegido presidente de la UETR para los próximos 2 años.

El presidente de FENADISMER asegura que seguirá actuando en defensa de los intereses de las pequeñas y medianas empresas en el mercado europeo del transporte por carretera y la lucha contra la competencia desleal en el sector, así como en la necesaria armonización a nivel europeo de los diferentes aspectos reglamentarios que lo regulan.

## SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE



# FORMACIÓN PARA OPERADORES DE GRÚAS HIDRÁULICAS ARTICULADAS

LA PRIMERA REGULACIÓN ESPECÍFICA PREVISIBLEMENTE VERÁ LA LUZ EL PRÓXIMO AÑO

ES EVIDENTE QUE TODAS LAS PROFESIONES PROYECTAN UNOS DETERMINADOS RIESGOS SOBRE LOS TRABAJADORES. LA CARRETERA NO ESTÁ EXENTA Y POR LO TANTO, PARA PODER SER PROFESIONAL DEL TRANSPORTE Y MINIMIZAR RIESGOS, ES NECESARIO ACREDITAR EL CONOCIMIENTO TEÓRICO Y LA HABILIDAD PRÁCTICA MEDIANTE LA OBTENCIÓN DE UN CARNÉ DE CONDUCIR Y UN CERTIFICADO DE CAPACITACIÓN PROFESIONAL

**P**ero nuestra intención hoy no es hablar de la seguridad del conductor en la carretera, sino fuera de ella. Por que existen en la industria infinidad de carnés profesionales que capacitan a las personas para la utilización de diferentes equipos de trabajo. En relación con la carrocería, destacamos la gran cantidad de vehículos industriales que se identifican por su sencillez y que permiten transportar la mercancía con el principal y casi único riesgo asociados para conductor y usuarios de la vía de la inestabilidad generada por una incorrecta distribución de la



mercancía en el vehículo (cajas paqueteras, lonas, frigoríficos, isoterms, etc.).

Pero el sector es tan amplio que hay muchos carrozados complejos que integran máquinas que permiten al usuario realizar otros trabajos diferentes al de la carga y descarga del propio vehículo. Algunas de estas máquinas sólo funcionan cuando el vehículo se encuentra estacionado y otras lo hacen en circulación. Hablamos de basculantes, grúas de elevación (mercancías y personas), recolectores de residuos, porta-vehículos, vehículos de servicios de conservación, etc. y cada uno de estos carrozados engloba unos riesgos asociados.

#### **GARANTIZADA LA SEGURIDAD DE LAS MÁQUINAS, PERO HAY QUE ELIMINAR RIESGOS**

Para poder acreditar la seguridad de las máquinas (marcado CE) que construimos y ensamblamos, los fabricantes y carroceros utilizamos preferiblemente normas armonizadas que nos permiten asegurar la conformidad del producto final con los aspectos esenciales de seguridad y salud.

El artículo 5.4 del Real Decreto 1215/1997, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por parte de los trabajadores de los equipos de trabajo, indica que los trabajadores deben recibir una formación específica adecuada, por lo que también será necesario formar adecuadamente al operador para eliminar riesgos.

Es cierto que en algunos ámbitos profesionales existen carnés que acreditan la capacidad del operador pero en relación con el vehículo industrial y su función como máquina, encontramos pocas referencias concretas.



## **LAS GRÚAS HIDRÁULICAS ARTICULADAS O GRÚAS CARGADORAS QUE VEMOS HABITUALMENTE SOBRE CAMIÓN ACTUALMENTE DISPONEN DE UN ESTÁNDAR PARA SU DISEÑO Y FABRICACIÓN (UNE-EN 12999:2011+A2:2018) PERO NINGUNO QUE REGULE LA FORMACIÓN DE SUS OPERADORES**

Es quizás el ámbito industrial de la elevación de mercancías y de personas donde más se ha avanzado en este tema a través de la publicación hace unos años de las normas UNE 58451 y UNE 58923, que establecen un estándar para obtener un certificado donde se acredita la formación de los operadores de carretillas elevadoras y plataformas elevadoras de personas.

#### **HABRÁ REGULACIÓN ESPECÍFICA PARA LOS OPERADORES DE GRÚAS**

En el vehículo industrial, es quizás la grúa hidráulica articulada, la máquina más instalada en diferentes carrocerías, siendo complemento perfecto para plataformas, cajas abiertas, plataformas forestales, recolectores de residuos, portacontenedores y un gran etcétera. Estas grúas hidráulicas articuladas o grúas cargadoras que vemos habitualmente sobre camión actualmente disponen de un estándar para su diseño y fabricación (UNE-EN 12999:2011+A2:2018) pero ninguno que regule la formación de sus operadores.

Actualmente se trabaja en la creación de este estándar, similar al que ya hemos mencionado para los operadores de grúas de elevación de personas, y verá la luz en 2020 lo que supondrá un gran apoyo para fabricantes, empresarios y sobre todo, operadores.

Esta norma también reconocerá la capacitación profesional adquirida de aquellos operarios de grúas hidráulicas articuladas que acrediten su experiencia laboral, por lo que recomendamos al lector que opere con este tipo de grúas que consulte su situación.



Salvador Nuñez Bustos  
Secretario Técnico ASCATRAVI  
C/ Electrodo, 70, Oficina K  
28522 Rivas Vaciamadrid (Madrid)  
Tlfno. 91 499 44 83 - Fax 91 499 44 75  
ascatravi@ascatravi.org / www.ascatravi.org



ASCATRAVI representa a nivel nacional tanto a los carroceros que a día de hoy son fabricantes de segunda fase, como a aquellos que reparan, reforman o transforman carrocerías. Si necesitas una carrocería, búscala en [www.ascatravi.org](http://www.ascatravi.org)

## NUEVO SERVICIO OFICIAL DE VOLVO TRUCKS & BUS EN GRAN CANARIA

El Taller Mecánico Los Tarahales S.L., situado en Las Palmas de Gran Canaria - Calle Arrecife 36, Polígono Industrial Las Torres- y que cuenta con unas instalaciones de más de 2.200 m<sup>2</sup>, ha abierto sus puertas recientemente para proporcionar un servicio de alta calidad a los clientes de Volvo Trucks y Volvo Buses en la provincia de Las Palmas.

El espacio, provisto con las últimas tecnologías para el mantenimiento y la reparación de vehículos pesados, dispone de servicio de tacógrafo digital y analógico, frenómetro y lavadero, además de otros servicios de taller. Este taller comienza a funcionar con 10 profesionales en plantilla, que se encargarán de acompañar y dar solución a las necesidades de los clientes de la marca.

Tras una amplia experiencia en el sector, la familia Almeida se decanta ahora por la marca sueca por "sus soluciones de gran calidad alineadas con la filosofía del taller de búsqueda de la excelencia, del cuidado de los pequeños detalles que marcan la diferencia" según ha afirmado Gustavo Almeida, jefe del Taller.



La apertura de este último taller llega para completar la extensa red de servicios de Volvo Trucks en España, siempre en continua mejora y actualización para garantizar la correcta atención y servicio a las demandas de sus clientes.



## IVECO Y EL GRUPO BOMLOY FORTALECEN SU PRESENCIA EN ÁLAVA

La firma italiana continúa afianzando la relación con sus clientes mediante la ampliación de nuevos espacios que ofrecen una completa experiencia con los productos y servicios de la marca.

La apertura del nuevo concesionario del Grupo Bomloy en Vitoria, concesión oficial de IVECO en Álava reunió a más de una centena de invitados, quienes pudieron disfrutar de las nuevas instalaciones de más de 7.000 m<sup>2</sup> destinados a la venta de vehículos, asistencia y recambios. Asimismo, conocer en primicia, tras su reciente lanzamiento internacional, los nuevos vehículos de la marca, S-WAY y nueva Daily. Este nuevo espacio, situado en la calle Mendigorritxu 48, Polígono Júndiz de Vitoria, se divide en una zona descubierta de 5.350 m<sup>2</sup> con una campa y un área de circulación, así como de una zona edificada de 2.087 m<sup>2</sup> con un área de exposición de vehículos, oficinas, taller y área de recambios.

## MERCEDES-BENZ TRUCKS ESTRENA INSTALACIONES EN GALICIA

El Grupo Louzao, concesionario oficial de la marca en esta comunidad, ha inaugurado un nuevo centro de venta y postventa de camiones Mercedes-Benz en San Cibrao das Viñas (Ourense), que se suma a los dos que tiene el este grupo en Betanzos y Santiago de Compostela. Las nuevas instalaciones de la firma cuentan con una superficie total de 11.000 m<sup>2</sup>, están dedicadas en exclusiva a vehículos industriales y han supuesto una inversión de 3 millones de euros. Entre los servicios que ofrece destacan: venta y postventa, diagnóstico, mantenimiento, venta de recambios y reparación integral de mecánica, así como servicio de asistencia 24 horas. La inauguración oficial de este nuevo centro contó con la presencia de diversos representantes de Mercedes-Benz Trucks España: Antonio García-Patiño, Presidente y Director General, Jaime Vázquez, Director de Ventas, Rafael Brasero, Director de Postventa, y Emilio Lamo, Gerente de Red, entre otros. "La apuesta de crecimiento y superación de Louzao V.I. garantiza el mejor de los servicios en Ourense", destacó García-Patiño.



# ¡ENHORABUENA!

Los profesionales del transporte de mercancías han elegido los mejores vehículos del año 2019

#PremiosNacionalesDelTransporte



## PATROCINADORES



# EXTREMA RESISTENCIA. EXTREMA FIABILIDAD.



**IRON MAN**  
EUROPEAN SERIES

2018 OFFICIAL SUPPLIER PARTNER

¿Qué tienen en común el MAN X Lion y los triatletas de Ironman? Fiabilidad, máximo rendimiento en todas las disciplinas. Día a día.

Al igual que en la competición más dura del mundo, los camiones MAN también alcanzan su rendimiento extremo todos los días. La resistencia, el uso eficiente de la potencia y la fiabilidad absoluta de la gama MAN han sido probadas en todas las condiciones de operación. Los camiones MAN X Lion están perfectamente preparados para cada aplicación. Además, MAN DigitalServices también hace el día a día de los conductores más fácil e incrementa, de modo sostenible, la rentabilidad económica de las flotas.  
Más información en [xlion.man](http://xlion.man)

