

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

Año 43. #467.
Septiembre 2021

TRANSPORTE3

www.transporte3.com



NUEVA GAMA DAF: XF, XG Y XG+

- Menos peajes: Una alegría con fecha de caducidad •
- Nuevo Mercedes-Benz Actros L • Nueva Citan de Mercedes-Benz •
- Renault Trucks evoluciona: Más confort y eficiencia en las gamas T, C y K •
- Prueba: Nueva Volkswagen Caddy Furgón -102 CV •

” MI CAMIÓN VA
HACIA EL FUTURO.
Y PARA ELLO SOLO NECESITA
UN DEPÓSITO LLENO.“

¡Hasta un
3,7%
menos de
consumo!



Sienta el nuevo MAN TGX.
Simply my truck.

Experimente la digitalización con un MAN TGX perfectamente conectado y eficiente. Equipado con un puesto de conducción inteligente y totalmente digital, innovadores sistemas de asistencia y el sistema de sustitución de espejos digitales MAN OptiView, está preparado para el futuro. Para una mayor eficiencia, el MAN TGX consigue un ahorro de combustible de hasta un 3,7% más. Y gracias a MAN Now, podrá actualizar su camión fácilmente desde MAN online, sin necesidad de acudir al taller. #SimplyMyTruck





UN RAYO DE SOL ANTES DE LA TORMENTA



Luis Gómez-Llorente
Director de Transporte 3

El nuevo curso se ha iniciado con una buena noticia para los transportistas: el 1 de septiembre se liberaron casi 500 kilómetros de autopista de peaje en dos vías muy importantes para el transporte nacional e internacional, la AP-7 (desde Tarragona a la Junquera) y la AP-2 (desde Zaragoza a El Vendrel - Tarragona). Según las estimaciones de Fenadismer, los camiones que transitan habitualmente por estas vías ahorrarán una media de 2.000 euros anuales. Además, mejorará la seguridad vial y se descongestionará la red viaria nacional. Desde 2018, ya han liberado más de 1.000 kilómetros de autopistas. Estas actuaciones que en otro contexto podrían ser ilusionantes, no lo son, ni mucho menos. Simplemente son la antesala de una noticia especialmente preocupante para el sector del transporte por carretera: la implantación del pago por uso. La llegada de Raquel Sánchez al frente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana no supondrá ningún cambio en la estrategia del gobierno de Pedro Sánchez en este

sentido: la sustituta de José Luis Ábalos no renovará las concesiones de autopistas que vayan venciendo, y tiene previsto iniciar una campaña de "concienciación y sensibilización" para hacer ver a los profesionales del transporte y a la población en general que es necesario ejecutar el pago por uso.

Los transportistas quieren confiar en el compromiso adquirido por el anterior secretario de Estado de Transportes, Pedro Saura. "No se implantará ninguna euroviñeta a los transportistas sin el consenso del sector", rezaba en la carta que remitió al Comité Nacional de Transporte por Carretera en julio de 2020. Pero la realidad es que ven el panorama muy negro porque diversos acontecimientos han puesto de manifiesto que cumplir su palabra no es el punto fuerte de este gobierno.

Si no hay un giro inesperado de los acontecimientos, en 2024, después de la celebración de las próximas elecciones generales, todo parece indicar que se encenderá la 'máquina de recaudar'.



03



06



20



26



32



36



40

03 EDITORIAL

Un rayo de sol antes de la tormenta

32 REPORTAJE

MañeroTrans Logística crece con IVECO

20 CONTACTO

DAF abre la puerta al mañana con XF, XG y XG+

36 PRODUCTO

Nueva Citan de Mercedes-Benz

06 EN PORTADA

Menos peajes: Una alegría con fecha de caducidad

26 PRODUCTO

Nuevas gamas Renault Trucks T, C y K: Más confort y eficiencia

40 PRUEBA

Nueva Volkswagen Caddy – 102 CV

TRANSPORTE3



10 REPORTAJE

Guipúzcoa mantiene su guerra con los transportistas

28 PRODUCTO

Mercedes-Benz Trucks presenta el Actros L

48 ASCATRAVI

Nuevo Reglamento de Ciberseguridad en los vehículos industriales

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

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), 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

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

ORGANIZADOR DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE





MENOS PEAJES: UNA ALEGRÍA CON FECHA DE CADUCIDAD

EL 1 DE SEPTIEMBRE SE LIBERARON UN TOTAL 477 KILÓMETROS DE AUTOPISTA DE PEAJE

EL MES HA COMENZADO CON EL LEVANTAMIENTO DE LAS BARRERAS EN LAS AUTOPISTAS DE PEAJE AP-7 (DESDE TARRAGONA A LA JUNQUERA) Y LA AP-2 (DESDE ZARAGOZA A EL VENDREL - TARRAGONA), AMBAS UTILIZADAS MASIVAMENTE POR UNOS 12.000 PROFESIONALES DEL TRANSPORTE

La supresión de estos peajes, tras el vencimiento de los contratos de concesión, supondrá un alivio económico “de casi 2000 euros anuales por camión”, según las estimaciones desde Fenadismer. Además, aportará “indudables ventajas para la mejora de la seguridad vial y la descongestión de la red viaria nacional,

ya que permite una mejor redistribución de los tráficos tanto privados como profesionales entre las carreteras nacionales y las autopistas paralelas de peajes”, sostienen.

4 DE CADA 10 KILÓMETROS DE AUTOPISTA DE PEAJE PASAN A SER GRATUITOS

Desde la llegada de Pedro Sánchez al Gobierno, en junio de 2018, se han liberado 1.029 kilómetros de autopistas de peaje. Desde el Ministerio apuntan que circular por la red de carreteras del Estado será un 73% más barato de lo que era en 2017; y que 4 de cada 10 kilómetros de autopista de peaje pasan a ser gratuitos. Esto supone, según sus cálculos, un ahorro de 1.400 millones de euros anuales a los usuarios, principalmente por la liberación de peajes, pero también por las rebajas de peajes de SEITSA y las bonificaciones a vehículos ligeros y pesados en tramos de autopistas de peaje.



EL GOBIERNO DE PEDRO SÁNCHEZ TIENE PREVISTO NO RENOVAR LAS CONCESIONES DE AUTOPISTAS DE PEAJE A MEDIDA QUE VAYAN VENCIENDO, Y SIGUE ADELANTE CON EL PLAN PARA IMPLANTAR EL COBRO POR USO EN LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS

UNA ALEGRÍA DE CORTO RECORRIDO

Esta buena noticia será una alegría momentánea para los transportistas porque la nueva ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, tiene previsto seguir adelante con el plan para implantar el cobro por uso en las carreteras españolas, tal y como se recogía el plan remitido por el Gobierno a Bruselas la pasada primavera.

Tras el revuelo inicial, el anterior ministro, José Luis Ábalos, aseguró que este proyecto no saldría adelante antes de 2024 para no frenar la recuperación económica, y lo supeditó al cumplimiento de dos requisitos: consenso político mayoritario, y acuerdo con el sector del transporte por carretera.

Ahora Raquel Sánchez volverá a reabrir el debate basándose en que el porcentaje de pago de la red de alta capacidad en España (15%) es muy inferior al de la media europea, y una justificación medioambiental: según el Ejecutivo, el transporte por carretera es responsable de alrededor de la tercera parte de las emisiones de gases con efecto invernadero por lo que se debe aplicar el criterio de “quien contamina paga”.

UNA CAMPAÑA DE “CONCIENCIACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN”

Desde el Ejecutivo son conscientes de que se trata de una medida muy impopular y por ello

ESPAÑA CUENTA AÚN CON UN TOTAL DE 3.223 KILÓMETROS DE PAGO EN 39 CARRETERAS DE SU RED VIARIA; SÓLO 21 PROVINCIAS ESPAÑOLAS ESTÁN LIBRES DE VÍAS DE PEAJE

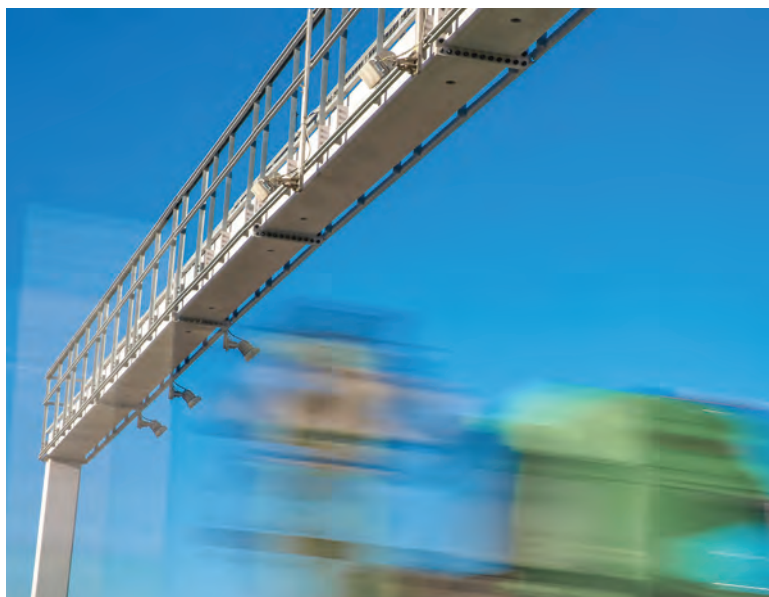


La nueva ministra de Transportes, Raquel Sánchez, no varía la hoja de ruta: tiene previsto seguir adelante con el plan para implantar el cobro por uso en las carreteras españolas.

AUTOPISTAS LIBERADAS DE PEAJES (2018-2021)

Vía	Tramo	Distancia
AP-1	Burgos-Armiñón	84 kilómetros
AP-7	Alicante - Tarragona	474 kilómetros
AP-4	Sevilla - Cádiz	94 kilómetros
AP-7	Tarragona - frontera de La Junquera	262 kilómetros
AP-2	Alfajarín (Zaragoza) - El Vendrell (Tarragona)	215 kilómetros

LOS TRANSPORTISTAS CONFÍAN EN QUE EL MINISTERIO DE TRANSPORTES CUMPLA SU PROMESA Y NO IMPLANTE LOS PEAJES EN LAS AUTOVÍAS SIN CONSENSO



Se conocen muy pocos detalles del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia remitido por el Gobierno a la Comisión Europea, pero en principio el pago se implantaría en los 12.000 kilómetros de vías de gran capacidad.

tienen previsto iniciar una campaña de “concienciación y sensibilización” para hacer ver a los transportistas y a la población en general que es necesario ejecutar el pago por uso. En cuanto a los profesionales del volante, Transportes asegura que se buscarán fórmulas para garantizar que los transportistas pueden repercutir estos costes a sus clientes.

MUCHAS INCÓGNITAS

Se conocen muy pocos detalles del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia remitido por el Gobierno a la Comisión Europea, pero en principio el pago se implantaría en los 12.000 kilómetros de vías de gran capacidad (autopistas, autovías y carreteras multicarril) del Estado a partir de 2024, y se podría extender a los 5.200 kilómetros de vías de alta capacidad que dependen de otras administraciones.

Las posibles tarifas siguen siendo una incógnita. Algunas fuentes apuntan a que podría oscilar entre 1 y 1,5 céntimos de euros por kilómetro para los turismos y alrededor de cinco céntimos para los camiones.

CATALUÑA PONE MÁS PIEDRAS EN EL CAMINO DE LOS TRANSPORTISTAS

La Generalitat de Cataluña restringió la circulación de camiones en septiembre de 2018 en las provincias de Tarragona, Lleida y Barcelona, mediante la prohibición de su circulación por las carreteras nacionales N-340 y N-232, y obligándoles en consecuencia a circular por las autopistas de peaje AP-7 y AP-2, sumándose a la prohibición en la provincia de Girona que fue aprobada en 2013.

Ahora, el Servicio Catalán de Tránsito ha ampliado el tramo de N-240 en la provincia de Lleida sujeto a la prohibición de circulación de camiones de 4 o más ejes, de tal modo que la prohibición abarcará desde el PK 87,4, en Lleida, al PK 36,5, en Montblanc, por lo que en la práctica desde la salida Variante Sur de la ciudad de Lleida (salida 5) los camiones deberán coger la autopista AP-2 si se desplazan en dirección Cataluña, y no desde Borges Blanques como estaba establecido anteriormente. No obstante, quedarán exceptuados de dicha restricción los transportes cuyo origen o destino de la mercancía estén situados en municipios incluidos en el tramo de carretera restringido.

FENADISMER considera “desproporcionada y carente de toda lógica” esta ampliación del tramo restringido: “carece

de sentido prohibir que los camiones puedan seguir circulando por las carreteras nacionales si éstas quedan sin apenas tráfico”.



BIENVENIDA, EVOLUCIÓN NUEVAS GAMAS RENAULT TRUCKS T, C & K



**RENTABILIZA TU NEGOCIO CON UN MAYOR AHORRO DE COMBUSTIBLE Y
MÁS KILÓMETROS EN LA CARRETERA**

Te presentamos nuestras nuevas Gamas T HIGH, T, C & K

Después de escuchar a nuestros clientes, en Renault Trucks incorporamos a las nuevas gamas T, C y K las últimas evoluciones en producto y servicios: el nuevo motor Euro VI Step E que reduce hasta un 3% el consumo de combustible, la optimización del intervalo de mantenimiento del motor de 13 litros, las actualizaciones de software en remoto para obtener una mayor disponibilidad del vehículo o el novedoso sistema de gestión que te permiten un seguimiento optimizado de tus vehículos en tiempo real para un mantenimiento optimizado y una mayor eficiencia en el día a día.

Confort de conducción y vida a bordo mejorado, más seguridad, menos consumo, más kilómetros en la carretera... Todo ello con un solo objetivo: conseguir tu máxima rentabilidad.

¡Descúbrelo ya!



renewalt-trucks.es





DENUNCIAN EL DESEMBARCO MASIVO DE TRANSPORTISTAS ILEGALES

RESIDEN EN ESPAÑA, OBTIENEN EL TITULO EN SUS PAÍSES ORIGEN Y POSTERIORMENTE LO CONVALIDAN

LA LIBERACIÓN ABSOLUTA DEL ACCESO A LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE POR CARRETERA, TRAS LA ELIMINACIÓN DEL REQUISITO DE ANTIGÜEDAD DE LA FLOTA POR PARTE DEL TRIBUNAL SUPREMO, ESTÁ FAVORECIENDO LA ENTRADA MASIVA DE NUEVOS TRANSPORTISTAS AL SECTOR, TANTO ESPAÑOLES COMO EXTRANJEROS, SEGÚN DENUNCIA FENADISMER

Desde la Federación aseguran que muchos chóferes de diversos puntos de Europa, principalmente de Europa del Este, residentes en España optan por realizar el examen para conseguir el título de transportista en su país de origen porque “en muchos casos resulta más fácil su obtención”. Posteriormente solicitan su convalidación en España al Ministerio de Transportes.

UNA PRÁCTICA ILEGAL

La obtención del título oficial para ejercer como transportista en el país de origen y su posterior convalidación en el que se reside “resulta ilegal al estar vulnerando la normativa europea que regula el acceso a la actividad del transporte por carretera”, apuntan los responsables de Fenadismer. En concreto se refieren al artículo 8 del Reglamento euro-

peo 1071/2009, que establece que las personas interesadas en obtener el título de competencia profesional para ser transportista deberán examinarse en el Estado miembro en el que tengan su residencia habitual, entendiendo como tal “el lugar en que una persona viva habitualmente, es decir, por lo menos 185 días por cada año civil, por razón de vínculos personales que revelen lazos estrechos entre la persona y el lugar en que habita”.

MÁS CONTROL POR PARTE DE TRANSPORTES

Fenadismer ha anunciado que va a exigir al Ministerio de Transportes que, antes de proceder a la convalidación de los títulos de transportista obtenidos en otros países europeos, compruebe si el solicitante en el momento de realizar el examen había acreditado el cumplimiento del requisito de residencia habitual, denegándolo en caso contrario.





"Green truck" es una exhaustiva prueba comparativa independiente, organizada cada año por las prestigiosas revistas alemanas Verkehrsrundschau y Trucker.



GANAR, GANAR, GANAR, GANAR Y VOLVER A GANAR

PREMIO GREEN TRUCK POR QUINTO AÑO CONSECUTIVO



Conducir el camión que **menos consume** del mercado no solo ayuda al medio ambiente: también beneficia a **tu negocio**. Ambos salen ganando. Más aún teniendo en cuenta que el vencedor del riguroso premio **Green Truck 2021** ha sido el **Scania R410 Highline**, victoria que repetimos por quinto año consecutivo.

Un pleno que demuestra una vez más que, para alcanzar grandes metas, solo hay un camino: ganar, ganar, ganar, ganar y **volver a ganar**.

Comenzar a elegir transportes sostenibles no significa tener que decidir entre el clima y los negocios.



scania.es

CONOCE LA
CONFIGURACIÓN



SCANIA



GUIPÚZCOA MANTIENE SU GUERRA CON LOS TRANSPORTISTAS

MANTIENE SU INTENCIÓN DE COBRAR A LOS CAMIONES TRAS VARIOS REVESES JUDICIALES

LA DIPUTACIÓN DE GUIPÚZCOA ESTÁ TRAMITANDO UNA NUEVA NORMA FORAL PARA INTENTAR ESTABLECER POR TERCERA VEZ UN SISTEMA DE PEAJES A CAMIONES SOBRE TODO EL TRAZADO DE LA N-1 Y LA A-15, EN SUSTITUCIÓN DE LAS DOS ANTERIORES DECLARADAS NULAS POR EL TSJ DEL PAÍS VASCO Y POSTERIORMENTE POR EL TRIBUNAL SUPREMO

La propuesta de la Diputación foral pasa por someter a peaje prácticamente todo el trazado de ambas vías, a fin de tratar de no incurrir en los mismos “errores jurídicos” que afectaron a las regulaciones anteriores. Se plantea establecer hasta 32 puntos de control para el cobro del peaje, frente a los 4 existentes con anterioridad. Sin embargo, a fin de asumir la mayor inversión que tal mastodóntica infraestructura supondría, la Diputación propone incrementar sustancialmente el importe de los peajes, llegando a “triplicar” el precio exigido actualmente. FENADISMER considera que se trata de una “venganza” hacia los transportistas por haber conseguido tumbar judicialmente por dos veces dicha medida recaudatoria.

La cuantía del peaje propuesta para los camiones de mayor tonelaje, tanto en la N-1 como en la A-15, asciende a los 0,28 euros por kilómetro recorrido, frente a una media de 0,19 euros en las autopistas de peaje españolas. Ello implicará que cada camión deberá soportar un peaje por trayecto recorrido de hasta 14'80 euros, frente a los 5'94 euros que soportaba en la actualidad.

“El importe propuesto supera con creces el de la media de las autopistas de peaje de alta capacidad del resto del territorio nacional”, lamentan desde la Federación.

Su puesta en marcha, de aprobarse finalmente la nueva norma, no se produciría antes del segundo semestre del próximo año previsiblemente.

ADMITIDA A TRÁMITE LA QUERRELLA DE LOS TRANSPORTISTAS

El Magistrado titular del Juzgado de Instrucción nº 1 de San Sebastián ha notificado la admisión a trámite e inicio de actuaciones en relación a la que-



rella interpuesta en su día por las asociaciones que componen el Comité Nacional de Transporte por Carretera, contra la Diputada Foral de Infraestructuras, Ainzane Olabide, y contra la empresa pública Bidegi que gestiona el cobro de los citados peajes, por presunta desobediencia grave al no paralizar aún el cobro del actual peaje, pese a haber sido declarado nulo por el Tribunal Supremo.

NUEVA GAMA RENAULT PRO+ nuevos Express Furgón y Kangoo Furgón, Trafic y Master

100
AÑOS
AUTOMÓBILE
BARCELONA
1919/2019



cuota Leasing especial para empresas:

75€ desde
/mes*

49 meses. taе: 5,75%

última cuota: 4.893,00€

entrada: 3.439,01€

impuestos no incluidos



gama Vehículos Comerciales: Consumo mixto WLTP (l/100km) desde 4,7 a 12,6. emisiones WLTP CO₂ (g/km) desde 120 hasta 330.3

*oferta válida en Península, Baleares y Canarias para pequeñas y medianas empresas (quedando expresamente excluidas las empresas floristas y clientes particulares) financiando por Leasing BOX 2 con RCI Banque S.A. Sucursal España para: Nueva Express Basic 1.3 Tce 75 kW (100CV). descuentos promocionales ofrecidos por RECSA. Imp. y transporte no incluidos. ejemplo de financiación para Nueva Express Basic 1.3 Tce 75 kW (100CV). PFF con promoción: 10.794,96 € (impuestos y transporte no incluidos). precio total plazos: 12.141,65 € (sin impuestos). coste total del crédito: 1.346,69 €. entrada: 3.439,01 €. importe total adeudado: 8.702,64 €. cantidad financiada: 7.355,95 €. 48 cuotas de 75€ y última cuota 4.893,00 €. TIN 4,65%. comisión apertura (2,85%): 209,64 €. **TAE 5,75%**. sistema de amortización francés. intereses: 1.137,05 €. importe mínimo financiar: 6.000€. permanencia mínima 36 meses. **precio al contado: 11.520 € (impuestos no incluidos)**. promoción para pedidos del 01/09/21 al 30/09/21. incompatible con otras ofertas financieras. sistema de amortización francés. el modelo ofertado podría no coincidir con el modelo visualizado.

Renault recomienda Castrol

renault.es



LOS PORTAVEHÍCULOS CONTRA LAS CUERDAS

LA ESCASEZ DE ALGUNOS COMPONENTES LASTRA LA PRODUCCIÓN AUTOMOVILÍSTICA

EN LAS ÚLTIMAS SEMANAS, CIENTOS DE TRANSPORTISTAS DEDICADOS AL TRANSPORTE DE VEHÍCULOS HAN EXPRESADO SU "ENORME PREOCUPACIÓN Y DESESPERACIÓN" POR LA SITUACIÓN DE INACTIVIDAD EN QUE SE ENCUENTRAN POR LA PARALIZACIÓN DE LA PRODUCCIÓN DE LAS FÁBRICAS DE AUTOMOCIÓN ESPAÑOLAS

Primero fue la planta de Seat en Martorell, que tuvo que detener parcialmente su producción desde mediados de agosto, y más tarde se han ido sumando las plantas de Citroën-Peugeot en Vigo y de Opel en Figueruelas, a las que se une desde esta semana la fábrica de Mercedes-Benz en Vitoria, pese a que en todos los casos acababan de retomar su actividad tras el parón por el período vacacional. La escasez de semiconductores es la principal razón aducida por los fabricantes de vehículos para la reducción de su actividad productiva, lo que se está dando tanto a escala nacional como europea. Por ello, los centros de producción están aplicando medidas especiales, como la suspensión temporal de las líneas de producción y la puesta en marcha de expedientes temporales de regulación de empleo hasta que la falta de semiconductores se vea resuelta, previsiblemente hasta el primer semestre de 2022. Aunque detrás de esta situación "podría haber otros intereses económicos o estratégicos que estarían motivando la ralentización en la producción de nuevos vehículos", deslizan desde Fenadismer.

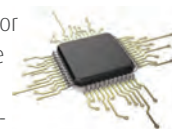
CASI 4.000 CAMIONES PERJUDICADOS

Uno de los grandes perjudicados por este descenso en la producción de automóviles son los transportistas de portavehículos, que representan en España en torno a mil empresas y autónomos con una flota de camiones de 3.900 vehículos aproxi-

madamente, los cuales ya vivieron una situación dramática el pasado año con motivo de la suspensión de la actividad por el estado de alarma y el consiguiente cierre de las fábricas de automoción. "Hay que tener en cuenta que, a diferencia de otros subsectores del transporte de mercancías por carretera, en el caso de los transportistas de portavehículos no pueden dedicarse al transporte de otro tipo de mercancías, dadas las especiales características técnicas del conjunto del vehículo (normalmente tren de carretera), que lo hace incompatible con otro tipo de configuración modular", recuerdan desde la Federación.

LA PRODUCCIÓN NO SE RECUPERARÁ EN 2021

Según datos facilitados por la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones, la fabricación de vehículos registró una fuerte caída en junio (-18,1%) y del 33,8% si se compara con los datos de junio de 2019. En la primera mitad del año, la producción alcanzó 1.205.577 unidades, un 21,6% menos que en 2019. Las previsiones indican que el ritmo de fabricación de los semiconductores no se ajustará a la demanda del sector de automoción hasta el primer semestre de 2022.





Genuine Quality.
Durable Trust.



365 días

de premios



Acumula coronas y canjéalas por valiosas recompensas.
premiumshop.dt-spareparts.com



CONTROLES PREVENTIVOS DE ALCOHOL Y DROGAS A CONDUCTORES PROFESIONALES

EL SECTOR INSISTE EN LA NECESIDAD DE LEGALIZAR ESTE TIPO DE PRUEBAS, QUE AHORA SON VOLUNTARIAS

DURANTE LOS ÚLTIMOS AÑOS LAS PRINCIPALES ASOCIACIONES DE TRANSPORTISTAS VIENEN RECLAMANDO LA NECESIDAD DE LEGALIZAR LOS CONTROLES PREVENTIVOS DE ALCOHOL Y DROGAS A LOS CONDUCTORES PROFESIONALES

La Federación Regional de Organizaciones y Empresas de Transporte de Murcia (FROET) está trabajando para que los partidos políticos apoyen esta iniciativa, al tiempo que respalda todas las actuaciones de sensibilización y prevención puestas en marcha por la Dirección General de Tráfico y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social. En la actualidad, las empresas de transporte no pueden realizar controles de alcohol o drogas a sus conductores, ni siquiera al amparo de la normativa de prevención de riesgos laborales. La legislación vigente determina que estos controles son voluntarios, por lo que queda sujeto a la decisión de cada trabajador someterse a los mismos.

EVITAR RIESGOS

Por ello, FROET lidera desde 2017 una iniciativa para que el Congreso de los Diputados modifique las distintas normativas vigentes - de Prevención de Riesgos Laborales y de Seguridad Vial-, con el fin de evitar los riesgos que conlleva la conducción de autobuses o camiones bajo los efectos del alcohol o sustancias estupefacientes, tanto a trabajadores como a autónomos.

De hecho, al final de la pasada legislatura se mantuvieron reuniones en este sentido con distintos grupos parlamentarios con representación en la Cámara

Baja, con el objetivo de impulsar una modificación legal que contara con el mayor respaldo posible.

UN CAMBIO LEGISLATIVO URGENTE

El secretario general de FROET, Manuel Perezcarro, insiste en la necesidad de retomar “de forma urgente” las negociaciones para este cambio legislativo, de forma que se pueda actuar de manera preventiva a la hora de impedir la conducción profesional bajo los efectos del alcohol o de las drogas.

CONTROLES ALEATORIOS OBLIGATORIOS

La muerte de un chófer tras ser atropellado por un compañero hace unas semanas ha vuelto a sacar a la palestra las fatales consecuencias de la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas. “Son necesarios controles aleatorios obligatorios por parte de las empresas y, anualmente una revisión médica específica para todos los conductores profesionales, sean autónomos o asalariados, para que puedan mantener su permiso de conducir en vigor”, reclaman desde FROET.





MÁS CERCA DE ACABAR CON LA MOROSIDAD EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

EL NUEVO RÉGIMEN SANCIONADOR PODRÍA ESTAR EN VIGOR ANTES DE QUE ACABE 2021

EL SENADO YA TRAMITA EL PROYECTO DE LEY DEL NUEVO RÉGIMEN SANCIONADOR CONTRA LA MOROSIDAD EN EL TRANSPORTE

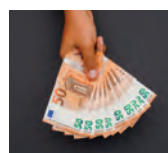
No se espera que ninguna de las enmiendas presentadas por los grupos parlamentarios suponga una modificación del texto aprobado por el Congreso de los Diputados antes del verano. En sentido, hay que recordar que solo los tres Senadores de Vox que integran el Grupo Mixto han propuesto una enmienda de veto al régimen sancionador al entender que las sanciones aprobadas por el Congreso han perdido su carácter “ejemplarizante” tras rebajar su cuantía “hasta un 300% en relación con las originariamente propuestas”. Además, consideran que “esta norma supone una intromisión del Derecho administrativo en la relación entre particulares y empresarios que nunca es positiva.” Previsiblemente esta propuesta de veto no saldrá adelante y el nuevo régimen sancionador estará en vigor antes de que acabe el presente año.

“UN INCUMPLIMIENTO ESCANDALOSO DE LOS PLAZOS MÁXIMOS DE PAGO”

Fenadismer puso en marcha el mes de Julio de 2012 el Observatorio permanente de la morosidad y los pagos en el sector del transporte por carretera, en colaboración con la Fundación Quijote para el Transporte, con la finalidad de conocer mensualmente la evolución de las formas y plazos de pago en nuestro sector. “Durante estos casi 10 años de estudio sobre la evolución de los plazos de pago en el sector del transporte por carretera, se ha venido constatando cada mes un incumplimiento escandaloso y sistemático de los plazos máximos de

pago por parte de las empresas cargadoras y operadores logísticos e intermediarios que contratan a los transportistas, las cuales imponen condiciones abusivas a sus proveedores con absoluta impunidad, basando de este modo su rentabilidad no en su actividad productiva, sino en la actividad financiera que generan a costa de los autónomos y pymes que trabajan para estos grandes grupos empresariales”, denuncian desde Fenadismer.

ESTABILIDAD EN AGOSTO



Durante el pasado mes, los plazos de pago se mantuvieron en 81 días de media, la cifra más baja desde que el coronavirus hiciese acto de presencia en marzo de 2020, según se recoge en el Observatorio permanente de la morosidad y los pagos en el sector del transporte por carretera en España. Desde Fenadismer destacan que el 65% de los pagos que realizan los cargadores continúan incumpliendo la legislación vigente en materia de morosidad, ya que superan el plazo máximo de 60 días a contar desde la realización del servicio.



MAN IMPULSA EL DESEMBARCO DE MUJERES EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE

MAN TRUCK & BUS IBERIA HA PUESTO EN MARCHA LA INICIATIVA WOMAN

A LA YA DE POR SÍ GENERALIZADA FALTA DE CONDUCTORES PROFESIONALES EN ESPAÑA, A PESAR DE QUE EL 90% DE LAS MERCANCÍAS SE MUEVEN POR CARRETERA, SE UNE UN PROBLEMA DE DIVERSIDAD. SEGÚN LA UE, LAS MUJERES REPRESENTAN SOLO UN 14% DEL TRANSPORTE TERRESTRE

Para dar un vuelco a esta situación, MAN ha desarrollado un proyecto real y realista cuya primera medida de calado es promover la formación de la mujer como conductora profesional a través de becas. En concreto, se trata de una ayuda económica para obtener el permiso de conducción de camiones, ya sea el C para rígidos o el E para articulados, y el Certificado de Aptitud Profesional para el transporte. En concreto, estas becas cubrirán hasta el 70% de los costes derivados y se podrá acceder a ellas a través del siguiente enlace.

Y, como es habitual en el mundo académico, estas becas dependen del mérito y rendimiento de la estudiante, de modo que están supeditadas

a aprobar los exámenes en la primera convocatoria. No obstante, MAN no quiere limitarse a sufragar parte del gasto, sino que también acompaña a las potenciales transportistas con seguimientos semanales para preparar tanto la teoría como la práctica.

MÁS FORMACIÓN

Con WoMAN no solo se buscan más licencias entre las mujeres, sino también ayudarlas a ser mejores conductoras una vez que se hagan con ella. Y en un contexto en el que el sector del transporte profesional está creciendo en términos de sostenibilidad, tan importante es la eficiencia del camión como de la conducción. Por ello, MAN también pondrá a disposición de las conductoras una formación específica ProfiDrive que permitirá a las mujeres, una vez obtenido el CAP, desarrollar las habilidades necesarias para sacar el mayor rendimiento de un MAN TGX de última generación en operativa real, optimizando el gasto en combustible y consecuentemente el ahorro de emisiones, sin olvidar la propia seguridad vial.

DIVERSIDAD: MAN Y WOMAN

Para MAN existe no solo un déficit de representatividad y diversidad en el transporte profesional, sino también

PARA PROMOVER LA LLEGADA DE MUJERES AL VOLANTE EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE PROFESIONAL OFRECE BECAS QUE CUBREN EL 70% DE LOS COSTES DEL CARNET Y EL CERTIFICADO DE APTITUD PROFESIONAL

de visibilidad. Por ello, y con el objetivo de situar esta cuestión social en la opinión pública y hacerla realmente visible, ha convertido en algunos de los vehículos su tradicional MAN en WOMAN en la calandra -en la parte frontal-, uno de los puntos de mayor impacto visual. Así, poco a poco WOMAN, y no solo en camiones, sino también en autobuses, han empezado a transitar, como por ejemplo el bus del Bayern de Múnich, uno de los grandes equipos de fútbol de Alemania y de Europa. También es visible en algunas unidades del camión TGX de MAN, uno de los modelos más recientes en salir al mercado, de los más eficientes y que ha sido premiado, además, como "International Truck of the Year 2021", uniendo de ese modo diversidad, sostenibilidad e innovación.

¿DÓNDE HAY MÁS MUJERES AL VOLANTE DE UN CAMIÓN?

Según los datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), en España hay alrededor de 23.400 mujeres con permiso para conducir camiones, ya sea el C para rígidos o el E para articulados. Representan el 7% del total de mujeres con algún tipo de carnet.



POR CADA MUJER CON CARNET PARA CONDUCIR CAMIONES HAY CINCO HOMBRES

Si eres mujer con carnet de camión, en los archipiélagos de nuestro país es donde te encontrarás con mayor número de compañeras... y no es para menos. En Islas Baleares hay una al mando por cada tres (37%) de estos vehículos, 15 puntos porcentuales por encima de la media española, mientras que en Canarias son tres de cada diez (31%). También es cierto que, dado el tamaño de ambas y su orografía, son las que menor número de licencias presentan para ambos sexos a nivel nacional. La brecha se acentúa en otras regiones de España como las del norte, donde ser mujer y tener permiso para circular con un vehículo pesado es un 'rara avis'. Este es el caso de Cantabria, donde hay menos de siete (6,41%) por cada cien conductores, o La Rioja y Extremadura, con prácticamente un 7%.

K EXPLORA AHORA LA GAMA DE SILOS KÄSSBOHRER

LA SERIE DE SILOS MÁS LIGERO



Kässbohrer Ibérica S.L.U.

Jordi Llecha | M +34 609 773 898 | E jordi.llecha@kaessbohrer.com
Avda. De Valencia, 6, 1, 3A 08750 Molins de Rei Barcelona / España
E info@kaessbohrer.com | www.kaessbohrer.com/es



Kässbohrer

Ingenuity, since 1893



DAF ABRE LA PUERTA AL MAÑANA

TOMA DE CONTACTO CON SU NUEVA GAMA DE PESADOS XF, XG Y XG+

LA MARCA HOLANDESA DAF NOS HA PRESENTADO SU NUEVA GENERACIÓN DE VEHÍCULOS PESADOS EN GRANADA RODEADOS DE OLIVARES Y EN UN ENTORNO MUY MEDITERRÁNEO. EL COLOR OFICIAL ELEGIDO PARA ESTA NUEVA GAMA ESTÁ ACORDE CON EL COLOR DEL PRODUCTO ESTRELLA DE ESTA TIERRA, EL AMARILLO VERDOSO DE UN BUEN ACEITE DE OLIVA

Esta nueva gama de camiones denominados XF, XG y XG+, se beneficia de la nueva normativa de masas y dimensiones aprobada por la Comisión Europea que tiene como objetivo mejorar las emisiones, la seguridad vial y la comodidad del conductor. Como nos informa la marca, 9 años de trabajo han sido necesarios para dar vida a esta nueva gama de camiones pesados. Por otro lado, el fabricante ho-

landés nos promete una mejora del consumo superior a un 10%.

MOTORES MÁS OPTIMIZADOS

DAF nos presenta la última optimización de sus motores Paccar MX-11 y MX-13: ahora son más ligeros (12 kilos menos) y ofrecen más prestaciones. Como hemos comprobado en esta presentación, estos veteranos motores se ponen al día. Las novedades están presentes tanto dentro como fuera del motor. Casi se puede decir que se trata de un motor totalmente nuevo. En su interior, estrena camisas y pistones de nuevo diseño y también rediseña bloque y culata. La alimentación por Common Rail también monta nuevos inyectores con rediseño de la boquilla y con la última generación del sistema de varios impulsos.

Todas estas novedades van acompañadas de un nuevo turbocompresor que mejora la alimentación de los cilindros. Gracias a estas nuevas incorporaciones, estos nuevos motores MX-11 Y MX-13 han optimizado su rendimiento. Se han añadido 50 Nm más de par en los tres escalones de potencia del MX-11. Mientras que su her-

LAS NUEVAS CADENAS CINEMÁTICAS, EN SUS DISTINTOS ESCALONES DE POTENCIA, TIENEN UN DENOMINADOR COMÚN: RODAR CON LAS MÍNIMAS REVOLUCIONES POSIBLES DE MOTOR PARA OPTIMIZAR EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE

mano mayor, el MX-13, ha aumentado su par hasta los 2700 Nm en el modelo de 530 cv, y 50 Nm más en el resto. DAF mantiene en estos nuevos motores su sistema multi torque. Como hemos comprobado durante esta toma de contacto, esta motorización de 530 cv y 2700 Nm de par, se mantiene por debajo de las 1000 rpm con soltura cuando rodamos por zonas con un perfil de ruta favorable. Todas las unidades que hemos tenido la oportunidad de probar durante la presentación, equipadas con motores MX-11 y MX-13 con sus distintos escalones de potencia, tienen un denominador común: rodar con las mínimas revoluciones posibles de motor para optimizar el consumo de combustible.

NUEVO CONTROL DE CRUCERO PREDICTIVO DE ÚLTIMA GENERACIÓN

Para el resto de la cadena cinemática, DAF ha optado por equipar una caja automatizada TraXon con nuevas funciones. Entre estas, hay que destacar su nuevo control de crucero predictivo de última generación y la capacidad del sistema para permitir rodar por encima de la velocidad legal, el máximo tiempo permitido para aprovechar los descensos. A esto se le suma los nuevos ejes más eficientes con menos aceite y nuevos rodamientos. Nos ha impresionado el funcionamiento suave y silencioso de estas nuevas cadenas cinemáticas. Además, realiza los

EXTERIORMENTE ESTA NUEVA GENERACIÓN NOS TRANSMITE MÁS CARÁCTER. SUS LÍNEAS DE CONTORNO ESTÁN MÁS MARCADAS Y AÚNAN DISEÑO Y EFICIENCIA AERODINÁMICA



1. Con un volumen de 12.5 m3 esta cabina XG+ se convierte el buque insignia de la nueva gama DAF.
2. Se ha incorporado un sistema de cámaras, en sustitución de los espejos exteriores. Además, también se han eliminado los espejos de clase V y VI.
3. Se ha eliminado un escalón para acceder al interior de sus cabinas, aumentando la distancia entre los tres restantes.
4. Los guardabarros de los pasos de rueda tienen tecnología heredada de los vehículos de carreras.

EL FABRICANTE HOLANDÉS NOS PROMETE UNA MEJORA DEL CONSUMO SUPERIOR A UN 10% EN ESTA NUEVA GAMA

cambios de marcha de forma rápida y precisa. Todas estas innovaciones de la cadena cinemática consiguen una mejora respecto al anterior modelo de un 3% en ahorro de combustible.

NUEVA CABINA

Las cabinas DAF siempre han sido un referente en el mundo del transporte. Su gran volumen interior ha sido muy valorado porque proporciona al conductor una buena habitabilidad y descanso. En esta nueva gama las cabinas superan con creces a sus antecesoras. Tres son los modelos que hemos tenido la oportunidad de probar, el XF, XG y el nuevo buque insignia de la marca el XG+.

Para acceder a su interior, nos damos cuenta de que el fabricante holandés suprime un escalón para salvar la altura que en este estándar de cabinas planas (el túnel de motor en las cabinas XG y XG+ es de solo 50 mm) es de cuatro. Ahora con tres peldaños accedemos a su interior. Esto tiene su pro y su contra, por un lado, se agiliza la subida y como contrapartida es un poco más exigente.

MEJORANDO LO BUENO



Los camiones DAF en su gama de pesados siempre han sido muy cómodos para el conductor por la amplitud de sus cabinas y el elevado nivel de confort. En esta nueva gama han sido capaces de superar un listón, que ya de por sí estaba alto. Además, con las nuevas cabinas XG Y XG+ DAF marca un nuevo estándar en cuanto al volumen interior. A esto hay que añadir acabados premium. Todo esto va acompañado de un diseño atractivo y moderno tanto en el interior como en el exterior de la cabina. No podemos olvidar que además esta nueva gama promete consumos inferiores al 10%.

Tanto en la cabina XG como en la XG+, impresiona la primera vez que entras en su interior. Los 330 mm extras que nos ofrecen estos modelos nos dan un volumen interior de 11,85 m³ para el modelo XG y 12,5 m³ para la XG+. El modelo XF tampoco se queda pequeña ya que sus 9,73 m³ también dan para mucho.

En su interior todo es de nuevo cuño, quedan pocos detalles que nos hagan recordar al

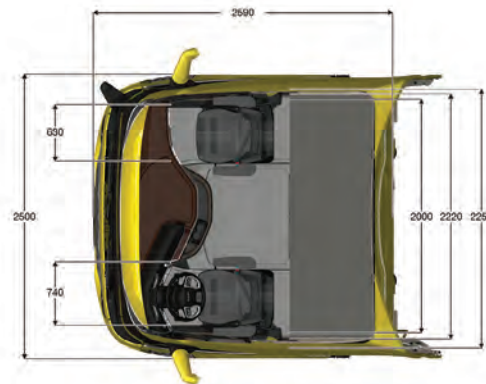
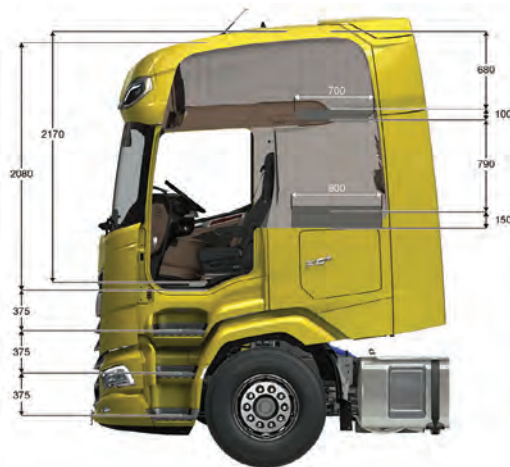


5. El nuevo puesto de conducción está totalmente digitalizado. Cuenta con un cuadro de relojes de 12" y un sistema de infoentretenimiento de 10,1".

modelo anterior. De nombrar uno, solo el volante mantiene su seña de identidad, pero con una profunda actualización: con su nuevo interfaz podemos manejar todos los sistemas del camión. A esto se le une un diseño de salpicadero notablemente rebajado que aligera el frontal interior de la cabina y da sensación de más amplitud.

Otro punto fuerte de estas cabinas es la luminosidad interior de la que disponemos. Su gran parabrisas curvo y a los tonos claros utilizados en su interior, crea un buen ambiente de trabajo. Otra cuestión a la que DAF ha dado una gran importancia en estas nuevas cabinas XF, XG y XG+, es el diseño interior para mejorar el confort de los conductores. Las literas de 800 mm de ancho por 2220 de largo pasan por ser las más grandes actualmente en el panorama europeo. Además, pueden equiparse con ajustes manuales o eléctricos. En cuanto a los asientos, el del acompañante es plegable, además ambos pueden ser giratorios. Esto nos ofrece una infinidad de combinaciones y ambientes distintos dentro de la cabina para los momentos de descanso. Una novedad que nos llama mucho la atención es la mesa escamoteable dentro del frente del salpicadero que seguro que tiene una gran acogida ya que nos va a permitir almorzar o trabajar con más comodidad.

En el puesto del conductor DAF nos sorprende con un salpicadero completamente nuevo. El cuadro de relojes pasa a ser totalmente digital con una pantalla de 12" personalizable. A nuestra derecha encontramos el sistema de infotretenimiento que también dispone de una gran pantalla de 10,1". Lo que casi no encontramos son las botonas, que pasan inadvertidas. En cuanto a la posición del



Las dimensiones de la cabina XG+ de DAF abren la puerta a un nuevo estándar.



KRONE TRUSTED

RECAMBIOS PARA TODAS LAS MARCAS 100% TESTADOS CON DESCUENTOS DE HASTA EL 50 %

LA NUEVA

MARCA DE RECAMBIOS

LÍDER DEL MERCADO

AHORA ONLINE

~~€127.-~~

€96.-



Envío más flexible



Productos de calidad



Precios bajos



Ahora online

KRONE TRUSTED es la nueva marca de recambios de KRONE. Recambios de marca 100% verificados con descuentos de hasta el 50% y 12 meses de garantía. Usted reducirá sus costes en piezas de recambio y los costes directos en todo su parque móvil sin importar la marca de sus vehículos o de sus ejes. Porque no solo existen recambios KRONE TRUSTED para vehículos KRONE. Si desea saber cómo puede reducir permanentemente sus costes de reparación con KRONE TRUSTED, infórmese en www.krone-trailerparts.com/trusted

 Las piezas de recambio son cuestión de confianza. ¡Confíe en KRONE TRUSTED!

 **KRONE**
We Deliver the Future



6. La nueva mesa se escamoteable es un gran acierto.
7. Los huecos para el almacenamiento en esta cabina XG dejan de ser un problema.
8. En estas nuevas cabinas disponemos de infinitas de combinaciones posibles para mejorar la habitabilidad.
9. Los guarnecidos de las puertas muestran el nivel de diseño alcanzado en estos nuevos XF, XG y XG+.

HAN SIDO NECESARIOS NUEVE AÑOS DE TRABAJO PARA DAR VIDA A ESTA NUEVA GAMA DE CAMIONES PESADOS DAF

conductor, gracias a los ajustes del volante y de los asientos, podemos colocarnos en posiciones más parecidas a las de un turismo. El almacenamiento de los enseres para trayectos de larga distancia en estas nuevas cabinas está garantizado por su gran volumen. En cuanto a la calidad de los materiales y acabados, DAF sube un escalón en esta nueva generación.

IDENTIDAD PROPIA

Exteriormente esta nueva generación nos transmite más carácter. Sus líneas de contorno están más marcadas y aúnan diseño y eficiencia aerodinámica. La gran parrilla delantera tiene un diseño elegante y conduce el aire de manera controlada a la toma admisión situada en la parte delantera y optimiza el flujo de aire al sistema de refrigeración del motor. Otra característica que apreciamos en el frontal es el espacio que ocupa su gran parabrisas curvo que envuelve los pilares A de la cabina.

En su diseño exterior, se ha cuidado hasta el último detalle para conseguir la mejor aerodinámica de su clase. Todo está pensado para favorecer el paso del aire: se instalan juntas de goma entre los elementos de la carrocería, los guardabarros de los pasos de rueda aportan tecnología de competición y los bajos de la cabina están cerrados para favorecer el paso continuo del aire. Otra de las novedades visibles en el exterior, es la eliminación de todos los espejos exteriores, incluidos los de clase V y VI. Todas estas mejoras sumado a su diseño en cuña con un avance de 160 mm en su parte inferior, hace que mejore su eficiencia aerodinámica en un 19 %, lo que se convierte en un ahorro de 6,3% de combustible.



MANUEL RUJAS
JEFE DE PRUEBAS
DE VEHÍCULOS PESADOS

www.cocentro.com
a un click en internet



COORDENADAS GPS

LATITUD: 40° 36' 6991" N
LONGITUD: 3° 58' 3319" O

COCENTRO



IVECO STRALIS AS440S48
AUTOMATICO CON INTARDER
F.MATRICULACION: 15/06/2017



IVECO STRALIS AS440S46
AUTOMATICO CON INTARDER
F.MATRICULACION: 10/10/2017



IVECO STRALIS AS440S46
AUTOMATICO CON INTARDER
F.MATRICULACION: 24/10/2017



IVECO STRALIS AS440S46
AUTOMATICO SIN INTARDER
F.MATRI: 24/02/2015 REF: 2410



IVECO STRALIS AS440S48
AUTOMATICO CON INTARDER
F.MATRICULACION: 13/11/2017



IVECO STRALIS AS440S48
AUTOMATICO CON INTARDER
F.MATRICULACION: 13/11/2017



IVECO STRALIS AS440S48
AUTOMATICO CON INTARDER
F.MATRICULACION: 19/12/2017



IVECO STRALIS AS440S46
AUTOMATICO CON INTARDER
F.MATRICULACION: 19/01/2018



IVECO STRALIS AS440S46
AUTOMATICO CON INTARDER
F.MATRI: 21/04/2017 REF: 7627

COCENTRO, S.A.

Ctra. de Valencia, Km. 12

28031 Madrid

Tel. 91 301 37 60

Fax. 91 331 20 13

Contacto: Borja Ceron

email: b.ceron@cocentro.com

tlf. 618 78 0122

Contacto: Javier de la Llave

tlf. 626 04 1250





EVOLUTION: MAS CONFORT Y EFICIENCIA PARA EL TRANSPORTISTA

NUEVAS GAMAS RENAULT TRUCKS T, C Y K

EL FABRICANTE FRANCÉS HA ESCUCHADO A LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE Y HA TRABAJADO INTENSAMENTE PARA DAR RESPUESTA A SUS NECESIDADES

Con clara vocación de maximizar el confort a bordo, en la carretera y durante el descanso, no deja de ser la productividad otra de las prioridades. Renault Trucks ha conseguido con esta evolución: camiones más eficaces, que consumen menos y que logran -gracias a la conectividad- permanecer haciendo su trabajo el mayor tiempo posible, minimizando las entradas en taller e inmovilización del vehículo. En el exterior, los nuevos modelos incorporan unos faros LED más estilizados, que además de mejorar la estética del vehículo implican un impacto significativo en la visibilidad de la conducción. La parrilla abatible también ha cambiado su diseño y ahora cuenta con un look automovilístico. Los retrovisores y el área en torno a la calandra se presentan en color gris oscuro. Se ha incorporado un nuevo parachoques en 3 piezas, nuevos embellecedores y spoiler de parachoques. A todo esto, se añade un logotipo 3D, con un tamaño 20% superior.

COMO EN CASA

En interior también se han incorporado múltiples novedades enfocadas a incrementar el nivel de confort. Los vehículos cuentan con una nueva columna de dirección con orientación multidireccional que permite al conductor adoptar la posición idónea en todo momento.

Además, Renault Trucks ha actualizado su gama de asientos. En modelos 100% textil de serie, o en piel opcional, todos incluyen opciones avanzadas de serie, con ajustes en todas las direcciones y amortiguación ajustable, expulsión de aire rápida y memoria de ajuste de altura.

También ha rediseñado la litera para garantizar la comodidad del conductor durante su tiempo de descanso. Ha aumentado el espesor del colchón (+2 cm.) y ahora tiene una espuma de alta densidad con el doble de muelles. Por otra parte, hay que destacar que se ha mejorado la facilidad de colocación, desmontaje y lavado.

Las versiones 2021 de las gamas T, T High, C y K disponen de un cuadro de mandos panorámico y ergonómico, que permite tener todo al alcance de la mano. Incorpora botón de arranque e incluye un 10% más de espacio de almacenamiento para tenerlo todo protegido y bien organizado.

MÁS SEGURIDAD

Renault Trucks ofrece la posibilidad de incorporar de manera adicional hasta 4 cámaras para una visión perfecta: tanto cámara de marcha atrás como cámaras laterales, para una seguridad máxima. Además, están disponibles sensores de frenado automático de emergencia, que avisan de una posible colisión, frenando y parando totalmente el vehículo sin intervención del que conduce; o sensores de seguridad de presencia que detectan a usuarios vulnerables en el lado opuesto al conductor, en este caso con una alerta visual (led) y sonora.

Para una perfecta seguridad del conductor, su carga y los usuarios de la carretera, todos los vehículos se pueden equipar opcionalmente con un dispositivo mecánico anti-intrusión (safety door-lock).

Asimismo, la activación de urgencia del freno de aparcamiento reduce el riesgo de movimiento imprevisto del vehículo cuando el conductor abandona la cabina, activando automáticamente el bloqueo de las ruedas para inmovilizar el camión.

UN 3 % MENOS DE CONSUMO DE CARBURANTE

La aerodinámica de la cabina se ha mejorado a nivel de la calandra, y se han agregado deflectores y extensiones del paso de rueda que mejoran el flujo del aire. Además, los vehículos cuentan con nuevas tecnologías para seguir reduciendo el consumo de carburante: una nueva versión del control de velocidad predictivo Optivision y un programador de velocidad optimizado con dos modos de conducción posibles:



1. Los nuevos modelos incorporan faros LED más estilizados, que junto a los deflectores y extensiones del paso de rueda, permiten mejorar la aerodinámica.
2. En interior también se han incorporado múltiples novedades enfocadas a incrementar el nivel de confort, durante la conducción y en el tiempo de descanso.

EXCELLENCE PREDICT: ANTICIPACIÓN PARA REDUCIR LAS INCIDENCIAS



El contrato de mantenimiento predictivo Excellence Predict contribuye a reducir las inmovilizaciones en carretera, gracias a la anticipación de las posibles averías, permitiendo la máxima disponibilidad de las flotas, incrementando con ello la productividad y la rentabilidad de las empresas de transporte.

Además de la prevención de averías a través de la información recogida telemáticamente en tiempo real, el sistema Predict permite conocer el estado real de desgaste de las principales piezas del camión para informar con tiempo de su situación al cliente, procurando aunar las operaciones necesarias en una misma cita para minimizar los tiempos de intervención.

- «Eco on», el modo por defecto optimiza el consumo de carburante actuando a nivel de la aceleración, el cambio de marcha, el control de la velocidad o la desaceleración.
- El modo «Eco off» permite modificar el modo de conducción: un indicador informa al conductor en tiempo real sobre el estilo de conducción adoptado.

Una nueva funcionalidad «Pulse and Glide» mejora aún más el consumo manteniendo la velocidad del vehículo cercana a la consigna del «Cruise Control» (+/- 2 km/h). Además, los nuevos vehículos Renault Trucks T y T High cuentan con neumáticos clase A de serie.

PERIODOS DE MANTENIMIENTO MÁS LARGOS

Gracias a la investigación de los técnicos de Renault Trucks los nuevos filtros (ultra life) y el aceite de nueva generación RLD5, consiguen una mayor eficacia que supone una mejora significativa de los intervalos de mantenimiento en los motores de 13 litros, aumentando el plazo del nuevo mantenimiento a 150.000 km, o 18 meses. Además, es posible realizar las actualizaciones periódicas del software del camión de forma remota.

EL NUEVO SISTEMA DE CONDUCCIÓN PREDICTIVA OPTIVISION, LAS MEJORAS AERODINÁMICAS Y LA OPTIMIZACIÓN DEL PROGRAMADOR DE VELOCIDAD HACEN POSIBLE UNA REDUCCIÓN DEL CONSUMO DE COMBUSTIBLE DE HASTA UN 3%



MERCEDES-BENZ TRUCKS PRESENTA EL ACTROS L

ES EL MODELO DE FABRICACIÓN EN SERIE MÁS GRANDE Y MEJOR EQUIPADO DE LA SERIE

CUENTA CON NUMEROSAS CARACTERÍSTICAS Y DETALLES DE EQUIPAMIENTO QUE POSIBILITAN UNA CONDUCCIÓN RELAJADA, UNA VIDA A BORDO CÓMODA Y UN TRABAJO EFICIENTE

Tras el lanzamiento de dos nuevos modelos en 2021 —el Actros F, centrado en la funcionalidad, y el Actros Edition 2, de edición limitada—, Mercedes-Benz Trucks presenta ahora el Actros L, el modelo más grande y mejor equipado de esta exitosa serie. Este camión pesado de larga distancia, dotado de motor diésel convencional, puede encargarse en Europa desde el 1 de julio de 2021 y entrará en producción en noviembre de este año.

AMPLITUD EXCEPCIONAL

Una cabina de 2,5 metros de anchura (se puede optar por las variantes StreamSpace, BigSpace y GigaSpace) y la ausencia de túnel del motor permiten disfrutar de una gran amplitud interior. La posición del asiento se ha rebajado en 40 milímetros para conseguir una conducción más relajada y una visión cómoda de la carretera. En este sentido, las luces de carretera LED de nuevo diseño y carácter opcional aportan una mayor intensidad luminosa que los faros de xenón y brindan una excelente iluminación de la calzada, lo que potencia en gran medida la seguridad, sobre todo, en la oscuridad.

Además, se han incluido detalles de equipamiento dirigidos a mejorar el confort del conductor, como unas elegantes fundas para los asientos, nuevos guarnecidos de las puertas, un mullido colchón con un sobrecolchón de 45 mm de espesor y un panel trasero de la cabina de agradable tacto en la zona de la cama.

SEGURIDAD

Mercedes-Benz no cesa en su empeño de contribuir a que el tráfico por carretera sea lo más seguro posible mediante sistemas de asistencia de seguridad activa, como Lane Keeping Assist, Proximity Control Assist o MirrorCam.

Este Actros L va un paso más allá y opcionalmente, puede equipar el Mercedes-Benz Sideguard Assist S1X, que no se limita a avisar al conductor sobre la presencia de peatones o ciclistas circulando por el lado del copiloto. Cuando el conductor no responde a los avisos a tiempo, este sistema puede iniciar una maniobra de frenado automatizada a velocidades de giro de hasta 20 km/h para detener al vehículo. Otra opción de equipamiento para el Actros L es la segunda generación de Active Drive Assist (ADA 2). Bajo determinadas condiciones, el sistema ayuda de forma activa al conductor con una guía lateral y longitudinal del camión y puede, de forma automática, mantener la distancia con el vehículo de delante, acelerar y también girar cuando se cumplen determinadas condiciones, como un radio de curva suficiente o unas marcas de señalización vial claramente



GRACIAS AL CRUCERO INTELIGENTE PREDICTIVE POWERTRAIN CONTROL (PPC), LA ÚLTIMA GENERACIÓN DEL ACTROS PUEDE LLEGAR A CONSUMIR HASTA UN 5% MENOS QUE LOS VEHÍCULOS NO EQUIPADOS CON ESTE SISTEMA

visibles. Asimismo, ADA 2 incluye la subfunción Emergency Stop Assist, capaz de iniciar una parada de emergencia cuando el conductor haya dejado de controlar el volante, a pesar de las señales de aviso visuales y acústicas.

El Actros L también está equipado con el sistema Active Brake Assist 5 (ABA 5) de serie, que incluye una función de reconocimiento de peatones, a fin de cumplir con las legislaciones que exigen contar con un asistente de frenada de emergencia.

MENOS CONSUMO

Junto con estos sistemas de asistencia, el sistema de control de la transmisión y de crucero inteligente Predictive Powertrain Control (PPC) se convierte en otro aliado de excepción para los conductores. Puede tener en cuenta las características topográficas, el trazado de carretera y las señales de tráfico en determinadas situaciones. De este modo, se pueden evitar frenadas, aceleraciones y cambios de marcha innecesarios. Gracias al PPC, la última generación del Actros consume hasta un 3 por ciento menos de diésel que los vehículos no equipados con este sistema en autopista y auto-vía, cifra que puede aumentar hasta el cinco por ciento en carreteras comarcales.

Bajo el patrocinio del Sr. Emmanuel MACRON
Presidente de la República Francesa

SOLUTRANS

16 - 20 NOV 2021 LYON · EUREXPO

ENCUENTRO MUNDIAL DEL VEHICULO INDUSTRIAL Y URBANO



PARA MÁS INFORMACIÓN:

Promosalons España
T. +34 932 178 596
marketing@promosalons.es

SOLUTRANS.EU
#SOLUTRANS



SOLICITE SU PASE GRATUITO

En www.solutrans.eu
Código invitación: **ESPPMP**

Innovación y talento premiados



Organización: **COMEXPOSIUM**

Bajo el patrocinio: **MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES**

Un salón avalado por: **OICA**

Patrocinada por: **TotalEnergies**

Colaboradores: **FFFC** French Bodywork Federation Industry and Services

Colaboradores: **ONLY LYON**, **CARA**, **PFA**, **FILIERE AUTOMOBILE & MOBILITE**, **La Région**, **SEIAM**

MERCEDES-BENZ TRUCK APP PORTAL

Al adquirir la opción Multimedia Cockpit Interactive, los profesionales también tienen acceso rápido al Mercedes-Benz Truck App Portal. De este modo, las empresas de transporte pueden aprovechar las nuevas oportunidades en materia de conectividad y equipar sus vehículos con aplicaciones para mejorar la eficiencia y el confort, como servicios telemáticos, desde FleetBoard.

Estos servicios permiten establecer una interconexión inteligente en red entre conductores, flota y pedidos. Todos ellos ayudan a optimizar el consumo, reducir el desgaste e incrementar la utilización del vehículo. Por ejemplo, con Fleetboard Performance Analysis, es posible evaluar y optimizar el comportamiento al volante, mientras que Fleetboard Time Management ofrece un análisis detallado del tiempo de conducción y de descanso de los conductores. Por su parte, Fleetboard Mapping muestra el estado y posición de los vehículos. Y con Fleetboard Driver Card y Mass Memory Download, es posible leer, transmitir y guardar todos los datos pertinentes de forma remota.

MERCEDES-BENZ UPTIME

Mercedes-Benz Uptime combina la conexión inteligente en red de vehículos con una gran asistencia al cliente, ofreciendo así un innovador servicio para los clientes de Mercedes-Benz Trucks. Su objetivo es ayudarles para que los camiones pasen todo el tiempo posible en carretera. Las citas en el taller deben reducirse al máximo y ser programadas de modo más eficiente. A fin de reducir el número de averías, las reparaciones necesarias se identifican lo antes posible y los clientes reciben asistencia a la hora de concertar las citas necesarias con poco tiempo de



1. Las luces de carretera LED de nuevo diseño aportan una mayor intensidad luminosa.
2. En el interior se han incluido detalles de equipamiento dirigidos a mejorar aún más el confort del conductor.
3. El Actros L entrará en producción en noviembre de este año.

UNA CABINA DE 2,5 METROS DE ANCHURA (SE PUEDE OPTAR POR LAS VARIANTES STREAMSPACE, BIGSPACE Y GIGASPACE) Y LA AUSENCIA DE TÚNEL DEL MOTOR PERMITEN DISFRUTAR DE UNA GRAN AMPLITUD INTERIOR



Mercedes-Benz no cesa en su empeño de contribuir a que el tráfico por carretera sea lo más seguro posible mediante sistemas de asistencia de seguridad activa, como Lane Keeping Assist, Proximity Control Assist o MirrorCam.

antelación, teniendo siempre en cuenta los requisitos en materia de planificación operativa. El resultado, una mejor programación de las visitas al taller, una mayor disponibilidad de los vehículos y un grado más elevado de seguridad en carretera.

ALQUILER Y FINANCIACIÓN

Paquetes de servicio configurables individualmente, así como soluciones de alquiler, financiación y seguro a medida completan la gama de servicios para el Actros L y garantizan una mayor seguridad de planificación en estos ámbitos. El hecho de que Mercedes-Benz Trucks no deja de buscar soluciones innovadoras en estas áreas queda demostrado a la perfección por el contrato de servicio Mercedes-Benz CompleteMile. Al igual que Mercedes-Benz Complete, este contrato de servicio flexible engloba todo el trabajo de taller, incluidas las piezas de desgaste, pero con un concepto distinto: la cuota mensual depende de los kilómetros realizados de forma efectiva. De este modo, resulta indiferente que el cliente trabaje en un sector cíclico, como el de construcción o el agrícola, o que su negocio tenga meses de mayor o menor actividad, con la consiguiente variación en su kilometraje.



ACOTRAL Y MERCADONA PRUEBAN EL PRIMER CAMIÓN HÍBRIDO ENCHUFABLE DE SCANIA

DISTRIBUCIÓN DE ÚLTIMA MILLA EN MODO CERO EMISIONES

DURANTE VARIAS SEMANAS, ESTE VEHÍCULO SE VA A DEDICAR A LA DISTRIBUCIÓN URBANA EN SUPERMERCADOS UBICADOS EN MADRID CAPITAL

Este camión tiene una cabina pensada para la distribución urbana y un motor de combustión de 9 litros de 360 CV combinado con una máquina eléctrica de 115kW y unas baterías que permiten hasta 60km en modo completamente eléctrico. Esta combinación permite lo mejor de las dos tecnologías: por un lado, la distribución de última milla en modo cero emisiones, incluyendo el equipo de refrigeración, y por otro la máxima autonomía y adaptación a la operativa habitual de una empresa de transporte con el motor diésel.



HASTA 60 KM EN MODO ELÉCTRICO

El camión híbrido enchufable está disponible para las cabinas L y P y ofrece la oportunidad de viajar largas distancias utilizando el motor de combustión y de conducir hasta 60 km en modo eléctrico cuando sea necesario. Está equipado con tres baterías, con una capacidad instalada de 90 kWh y un motor eléctrico de 115 kW. El tiempo de carga de 0% a 80% es de aproximadamente 35 minutos y, además también se recarga a través de la energía de frenado regenerativa. La cadena cinemática se combina con un motor de combustión de 9 litros que ofrece tres potencias: 280, 320 y 360 CV.

SCANIA ZONE

Además, el cliente puede gestionar estos vehículos a través de Scania Zone, la herramienta que ayuda a los conductores a seguir las normas de tráfico y medioambientales, permitiendo un funcionamiento sostenible del camión. Gracias a Scania Zone cada transportista puede predefinir cómo y cuándo debe funcionar su camión en modo eléctrico, adaptándose determinadas necesidades relativas a la velocidad, y la contaminación tanto acústica como medioambiental que requiera el entorno urbano, lo que implica una mayor sostenibilidad. De esta manera, la empresa de transporte y su cliente pueden llevar un registro y contrastar si en una zona de bajas emisiones, el camión ha utilizado el modo eléctrico o no.

En el centro de la imagen, José Luis Mañero y Francisco Javier Mañero, junto a representantes de Veinmancha, concesionario oficial IVECO.



MAÑEROTRANS LOGÍSTICA CRECE CON IVECO

LA EMPRESA EXTREMEÑA HA AMPLIADO SU FLOTA CON DIEZ TRACTORAS S-WAY

MAÑEROTRANS LOGÍSTICA HA CONFIADO NUEVAMENTE EN EL FABRICANTE ITALIANO, CUYOS CAMIONES YA REPRESENTAN UN 70% DEL TOTAL DE SU FLOTA

Los diez IVECO S-WAY están equipados con un motor de 510 CV y ya trabajan en diferentes rutas de transporte internacional. Después de unas semanas en la carretera, los responsables de la compañía hacen una valoración muy positiva: “están respondiendo muy bien, tal y como esperábamos”. A la hora de analizar los puntos fuertes de este modelo, destacan la amplitud y el confort de su cabina. “Nosotros queremos que el chófer pueda desarrollar su trabajo en las mejores condiciones y en esta renovada cabina pueden en-

contrar un gran nivel de confort cuando están al volante y también en las horas de descanso”, aseguran. Además, se muestran muy satisfechos con los datos de consumo de combustible: “estamos contentos y sabemos que seguirá descendiendo porque estos vehículos ayudan al chofer a optimizar el gasto de gasóleo.”

UNA FLOTA JOVEN

Con las adquisiciones de camiones IVECO S-WAY, y semirremolques Schmitz Cargobull (Lonas) y Lecitrailer (Lonas y Frigoríficos), la flota de MañeroTrans Logística sigue creciendo y ya cuenta con casi un centenar de vehículos con una edad media de tres años.

De cara al futuro no descartan la incorporación de modelos propulsados con gas natural, como el S-WAY NP. “Podría ser un camión óptimo para los arrastres fijos de palettería”, señalan. Además, estudian la posibilidad de sumar a su flota duotrailers porque “es una buena alternativa para

“ESTÁ SIENDO UN EJERCICIO ATÍPICO Y DIFÍCIL PARA EL SECTOR, PERO ESPERAMOS CERRAR EL EJERCICIO CON UN PEQUEÑO AUMENTO DE LA FACTURACIÓN”, APUNTAN LOS RESPONSABLES DE LA COMPAÑÍA

nuestros clientes, ya que permiten ahorrar en los costes”, exponen.



“ESPERAMOS CRECER EN 2021”

Christian Espejo Herrera, director de Transportes de MañeroTrans Logística, reconoce que está siendo un ejercicio “atípico y difícil” para el sector. Aunque el

COVID19 ha supuesto un inconveniente añadido, la empresa se ha adaptado a la nueva coyuntura para ofrecer el mejor servicio a sus clientes: “somos conscientes de que quieren sus productos cuanto antes en la carretera y que los plazos de entrega sean reducidos, y nosotros somos capaces de dar respuesta a esas peticiones”. A falta de unos meses para cerrar el ejercicio, Espejo se muestra optimista: “esperamos cerrar el ejercicio con un pequeño aumento de la facturación”.

MAÑEROTRANS LOGÍSTICA, EN LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE

La empresa extremeña, junto a más de un centenar de destacados empresarios del sector del transporte de mercancías por carretera de nuestro país, forma parte de los jurados que otorgan los galardones ‘Camión del Año’ y ‘Quinta Rueda: Semirremolque del Año’.



La flota también se ha reforzado con la incorporación de semirremolques Lecitrailer (Lonas y Frigoríficos)

CON LAS ADQUISICIONES DE CAMIONES IVECO S-WAY, Y SEMIRREMOLQUES LECITRAILER Y SCHMITZ CARGOBULL, LA FLOTA DE MAÑEROTRANS LOGÍSTICA SIGUE CRECIENDO Y YA CUENTA CON CASI UN CENTENAR DE VEHÍCULOS CON UNA EDAD MEDIA DE TRES AÑOS



Los nuevos IVECO S-WAY ya están recorriendo las carreteras europeas.



LODISNA CONFÍA EN EL NUEVO VOLVO FH

LOS NUEVOS VEHÍCULOS SE SUMAN A UNA FLOTA QUE SE APROXIMA A LOS 200 CAMIONES

EL ÚLTIMO MODELO DEL FABRICANTE SUECO SE ACABA DE INCORPORAR A LAS FILAS DE LA EMPRESA CON SEDE EN NAVARRA

Desde su salida al mercado, el Volvo FH no ha dejado de sumarse a las flotas de múltiples empresas de todo el país. En esta ocasión, es Lodisna la que ha adquirido varias unidades del nuevo modelo. Con más de 13 años de experiencia, la compañía navarra realiza transporte internacional exprés de cargas completas por carretera, lo que supone una carga de trabajo y relación de kilómetros muy elevada a la que Volvo FH da una respuesta integral. Pensado para largas distancias, este vehículo se adapta a las necesidades de la empresa gracias a las novedades que incorpora este nuevo modelo y su solución I-Save.

“TENEMOS GRANDES EXPECTATIVAS”

Las nuevas unidades del Volvo FH con I-Save se han unido recientemente a la flota de Lodisna. “Estamos muy emocionados con esta compra y tenemos grandes expectativas en las prestaciones del nuevo Volvo FH. Sin duda, hemos apostado por él por la calidad y la confianza que nos aporta Volvo Trucks.” explica **Igor Beguiristain, director general de Lodisna**. El modelo, que además ha sido premiado como Camión del Año 2021, centra sus múltiples prestaciones en la mejora del entorno del conductor. De este modo, del Volvo FH Lodisna espera no solo aumentar la productividad de sus rutas y disponibilidad de los vehículos, sino la calidad y el bienestar de sus conductores, sus activos más valiosos, comenta la compañía.



DOBLE CONFORT

La empresa navarra hace reparto y entrega de sus mercancías equipando a sus camiones con doble conductor. Todo ello con el objetivo de ofrecer a sus clientes unos tiempos de recorrido mínimos. “De ahí, que el nuevo diseño del Volvo FH, ahora más centrado en el entorno del conductor, sea la solución de transporte más idónea para las características de la oferta de Lodisna. Este modelo, ofrece una nueva experiencia de conducción más segura y cómoda para los conductores, marcando los nuevos estándares en el sector”, destacan desde la marca.

CAMIÓN DEL AÑO 2021

Un jurado compuesto por más de un centenar de empresarios del sector del transporte de mercancías ha designado ‘Camión del Año 2021’ al nuevo Volvo FH. En la imagen, **Giovanni Bruno, CEO de la marca en España**, posa con el galardón.





LA FORD E-TRANSIT LLEGA A LAS CARRETERAS EUROPEAS

COMENZARÁ A RODAR EN ALEMANIA, NORUEGA Y REINO UNIDO

FORD INICIA LAS PRUEBAS CON CLIENTES DE LAS PRINCIPALES FLOTAS EUROPEAS ANTES DEL LANZAMIENTO A GRAN ESCALA PREVISTO PARA LA PRIMAVERA DE 2022

El ensayo comienza con diez prototipos de E-Transit que se pondrán a prueba en una variedad de escenarios operativos intensivos del mundo real en los sectores postal, municipal y servicios públicos, última milla y entrega de comestibles en Alemania, Noruega y Reino Unido. Entre los socios de pruebas se encuentran la empresa de eliminación de residuos AWB, Balfour Beatty, la flota municipal de la ciudad de Colonia, DHL Express en el Reino Unido, DPD, Norwegian Post, Ocado y Recover Nordic.

DIVERSAS CARROCERÍAS

La flota para pruebas presenta una gama completa de variantes de E-Transit que incluye furgonetas, furgonetas de doble cabina y derivados de chasis con cabina con masas brutas de vehículos de 3.5 a 4.25 toneladas, y una variedad de conversiones de vehículos especializados que reflejan los complejos requisitos operativos que los vehículos Transit necesitan soportar.

Entre las unidades que realizarán estas pruebas se encuentran: carrocerías con caja refrigerada, con caja abatible, con caja de reparto de última milla con mampara o volquete enjaulado, entre otras. Su carga útil llega hasta 1.758 kg en el modelo furgoneta.

Ford E-Transit tiene una capacidad de batería de 68 kWh de serie, lo que le proporciona una autonomía de hasta 317 km WLTP, y puede cargarse del 15% al 80% en 34 minutos con un cargador rápido de CC de 115 kW.

MÁS PRODUCTIVIDAD CON MEJOR IMPACTO EN EL MEDIO AMBIENTE

La versión totalmente eléctrica de la Ford Transit se ha presentado en el CV Show 2021 celebrado en Birmingham (Reino Unido) y comenzará a comercializarse en 2022. La marca ha anunciado que el precio en las islas británicas será de 53.631 euros (sin IVA).

"La E-Transit supondrá un salto cualitativo para los operadores de vehículos comerciales. Los nuevos servicios conectados y las tecnologías avanzadas agilizarán los negocios de los clientes y aumentarán su productividad a medida que avanzan hacia flotas totalmente eléctricas", asegura Hans Schep, gerente de Vehículos Comerciales de Ford Europa. "Con precios diseñados para eliminar cualquier barrera de entrada, E-Transit es una propuesta realmente convincente para las empresas europeas", apunta.





LLEGA LA NUEVA CITAN DE MERCEDES-BENZ

LAS PRIMERAS UNIDADES SALDRÁN A LA CARRETERA A FINALES DE OCTUBRE DE 2021

EL FABRICANTE ALEMÁN HA PRESENTADO LA NUEVA VERSIÓN DE LA FURGONETA MÁS PEQUEÑA DE SU FAMILIA DE VEHÍCULOS COMERCIALES. ESTÁ DISPONIBLE COMO FURGÓN, COMO TOURER Y TAMBIÉN LLEGARÁ UNA VERSIÓN 100% ELÉCTRICA, eCITAN

Su diseño exterior deja clara su pertenencia a la familia alemana. En la parte frontal destacan sus faros planos y la parrilla del radiador con las tres lamas dobles y la estrella en el centro. Sus musculosos hombros y los pronunciados pasos de rueda acentúan la fuerza de la nueva Citan. Además, la parte posterior también se ha renovado ahora tiene grupos ópticos con dimensiones más reducidas.

Se ofrecerá desde un primer momento en las versiones Furgón y Tourer, ambas con la posibilidad de elegirse en los acabados BASE (modelo con todo el equipamiento básico) y PRO (con un diseño diferenciador y equipamiento ampliado), a las que se unirán más tarde versiones con batalla larga y mixta.

CAPACIDAD DE CARGA

En el modelo destinado a los profesionales, para acceder al espacio de carga se ofrece la posibilidad de contar con dos puertas correderas, que presentan una amplia abertura de 615 milímetros a ambos lados y 1.059 milímetros de alto. Por la parte trasera, también se accede sin problemas al espacio de carga: en el modelo Furgón, el borde de carga se encuentra a 59 centímetros.

Además del panel separador fijo (disponible con y sin ventanilla) entre la cabina del conductor y el espacio de carga, para la Citan Furgón se ofrece también una rejilla de protección flexible. Si es necesario transportar objetos especialmente largos, esta rejilla puede girarse 90 grados en el lado del acompañante, abatirse hacia el asiento del conductor y bloquearse. El asiento del acompañante es abatible, lo que permite obtener una superficie plana.

MOTORIZACIONES

En su lanzamiento al mercado, la gama de propulsores de la nueva Citan está formada por tres motores diésel CDI de cuatro cilindros y 1.461 CC en potencias de 75, 95 y 116 CV, ésta última incorporando la función Overpower que aumenta de manera breve la potencia hasta los 121 CV y el par motor hasta los 295 Nm. Las opciones gasolina corren a cargo del motor de 1.332 CC también de cuatro cilindros en potencias de 102 y 131 CV. Además del cambio manual de seis marchas, para los motores de gasolina y diésel más potentes se ofrece también un cambio automático de doble embrague y siete velocidades (DCT).

SEGURIDAD

La seguridad es una de las señas de identidad de Mercedes-Benz y así queda patente en esta nueva Citan: dispone de hasta siete airbags de serie y un completo equipamiento con modernos sistemas de asistencia a la conducción, que pueden ayudar al conductor en un gran número de situaciones.

Ayudados por sensores de radar y de ultrasonidos, así como por cámaras, los sistemas de asistencia a la conducción y de aparcamiento vigilan el tráfico y el entorno, pudiendo intervenir con advertencias y asistencia cuando resulte necesario. Al igual que en las nuevas generaciones de la clase C y S de Mercedes, el detector activo de cambio de carril interviene en el volante en vez de en el freno, actuando de forma especialmente cómoda.

Además de los sistemas ABS y ESP legalmente requeridos, la nueva Citan Furgón dispone de serie, entre otros, de la ayuda al arranque en pendientes, el asistente para viento lateral, la advertencia de cansancio ATTENTION ASSIST, así como de la llamada de emergencia Mercedes-Benz.

Además, se pueden adquirir opcionalmente muchos otros sistemas de asistencia a la conducción, entre ellos, por ejemplo, el asistente activo de distancia DISTRONIC, que cuenta con función automática de conducción en retenciones, y el asistente activo de dirección que ayuda al conductor a mantener a la Citan centrada en el carril.



1



2



3

1. La parte posterior se ha renovado. Ahora tiene grupos ópticos con dimensiones más reducidas.
2. El acceso al espacio de carga resulta cómodo. Además, puede contar con dos puertas laterales correderas.
3. El interior también se ha actualizado. Dispone opcionalmente del sistema de infoentretenimiento MBUX (Mercedes-Benz User Experience).

eCITAN: SE COMPLETA LA FAMILIA 100% ELÉCTRICA



Esta versión totalmente eléctrica llegará al mercado en el segundo semestre de 2022 y completa el catálogo de productos eléctricos centrado en el ámbito comercial, el cual incluye también la eVito y la eSprinter. Se prevé que la autonomía sea de unos 285 kilómetros según WLTP. En las estaciones de carga rápida, la batería se puede cargar del 10 al 80 por ciento en 40 minutos. De este modo, cumple los requisitos de los usuarios comerciales, ya que este modelo se utiliza frecuentemente en como furgoneta de reparto y paquetería en el área urbana. Las baterías de la eCitan se alojan en el suelo, lo que permite mantener el mismo espacio de carga que la versión convencional. También se ofrecerá un enganche para remolque.

MBUX Y SERVICIOS DIGITALES DE MERCEDES ME

Al igual que su hermana mayor, la Sprinter, y los turismos de Mercedes-Benz, la nueva Citan dispone opcionalmente del sistema de infoentretenimiento MBUX (Mercedes-Benz User Experience) de manejo intuitivo y con capacidad de aprendizaje. Entre sus puntos fuertes cabe mencionar el intuitivo sistema de manejo a través de la gran pantalla táctil de siete pulgadas, los botones Touch Control del volante o el asistente de voz «Hey Mercedes». Otras ventajas son la integración de smartphone de Apple Car Play y Android Auto, el sistema manos libres mediante conexión Bluetooth y la radio digital (DAB y DAB+). Además, la Citan ya viene preparada de fábrica para el uso de numerosos servicios digitales de Mercedes me connect. De este modo, los clientes siempre están conectados al vehículo en cualquier lugar. Los profesionales siempre tienen a mano información importante a bordo y también fuera del vehículo, pudiendo hacer uso de prácticas funciones.

LA VERSIÓN 100% ELÉCTRICA, eCITAN, LLEGARÁ AL MERCADO EN EL SEGUNDO SEMESTRE DE 2022



FIAT PROFESSIONAL PRESENTA EL NUEVO DUCATO 2021

MÁS TECNOLOGÍA Y CONFORT AL SERVICIO DE LOS PROFESIONALES

DUCATO CUMPLE 40 AÑOS Y LO CELEBRA COMO LÍDER DEL MERCADO, CONVIRTIÉNDOSE EN EL VEHÍCULO COMERCIAL LIGERO MÁS VENDIDO EN EUROPA EN 2020 CON APROXIMADAMENTE 150.000 UNIDADES, UN 8 % MÁS QUE EN 2019

En el exterior, el nuevo Ducato mantiene un estilo similar al de su antecesor. Destacan los nuevos faros con tecnología Full LED de alto rendimiento y un aspecto claramente moderno y tecnológico. Proporcionan un 30 % más de luminosidad que los faros halógenos clásicos. La renovación exterior también afecta a la gran parrilla y las nuevas placas protectoras.

TECNOLOGÍA Y CONFORT A BORDO

En cuanto al interior, se han introducido múltiples cambios dirigidos a mejorar la calidad de vida a bordo y la practicidad de uso. Destacan: el 'Keyless Entry and Go' para abrir y cerrar las puertas de la cabina y el compartimento de carga y arrancar el motor sin llave, el freno de estacionamiento eléctrico, el asiento del pasajero 'Eat and Work', el compartimento para recargar móviles de forma inalámbrica, y el parabrisas térmico con resistencias eléctricas internas para descongelar rápidamente la luna.

El renovado diseño interior está adornado con un cuadro de instrumentos y un volante rediseñado, junto con una nueva palanca de cambios, y controles automáticos de aire acondicionado. La nueva dirección asistida eléctrica en toda la gama se vuelve más precisa y manejable y, el volante con diámetro de giro reducido redefine el concepto de confort dentro de la nueva cabina del Ducato.

Nueva es también la configuración totalmente digital de los instrumentos, el Full Digital Cockpit, capaz de devolver de forma inmediata y clara la información y los avisos más útiles durante el viaje, desde la navegación hasta las ayudas a la conducción, que brinda un altísimo grado de flexibilidad gracias a la reconfigurabilidad e interacción con el sistema de infoentretenimiento Uconnect. A ello se suman las nuevas interfaces Uconnect con pantallas de hasta 10,1".

MOTORES EURO 6D-FINAL

El nuevo Ducato renueva completamente sus propulsores, ofreciendo motores desarrollados para cumplir con la normativa Euro 6D-Final y ampliando la gama disponible con la homologación Heavy Duty. Los nuevos motores diésel Multijet3, basados en la nueva arquitectura H3 Power desarrollada por Fiat Professional ofrecen una mayor eficiencia gracias al peso reducido (en beneficio de la capacidad) y una reducción del consumo y las emisiones de CO2 hasta un 7 %.

La gama se articula en cuatro niveles de potencia y dos cambios, manual de 6 velocidades disponible para los modelos de 120, 140, 160 y 180 CV, y automático con el siempre apreciado cambio «9Speed» de 9 velocidades, disponible en los niveles de potencia de 140, 160 y 180 CV. También es nuevo el cambio manual de 6 velocidades para las potencias de 120 y 140 CV que garantiza una mejor fluidez al cambiar de marcha. La gama Heavy Duty, disponible en los tres niveles de potencia más altos, con cambio manual y automático, completa la oferta de motores disponibles.

SEGURIDAD Y AYUDA A LA CONDUCCIÓN

El nuevo Ducato incorpora una nueva y amplia oferta de sistemas de seguridad y ayuda a la conducción. Se presenta como el primer vehículo comercial ligero con conducción autónoma de nivel 2, brindando una gama completa de Sistemas Avanzados de Ayuda a la Conducción (ADAS) tanto en marcha como a la hora de aparcar. Desde el control de velocidad hasta el de frenado por obstáculos repenti-



1



2



3

1. El renovado diseño interior está adornado con un cuadro de instrumentos y un volante rediseñado, junto con una nueva palanca de cambios, y controles automáticos de aire acondicionado.
2. Nueva es también la configuración totalmente digital de los instrumentos, el Full Digital Cockpit.
3. Se han cuidado los detalles para facilitar el trabajo de los profesionales.

APUESTA POR LA ELECTROMOVILIDAD



Durante el acto de presentación, Eric Laforge, Head of EMEA Fiat Professional Brand, confirmó que no se comercializará una versión de gas natural. La apuesta de la compañía se centra en la electromovilidad con eDucato, que recientemente ha obtenido el premio 'VI Ligero del Año 2021'.



nos como peatones y ciclistas, pasando por el control de cruce adaptativo con función Stop and Go, el mantenimiento del carril de marcha y el asistente para retenciones, que mantiene un control activo de la trayectoria del vehículo, teniendo en cuenta las condiciones del tráfico. El uso combinado de estos tres últimos dispositivos ADAS permite que el Nuevo Ducato alcance el nivel 2 de conducción autónoma, por lo que el vehículo asiste autónomamente al conductor durante la conducción, la aceleración y el frenado.

La amplia gama de sistemas de ayuda a la conducción y al aparcar se completa con el Digital Central Mirror, el sistema ESC mejorado con Cross Wind Assist y Trailer Stability Control, y el Active Park Assist.

CONECTIVIDAD

La puerta de entrada a este mundo es el sistema Uconnect, que se puede enriquecer con diferentes niveles: gracias a los servicios Uconnect™ Services y la aplicación FIAT se podrá gestionar y vigilar el vehículo directamente desde un dispositivo, en cualquier lugar y en cualquier momento.

Los servicios disponibles son muchos: My Assistant (garantiza seguridad y asistencia en los desplazamientos), My Remote (permite interactuar con el vehículo incluso a distancia), My Car (paquete de servicios dedicado a monitorizar el estado del Ducato en cualquier momento), My Navigation, o My Wifi (permite conectar hasta 8 dispositivos y utilizar los servicios de Amazon Alexa Voice Service a bordo).

SE PRESENTA COMO EL PRIMER VEHÍCULO COMERCIAL LIGERO CON CONDUCCIÓN AUTÓNOMA DE NIVEL 2, BRINDANDO UNA GAMA COMPLETA DE SISTEMAS AVANZADOS DE AYUDA A LA CONDUCCIÓN (ADAS)



A LA MEDIDA DE LOS PROFESIONALES

NUEVA VOLKSWAGEN CADDY – 102 CV: MENOS CONSUMO Y MÁS CONFORT

LA QUINTA GENERACIÓN DE LA PEQUEÑA DE LA FAMILIA DE VEHÍCULOS COMERCIALES DEL FABRICANTE ALEMÁN LLEGA CARGADA DE NOVEDADES

Hemos tenido la oportunidad de conocer de cerca la versión furgón destinada a los profesionales. En un primer vistazo se aprecia que su diseño ha sufrido una notable renovación: cuenta con nuevos faros delanteros y traseros LED y nuevas llantas de aleación de 18 pulgadas, y se ha reducido el valor Cx a 0,30.

En el interior, los indicadores y elementos de control han sido completamente rediseñados: los tradicionales botones dan paso a pulsadores táctiles. Esta unidad de prueba incorpora una pantalla táctil para manejar los sistemas de radio e infoentretenimiento y mantiene el cuadro de instrumentos con un aspecto tradicional (analógico). Pero opcionalmente, está disponible el Digital Cockpit, con instrumentos totalmente digitales.

Además, hay que destacar la mejora de la insonorización, que es un aspecto para tener muy en cuenta cuando se pasan muchas horas dentro de una furgoneta.

MOTOR TDI 102 CV

Esta furgoneta está equipada con los nuevos motores de cuatro cilindros que cumplen con la normativa de emisiones Euro 6. En concreto, la protagonista de la prueba está propulsada por el motor TDI de 102 CV con caja de cambios manual de seis velocidades. La oferta de motores diésel se completa con las versiones de 90 CV y 122 CV. Todos ellos se pueden adquirir con transmisión automática de doble embrague de 7 velocidades. También están disponibles un motor de gasolina (TSI) de 84 kW (116 CV) y un propulsor sobrealimentado de gas natural (TGI). Las mejoras introducidas en los motores hacen posible una reducción en el consumo de carburante. En nuestro caso, en un recorrido mixto, el consumo medio ha rondado los 5 l./100km.

MÁS DE 3 M3 DE CARGA

El espacio máximo de carga longitudinal hasta la mampara es de 1,80 m. y tiene una altura de 1,27 metros y una anchura de 1,61 metros. En



total ofrece un volumen de carga de 3,1 m³. La anchura de las puertas traseras se ha incrementado en 51mm hasta los 1.234 mm., y ahora también es posible cargar un europalet transversalmente en el compartimento posterior. También son más amplias las puertas correderas laterales, que pasan de 701 mm a 840 mm. Para los que necesiten un espacio de carga un poco más amplio, está disponible la versión Cargo Maxi con un volumen de 3,7 m³.

NUEVOS SISTEMAS DE ASISTENCIA

Esta nueva Caddy pone a disposición de los profesionales hasta 19 sistemas de asistencia, seis de ellos son completamente nuevos. Entre otros, se puede optar por: el Travel Assist, que facilita la conducción asistida sin importar la velocidad. Relacionado con el Travel Assist, el



ESTA NUEVA CADDY EQUIPADA CON MOTOR TDI DE 102 CV Y CAJA DE CAMBIOS MANUAL DE SEIS VELOCIDADES, TIENE UN CONSUMO DE COMBUSTIBLE MUY AJUSTADO

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Modelo: Volkswagen Caddy
- Tipo: SKN / BBDTREX0
- Alimentación: Diesel
- Cilindrada: 1968 cm³
- Potencia/máxima: 102 CV entre 2.750 y 4.400 rpm
- Par máximo: 280 Nm entre 1.500 y 2.500 rpm
- Diámetro/carrera: 81 x 95.5 mm

TRANSMISIÓN

- Tracción: 4x2 Delantera
- Caja de cambios: Manual de 6 velocidades

BASTIDOR

- Dirección: Eléctrica

SUSPENSIONES

- Delantera: Tipo McPherson
- Trasera: Eje rígido con muelle helicoidal

FRENOS

- Delanteros: Discos
- Traseros: Tambor

PESOS Y DIMENSIONES

- Largo/ancha/alto: 4.500 – 1.855 – 1.819 mm
- MMA: 2.220 Kg
- Carga útil: 723 Kg
- Neumáticos 205/60 R 16 96 H

DEPÓSITOS

- Gasóleo: 50 litros
- AdBlue: 15 litros



1. El interior de la nueva Caddy llama la atención por su gran amplitud. La digitalización ha ganado protagonismo.
2. El espacio destinado a la carga tiene un volumen de 3,1 m³.
3. Se ha incrementado la amplitud de las puertas correderas hasta los 840 mm (anteriormente era de 701 mm).
4. Esta unidad cuenta con cambio manual de 6 velocidades. También está disponible la transmisión automática de doble embrague de 7 velocidades.

volante multifunción rediseñado está también equipado con sensores capacitivos. Estos sensores garantizan una detección precisa del más leve toque de mano, evitando así cualquier falsa alarma. También está disponible el Trailer Assist, habitual en el Crafter, que facilita significativamente la maniobra de marcha atrás, y Side Assist con Alerta de Tráfico Posterior incluida.

VERSIONES ECO



Durante los últimos años el Caddy GNC ha registrado unos excelentes resultados, y la nueva generación de Caddy también contará con versión propulsada con gas natural, que llegará a principios de 2022. Más adelante, la gama se completará con una versión híbrida enchufable.

UNA RESPUESTA PRECISA

La estabilidad que ofrece la nueva Caddy en carretera es perfecta, incluso en curvas pronunciadas, y se mueve con soltura en la ciudad. Una de las claves es el renovado tren trasero guiado por brazos oscilantes longitudinales con barra Panhard.

Su nuevo chasis, que se basa en una plataforma modular transversal, y el novedoso diseño de los ejes, hacen que su comportamiento sea muy similar al de un turismo, pero sin perder la robustez de un vehículo comercial.

Su dirección es ahora más precisa y el radio de giro más reducido, lo que facilita la maniobrabilidad, algo que se agradece especialmente en entornos urbanos.

SU NUEVO CHASIS, QUE SE BASA EN UNA PLATAFORMA MODULAR TRANSVERSAL, Y EL NOVEDOSO DISEÑO DE LOS EJES, HACEN QUE SU COMPORTAMIENTO SEA MUY SIMILAR AL DE UN TURISMO



TRANSOGUETA RENUEVA SU CONFIANZA EN LECITRAILER

HA ADQUIRIDO 50 SEMIRREMOLQUES CON CARROCERÍA LONAS MULTIPUNTO

Miembro del jurado:



DESDE HACE CASI SEIS DÉCADAS, LA COMPAÑÍA ALAVESA REALIZA TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA A ESCALA NACIONAL E INTERNACIONAL

Recientemente, Transogueta ha renovado en su flota 50 semi-remolques Lecitrailer. Ha optado por el modelo de chasis mega aligerado con carrocería Lonas Multipunto. Ambas empresas han trabajado conjuntamente en los puntos estratégicos del semi-remolque que le proporciona más durabilidad con menos mantenimiento. La empresa de Nanclares de Oca (Alava) viene confiando en Lecitrailer desde hace 31 años. Ahora, además de los semi-remolques lonas, ha incorporado semi-remolques frigoríficos Evolution en varias versiones diferentes, un vehículo que ha sido distinguido con el premio 'Quinta Rueda: Semirremolque del Año'.

MEJORA CONTINUA

En su central de Álava, situada en el Polígono de Maastricht, dispone de unas modernas y renovadas instalaciones, con una nave de almacenaje de 35.000 m2 en la que una parte está equipada con cámara frigorífica. Cuenta además con un amplio aparcamiento, servicio de repostaje propio, lavado y reparación de los vehículos.

Fruto de su mejora continua e innovación en el ámbito de la logística, Trans Ogueta cuenta con un sistema de calidad presidido por los principios de rigor y transparencia, optimizando así la productividad y eficacia.

TRANSMOTA INCORPORA LONAS MULTIPUNTO DE LECITRAILER



La cooperativa de Alcalá la Real (Jaén) acaba de incorporar a su flota 18 lonas Multipunto Lecitrailer, que destinará al tráfico internacional de mercancías. Transmota ha elegido vehículos del fabricante aragonés para la renovación de todo su parque de semi-remolques "por sus prestaciones técnicas y su constante desarrollo tecnológico, que permiten optimizar en consumo, peso y fiabilidad", según apunta el fabricante.

En su búsqueda por la eficiencia, ha incorporado en todos sus vehículos la última tecnología en el campo de la comunicación y localización, lo que permite un control eficaz de vehículos y mercancías al instante.

La rotulación de estos vehículos muestra la imagen de Alcalá La Real y su famosa fortaleza de La Mota, aportando a su ciudad una magnífica pantalla para su promoción turística a lo largo y ancho de España y Europa.



LOS SEMIRREMOLQUES SE MANTIENEN AL ALZA

En agosto se han comercializado 664 unidades en el mercado español, un 56,97% más que en 2020, y un 10% más que en 2019, según los datos de Asfars. Las Lonas, con 229 matriculaciones durante el pasado mes, acumulan 3.265 matriculaciones en 2021 (+81,5%). Por su parte, los Frigoríficos también mantienen una tendencia positiva: 361 unidades en agosto y alcanzan las 2.236 en este ejercicio, un 62,5% más que en 2020. Otros segmentos que han incrementado sus ventas en el periodo enero-agosto son los Portacontenedores (621 / +78,41%) y los Basculantes (1126 / +48,16%). La nota negativa la han puesto los Furgones (383 / -26,63%) y las Cisternas (536 / -4,46%).

En los ocho primeros meses del año, se han matriculado 8.952 vehículos un 47,3% más que en 2020, y un 12,5% más que en 2019. Lecitrailer se mantiene en lo más alto (2.272 unidades), seguido por Schmitz Cargobull (2.012) y Sor Ibérica (506).



LOS CAMIONES SUFREN EN AGOSTO

Las matriculaciones de vehículos industriales han descendido por segundo mes consecutivo en agosto un 8,3% (1.029 unidades), según los datos de ANFAC. Los problemas de suministro de algunos componentes están lastrando el ritmo de producción de los fabricantes de camiones.

En el mes que acaba de concluir se han matriculado 572 Tractoras, un 15,5% menos que hace un año. DAF (138), IVECO (122) y Mercedes-Benz (101) han liderado las ventas en este segmento en agosto. Los camiones Ligeros y los Medios también han retrocedido: un 31,8% (45 unidades) y un 10,3% (165 unidades), respectivamente. La nota positiva la han puesto las matriculaciones de Pesados Rígidos se han incrementado: +26,7% (247 unidades). En los ocho primeros meses del año, se han matriculado 13.270 camiones en el mercado español, un 21,6% más que en el ejercicio anterior.

GRUPO DISFRIMUR ACELERA PARA REDUCIR SUS EMISIONES

El grupo empresarial de transporte y logística se ha unido a la mayor iniciativa de sostenibilidad empresarial del mundo: "Climate Ambition Accelerator". Se trata de un proyecto enmarcado dentro del Pacto Mundial de Naciones Unidas, a partir del cual se llevarán a cabo actividades pedagógicas para que las empresas puedan ampliar y desarrollar nuevas que les permitan reducir sus emisiones. La iniciativa Climate Ambition Accelerator tiene como objetivo involucrar a empresas de todos los tamaños y sectores, tanto con co-

nocimientos básicos como avanzados sobre la temática, ya que las actividades se adaptarán en función de este criterio. Asimismo, contará con diversas sesiones de desarrollo de capacidades, acceso a las mejores prácticas, oportunidad de aprendizaje entre pares, mesas de dialogo con expertos y eventos internacionales para ayudar a las empresas a establecer metas ambiciosas, basadas en la ciencia, y tomar medidas empresariales para lograr un futuro amigable con el medio ambiente.





GOLPE A LOS TACÓGRAFOS DIGITALES MANIPULADOS

La Guardia Civil, en el marco de la operación 'Pantaco', ha desarticulado una organización dedicada a la manipulación y venta de estos dispositivos. En la primera fase de este operativo, la Guardia Civil detuvo a 38 personas y desarticuló una organización dedicada a la manipulación y venta de tacógrafos manipulados para que los transportistas pudieran conducir sin cumplir la normativa europea de tiempos de conducción y descansos. Ahora, tras analizar la documentación incautada hace un año, se ha procedido a la detención de otros 26 empresarios y conductores que utilizaban tacógrafos digitales manipulados. Las detenciones han tenido lugar en la Región de Murcia, Alicante, Valencia, Cantabria, Ciudad Real, Huelva, Córdoba y Alicante. Las investigaciones continúan abiertas y se podrían producir detenciones en los próximos días.

DESCIENDE LA SINIESTRALIDAD EN CAMIONES Y FURGONETAS

La Dirección General de Tráfico ha hecho públicos los datos consolidados de siniestralidad mortal de 2020. Durante el año pasado, marcado por la pandemia de COVID-19, perdieron la vida en accidentes de tráfico 1.370 personas y 6.681 tuvieron que ser hospitalizadas en un total de 72.959 accidentes de tráfico. Es la menor cifra desde que se tienen registros e incluye las personas fallecidas en vías interurbanas y urbanas durante los 30 días posteriores a la ocurrencia del accidente. Aunque el transporte de mercancías se mantuvo activo durante los peores momentos de la pandemia, también se ha reducido la siniestralidad en camiones (de 55 fallecidos en 2019 a 45 en 2020) y furgonetas (54 fallecidos en 2020, frente a 80 en 2019).

El director general de tráfico Pere Navarro recordó que "estas cifras son consecuencia de la situación excepcional vivida en 2020; ahora, nuestros esfuerzos deben ir encaminados a evitar que, en materia de siniestralidad vial, se produzca una vuelta a la antigua normalidad".



CASTILLA Y LEÓN FINANCIA LA FORMACIÓN DE NUEVOS CONDUCTORES PROFESIONALES

Los presidentes de ambas federaciones, Juan Luis Feltrero (FETRACAL) y Arcadio González (FACALE) se han reunido con el director general de Transportes de la Junta de Castilla y León, Ignacio Santos, para firmar un acuerdo de colaboración entre ambas federaciones para el desarrollo del programa de cualificación de conductores para su inserción en sector transporte. El objetivo de este acuerdo es desarrollar el protocolo firmado con el Gobierno autonómico, por el que se financiará hasta el 75 por ciento del coste de la obtención de permisos C y C+E y del certificado de aptitud profesional acreditativo. En opinión de los presidentes de las dos federaciones, Juan Luis Feltrero y Arcadio González, se trata de buscar un objetivo común, que pasa "por lograr una mayor empleabilidad en el sector y cubrir las necesidades de las empresas de transporte, que requieren, con urgencia, de conductores profesionales".

Las cifras estimadas por las asociaciones del sector sitúan la demanda de conductores en unos 1.500 en Castilla y León.



LA RED DE RENAULT TRUCKS, CERTIFICADA PARA LA ELECTROMOVILIDAD

La marca sigue invirtiendo en recursos dirigidos a la formación para el desarrollo de esta tecnología. Tras la creación de una dirección específica, lanza ahora su primera ola de puntos de Red Certificados Z.E.

El Truck Center de Madrid y Barcelona, Vehinsa, Pedro Gutiérrez Liébana, CST Tudela, Fernando Agón, Motor Tárrega, R1 Gama, Grupo Scora, Grupo Valauto y Motorisa, ya han completado con éxito su formación Z.E. Ready. Estos puntos de servicio Renault Trucks -de elevada población y parque- han recibido los conocimientos técnicos necesarios para la gestión de la tecnología eléctrica. Además, cuentan con todas las herramientas nece-

sarias para su puesta en marcha y han preparado sus instalaciones con la infraestructura correspondiente (cargador y puntos de carga adaptados para vehículo industrial).

Para completar las competencias en tecnología eléctrica, la instalación debe contar con un equipo formado para mantener y reparar los vehículos Z.E., incluido aquellos destinados a la batería de tracción, disponer de una zona dedicada para la reparación y las medidas de seguridad necesarias. Estos vehículos trabajan con 600 Voltios de tensión, por tanto, el distribuidor debe contar la infraestructura de carga con la potencia adecuada para vehículos pesados.



IVECO CELEBRA LOS 600.000 EUROCARGO EN SU PLANTA DE BRESCIA

Lanzado en 1991, el Eurocargo fue concebido para ser uno de los vehículos industriales más innovadores del mercado, “como se refleja en su notable éxito de ventas, con una plataforma de cabina modular que permite un amplio margen de personalización del vehículo sin aumentar los costos”, destacan desde IVECO.

En Brescia, donde trabajan 1600 empleados, se desarrollan todas las fases de producción del Eurocargo, desde el montaje del chasis hasta la carrocería de la cabina, el pintado y la instalación de la transmisión, pasando por el ajuste del revestimiento interior y hasta la inspección final. La fábrica también produce versiones especiales para aplicaciones militares y extinción de incendios

La marca italiana tiene un fuerte compromiso con la sostenibilidad y buena prueba de ello es que la unidad número 600.000 es un Eurocargo propulsado con motor de gas natural comprimido (GNC).

SCANIA ANTICIPA NOVEDADES: ¡MENOS CONSUMO!

Scania batió récord de ventas en el primer trimestre de 2021 de los camiones de gama actual y, al igual que el resto de los fabricantes, está afrontando la escasez de semiconductores. Estos factores han provocado largos plazos de entrega y, en algunos casos, retrasos. “Además, estamos en la última fase de preparación de nuestro mayor lanzamiento de producto desde 2016. En esta situación, hemos decidido que es justo ofrecer a nuestros potenciales clientes una mejor base para tomar decisiones a la hora de valorar la compra de su próximo camión Scania y de organizar su calendario”, ha anunciado Alexander Vlaskamp, vicepresidente ejecutivo y jefe de ventas y marketing de Scania.

Scania no revela la fecha exacta, ni el contenido total del lanzamiento, pero promete, entre otras cosas, mejoras «considerables» del consumo de combustible respecto a la gama actual, así como actualizaciones del chasis. Los pedidos podrán realizarse a partir de noviembre y la producción arrancará en el segundo trimestre de 2022.





SERVETO ADQUIERE SEMIRREMOLQUES DE LONA S.CS P400 HUCKEPACK DE SCHMITZ CARGOBULL

El operador logístico especialista en servicios de transporte terrestre, marítimo y logística a nivel nacional e internacional, ha incorporado a su flota de vehículos el primer pack de 60 semirremolques de lona S.CS MEGA VARIOS P400 de Schmitz Cargobull destinados al transporte intermodal.

Con carrocería regulable en altura mediante elevación mecánica para conseguir la máxima capacidad de carga, estos vehículos poseen chasis robusto y resistente, completamente reforzado a la vez de una tara óptima.

Con esta adquisición, la compañía catalana con sede en Lérida ha alcanzado más de 200 semirremolques de la marca del elefante azul. "El crecimiento de Schmitz Cargobull dentro de Serveto en los últimos años tiene un gran recorrido. Hemos sido capaces de cerrar acuerdos a largo plazo estableciendo unas bases de colaboración regulares y contando con Cargobull Finance cuya experiencia está siendo competitiva y satisfactoria para nosotros", explica su director de negocio, Josep Serveto.

EL GAS NATURAL SIGUE GANANDO PROTAGONISMO EN LA RED DE ONTURTLE

OnTurtle arrancó con su apuesta por el gas natural en 2018 y actualmente cuenta ya con 25 gasineras en España, 31 en Francia, 8 en Bélgica, 1 en Italia, 6 en Holanda y 13 en Alemania; en total, 84 puntos de repostaje.

OnTurtle lleva años trabajando para impulsar una red de suministro destinada a dar respuesta a esta demanda de mercado al alza y crucial para impulsar la movilidad sostenible. La firma ha reforzado recientemente su presencia en Francia (Marck, y Bouc-Bel-air) y Alemania (Freienbrink, Kassel, Merklingen, Langenhagen y Bönen) con un total de siete nuevas estaciones de servicio para el suministro de GNL, gracias a un acuerdo con nuestro proveedor Liqvis. Con estas nuevas incorporaciones, la compañía, partner de referencia para la movilidad de mercancías en Europa, cuenta ya con una red de más de 1.600 estaciones en el continente europeo, de las cuales 84 ya son para repostaje de gas. Dispone de 25 gasineras en España, 31 en Francia, 8 en Bélgica, 1 en Italia, 6 en Holanda y 13 en Alemania.



ACTUALIDAD
→ MERCADO



REGRESA WCONNECTA

El mayor evento de networking en Europa, donde una conversación de 7 minutos puede convertirse en un acuerdo para toda la vida, está de vuelta. WConnecta se celebrará el próximo 12 de noviembre de forma presencial en el hotel Barceló Sants de Barcelona. En esta 11ª edición, el aforo será más exclusivo y 'COVID SAFE'. Las mejores empresas de logística y transporte, que forman parte de la comunidad de Alpega Group, que incluye las bolsas de cargas Teleroute y Wtransnet, estarán presentes en esta nueva edición para hablar de negocios, afianzar alianzas, compartir experiencias y, sobre todo, encontrar nuevos colaboradores de confianza para seguir creciendo. Durante el evento, todos los participantes podrán establecer vínculos con potenciales socios en toda Europa mediante entrevistas rápidas.



La garantía
del fabricante



EQUILIBRADORA

- INTRODUCCIÓN DE DATOS DE RUEDAS AUTOMÁTICO (VERSIÓN A) O MANUAL (VERSIÓN ESTÁNDAR)
- INCLUIDO ELEVADOR RUEDAS, CON CAPACIDAD DE HASTA 200 KG
- DOTACIÓN COMPLETA PARA MAYORÍA DE LAS RUEDAS INDUSTRIALES Y TURISMOS
- FRENADO DE LA RUEDA CON UBICACIÓN DEL PUNTO MÁS CERCANO A EQUILIBRAR
- IDEAL PARA FLOTAS DE CAMIONES, AUTOBUSES, AUTOCARES, MINIBUSES Y FURGONETAS



Contacte con nosotros a

comercial@sefac.es o al tel. 91 672 3612
www.sefac.es o facebook/SefacEspana

SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE



NUEVO REGLAMENTO DE CIBERSEGURIDAD EN LOS VEHICULOS INDUSTRIALES

SE EXIGIRÁ SU CUMPLIMIENTO DESDE EL AÑO 2022 PARA LOS NUEVOS TIPOS DE VEHÍCULOS
QUE SE HOMOLOGUEN

CONVIVIMOS EN EL MUNDO MÁS DE SIETE MIL MILLONES DE PERSONAS Y HEMOS GENERADO ALGO MÁS DE MIL MILLONES DE VEHÍCULOS, LO QUE CONVIERTE AL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN ES UNA APUESTA MUNDIAL Y UN PILAR BÁSICO PARA NUESTRA SOCIEDAD

Hemos cambiado sustancialmente nuestro entorno con infraestructuras, caminos, calles, carreteras, etc., que se han ido transformando al son de la evolución de la máquina automóvil en los dos últimos siglos.

Y ahora que ya empezamos a ver muy cerca el platooning, la conducción autónoma, los automóviles conectados, los vehículos eléctricos, etc., comprobamos que estamos ante otro cambio importante.

GARANTIZAR LA SEGURIDAD

El vehículo está decidido a dar un paso adelante muy importante para digitalizarse con el objeto de automatizar parcial o totalmente



PROBABLEMENTE VEAMOS CLASIFICAR A LOS VEHÍCULOS POR SU CIBERSEGURIDAD, DE UNA FORMA PARECIDA A LO QUE ACTUALMENTE VEMOS CON LAS ESTRELLAS EURO NCAP

su funcionamiento, pero esto será posible si conseguimos unos mínimos cambios en todas las infraestructuras, los propios vehículos y la normativa que regula este sector. En pocos años los vehículos y las infraestructuras serán centros de intercambio de información lo que provocará que ambos se conviertan en objetivos tentadores para los ciberataques. La seguridad es una obsesión para todos los que estamos en este sector. Los vehículos disponen de sistemas técnicos complejos tanto en el ámbito de la seguridad activa como pasiva y los fabricantes prueban y demuestran desde hace muchos años la seguridad funcional intrínseca de todas estas soluciones tecnológicas. Ahora, el reto es poder comprobar la seguridad extrínseca de nuestros vehículos y las infraestructuras. Poder certificarla es una garantía y una necesidad para todos.

REGLAMENTO Nº 155

Es por ello que la Comisión Europea creó el Reglamento General de Seguridad que ha ido evolucionando durante años. Este reglamento recoge parcialmente la normativa para incorporar de forma ordenada a los vehículos las medidas de seguridad para la protección de los ocupantes y los usuarios de las vías públicas. Y en el paraguas de este Reglamento de Seguridad, nos encontramos referencias al cumplimiento de determinada normativa de alcance mundial, como son los Reglamentos de las Naciones Unidas.

En materia de seguridad queremos informar al lector que ya es una realidad el Reglamento nº 155 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas que recoge las disposiciones relativas a la homologación de los vehículos de motor en lo que respecta a la ciberseguridad y a su sistema de gestión.

Se exigirá su cumplimiento desde el año 2022 para los nuevos tipos de vehículos que se homologuen, y a partir de 2024 para todos los vehículos que se matriculen nuevos.

UNA TAREA COMPLEJA Y COMPARTIDA

La ciberseguridad de un vehículo es una tarea compleja y compartida por todas las empresas que participan en la cadena de diseño y fabricación de este. Hablamos de una cadena de suministro muy grande que está trabajando en conjunto como un reto crucial para el futuro.

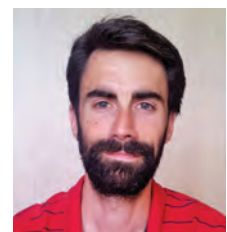


YA ES UNA REALIDAD EL REGLAMENTO Nº 155 DE LA COMISIÓN ECONÓMICA PARA EUROPA (CEPE) DE LAS NACIONES UNIDAS QUE RECOGE LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A LA HOMOLOGACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE MOTOR EN LO QUE RESPECTA A LA CIBERSEGURIDAD Y A SU SISTEMA DE GESTIÓN

Hemos vivido años de evolución técnica de los vehículos, pero el paradigma de la ciberseguridad puede ser el salto digital de una máquina que para muchos de nosotros era hasta hace poco analógica. Los informáticos y técnicos de seguridad deben hacer perrerías a los sistemas de cada vehículo para identificar los puntos débiles y esto generará una cadena de valor. Probablemente veamos clasificar a los vehículos por su ciberseguridad, de una forma parecida a lo que actualmente vemos con las estrellas Euro NCAP. Quizás esta apuesta de futuro deba adjuntar un recordatorio a la administración para que piense que las infraestructuras deben adaptarse para que vehículos tan seguros tengan resultados óptimos.

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 aquellos que reparan, reforman o transforman carrocerías. Si necesitas una carrocería, búscala en www.ascatravi.org

ALLISON TRANSMISSION GANA PRESENCIA EN GALICIA

El Ayuntamiento de Ribas de Sil (Lugo) ha escogido un Iveco Eurocargo ML120E25/P con compactadora HV 8 m³ VEICAR y transmisión Allison Serie 3000TM. Mientras que el municipio de La Lama (Pontevedra), se ha decantado por un Volvo FL250HP42R con compactadora HV 12 m³ de VEICAR y transmisión Allison de la Serie 3000TM (con retardador integrado). En ambos casos buscaban cajas compactadoras de residuos robustas con reducidos elementos electrónicos para evitar numerosas intervenciones de postventa que obligasen a parar la actividad de los camiones durante un tiempo.

“El poder de maniobrabilidad de estos vehículos con Allison que están realizando ciclos de trabajos realmente severos, simplifica el trabajo de los conductores. Además los ayuntamientos han com-



probado que la fiabilidad de la cadena cinemática asegura continuidad en este servicio esencial para su población, y permite reducir sus gastos de explotación”, explica Trond Johansen, Responsable de Grandes Cuentas Europeas de Allison Transmission.



UN CAMIÓN ELÉCTRICO RECORRE MÁS DE 1.000 KM CON NEUMÁTICOS CONTINENTAL EFFICIENTPRO

El vehículo de 19 toneladas y 680 CV desarrollado por Futuricum ha rodado durante 23 horas sin recargar sus baterías en el óvalo de alta velocidad del Contidrom, el centro de pruebas interno de Continental que cuenta con una pista de pruebas ovalada de 2,8 kilómetros de longitud.

Dos pilotos completaron 392 vueltas en turnos de 4,5 horas cada uno a una velocidad media de 50 km/h. Al principio, las condiciones meteorológicas no eran ideales, con 14 grados de temperatura exterior y sólo unos 23 grados de temperatura en el suelo. Además, el viento soplaba a una media de 18 km/h con rachas de hasta 40 km/h. No obstante, después de algo menos de 23 horas, se consiguió el récord Guinness de la mayor distancia recorrida por un camión eléctrico sin una parada de carga con 1.099 kilómetros.

Este modelo estaba equipado con neumáticos Continental EfficientPro, diseñados para una resistencia a la rodadura especialmente baja. “El repunte de la movilidad eléctrica ha hecho que se preste aún más atención a la importancia de los neumáticos optimizados para la resistencia a la rodadura”, explica Hinnerk Kaiser, director de Desarrollo de Productos de Neumáticos para Camiones en EMEA de Continental.

LUIS RIBEIRO SE INCORPORA AL EQUIPO DE DIESEL TECHNIC

El equipo de Diesel Technic Iberia continúa aumentando. El último en llegar es Luis Riveiro, nuevo Sales Manager para la red de socios distribuidores de la filial en el mercado portugués. Junto con Carlos Fernández, quien continuará siendo la primera referencia para los distribuidores españoles, formará el tándem comercial de Diesel Technic en la península ibérica. Luis Filipe Paiva Ribeiro es licenciado en Dirección Financiera, y más recientemente ha reforzado su preparación académica y profesional formándose en la AESE - IESE Business School y en la NOVA School of Business & Economics.

En su nueva etapa, se centrará en la coordinación y gestión de la cartera de clientes en Portugal y reforzará de manera esencial la presencia de sus marcas, DT Spare Parts y SIEGEL Automotive, visitando regularmente a los socios distribuidores. Tras el acuerdo con LIQUI MOLY, la promoción de la marca alemana de productos químicos también será una de sus prioridades.



¡ENHORABUENA!

Los profesionales del transporte de mercancías han elegido los mejores vehículos del año 2021

#PremiosNacionalesDelTransporte



PATROCINADORES



DAILY PROMOTION

PROMOCIONES PROFESIONALES PARA CUMPLIR CON TU MISIÓN

OPERACIÓN DAILY

DESDE 21.424 €* +IVA

¡NO ESPERES MÁS!

UNIDADES LIMITADAS

DE ENTREGA INMEDIATA.

3 AÑOS DE MANTENIMIENTO
INCLUIDO
O 150K KMS



MÁXIMO RENDIMIENTO

Motores de 2,3 litros y 3,0 litros.
Hasta 210 CV y 470 Nm.

MÁS EFICIENTE QUE NUNCA

Hasta 10% de ahorro de combustible.
Hasta 10% de reducción en costes
de mantenimiento.

CONDUCCIÓN SEGURA Y SIN ESTRÉS

Nueva dirección asistida eléctrica
y tecnología de ayuda a la conducción.

VERSATILIDAD ILIMITADA

Máxima productividad:
Carga útil de hasta 4.900 kg

IVECO

Tu socio para el transporte sostenible

IVECO
CAPITAL

*Promoción válida para unidades limitadas de stock. Válida para modelos Chasis Rueda Sencilla 3.500 kgs 136CV con paso 3.450 mm. Equipamiento: Depósito de combustible 100L, aire acondicionado manual, radio DAB digital, puerto USB para carga, rueda de repuesto, asideros en cabina, avisador acústico de marcha atrás, ballesta de flexibilidad reducida y Caja Telemática. Precio al contado para versión de 136CV y paso 3.450 mm de 21.424 € (matriculación e IVA no incluidos). Unidades limitadas, condiciones válidas hasta fin de existencias. Para más información entra en www.iveco.es o consulta en tu concesionario.