

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

Año 44. #475.  
Julio-Agosto 2022

# TRANSPORTE3

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

## MERCEDES-BENZ eACTROS AL VOLANTE DEL 'CAMIÓN DEL AÑO 2022'



- El Ministerio de Transportes activa nuevas medidas de apoyo al sector •
- WoMAN: Un éxito 'made in Spain' / HAVI apuesta por el biometano •
- Prueba: Ford Trucks F-MAX 500 CV Edición Black Line •
- Nueva Fiat E-Doblò • Especial Postventa •





# CONSIGUE EL MÁXIMO CONFORT ESTE VERANO PON A PUNTO TU AIRE ACONDICIONADO EN SCANIA

**-25%**  
descuento  
en piezas  
seleccionadas  
de tu aire  
acondicionado

Refrigerador  
de Cabina Dirna  
desde\*  
**1.995**  
euros  
(Instalación incluida)



Y SI LO NECESITAS, **FINANCIA 6 MESES AL 0,00% T.A.E. SIN INTERESES\*\***

Promoción de descuento y precio especial de refrigerador, válida desde el 1/06/22 hasta el 15/09/22. \*Consulta el listado de piezas con descuento y los modelos de refrigerador de cabina Dirna incluidos en la campaña en tu concesionario, entrando en <https://www.scania.com/es/es/home/campaigns/verano.html> o escaneando el código QR. \*\*Condiciones de financiación: 0% TAE para operaciones nuevas, para reparaciones que utilicen recambios originales Scania sobre vehículos de la marca Scania y compra de refrigeradores de cabina Dirna. Hasta 12.000€ sin comisiones, ni intereses. Importe mínimo de reparación: 1.000€. Financiación ofrecida por Scania Finance Hispania. Ejemplo de financiación: Precio al contado 1.218€. Plazo 6 meses, 6 cuotas de 203 €. Tipo Deudor fijo 0,00%, T.A.E. 0,00%. Comisión de aplazamiento 0,00%. Intereses 0,00%. Importe total del crédito 1.218€, Coste total del crédito 0,00€, Importe total adeudado 1.218€. Precio total a plazos 1.218€. Siendo el día de contratación 1/04/2022 y el primer pago el 01/05/2022.



scania.es



**SCANIA**



## TRANSPORTES MANTIENE SU APOYO AL SECTOR



Luis Gómez-Llorente  
Director de Transporte 3

**A**nte el fuerte incremento de la inflación y con los precios de los combustibles disparados, el CNTC reclamó nuevas medidas económicas que ayuden a garantizar la supervivencia de las empresas y autónomos del transporte de mercancías, y el Ministerio de Transportes ha cumplido su compromiso de seguir apoyando al sector si persistían las dificultades. Además, Raquel Sánchez ha anunciado que todas estas medidas se incluirán en un Real Decreto Ley que se tramitará de forma urgente y se aprobará el próximo 2 de agosto como muy tarde.

Una de las medidas más destacadas es la puesta en marcha de una segunda ronda de ayudas directas (1.250 euros por camión y 500 euros por furgoneta), que se une a las aprobadas a finales del mes de junio en el marco del Real Decreto-ley para paliar las consecuencias económicas y sociales derivadas de la invasión rusa a Ucrania: se mantiene la subvención de 20 céntimos por litro para los carburantes y el adblue hasta el 31 de diciembre, se incrementa del 30% al 40% el peso de la cláusula de revisión del precio del combustible y se establece la obligación de facturar en concepto a parte el coste del combustible.

Pero la medida estrella del Real Decreto que se está perfilando durante el mes de julio es la denominada Ley de la Cadena de Transporte. El objetivo es aplicar al sector los principios de la Ley de la Cadena Alimentaria y garantizar que el precio del transporte sea igual o superior a los costes incurridos por el transportista, en aquéllos supuestos en los que actualmente se producen los mayores desequilibrios. Los transportistas también quieren que esta nueva ley ampare al sector limitando la cadena de subcontratación, y consideran que debe ser obligatorio realizar los contratos por escrito.

Trabajar contrarreloj en la redacción de un texto que está llamado a 'cambiar' el transporte de mercancías por carretera es complicado. Por el momento los borradores que ha recibido el CNTC están lejos de colmar sus aspiraciones, pero el sector confía en que habrá un acuerdo antes del 2 de agosto.

La Ley de la Cadena de Transporte, la prohibición de realizar la carga y la descarga por parte del conductor, así como el régimen sancionador de lucha contra la morosidad en el sector son medidas icónicas que jugarán un papel esencial en un escenario marcado por la incertidumbre.





**03 EDITORIAL**  
Transportes mantiene su apoyo al sector

**30 PRODUCTO**  
Renault Kangoo Furgón E-Tech

**18 CONTACTO**  
Mercedes-Benz eActros

**34 PRODUCTO**  
Schmitz Cargobull innova para incrementar la eficiencia en el transporte

**06 EN PORTADA**  
"Las ayudas no pueden esperar"

**25 PRODUCTO**  
Volvo Trucks: Más alternativas cero emisiones para la larga distancia

**37 ESPECIAL**  
Postventa





# TRANSPORTE3

**Depósito Legal:** M-16.378-1977

**Revista fundada por:** Jesús Gómez Llorente

**Dirección:** Luis Gómez-Llorente

**Redacción:** Luis Francisco Blanco Barba

**Marketing & Publicidad:** Jorge Rohrer Hernando

**Pruebas Técnicas:** Manuel Ruja

**Maquetación:** Infocomunicación

**Colaboradores:**

Francisco Sánchez-Gamborino (Abogado. Doctor en Derecho)

Verónica Olivera Villanueva (Periodista)

José Carlos Cámara (Periodista)

**Sección Oficial:**



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.

C/ Padilla, 72

Tel.: 91 401 69 21 / 91 401 34 39

[www.editec.es](http://www.editec.es) / [editec@editec.es](mailto:editec@editec.es)



**12 REPORTAJE**

WoMAN: Un éxito 'made in Spain'

**26 PRUEBA**

Ford F-Max: Una apuesta sólida

**48 ASCATRAVI**

Los vehículos carrozados también sufren

**16 REPORTAJE**

HAVI apuesta por el biometano

**ORGANIZADOR DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE**







# “LAS AYUDAS NO PUEDEN ESPERAR”

EL MINISTERIO DE TRANSPORTES ACTIVA OTRO PAQUETE DE MEDIDAS PARA APOYAR AL SECTOR

**LA MINISTRA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, RAQUEL SÁNCHEZ, HA ANUNCIADO LA TRAMITACIÓN URGENTE EN FORMA DE REAL DECRETO LEY DE LAS MEDIDAS LEGISLATIVAS ACORDADAS CON EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA PARA ASEGURAR UNA RENTABILIDAD MÍNIMA DEL TRABAJO EN EL SECTOR Y UNA UTILIZACIÓN JUSTA DE LA SUBCONTRATACIÓN**

**S**in lugar a duda, la futura Ley de la Cadena de Transporte será uno de los aspectos más destacados de este nuevo texto legal. “Uno de nuestros compromisos con el transporte de mercancías por carretera es la adopción de un texto de proyecto de ley para aplicar al sector los principios de la Ley de la Cadena Alimentaria y garantizar que los transportistas puedan trabajar por un precio justo. Pues bien, coincidimos con el sector en que esta medida no puede esperar y les anuncio que vamos a trami-

tarla de forma urgente en forma de Real Decreto Ley para su próxima aprobación en Consejo de Ministros antes del 2 de agosto”, ha explicado Raquel Sánchez.

## ACABAR CON LOS DESEQUILIBRIOS

Este texto legal recogerá disposiciones para asegurar que el precio del transporte sea igual o superior a los costes incurridos por el transportista, en aquellos supuestos en los que actualmente se producen los mayores desequilibrios en esta materia. Adicionalmente, se está valorando revisar la regulación de la subcontratación en el sector para evitar una utilización abu-



Raquel Sánchez, ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.





## EL NUEVO REAL DECRETO LEY INCLUIRÁ UNA NUEVA CONVOCATORIA DE AYUDAS DIRECTAS A LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE: 1.250 EUROS POR CAMIÓN Y 500 EUROS POR FURGONETA

Estas ayudas se suman a las anunciadas el pasado mes de junio: la ampliación de la bonificación de los 20 céntimos hasta final de año, el incremento del 30% al 40% del peso de la cláusula de revisión del precio del combustible y la obligación de facturar en concepto a parte el coste del combustible.

### MOMENTOS EXCEPCIONALES

“En este escenario, entendemos necesario seguir adoptando medidas para proteger a la ciudadanía y a nuestras empresas. Porque momentos excepcionales como los que vivimos exigen medidas excepcionales que combatan la subida de precios, reduzcan nuestra dependencia energética, faciliten la transición ecológica y protejan a las clases medias y trabajadoras”, ha defendido la ministra de Transportes.

siva de la misma y sus efectos perniciosos sobre el transportista efectivo, que ve mermada su retribución de forma injustificada por esta cuestión.

Desde el CNTC insisten en que para que la Ley de la Cadena de Transporte sea efectiva es necesaria la imperatividad del contrato escrito y criterios con los que se ha de especificar el coste individual. Ambas partes trabajan para alcanzar un acuerdo sobre los requisitos que se han de dar para poder hablar de desequilibrio entre las partes en una relación contractual concreta.

### OTRA RONDA DE AYUDAS DIRECTAS

Ya está confirmado que en este nuevo Real Decreto Ley se incluirá una nueva convocatoria de ayudas directas a las empresas de transporte de unos 450 millones de euros para paliar los efectos negativos de la crisis energética debido a su alta dependencia del precio del combustible. La primera edición recibió 140.000 solicitudes de ayuda.

Estas subvenciones directas, que se darán por número y tipo de vehículo, incluyen como novedad que serán extensibles a los autobuses urbanos, con 950 euros de ayuda por vehículo. En los demás tipos de vehículos se seguirá el esquema aprobado en la edición anterior:

- Camiones (mercancías pesados): 1.250 € / vehículo
- Furgoneta (mercancías ligero): 500 € / vehículo
- Autobús: 950 euros por vehículo
- Ambulancia: 500 euros por vehículo
- Taxis y VTC: 300 euros por vehículo

**SEFAC** La garantía del fabricante

**Lavadora de piezas LAVAPEN para piezas pequeñas y medianas**

- Lavado manual con lanza con boquilla pulverizadora
- Capacidad de hasta 70 kg
- Hasta 80 bar de presión
- Hasta 60°C de calefacción
- Alimentación eléctrica

**Contacte con nosotros a**  
comercial@sefac.es o al tel. 91 672 3612  
www.sefac.es o facebook/SefacEspana





# “OTRO PARO NO SERÍA BUENO PARA NOSOTROS NI PARA EL PAÍS”

EL CNTC APUESTA POR UNIR FUERZAS ANTE LAS DIFICULTADES QUE SE AVECINAN

**EL 21º FORO NACIONAL DEL TRANSPORTE ORGANIZADO POR AECOC REUNIÓ A TODA LA CADENA DE VALOR DEL TRANSPORTE PARA ANALIZAR LA SITUACIÓN DEL SECTOR Y EL IMPACTO DE LOS CAMBIOS PREVISTOS EN EL REAL DECRETO LEY DEL TRANSPORTE, QUE ENTRARÁ EN VIGOR EN SEPTIEMBRE**

**E**n la inauguración del encuentro, el presidente del Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC), Carmelo González, insistió en que el organismo de representación del sector del transporte “ha dicho por activa y por pasiva que no secunda ningún paro, ya que no sería bueno para nosotros ni para el país”.



También en referencia al paro del transporte del pasado mes de marzo convocado por la Plataforma Nacional del Transporte y a la reciente propuesta de repetición de las movilizaciones por parte de esta organización, el **director general de AECOC, José María Bonmatí**, declaró que “las amenazas de paro deben acabar, ya que generan una presión innecesaria para las

empresas y enormes costes a las cadenas de suministro, que están muy tensionadas para conseguir que los productos lleguen a los consumidores en las mejores condiciones posibles”.

## “CAMBIOS HISTÓRICOS”

Los portavoces de AECOC y del CNTC también comentaron algunos de los cambios que introducirá el Real Decreto Ley del transporte, que debe entrar en funcionamiento a partir de septiembre. El director general de AECOC se refirió a la prohibición de la carga y descarga de mercancías por parte de los conductores que prevé la ley y pidió “clarificar las excepciones en las entregas en tienda cuanto antes, ya que es una situación en la que es mucho más difícil cumplir la norma”.

González, por su parte, calificó de “cambios históricos” las medidas previstas en el Real Decreto Ley, y, de cara al futuro, anticipó la necesidad de “criterios razonables” en la aprobación del incremento de las dimensiones de los vehículos de transporte hasta las 44 toneladas para “evitar inversiones en nuevas flotas”.

## “NOS SENTAREMOS A NEGOCIAR”

El presidente del CNTC se mostró conciliador y señaló que transportistas y empresas usuarias “están obligadas a entenderse”. Por eso, avanzó que se volverán a sentar a negociar porque “debemos sumar en previsión de las dificultades a las que nos enfrentaremos”.





# Tú pones el camión, nosotros a los expertos. ¿Hay trato?

**En nuestros talleres contamos con los mejores profesionales para el cuidado de tu camión.**

Tú solo tienes que dejarlo en nuestras manos.

**Mercedes-Benz**  
Trucks you can trust







# EUROPA EMPUJA AL TRANSPORTE HACIA UNA TRANSICIÓN... ¿IMPOSIBLE?

EL SECTOR ASEGURA QUE NO EXISTEN ALTERNATIVAS VIABLES PARA EL TRANSPORTE PESADO

## EL PLENO DEL PARLAMENTO EUROPEO HA VOTADO A FAVOR DE INCLUIR AL TRANSPORTE POR CARRETERA EN EL NUEVO RÉGIMEN DEL COMERCIO DE EMISIONES (ETS II)

**H**asta ahora el sector estaba excluido y "es inadmisibles que se plantee su incorporación en estos momentos, cuando no existe una posibilidad real de cambiar a vehículos de cero emisiones en el corto plazo", tal y como señala la Organización Internacional del Transporte (IRU). A su juicio, la Unión Europea debería tener en cuenta que penalizar a las empresas del sector no es la solución para la descarbonización, puesto que para poder lograr una transición justa es necesario que existan alternativas viables para el transporte pesado, el cual requiere vehículos que utilicen combustibles alternativos pero que sean capaces de soportar largas distancias, al igual que es preciso disponer de puntos de recarga y la infraestructura necesaria.

Los responsables de la IRU consideran que "un aumento de los impuestos no logrará la descarbonización y solo contribuirá al desgaste de las empresas de transporte de mercancías por carretera. No tienen en cuenta que los transportistas han apostado de manera continua por vehículos más eficientes y responsables

con el medio ambiente y, además, el impacto de una medida de este calibre será dramático no sólo para el transporte, sino para la industria en general".

### UNA TRANSICIÓN ECOLÓGICA VIABLE Y EXITOSA

En la misma línea, la Asociación Europea de Transportistas UETR ha manifestado su "seria preocupación" sobre el impacto del ETS II en las pequeñas empresas. "El aumento insostenible de los precios de la energía en Europa ya está poniendo en peligro a las empresas de transporte por carretera, que desempeñan un papel vital en la entrega de mercancías a personas y empresas, por lo que no tenemos certeza de que se den las condiciones para crear un entorno propicio que garantice una transición exitosa a la economía verde a corto plazo", aseguran. Más concretamente, a las empresas de transporte por carretera les preocupa no poder confiar en la capacidad de la infraestructura de combustibles alternativos en Europa en paralelo con la entrada en vigor del ETS II.

"Estamos perdiendo la oportunidad de tener una transición ecológica viable y exitosa del sector. El futuro de quienes entregan bienes en beneficio de los ciudadanos y de la economía real es ahora aún más incierto", ha señalado el presidente de la UETR, Julio Villaescusa.





Ahora con 3 años de garantía.\*

## Tu negocio. Tu furgoneta.

Fiable y totalmente preparada, así es la gama profesional de furgonetas Mercedes-Benz. Elijas Citan, Vito o Sprinter, disfrutarás en tu negocio de los mejores servicios de conectividad para simplificar tu día a día, una gran versatilidad y hasta 3 años de garantía\*. Prueba también su versión 100% eléctrica.

\*Limitado a 300.000km en 36 meses para matriculaciones N1.

Mercedes-Benz







# WOMAN: UN ÉXITO 'MADE IN SPAIN'

TRIUNFA LA APUESTA DE MAN PARA ATRAER A LAS MUJERES AL VOLANTE DE UN CAMIÓN

**EN 2021, MAN TRUCK AND BUS IBERIA PUSO EN MARCHA LA PRIMERA EDICIÓN DE 'WOMAN', UN PROGRAMA DE BECAS QUE TIENE COMO OBJETIVO IMPULSAR LA PRESENCIA FEMENINA EN EL COLECTIVO DE CONDUCTORES PROFESIONALES DE MERCANCÍAS POR CARRETERA**

**E**n las dos ediciones convocadas hasta la fecha, MAN ha ofrecido un total de 20 becas que cubren el 70% del coste de la formación y las tasas para que las mujeres obtengan el permiso de conducir (C o E) y el CAP. Además, desde la marca ponen a disposición de las conductoras una formación específica MAN ProfiDrive que las permitirá, una vez obtenido el CAP, desarrollar las habilidades necesarias para sacar el mayor rendimiento de un MAN TGX de última generación en operativa real.

## UNA NUEVA EDICIÓN EN 2023

Ahora que las participantes de la segunda edición están a punto de conseguir el carnet y comenzar a trabajar, los responsables de MAN en nuestro país hacen balance de esta iniciativa 'made in Spain' que ya ha despertado el interés de otras filiales europeas.

Miryam Torrecilla, Communications Manager de MAN Truck & Bus Iberia y madre del programa 'WoMAN', se muestra muy satisfecha con la acogida ("Entre las dos convocatorias hemos tenido más de 200 candidatas") y destaca que han conseguido abrir el debate en el sector y en la sociedad. "Faltan conductores y hay una opción en un grupo que aporta valor y diversidad y enriquece el sector y la sociedad, ¿por qué desaprovecharla?", expone Torrecilla. En 2023, otras diez mujeres tendrán la oportunidad de participar en la tercera edición.



## "ESTOY MUY FELIZ"

Algunas de las participantes en la primera edición ya han comenzado a trabajar. El programa 'WoMAN' ha cambiado la vida de Lorena, una joven asturiana que ha pasado de la caja de un supermercado al volante de un camión. Reconoce que al principio no se veía capacitada, "pero ahora sé que me equivocaba. Se puede. Y estoy feliz de poder dar visibilidad a una profesión que puede ser una realidad para muchas mujeres. Si yo he podido, ellas también". Además, destaca que el hecho de realizar transporte regional le permite conciliar su vida familiar mejor que en su anterior empleo.



## “ESTAMOS CRECIENDO DE NUEVO”



Stephane de Creisquer, CEO de MAN Truck & Bus Iberia, expresó su apoyo a esta iniciativa y aplaudió la llegada de mujeres al colectivo de los conductores profesionales. “El sector del transporte por carretera tiene ante sí un doble reto: incorporar más conductores y aumentar la diversidad. En MAN creemos firmemente que las mujeres pueden aportar una nueva perspectiva en el transporte y por eso todos en la empresa estamos sumamente comprometidos con esta iniciativa y hacer que sea real y realista”, afirmó.

Además, hizo un rápido resumen de la situación que vive la marca: “estamos creciendo de nuevo a pesar de los problemas de suministros y de las incidencias derivadas de la guerra en Ucrania”. También anticipó que la electromovilidad será uno de los ejes centrales de las novedades que darán a conocer en la próxima edición de la IAA. En este sentido, aseguró que MAN llegará al mercado “en el momento adecuado” con esta tecnología, y lamentó la escasez de infraestructuras de carga.

### PROMOVIENDO LA DIVERSIDAD

El camión es un mundo masculino. Lo es en España, donde hay 250.000 conductores de estos vehículos, de los cuales apenas 5.000 son mujeres, un exiguo 2%. La situación no es mejor en el resto de Europa, donde la media de mujeres se sitúa en el 3%. Italia, con un 7%, y Alemania con un 5%, son los dos países con más presencia femenina. Son datos de 2021 elaborados por la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU, por sus siglas en inglés).

La Dirección General de Tráfico (DGT) ofrece una radiografía de cómo están repartidos entre hombres y mujeres en España los permisos que permiten conducir camiones. Así, y con datos de 2021, solo 7 de cada 100 nuevos carnés C para rígidos fueron para mujeres. En el caso del E, para los articulados, la proporción mejora un poco, con 27 de cada 100. Combatir, por tanto, la poca presencia de las mujeres en el transporte por carretera y aportar una solución a la falta de conductores profesionales son el corazón de la iniciativa WoMAN, un programa de MAN Truck & Bus Iberia para promover la formación de la mujer como conductora profesional.



## 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



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](http://www.krone-trailerparts.com/trusted)



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

**KRONE**  
We Deliver the Future



# LA CARGA Y LA DESCARGA EN ESPAÑA

EL MINISTERIO DE TRANSPORTES QUIERE CUANTIFICAR EL COSTE DE LAS INEFICIENCIAS EN ESTE ÁMBITO

**LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE VA A INICIAR EN BREVE UN ESTUDIO ANALÍTICO MONITORIZANDO EN TIEMPO REAL, A TRAVÉS DE UNA APLICACIÓN DE LA AGENCIA DE LA UNIÓN EUROPEA PARA EL PROGRAMA ESPACIAL, EN QUÉ SITUACIÓN SE ENCUENTRAN EN LA ACTUALIDAD LAS PLATAFORMAS Y CENTROS DE CARGA Y DESCARGA**

**E**ntre las medidas incluidas en el Paquete de Medidas acordadas el pasado mes de diciembre por el Comité Nacional de Transporte por Carretera y el Ministerio de Transportes estaba la realización de un Estudio de los tiempos de espera en los Centros de carga y descarga “para poder cuantificar el coste de las ineficiencias en este ámbito y definir cuáles son las medidas regulatorias que podrían ser necesarias” según se recogía expresamente en el citado acuerdo.

## SITUACIÓN REAL

Para poner en marcha dicha medida y conocer la situación de las esperas que diariamente sufren los transportistas en España, la Dirección General de Transporte Terrestre ha informado que va a iniciar en breve un estudio analítico monitorizando en tiempo real, a través de una aplicación de la Agencia de la Unión Europea para el Programa Espacial, en qué situación se encuentran en la actualidad las Plataformas y Centros de Carga y Descarga, en

emplazamientos que serán propuestos por las asociaciones de transportistas. Dicha aplicación informática ya ha sido utilizada con anterioridad para medir, entre otros, los tiempos de espera en los pasos fronterizos.

## HASTA 5 HORAS DE DEMORA

El ranking publicado en su día por Fenadismer sobre las Plataformas Logísticas mostraba que en el sector de la alimentación era donde se producían más ineficiencias en los tiempos de espera de carga y descarga. “La situación se ha ido agravando en los últimos años, llegando a alcanzar en algunos casos hasta las 5 horas de demora, lo que además de afectar muy gravemente a la organización interna de la actividad de las empresas transportistas, con los consiguientes incrementos de costes de producción, obliga a un incremento innecesario de la flota de transporte hasta en un 20% para poder atender adecuadamente la demanda”, exponen desde la Federación.





www.cocentro.com

a un click en internet



COORDENADAS GPS

LATITUD: 40° 36' 6991" N

LONGITUD: 3° 58' 3319" O

# COCENTRO



INTARDER, AIRE ACONDICIONADO, GARANTIA 12 MESES CADENA CINEMATICA, EURO VI. MATRICULACION: 27/01/2016



INTARDER, AIRE ACONDICIONADO, GARANTIA 12 MESES CADENA CINEMATICA, EURO VI, MATRICULACION: 21/06/2017



AUTOMATICO, INTARDER, GARANTIA 12 MESES CADENA CINEMATICA, RUEDA 315/70, EURO VI. MATRICULACION: 18/03/2016



INTARDER, AIRE ACONDICIONADO, GARANTIA 12 MESES CADENA CINEMATICA, EURO VI. MATRICULACION: 18/07/2017



INTARDER, AIRE ACONDICIONADO, EURO VI. MATRICULACION: 04/11/2015



CAMBIO AUTOMATICO, INTARDER, GARANTIA 12 MESES CADENA CINEMATICA, RUEDA 315/70, EURO VI, MATRICULACION: 13/10/2016



INTARDER, AIRE ACONDICIONADO, GARANTIA 12 MESES CADENA CINEMATICA, EURO VI. MATRICULACION: 18/07/2017



AUTOMATICO, INTARDER, GARANTIA 12 MESES CADENA CINEMATICA, RUEDA 315/70, EURO VI. MATRICULACION: 17/02/2016



AUTOMATICO, INTARDER, GARANTIA 12 MESES CADENA CINEMATICA, RUEDA 315/70, EURO VI. MATRICULACION: 04/02/2016

## COCENTRO, S.A.

Ctra. de Valencia, Km. 12

28031 Madrid

Tel. 91 301 37 60

Fax. 91 331 20 13

Contacto: Borja Cerón

email: b.ceron@cocentro.com

tlf. 618780122

Contacto: Javier de la llave

tlf. 626041250







# HAVI APUESTA POR EL BIOMETANO

SU FLOTA DE CAMIONES YA SE MUEVE CON ESTE COMBUSTIBLE EN BARCELONA

**EN HAVI ESTÁN TOTALMENTE COMPROMETIDOS CON EL MEDIO AMBIENTE, COMPROMISO QUE COMPARTEN CON SUS PRINCIPALES CLIENTES**

HAVI promovimos el uso biometano en nuestros camiones en una apuesta clara por parte de ambas empresas para el desarrollo de esta energía verde que se obtiene a partir del biogás", explica Luis Miguel Berdasco, Director de Operaciones de HAVI España. El uso de biometano supone una reducción de emisiones de CO2 del 90% vs el uso de camiones diésel equivalentes y de un 75% vs camiones que ya usan Gas (GNC-GNL), lo que supone una reducción sustancial de emisiones de gases de efecto invernadero, que contribuirá a cumplir sus objetivos ambientales.

**H**AVI se ha unido a la iniciativa SBT (Science Based Target) junto con más de 3.000 multinacionales para conseguir un desarrollo sostenible y liderar el camino hacia una economía descarbonizada. ¿El objetivo? Limitar el aumento de temperatura global a 2º mediante la reducción equivalente de la huella de carbono de su logística en un 40% para 2025. Para acelerar el progreso aún más, recientemente HAVI se ha comprometido a lograr las cero emisiones netas para 2050. "Estamos deseando actualizar nuestro objetivo SBT conforme a ello", apuntan.

## UNA ALTERNATIVA VIABLE

También para Scania, proveedor de los camiones de gas de HAVI, la descarbonización del transporte es el eje central de su estrategia. Una de las tecnologías con mayor potencial de descarbonización que el fabricante sueco tiene dentro de su familia de vehículos son los camiones que pueden funcionar con biometano. Recientemente Scania ha ampliado su gama, tanto en Bio-GNC como en Bio-GNL, mejorando sustancialmente su autonomía. Los camiones de biometano son una pieza clave en los objetivos "Scania Science's Based Target", con los que se compromete a reducir las emisiones de CO2 de sus productos en un 20 % entre 2015 y 2025.

## UNA NOTABLE REDUCCIÓN DE EMISIONES

Siendo el transporte el responsable del 85% del total de CO2 emitido por tonelada distribuida, HAVI decidió incorporar camiones de gas a su flota de distribución en su centro de distribución de Barcelona en 2016, y desde entonces ha contado con la colaboración de HAM para el suministro de gas.

"La apuesta por la descarbonización ha sido siempre una premisa para HAM y en esta línea, desde

En Europa hay más de 400 plantas de producción de biometano y, aunque en España estamos aún lejos de esas cifras, existe un enorme potencial para utilizar este biocombustible. Por este motivo desde Scania impulsan y apoyan iniciativas como esta colaboración con HAVI y HAM para el uso del biometano en casos reales de transporte a largo plazo. "Es



HAVI forma parte de los jurados que otorgan los premios 'Camión del Año' y 'Camión Ecológico del Año'



## EL USO DE BIOMETANO SUPONE UNA REDUCCIÓN DE EMISIONES DE CO2 DEL 90% VS EL USO DE CAMIONES DIÉSEL EQUIVALENTES Y DE UN 75% VS CAMIONES QUE YA USAN GAS (GNC-GNL)

necesario poner este tipo de operaciones reales en práctica para demostrar la viabilidad de estas opciones de transporte sostenible”, remarca.

### BARCELONA: EL PRIMER PASO

HAVI compararte el camino hacia la descarbonización con sus empresas colaboradoras y McDonald’s no es una excepción. “Mantenemos un firme compromiso con la sostenibilidad ambiental junto a ellos. Todos nuestros camiones propulsados con gas realizan la distribución de la marca líder de la restauración”, destaca Berdasco.

La apuesta de HAVI por el biometano ha comenzado en Barcelona en la flota destinada al transporte de sus productos. Se ha comprometido a consumir 150.000 kg de biogás en sus operaciones en el centro de la Ciudad Condal durante los próximos cuatro años, lo que supone un ahorro en emisiones de CO2 equivalente a 7.500 toneladas. Después de este primer paso, HAVI planea extender el uso del biogás progresivamente al resto de camiones a lo largo de todo el país, lo que supondría incrementar el consumo en otros 300.000 kg.

## PRIMERA TOMA DE CONTACTO CON LA ELECTROMOVILIDAD



HAVI está transformando su flota para utilizar combustibles alternativos y al mismo tiempo da los primeros pasos hacia la electrificación. Con este objetivo en HAVI España, en colaboración con Scania, ha realizado recientemente las primeras pruebas con dos camiones: un híbrido enchufable y otro 100% eléctrico. “La incorporación de este tipo de vehículos a nuestra flota nos permitirá, estamos seguros, ofrecer una logística más ecológica en las zonas urbanas y suburbanas”, señala Luis Miguel Berdasco, Director de Operaciones de HAVI España.

## DESPUÉS DE COMENZAR A UTILIZAR BIOGÁS EN LA FLOTA QUE TRABAJA EN BARCELONA, HAVI PLANEA EXTENDER SU USO AL RESTO DE CAMIONES A LO LARGO DE TODO EL PAÍS



HAVI tiene como objetivo reducir la huella de carbono de su logística en un 40% para 2030 respecto a lo que generaba en el año 2015.



# MERCEDES-BENZ eACTROS: PREPARADO PARA TRIUNFAR

PRIMERA TOMA DE CONTACTO CON EL 'CAMIÓN DEL AÑO 2022 DE ESPAÑA'

**EN LA PROFUNDIDAD DE LA SELVA NEGRA, DONDE LA NATURALEZA ESTÁ PRESENTE EN CADA RINCÓN, MERCEDES BENZ NOS HA PRESENTADO SU NUEVO CAMIÓN TOTALMENTE ELÉCTRICO, CERO EMISIONES Y RESPETUOSO CON EL MEDIO AMBIENTE EN EL EVENTO CHARGED & READY**



Sobre la base del Actros, el fabricante de la estrella nos presenta dos propuestas sobre rígido: un tres ejes de 27 t y un dos ejes de 19 t. Ambos modelos utilizan lo último en tecnología de propulsión eléctrica. Como hemos comprobado, las dos propuestas son totalmente operativas y están listas para realizar trabajos en el transporte de medio y corto recorrido sin necesidad de realizar cargas intermedias.

450 CV

Mercedes-Benz se ha decantado por un sistema de tracción en el que el motor, caja de cambios y eje de

tracción son un solo bloque. Todo está situado en el eje de tracción, dejando el resto del chasis libre para situar los distintos elementos que configuran estos camiones eléctricos. En cuanto a la motorización, el eActros monta dos motores eléctricos que están integrados en el propio eje de tracción. La potencia máxima de ambos motores es de 400 kW que equivalen a unos 540 cv. Para la potencia continua, que es la que realmente nos interesa, este propulsor cuenta con 300 kW o lo que es lo mismo, tenemos bajo nuestra cabina un propulsor que genera 450 cv de potencia. Los modos de conducción que nos ofrece esta nueva cadena cinemática se mantienen en tres: Económico, Estándar y Potencia. Además, tenemos a nuestra disposición al final del pedal de aceleración un kit down que nos da la posibilidad de obtener la máxima potencia. La caja de cambios Powershift en estos eActros pasa a la historia ya que una sola caja de 2 velocidades es suficiente para este nuevo sistema de transmisión.

El cuadro de relojes sigue manteniendo la estructura del Actros, pero la información que nos facilita es totalmente diferente. Ahora tenemos a nuestra disposición datos relativos a la carga y del kilometraje restante. Además, en la parte derecha de la pantalla nos ofrece la información detallada en todo mo-



mento de la situación de la cadena cinemática: la cantidad que estamos consumiendo o la que están regenerando las baterías.

#### HASTA 400 KM DE AUTONOMÍA

Mercedes-Benz nos ha presentado dos alternativas en cuanto a autonomía se refiere: el eActros 300 y el 400. Ambos exteriormente son idénticos, la diferencia está en el número de baterías. El eActros 300 tiene tres módulos de baterías. La capacidad de cada módulo es de 112 kWh, que útiles reales se nos quedan en 97 kWh. En cuanto a la autonomía que nos ofrece, según los datos obtenidos en las diferentes pruebas realizadas con clientes, con cada módulo de batería se pueden recorrer unos 100 km con condiciones favorables (carga parcial, temperatura exterior 20°, etc.)

Teniendo en cuenta estos datos, unos eActros 300 puede recorrer 300 kilómetros sin necesidad de recargar sus baterías. Para el modelo eActros 400, un módulo más nos ofrece un extra de 100 kilómetros, y la autonomía se incrementa en las mejores condiciones hasta los 400 kilómetros.

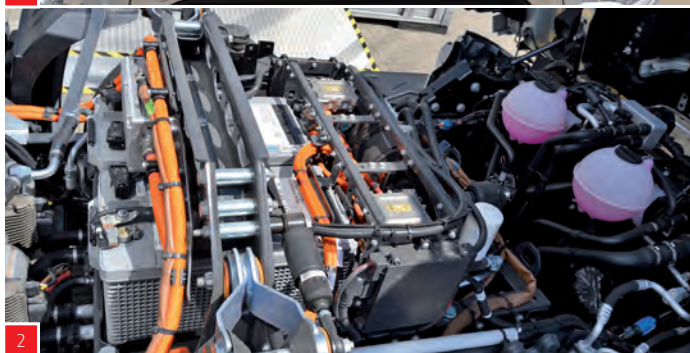
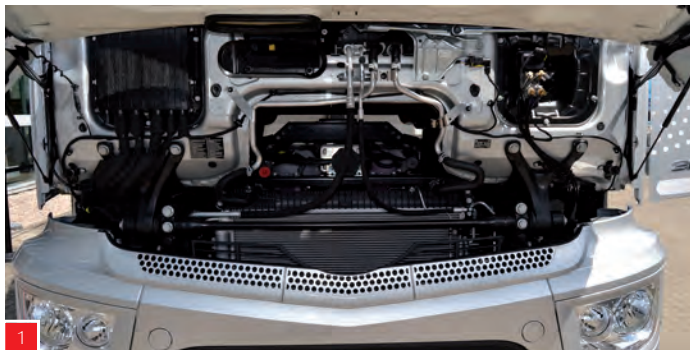
El sistema de baterías que lleva instalado el eActros admite la carga con un máximo de 160 kWh. Estas potentes baterías se pueden cargar con diferentes cargadores, pero si lo que buscamos es optimizar la carga, entran en juego más variables. Si disponemos de una estación de carga rápida en corriente continua y con intensidad de 400 A, nuestro eActros solo necesitará una hora para cargar nuestra batería de un 20% a un 80%. En el resto de las estaciones de carga, según intensidad y kWh de la estación los tiempos aumentarán.

#### UNAS SENSACIONES DISTINTAS

Cuando te sientas en el interior de un eActros y lo pones en marcha, rápidamente te acostumbras a lo bueno. Con lo bueno nos referimos al diseño, las calidades, la tecnología y lo más importante, al poco ruido que se genera en su interior. En este último aspecto, no tiene comparación con un camión equipado con motor térmico, aunque esté muy bien aislado. En estos vehículos cambian los sonidos audibles, por poner un ejemplo, ahora podemos escuchar perfectamente el sonido que produce nuestros neumáticos al rodar sobre la carretera.

## MERCEDES-BENZ OFRECE DOS ALTERNATIVAS EN CUANTO A AUTONOMÍA SE REFIERE: eACTROS 300 Y 400

## EL eACTROS SOLO NECESITA UNA HORA PARA CARGAR SU BATERÍA DE UN 20% A UN 80% SI DISPONEMOS DE UN CARGADOR RÁPIDO



1. Bajo la calandra no encontramos gran diferencia entre el eActros y un Actros con motor térmico.
2. Bajo la cabina en el eActros encontramos las baterías de activación y los sistemas auxiliares del camión.
3. La segunda generación de MirrorCam es ahora más corta y además tiene la capacidad de plegarse.
4. El eje trasero en el eActros tiene doble función. Además de la propia propulsión hace de chasis para los dos motores eléctricos que equipa.

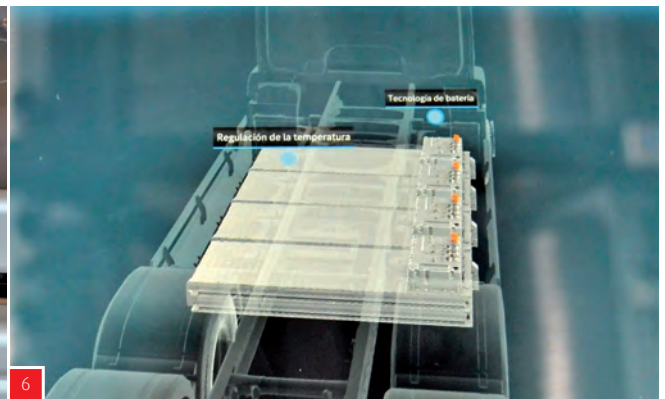
## SUS DOS MOTORES ESTÁN INTEGRADOS EN EL PROPIO EJE DE TRACCIÓN. LA POTENCIA MÁXIMA DE AMBOS ES DE 400 KW

Otra característica inalcanzable para el térmico es la aceleración. Cuando pisas a fondo, sientes la aceleración en el cuerpo. Eso sí, esto no es muy aconsejable, ya que es a costa de unos cuantos kilovatios que se convierten en menos de autonomía. El vehículo en sí se conduce y se siente como un modelo térmico. El tacto del volante los frenos y el acelerador mantienen ese toque que consigue que, aunque todo sea diferente el conductor no sienta esa diferencia. Durante nuestra toma de contacto sobre un eActros 300 rígido y de 18 toneladas, hemos comprobado que su comportamiento es más ágil que un térmico, responde mejor al acelerador y en cuanto a frenos los supera. Esto es debido a los sistemas de recuperación que monta. La palanca multifunción del cambio mantiene los puntos de freno, pero ahora el eActros los utiliza para activar el sistema de frenada regenerativa ya que, utilizándolo de un modo correcto, seremos capaces de sacar más

5. El sistema de conexión eléctrica admite cargas de hasta los 160 kW.
6. La disposición de las baterías es transversal. Están colgadas de los largueros del chasis.
7. Las baterías vistas desde el abajo. Crean un bajo totalmente plano.
8. En el cuadro da información del nivel de carga de la batería y de los kilómetros restantes hasta que debamos realizar una carga.



5



6



7



8

## CAMIÓN DEL AÑO 2022



Antonio García-Patiño, CEO de Mercedes-Benz Trucks España, con el trofeo.

Un jurado compuesto por 125 directivos de empresas de transporte de mercancías y especialistas técnicos del sector de la automoción de nuestro país ha distinguido al nuevo eActros de Mercedes-Benz con este reconocimiento.

## ACTROS L Y eACTROS MONTAN LA SEGUNDA GENERACIÓN DEL SISTEMA DE CÁMARAS MIRRORCAM





Genuine Quality.  
Durable Trust.

A brand of

**DIESEL TECHNIC**

Global Automotive Solutions – Made in Germany



**All**

**you need**



Your brand for One-Stop-Shopping.  
[www.dt-spareparts.com](http://www.dt-spareparts.com)



Su suspensión delantera de tipo neumática mejora el confort de conducción. Por otra parte, llama la atención que la dirección del vehículo sea hidráulica tratándose de un modelo 100% eléctrico.

## ACTROS L CON NUEVO MOTOR OM 471

Aunque la electromovilidad ya está preparada para dar respuesta a algunas aplicaciones, Mercedes-Benz continúa introduciendo mejoras en sus propulsores térmicos. Hace unas semanas presentaba la tercera generación de motores OM471 sobre un Actros L. Incorpora turbocompresores de nuevo desarrollo, y tanto la inyección como el postratamiento de gases también han sido mejoradas. Con todas estas novedades, el fabricante alemán promete hasta un 4% de ahorro de combustible.

Durante nuestra toma de contacto con el nuevo Actros L, hemos comprobado la suavidad de su cadena cinemática y de la gestión que hace de ella su control de cruce predictivo que lo convierte en un vehículo casi autónomo. Una gran ayuda.

Otra novedad, que está disponible para Actros L y eActros, es la segunda generación del sistema de cámaras MirrorCam. Ahora el sistema es retráctil y sobresale menos por los laterales para evitar en lo posible las roturas por colisión. Hemos comprobado que en esta nueva generación la imagen es más real, y su gestión del brillo mejorada es de gran ayuda en situaciones de maniobras con poca luz.



rendimiento al eActros. Con todo esto Mercedes-Benz consigue que dentro de su eActros aumente considerablemente el confort en la conducción.

### SOLUCIONES DIGITALES

Uno de los principales inconvenientes que encontramos a esta nueva tecnología de propulsión es sin lugar a duda la operatividad del camión. Nos vienen a la mente una serie de preguntas como: cuánto tiempo necesita el camión para realizar una carga de baterías, llegará con una carga a su destino o dónde voy a encontrar puntos de carga. Para dar respuesta a estas preguntas el fabricante alemán ha diseñado una serie de soluciones digitales que dan respuesta a nuestras dudas y ayudan a sacar el máximo partido de nuestro eActros. Mediante una serie de aplicaciones situadas en el portal Fleetboard, el empresario es capaz de planificar, según su carga, la mejor ruta de las disponibles. Además, estas aplicaciones nos informan y planifican la ruta con los puntos de recarga existentes en nuestro recorrido. Otras herramientas que nos ofrece Mercedes-Benz tienen como objetivo optimizar al máximo nuestro eActros. Toda la información está disponible para el empresario: carga de las baterías, autonomía disponible y demás datos que consiguen optimizar al máximo nuestro eActros.



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





# NORIEGA GRUPO LOGÍSTICO INCORPORA CAMIONES IVECO S-WAY

EL FABRICANTE ITALIANO SIGUE GANANDO PRESENCIA EN LA FLOTA EXTREMEÑA

**NORIEGA GRUPO LOGÍSTICO ACABA DE RECIBIR 10 NUEVAS UNIDADES DEL IVECO S-WAY, QUE SE SUMAN A OTRA DECENA ENTREGADA EL MES DE MARZO. CON ESTAS ADQUISICIONES, SU FLOTA ALCANZA UN TOTAL DE 400 CABEZAS TRACTORAS, DE LAS CUALES 168 SON MODELOS IVECO**



Noriega Grupo Logístico forma parte de los jurados que otorgan los premios 'Camión del Año' y 'Quinta Rueda: Semirremolque del Año'.

**E**l concesionario de IVECO elegido para el acto de entrega de estos nuevos vehículos ha sido VEIMANCHA, en Mérida, que lleva más de 37 años al servicio de la marca y que actualmente dispone de 5 centros de distribución: Ciudad Real, Córdoba, Badajoz, Mérida y Cáceres; con 120 trabajadores a su servicio.

## GRAN CONFORT

Los nuevos IVECO S-WAY combinan un atractivo diseño, funcionalidad y confort para que su conductor se sienta como en casa. La cabina donde duerme y trabaja se ha diseñado para aportar soluciones prácticas, como una ampliación de la altura interior (de hasta 2,15 metros) y mayor habitabilidad, con un colchón más confortable, dos frigoríficos y un módulo de noche

que controla todo el camión, entre otras características.

Manuel Alfonso Jiménez, conductor de Noriega Grupo Logístico destaca el gran confort que proporciona el nuevo IVECO S-WAY en las largas jornadas de trabajo, con una buena ergonomía del puesto de conducción y una gran habitabilidad cuando llega la hora del descanso. "Valoro mucho el mayor espacio que ahora hay disponible en la zona de la cama. Además, me encanta su estética exterior. La respuesta del motor y la caja de cambios es algo a destacar: su potencia y rendimiento".

## SOLUCIONES DIGITALES

Además, el nuevo IVECO S-WAY incorpora las soluciones digitales más avanzadas, como el sistema IVECO Driver Pal, un asistente de voz basado en Alexa que permite al conductor acceder a muchos servicios a través de la voz, mientras mantiene sus manos en el volante y la vista en la carretera.

Asimismo, IVECO Driver Pal ayuda al conductor a optimizar su ruta y sus paradas, adaptándose a las eventualidades que puedan surgir en el camino gracias a la información en tiempo real de la comunidad de conductores de IVECO, internet, así como a los servicios de IVECO.



# LA NUEVA GENERACIÓN DAF XD SE PRESENTARÁ EN LA IAA 2022

EL INICIO DE LA PRODUCCIÓN ESTÁ PROGRAMADO PARA EL PRÓXIMO OTOÑO

**ESTA GAMA DE CAMIONES, COMPLETAMENTE NUEVA, ESTÁ ENFOCADA A LAS NECESIDADES DE LA DISTRIBUCIÓN**

**E**l nuevo DAF XD está basado en la plataforma de los camiones de larga distancia DAF XF, XG y XG+, que puede adaptarse sin problemas a cualquier tipo de cadena cinemática incluidas las de “cero emisiones”.

#### SEGURIDAD

Para ofrecer la mejor visión directa de su clase —tan importante en las aplicaciones urbanas—, el DAF XD de Nueva Generación cuenta con un amplio parabrisas y unas ventanillas laterales de gran tamaño. La posición baja de la cabina contribuye a conseguir una amplia visión directa, al igual que la ventana de bordillo opcional. Los exclusivos sistemas DAF Corner View y DAF Digital Camera garantizan una perfecta visión indirecta.

#### EFICIENCIA

Líder en consumo de combustible de su clase y con unas bajísimas emisiones de CO<sub>2</sub> gracias a la exce-

lente aerodinámica de la cabina, a la nueva cadena cinemática PACCAR MX-11 y a los avanzados sistemas de asistencia al conductor, el sistema de gestión de flotas DAF Connect permite ahorrar tiempo gracias a las actualizaciones de software inalámbricas. Además, la amplia disponibilidad de tomas de fuerza, los sistemas de fijación de carrocerías y los conectores facilitan al máximo los trabajos a los carroceros.

#### CONFORT PARA EL CONDUCTOR

La espaciosa cabina del modelo XD de Nueva Generación no solo ofrece un acceso inmejorable, sino también una excelente amplitud gracias a sus casi 10 m<sup>3</sup> de volumen. Unas posibilidades de ajuste “sin precedentes” para el asiento y el volante que garantizan al conductor la mejor posición posible de este segmento. El salpicadero, llamativo y altamente ergonómico, cuenta con paneles de instrumentos totalmente digitales y de gran visibilidad. Por otra parte, la conducción y la maniobrabilidad se benefician de un diseño frontal completamente nuevo del chasis, de la suspensión de la cabina y del eje trasero. Como resultado, el nuevo DAF XD ofrece una experiencia de ensueño no solo para el trabajo del día a día y la estancia en cabina, sino también para disfrutar del placer de conducir.





# VOLVO TRUCKS: MÁS ALTERNATIVAS CERO EMISIONES PARA LA LARGA DISTANCIA

YA PRUEBA CAMIONES CON PILAS DE COMBUSTIBLE IMPULSADAS POR HIDRÓGENO

**DEPUÉS DE INICIAR LA COMERCIALIZACIÓN DE CAMIONES ELÉCTRICOS DE BATERÍA Y CAMIONES QUE FUNCIONAN CON COMBUSTIBLES RENOVABLES COMO EL BIOGÁS, VOLVO TRUCKS SIGUE AMPLIANDO LAS ALTERNATIVAS PARA DESCARBONIZAR EL TRANSPORTE**

junta entre el Grupo Volvo y Daimler Truck AG. La tecnología de pilas de combustible se encuentra todavía en una fase temprana de desarrollo y hay muchos beneficios con esta nueva tecnología, pero también algunos desafíos por delante. Uno de ellos es el suministro a gran escala de hidrógeno verde. Otro es el hecho de que todavía no se ha desarrollado la infraestructura de abastecimiento de combustible para vehículos pesados.

**E**l fabricante sueco ya ha comenzado a probar camiones con pilas de combustible impulsadas por hidrógeno, que se convertirán en la tercera opción neutral de CO2 durante la segunda mitad de esta década. Estos vehículos tendrán un alcance operativo comparable a muchos camiones diésel (hasta 1000 km) y un tiempo de repostaje de menos de 15 minutos. El peso total puede ser de alrededor de 65 toneladas o incluso superior, y las dos pilas de combustible tienen la capacidad de generar 300 kW de electricidad a bordo.

"Los camiones eléctricos de pila de combustible impulsados por hidrógeno serán especialmente adecuados para largas distancias y tareas pesadas y que requieren energía. También podrían ser una opción en países donde las posibilidades de carga de la batería son limitadas", señala Roger Alm, presidente de Volvo Trucks.

## GENERACIÓN DE LA PROPIA ELECTRICIDAD

Una pila de combustible genera su propia electricidad a partir del hidrógeno a bordo en lugar de cargarse a través de una fuente externa. El único producto emitido es el vapor de agua. Las pilas de combustible serán suministradas por Cellcentric – la empresa con-

## INICIAR LA DESCARBONIZACIÓN

Los responsables de Volvo Trucks consideran que la descarbonización del transporte no puede demorarse más. Ven viable iniciar este viaje con la batería eléctrica, el biogás y las otras opciones disponibles, y anticipan que los camiones de pila de combustible serán un complemento importante para los transportes más largos y pesados en unos pocos años.





# FORD F-MAX: UNA APUESTA SÓLIDA

NOS SUBIMOS AL NUEVO F-MAX 500 CV EDICIÓN BLACK LINE

EN ESTA OCASIÓN NOS PONEMOS AL VOLANTE DE UN FORD TRUCKS F-MAX EN SU EDICIÓN ESPECIAL BLACK LINE, UNA SERIE LIMITADA A SOLO 250 UNIDADES. NOSOTROS HEMOS TENIDO EL GUSTO DE PROBAR LA UNIDAD Nº 7

**E**cotorq, el motor estrella de la marca americana en Europa, ha sido diseñado y fabricado íntegramente en su factoría situada en Eskisenhir (Turquía). Mecánicamente se trata de un bloque de seis cilindros en línea con culata monobloque de cuatro válvulas por cilindro. El cubicaje de este bloque es de 12,7 litros. En cuanto a los escalones de potencia, Ford Trucks sigue manteniendo los 500 CV como único escalón de potencia en este modelo F-Max y se adapta a la perfección a las necesidades de la larga distancia.

Las prestaciones de este propulsor están a la altura de sus competidores: tenemos a nuestra

## 🔧 A FAVOR

- Amplia cabina
- TCO muy ajustado

## 🔧 EN CONTRA

- Calidades de los materiales mejorables
- PCC mejorable

disposición los 500 CV entre las 1450 y las 1850 rpm. En cuanto al par, este motor Ecotorq nos ofrece 2500 Nm. desde las 1000 rpm y los estira hasta las 1450 rpm. Entre sus características mecánicas más destacables que hacen que este motor rinda los 500 cv, podemos señalar su turbo compresor de geometría variable y su sistema de inyección por Common-Rail. No podemos olvidar la potencia que nos ofrece su freno de motor, que llega a los 400 kW.

## EN BUENA COMPAÑÍA

Este motor Ecotorq está muy bien acompañado. Una caja de cambios del fabricante alemán ZF, la TraXon 2620 de 12 velocidades, es la encargada de trans-



mitir todas sus prestaciones. Su software de gestión, denominado MaxCruiser, engloba los distintos sistemas de control de crucero que equipan los F-Max. Dentro del menú, encontramos el control de crucero adaptativo y el control de crucero predictivo. A día de hoy ya se empiezan a ver bastantes unidades del modelo F-MAX por lo que este sistema PCC comenzará a operar al 100%.

La caja de cambios nos ofrece cuatro modos de conducción: Estándar, Potencia, Eco y Eco+. Hemos rodado en el modo Eco+ porque limita el camión automáticamente a 85 km/h. La relación de eje es de 2.47, por lo cual necesitamos cerca de las 1100 vueltas de motor para mantener la velocidad. La activación de la caja de cambios se realiza por medio del multimando situado a la derecha de la caña del volante. Desde él, realizamos las funciones de activación, selección de marchas automática o manual y por último la activación de frenos auxiliares. Nos ha llamado



1. El Ford F-Max esconde bajo su cabina un potente motor Ecotorq de 500 cv.
2. El turbo con tecnología VTG es el encargado de hacer rendir hasta los 500 cv a este motor Ecotorq.
3. Las irregularidades de la carretera son bien absorbidas por la suspensión delantera que monta una ballesta de una sola hoja.

KM. TOTALES	VEL (KM/H)	LITROS	L/100
465	78,59	156,3	33,61

## FICHA TÉCNICA

### MOTOR

- Modelo: ..... Ecotorq de 12.7 L
- Diámetro/Carrera: ..... 130 mm / 160 mm
- Potencia máxima: ..... 500 cv a 1800 rpm
- Par máximo: ..... 2500 Nm a 1400 rpm
- Potencia freno motor: ..... 400 kW

### TRANSMISIÓN

- Embrague: ..... Monodisco de 430 mm
- Accionamiento: ..... Automático
- Caja de cambios: ..... ZF 12 TraXon 2620
- Nº de velocidades: ..... 12
- Intarder: ..... 600 kW

### SUSPENSIONES

- Delantera: ..... Ballestas parabólica de 1 hoja
- Trasera: ..... Neumática de 4 fuelles para 13 t

### FRENOS

- Delanteros: ..... Frenos de disco de 430 mm ventilados
- Traseros: ..... Frenos de disco de 430 mm ventilados

### DIRECCIÓN

- Tipo: ..... Hidráulica asistida por circuito simple

### RUEDAS

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

### DEPÓSITOS

- Capacidad: ..... Aluminio 600+450
- Adblue: ..... Plástico 78 litros

### PESOS

- MMA conjunto: ..... 40 t
- Tara tractora: ..... 7908 kg

**EL MOTOR ECOTORQ DE 500 CV SE ADAPTA A LA PERFECCIÓN A LAS NECESIDADES DE LA LARGA DISTANCIA**



El puesto de conducción curvo pone todos los sistemas al alcance del conductor.

## CONSUMOS

Tramo 1	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Boadilla del Monte - San Rafael					
A-6, AP-6	53	27,0	50,94	41:10	77,25
San Rafael -					
Adanero AP-6	50	11,0	22,00	37:50	79,30
Tramo 2	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Adanero - Tudela de Duero					
N-601/CL-600	80	20,0	25,00	1:01:00	78,69
Tudela de Duero -					
Aranda del Duero N-122	80	26,5	33,13	1:07:00	71,64
Tramo 3	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Aranda del Duero -					
Somosierra A-1	65	34,7	53,38	48:00	81,25
Somosierra - San Agustín					
de Guadalix A-1	57	13,6	23,86	40:00	85,50
San Agustín de Guadalix - Boadilla					
del Monte A-1/M-50	80	23,5	29,38	1:00:00	80,00
Total	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Tramo 1	103	38,0	36,89	1:19:00	78,23
Tramo 2	160	46,5	29,06	2:08:00	75,00
Tramo 3	202	71,8	35,54	2:28:00	81,89
<b>Total</b>	<b>465</b>	<b>156,3</b>	<b>33,61</b>	<b>5:55:00</b>	<b>78,59</b>

Km inicio: 43.171 - Km final: 43.635

Litros cargados: 161,8  
Litros Adblue: 8

Climatología Inicio: 20° - Mitad: 20° - Final: 28°

Se restan al consumo total de combustible, las zonas neutralizadas.

mucho la atención que durante la prueba la función Eco-Roll se ha activado en pocas ocasiones. Posiblemente, en este sentido, existe un cierto margen para continuar mejorando la eficiencia.

### ELEVADO NIVEL DE CONFORT

Entre los puntos fuertes de este F-Max, hay que destacar el gran volumen de su cabina que garantiza un elevado nivel de confort interior. Para acceder a su interior son necesarios tres escalones bien compensados, y Ford Trucks ha equipado el último para poder descalzarse antes de acceder al interior. Una vez dentro, el tránsito se realiza con soltura, aunque la plataforma no llega a ser totalmente plana porque cuenta con un pequeño túnel de motor de 90 mm. La altura máxima disponible sobre el túnel de motor es de 2160 mm lo que nos da suficiente espacio para equipar la cabina con una segunda litera si es necesario. Además, esta segunda litera no elimina por completo los armarios superiores que cuentan con un sistema de apertura tipo aviación y con un volumen total disponible de 105 litros. En la parte superior delantera también hay tres armarios bien rematados y, en este caso, con una apertura clásica. Su volumen total disponible es de 225 litros.

En la zona de descanso nos espera una litera con un colchón de 800 mm en su parte más ancha y de 700 mm detrás de los asientos. Bajo ella encontramos una gran nevera con una capacidad de 38 litros. Está flanqueada por sendos cofres de gran tamaño. Si lo que necesitamos es guardar objetos menores (cuadernos, gafas, etc) en la parte central del salpicadero hay varios cajones lo suficientemente amplios para llevar el camión bien ordenado.

El puesto de conducción en este Ford T-Max presenta un diseño envolvente en el que el conductor tiene al alcance de su mano todo lo necesario para realizar su trabajo. El asiento del conductor en esta edición especial Black Line, además de ser muy cómodo, destaca por su tapicería acorde con el diseño exterior. Enseguida encontramos la posición más confortable gracias a la infinidad de ajustes posibles del asiento y de la columna de dirección. El cuadro de relojes combina la información analógica con la digital. Velocímetro y cuentarrevoluciones mantiene un aspecto tradicional y en la parte central una pan-

**EL GRAN VOLUMEN DE LA CABINA DEL F-MAX GARANTIZA UN ELEVADO NIVEL DE CONFORT**



## FORD TRUCKS OFRECE UNA GARANTÍA DE 5 AÑOS SIN LÍMITE DE KILOMETRAJE EN ESTE F-MAX

talla de 8" de alta definición, nos facilita de una manera intuitiva toda la información disponible. Esta pantalla reserva en exclusiva su parte superior para mostrar digitalmente los valores de temperatura, nivel de combustible, AdBlue y presión de los circuitos neumáticos. A la derecha otra pantalla táctil algo más pequeña (7,2") es la encargada del infoentretenimiento en este camión Ford T-Max. En el interior existen dos zonas bien delimitadas mediante los tonos de color utilizados. En la zona de trabajo los tonos oscuros algo más sufridos, toman protagonismo, mientras que en la zona de descanso los tonos más claros nos invitan a relajarnos.

Esta edición especial incorpora la estética que hasta ahora era la seña de identidad de la deportividad del emblemático Ford Mustang. La cabina es de color gris y añade dos líneas negras transversales con ribete azul que le da un aire de deportividad. También estas líneas se desarrollan por los laterales tanto de la puerta como la de los carenados. Por último, destacan las llantas en negro que combinan a la perfección con la estética deportiva.

### ARMAS PARA COMPETIR



Los camiones Ford Trucks ganan protagonismo día a día en las carreteras españolas y no es de extrañar porque este vehículo tiene muchas cualidades positivas tanto para el conductor como para el empresario. El F-Max ofrece potencia, una cabina amplia y bien equipada, y no descuida los aspectos tecnológicos. Además, sus 5 años de garantía sin límite de kilometraje le permite ofrecer uno de los TCO más ajustados del mercado.



4. La zona de descanso equipa una litera de 800 mm en su parte más ancha y 700 mm detrás de los asientos.
5. Aunque el vehículo está equipado con dos literas, esta cabina F-Max mantiene los armarios superiores con un inteligente sistema de apertura tipo avión.
6. Los armarios superiores delanteros son de gran calidad y nos ofrece volumen total de 225 litros.



**MANUEL RUJA**  
JEFE DE PRUEBAS  
DE VEHÍCULOS PESADOS



# RENAULT KANGOO FURGÓN E-TECH: DISTRIBUCIÓN URBANA 100% ELÉCTRICA

YA ESTÁ LA VENTA EN ESPAÑA CON MÁS DE 300 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA

**DIEZ AÑOS DESPUÉS DE COMERCIALIZAR KANGOO Z.E. 100% ELÉCTRICO, DEL QUE SE HAN VENDIDO MÁS DE 70.000 UNIDADES, LA FIRMA FRANCESA MANTIENE SU APUESTA POR LA ELECTROMOVILIDAD**

Para recargar la batería, Nuevo Kangoo Furgón E-Tech eléctrico permite elegir entre tres tipos de cargadores integrados: un cargador 11 kW trifásico, adaptado para todo tipo de carga doméstica, un cargador 22 kW trifásico, para la recarga acelerada en los bornes públicos, y un cargador rápido 80 kW DC (corriente continua) que permite recuperar 170 km de autonomía (ciclo WLTP) en 30 minutos.

**L**as furgonetas pequeñas están llamadas a tener un papel muy importante para seguir disminuyendo las emisiones en el reparto urbano. Renault fue uno de los primeros fabricantes que apostó por la electromovilidad en este ámbito y ahora inicia la comercialización de un modelo 100% eléctrico completamente renovado.

#### AUTONOMÍA DE HASTA 300 KM

El nuevo Kangoo Furgón E-Tech está equipado con un motor de 90 kW y 245 Nm, y dispone de una nueva batería de ion-litio con una capacidad de 45 kWh compuesta de 8 módulos independientes y fácilmente reparables, que le permite ofrecer una autonomía de hasta 300 km en ciclo WLTP.





## SU BATERÍA DE ION DE LITIO DE 45 KWH PUEDE RECARGARSE A TRAVÉS DE TRES TIPOS DE CARGADORES Y LLEGA A RECUPERAR HASTA 170 KM DE AUTONOMÍA EN SÓLO 30 MINUTOS

Todo el sistema eléctrico del vehículo, motor, batería y demás componentes, ofrecen una garantía de 8 años o 160.000 kilómetros.

### HASTA 800 KG DE CARGA ÚTIL

La batería, colocada bajo el piso del vehículo, no afecta al volumen útil de la zona de carga que ofrece hasta 3,9 m<sup>3</sup> de volumen en versión L1 (4,9 m<sup>3</sup> en versión larga, disponible más adelante), 600 kg de carga útil (800 kg en versión larga2) y 1.500 kg de capacidad de remolcado.

### ‘ÁBRETE SÉSAMO POR RENAULT’

Esta furgoneta cuenta con las innovaciones, los equipamientos y todo el confort del Nuevo Kangoo Furgón térmico: el ingenioso «Ábrete, Sésamo de Renault» que ofrece la mejor apertura lateral del mercado con 1,45 m, la novedosa baca interior plegable «Easy Inside Rack», el sistema multimedia «Renault Easy Link» con pantalla de 8 pulgadas, la tarjeta manos libres, el freno de estacionamiento automático, los tres asientos delanteros con respaldo central abatible para formar una oficina móvil, cerca de 60 litros de espacios de almacenamiento en la cabina, incluido el cajón «Renault Easy Life», así como todas las ADAS de última generación con, entre otras, el regulador de velocidad adaptativo con función de parada y reanque automático y el asistente para autopista y tráfico, primer paso hacia la conducción autónoma.



Esta versión 100% eléctrica también cuenta con una apertura lateral de 1,45 m.

## RENAULT PRESENTA EL NUEVO MASTER E-TECH



El nuevo Master Furgón E-Tech eléctrico está equipado con un motor eléctrico de 57 kW (equivalente a 76 CV), que encaja a la perfección con las necesidades del transporte en entornos urbanos y periurbanos, y cuenta con una nueva batería de 52 kWh que le permite alcanzar más de 200 km de autonomía en ciclo WLTP.

Al igual que en Nuevo Kangoo Furgón E-Tech eléctrico, el frenado hidráulico clásico se completa con un ARBS (Adaptative Regenerative Brake System) que maximiza la energía recuperada al frenar.

Su batería se puede recargar en un cargador AC de 7,4 kW monofásico, o en un cargador DC de 22 kW para la carga rápida (recupera 50 km de autonomía (ciclo WLTP) en 45 minutos).

### 15 VERSIONES DISPONIBLES

El nuevo Master Furgón E-Tech eléctrico 52 kWh contará con 15 versiones disponibles (en lugar de seis anteriormente), con tres longitudes posibles y tres opciones de altura, disponibles en 3,1t y 3,5t al abrirse los pedidos y en 3,8t más adelante. Las cuatro versiones de furgón ofrecen un volumen útil de 8 a 15 m<sup>3</sup>. La versión 100% eléctrica no pierde ningún centímetro de carga con respecto a la versión térmica.

### CONFORT Y SEGURIDAD

El nuevo Master Furgón E-Tech eléctrico 52 kWh hereda asimismo todas las innovaciones de la versión térmica en el cockpit (bandeja «Easy Life», gran cajón «Easy Life» de 10,5 litros, sistema multimedia R-LINK Evolution...)

Además ofrece múltiples ayudas a la conducción (ADAS), como “Front Park Assist”, “Rear Park Assist”, cámara de marcha atrás, “Rear View Assist” (asistente para la visión trasera con pantalla en la parte superior del parabrisas), “Side Wind Assist” (de serie), entre otros.

## LA VERSIÓN 100% ELÉCTRICA DEL MAYOR DE LA FAMILIA DE VEHÍCULOS COMERCIALES DEL FABRICANTE FRANCÉS SE COMENZARÁ A COMERCIALIZAR PRÓXIMAMENTE



# VOLKSWAGEN VEHÍCULOS COMERCIALES PRESENTA EL NUEVO AMAROK

SE HAN VENDIDO MÁS DE 830.000 UNIDADES DE LA PRIMERA GENERACIÓN EN TODO EL MUNDO

**LA FIRMA ALEMANA HA INTRODUCIDO MÚLTIPLES NOVEDADES EN ESTA SEGUNDA GENERACIÓN: AHORA ES MÁS GRANDE, MÁS POTENTE, Y ESTRENA DISEÑO**

**E**l nuevo Amarok se lanza con una cabina doble de cuatro puertas (DoubleCab) y una cabina simple de dos puertas (SingleCab). Con 5.350 milímetros, es 96 mm más largo que su predecesor. La distancia entre ejes se ha incrementado 173 mm hasta los 3.270 mm. Al crecer más que la longitud total, aumentan las capacidades todoterreno del Amarok, que contará con tracción total de serie en muchos mercados.

En el exterior destaca el nuevo frontal. Mientras que en el interior incorpora una combinación de funciones digitales y botones e interruptores pulsadores/rotativos configurados de forma ergonómica e intuitiva. Respecto al sistema de infotretenimiento, la gama de pantallas del vehículo se compone de instrumentos digitales de 8,0 pulgadas (el «Digital Cockpit», totalmente digital y de 12,0 pulgadas en la variante Style y las superiores) y una pantalla táctil muy moderna en formato de tableta (de 10,0 o 12,0 pulgadas).

## CAPACIDAD DE CARGA

Al igual que en el modelo anterior, la caja de carga entre los pasos de rueda tiene espacio suficiente para cargar lateralmente un europalé. La versión de cabina simple permite incluso cargar dos palés lateralmente. En consonancia con esta elevada capacidad de carga, la carga útil máxima aumenta hasta 1,16 toneladas.

## CINCO MOTORES TURBOALIMENTADOS

Para el nuevo Amarok se han desarrollado cuatro motores turbodiesel (TDI) y uno de gasolina turboalimentado (TSI). El TDI de cuatro cilindros y 2,0 litros se ofrece con 150, 170, y 204 o 209 CV, según el mercado. Como nuevo TDI de gama alta se utiliza un motor V6 de 3,0 litros (con 241 o 250 CV, en función del mercado). También se ha diseñado un motor de gasolina de 2,3 litros turboalimentado que genera una potencia 222 kW (302 CV) específicamente para los mercados tradicionales de motores de gasolina.

Las motorizaciones a partir de 204 CV podrán contar con la nueva caja de cambios automática de 10 velocidades accionada mediante un cambio electrónico. Además, habrá cajas de cambios automáticas de 6 velocidades, así como manuales de 6 o 5 velocidades para varios motores.





# FIAT PROFESSIONAL COMPLETA SU FAMILIA ELÉCTRICA CON E-DOBLÒ

JUNTO A LA NUEVA VERSIÓN DE DOBLÒ HA LANZADO UNA VARIANTE 100% ELÉCTRICA

**LA NUEVA E-DOBLÒ SE SUMA A LAS VERSIONES 100% ELÉCTRICAS DE SCUDO Y DUCATO. SU LANZAMIENTO ES UN PASO MÁS PARA CONVERTIRSE EN UNA FIRMA DE AUTOMÓVILES Y VEHÍCULOS PROFESIONALES TOTALMENTE ELÉCTRICA A PARTIR DE 2027**

La Fiat E-Doblò está equipada con un motor eléctrico de 100 kW y una batería de 50kWh que permite más de 280 km de autonomía, en el ciclo WLTP. Alcanza una velocidad máxima de 130 km/h y hasta 260 Nm de par máximo. El "Quick Charge Mode" de hasta 100 kW permite cargar en corriente continua el 80% de la batería en solo 30 minutos. Al volante, el conductor puede elegir entre diferentes modos: Normal, Eco y Power. Cada modo modifica la respuesta de conducción del vehículo, mejorando y optimizando el rendimiento.

#### MOTORIZACIONES

Junto con la versión eléctrica, los profesionales tienen a su disposición dos versiones diésel: 1.5 litros, 100 CV con transmisión manual; 1.5 litros en un 130 CV con transmisión manual y automática de 8 velocidades. Y, por último, un motor 1.2 gasolina 110 CV.

#### HASTA 800 KG DE CARGA ÚTIL

Tanto en sus versiones térmicas como en la eléctrica, este modelo ofrece una carga útil de primera clase de hasta 800 Kg o dos Europalets, que puede alcanzar la tonelada en las versiones térmicas. Disponible con dos distancias entre ejes, el Doblò está listo para cualquier contingencia: la versión de larga distancia entre ejes ofrece un volumen máximo de 4,4 m3 gracias a la función Magic Cargo.

#### AYUDAS A LA CONDUCCIÓN

En el apartado tecnológico, la nueva Fiat Doblò está equipada con 17 funciones de ayuda a la conducción entre las más avanzadas del mercado, como el reconocimiento automático de señales de tráfico, el Active Safety Brake, el Lane Keeping Assist, el Head Up Display y, en las versiones Van, el control de tracción inteligente Grip Control System, y el Hill Descent Control, entre otros.

El confort de los profesionales que pasan ocho horas o más a bordo de su vehículo ha sido una cuestión prioritaria en el diseño de la nueva Fiat Doblò que tiene su reflejo en el aislamiento acústico y su suspensión pensada para reducir al máximo golpes y vibraciones.



# SCHMITZ CARGOBULL INNOVA PARA INCREMENTAR LA EFICIENCIA

MOSTRARÁ MUCHAS NOVEDADES EN LA IAA 2022

**EL FABRICANTE ALEMÁN HA ANTICIPADO SUS ÚLTIMAS NOVEDADES DE PRODUCTO Y SERVICIO EN UN ACTO CELEBRADO EN SU PLANTA DE PRODUCCIÓN DE SEMIRREMOLQUES BASCULANTES SITUADA EN GOTHA (ALEMANIA)**

**B**ajo el slogan “Innovaciones para un transporte más eficiente”, se dieron a conocer todas las innovaciones de producto y servicio que permiten a las flotas reducir su TCO y optar a distintas soluciones de transporte. Las innovaciones de producto se centraron en vehículos más aerodinámicos para reducir las emisiones y los costes, obtención de una mayor eficiencia para el transporte de mercancía refrigerada, reducción de tara manteniendo resistencia y solidez, y uso del sistema telemático para un análisis más efectivo de la información.

## SEMIREMOLQUE ECOGENERATION

**EcoFLEX** En cuanto a la gama de lonas S.CS, nos encontramos en primer lugar con el recién llegado a la familia, el semirremolque EcoGeneration cuya característica principal radica en que es aerodinámico. Además, para hacerlo aún más eficiente incorpora la caja de herramientas aerodinámica también. Se puede equipar con la lona POWER CURTAIN sin remontas para una carga y descarga más rápida, sensores para detectar el ajuste en altura y su posterior transmisión de información al portal telemático y luz interior para una mayor seguridad.







### TRANSPORTE FRIGORÍFICO

En lo que respecta al semirremolque frigorífico S.KO COOL, ahora todos los vehículos están avalados por TAPA TSR1. Incluyen el nuevo sistema de distribución de aire, cumplen con todos los certificados para el transporte PHAMA, disponen de un mayor equipamiento para garantizar aún más la seguridad del vehículo y la carga, y son 100% SMART gracias al sistema telemático TrailerConnect® de serie.

Siguiendo con la línea frigorífica, hay que destacar el nuevo equipo de frío S.CUe. La unidad de refrigeración es completamente eléctrica y no genera emisiones. Está especialmente diseñada para su uso en transporte urbano. Le sigue el S.CU 2.0 con un eficiente motor diesel common rail en modo MonoTemp y MultiTemp (mt). Por último, tenemos el sólido y ya conocido S.CU 1.0 con motor diesel Perkins en diseño MonoTemp.



El semirremolque frigorífico S.KOe con eje eléctrico y máquina de frío eléctrica con sistema electrónico de potencia y batería integrados es otra de las novedades de la gama frigorífica. La unidad de refrigeración S.CUe totalmente eléctrica está diseñada para refrigerar y calentar la carga sin emisiones. En lugar del depósito de gasóleo, se han instalado baterías. Además, el vehículo está equipado con un eje eléctrico Schmitz Cargobull que, entre otras cosas, recupera energía durante los procesos de frenado y reduce así los tiempos de recarga de la batería a través de la red eléctrica.

### DISTRIBUCIÓN DE CARGA SECA

El semirremolque S.BO PACE tiene una carrocería estable y ligera fabricada con paneles de abeja, STRUKTOPLAST. Ya se construye en Manchester para el mercado de Reino Unido y pronto pasará a produ-

## EL ELEFANTE AVANZA CON PASO FIRME

En un contexto muy emotivo por la celebración de los 25 años de la fábrica líder en basculantes, Andreas Schmitz (CEO de Schmitz Cargobull AG), explicó en detalle la situación económica actual por la que pasa la compañía, así como el mercado nacional e internacional, y cómo les está afectando la rotura de la cadena de suministro y la guerra en Ucrania. El máximo responsable de la compañía confirmó que todos los proyectos que tienen en marcha seguirán adelante. En lo que respecta al mercado español, el más destacado es la construcción de la nueva planta de fabricación de semirremolques en Figueruelas (Zaragoza).



cirse en la planta de Figueruelas (Zaragoza) para el mercado de Europa continental. El fabricante alemán prevé que este vehículo despunte en el mercado europeo.

### SEMIRREMOLQUES BASCULANTES S.KI

En cuanto a los semirremolques basculantes S.KI, se introduce en el mercado un nuevo modelo que se empezará a comercializar a finales del primer trimestre de 2023, con el objetivo de obtener una mayor carga útil gracias a la reducción de la tara en hasta 320 kg. La protección antiempotramiento se ha rediseñado y ahora presenta un manejo mucho más sencillo y se incorporan nuevos elementos para mejorar la seguridad del conductor. El chasis tiene más de 10 años de garantía contra la corrosión y está galvanizado.

Se incluye, de nuevo, en la cartera de productos el volquete trilateral Z.KI. Más ligero, con un manejo más sencillo y una reducción de su peso de 50 kg.

### SERVICIOS DIGITALES

Entre los servicios digitales de Schmitz Cargobull, destacan el Centro de Gestión de Datos que permite tener más controlada la información y con ello la transparencia de datos, el sistema de control de la presión de los neumáticos (TPMS) para semirremolques inteligentes, la "Supervisión proactiva" a través del sistema telemático TrailerConnect y el nuevo sistema de cierre de puertas TL4 para mayor seguridad de la carga y los conductores.





# CONTINENTAL AVANZA SUS NOVEDADES PARA IAA

SOSTENIBILIDAD, COMPETENCIA JUSTA, SEGURIDAD Y DIGITALIZACIÓN SON SUS EJES

## CONTINENTAL PRESENTARÁ SOLUCIONES PARA E-TRUCKS Y E-BUS, "TRAILER CAPACITY SCANNER", "VDO LINK" Y "SMART SENSOR AIR SPRING"

Continental presentará soluciones para camiones eléctricos, como el pantógrafo para la carga de éstos o su variedad de hardware y software, productos y servicios que cubren todos los aspectos de la movilidad eléctrica, desde la electrónica hasta los neumáticos y los sistemas de control. Desde 2016, Continental ha desarrollado, por ejemplo, neumáticos diseñados específicamente para cumplir con los requisitos de los camiones y autobuses eléctricos. Los plásticos de alto rendimiento desarrollados por ContiTech también se utilizan en este sector.

### INTELIGENCIA ARTIFICIAL PARA GESTIONAR EL ESPACIO DE CARGA

Continental lanzará su solución digital para el cálculo del espacio de carga en camiones, semirremolques y remolques: "Trailer Capacity Scanner". Los algoritmos en Continental Cloud calculan el espacio de carga disponible restante en función de los datos de imagen hecha con un teléfono inteligente. El Trailer Capacity Assessment es parte de esta cartera de servicios de vanguardia, diseñada para acompañar a los transportistas en su ruta hacia la digitalización y la logística sostenible.

### LOS DATOS DEL TACÓGRAFO DISPONIBLES TAMBIÉN SIN TELEMÁTICA A BORDO

Con el nuevo VDO Link, Continental vincula el tacógrafo digital con la nube a través de un concepto plug-and-play. Esto hace que los datos del tacógrafo y del vehículo estén disponibles de forma remota y en tiempo real, incluso en vehículos sin suficiente telemática. Con este concepto, se cierra la brecha entre los tacógrafos digitales y las plataformas en línea para la gestión de flotas. Además, la descarga obligatoria de la memoria masiva del tacógrafo cada noventa días también funcionará de forma remota a través de VDO Link en el futuro.

### EL TACÓGRAFO PARLANTE

A esto se suma el tacógrafo que habla directamente con el conductor para recordarle, por ejemplo, después de cruzar una frontera, que cambie el código de país en el tacógrafo. Cámara de aire con sensor inteligente Continental Los sistemas de suspensión neumática en vehículos comerciales requieren sensores de altura para controlar la altura de conducción. La nueva solución integrada Smart Sensor Air Spring combina un sensor de altura y presión con la cámara de aire. Reduce significativamente el número de componentes individuales y, en consecuencia, la complejidad de la instalación en la línea de montaje del vehículo.





# LA POSTVENTA ENFILA OTRO AÑO RÉCORD

LOS FABRICANTES SE MUESTRAN OPTIMISTAS DESPUÉS DEL PRIMER SEMESTRE

**DESPUÉS DE CERRAR UN 2021 CON MUY BUENOS RESULTADOS, SE MANTIENE LA TENDENCIA: LA ELEVADA DEMANDA DE TRANSPORTE SE HA TRADUCIDO EN UN AUMENTO DE ACTIVIDAD EN LOS PUNTOS DE SERVICIO EN EL PERIODO ENERO-JUNIO**

Los fabricantes se han sobrepuesto a la incertidumbre y a los problemas de suministro de componentes, y están aprovechando el aumento de la actividad y el progresivo envejecimiento del parque para conseguir resultados históricos. “Estamos ilusionados con conseguir, por segundo año consecutivo, un récord de actividad”, asegura Rafael Brasero, director de Postventa de Mercedes-Benz Trucks España.

#### UN COMPLEMENTO HABITUAL

En el contexto actual, las empresas de transporte de mercancías por carretera buscan soluciones que les permitan estar centradas en su negocio. Sin lugar a duda, los contratos de reparación y mantenimiento aportan ese plus de tranquilidad, y los datos muestran que su protagonismo no deja

de crecer. Prácticamente todos los fabricantes reconocen que más de la mitad de sus ventas llevan asociado algún tipo de contrato. “Prácticamente la totalidad de nuestros vehículos disfrutan de alguno de los productos de Servicio”, apunta Francisco Valero, director de Post-Venta de MAN Truck & Bus Iberia. “Son clave para asegurar la productividad y la disponibilidad de nuestros clientes”, añade Óscar Castellano, Director Service Market & Retail Development de Volvo Trucks.

#### ANTICIPACIÓN Y PLANIFICACIÓN

La telemática y la conectividad están siendo fundamentales en la transformación del área de postventa. “Los clientes comienzan a demandar estos servicios cada vez con mayor intensidad. Ya tenemos referentes en el mercado que están tomando ventaja gracias al uso correcto de los datos y haciendo más eficiente la gestión del transporte”, explica Fernando Bustamante, director de Servicios de Scania Ibérica.

En la misma línea se expresa Andrés Saiz, director de Posventa de Renault Trucks España: “Sí, los clientes están encantados, la valoración es muy positiva y agradecen mucho este servicio porque realmente se evitan las averías (actuando antes de que se produzcan). Esto tiene un impacto directo en la productividad del transportista”.



## “LAS PREVISIONES SON POSITIVAS”

ANTONIO MORALES, DIRECTOR DE RECAMBIOS,  
Y F. JAVIER CORREDOR, DIRECTOR DE SERVICIO DE DAF

“LA ELEVADA DEMANDA DE TRANSPORTE ES UNA GRAN OPORTUNIDAD SI CONSEGUIMOS GESTIONAR LOS RETOS EXISTENTES”

¿Qué balance hacen de la primera mitad del año desde el área de postventa?

Los principales parámetros que han definido la actividad de postventa en la primera mitad del año han sido demanda, escasez e incertidumbre.

Existe una elevada demanda de transporte, lo que se traduce a nuestra actividad en demanda de servicio a los transportistas. Los plazos ampliados de entregas de camiones nuevos han incrementado este efecto, por la necesidad de nuestros clientes de extender el uso de sus vehículos.

A esto tenemos que sumar una crisis de suministro de componentes, en especial electrónicos. Junto con nuestra red de concesionarios, estamos haciendo un gran esfuerzo para proteger a nuestros clientes de esta escasez.

El tercer factor es la incertidumbre. En los últimos meses todo evoluciona muy rápidamente, en un entorno muy dinámico en términos de nuevas tecnologías, cambios normativos, y especialmente incremento de precios.

¿Cuáles son las previsiones de DAF para el cierre de este ejercicio?

Las previsiones son positivas. A pesar de las dificultades mencionadas de escasez de componentes y de incertidumbre, la elevada demanda de transporte es una gran oportunidad si conseguimos gestionar los retos existentes. Nuestras líneas de actuación van a seguir siendo asegurar la disponibilidad de componentes y servicio, y ofrecer a nuestros clientes condiciones flexibles y competitivas para el mantenimiento de sus camiones y semirremolques.

¿Qué papel está jugando DAF Connect en la optimización del mantenimiento y las reparaciones de las flotas?

Connect aporta grandes ventajas, tanto en los mantenimientos, dado que aporta información en tiempo real que facilita la planificación a los responsables de flota, como para las reparaciones no planificadas, informando al cliente de todo lo que le sucede al camión y así poder gestionar, con la mayor información posible, los imprevistos en ruta. Llegando en la actualidad a jugar un papel cada vez más importante en las reparaciones predictivas.

¿En la actualidad, qué porcentaje de las ventas lleva asociada un contrato de reparación y/o mantenimiento? ¿Su protagonismo sigue aumentando? Seguimos una tendencia estable, facilitando estos paquetes de reparación y mantenimiento a más de la mitad de los camiones DAF que se matriculan en España.

¿En qué proyectos están trabajando para seguir evolucionando en esta área?

En el área de recambios, las novedades más destacables son: nuestra tienda online en parts.daf.com con ofertas exclusivas y un atractivo programa de fidelidad, las primeras entregas de cargadores PAC-CAR para vehículos eléctricos, y la Campaña “En Buena Forma”, con ofertas de servicio de componentes clave, incluyendo mano de obra y opción de financiación

En el ámbito de servicio, juntamente con nuestra red, apostamos por digitalizar al máximo posible todos los flujos de taller.





## “ESPERAMOS COMPLETAR UN MAGNÍFICO EJERCICIO”

VALENTÍN MARIBLANCA, RESPONSABLE DE POSVENTA DE FORD TRUCKS ESPAÑA

“LA GARANTÍA TOTAL DE 5 AÑOS SIN LÍMITE DE KILÓMETROS APORTA UNA GRAN TRANQUILIDAD A TODOS NUESTROS CLIENTES”

¿Qué balance hacen de la primera mitad del año desde el área de postventa?

Desde Ford Trucks hacemos un balance muy positivo del primer semestre. En este período, ya hay parte de nuestros vehículos que han alcanzado los períodos de mantenimiento y eso, combinado, con el au-

mento general de nuestro parque, nos está llevando a unas cargas de trabajo en nuestros talleres que nos hace ser muy optimistas de cara a completar un magnífico ejercicio.

¿Qué repercusión está teniendo el hecho de que las entregas de camiones nuevos estén superando ampliamente los plazos habituales?

Ford Trucks es una marca relativamente nueva en nuestro mercado, ya que no alcanzamos aún los tres años de existencia en España y eso, en las actuales circunstancias del mercado, supone una ligera ventaja con respecto a otros competidores. Por un lado, nuestros vehículos son más nuevos, por lo que la incidencia de problemas mecánicos es inferior y, por otro, aunque nosotros también sufrimos algunas dificultades de suministro, ofrecemos unos plazos de entrega que consiguen que nuestros clientes no vean peligrar la renovación de sus flotas.

¿Cuáles son las previsiones de Ford Trucks para el cierre de este ejercicio?

Nuestras previsiones son muy positivas, el momento de vida de la marca facilita el crecimiento del área de posventa.

¿Qué destacaría de los contratos de mantenimiento F-Control? ¿Qué porcentaje de las ventas llevan asociado uno de ellos? ¿Qué acogida está teniendo la posibilidad de contar con una garantía de cinco años sin límite de kilometraje?

En la actualidad, un 30% de las ventas de Ford Trucks llevan asociado un contrato de mantenimiento. En este sentido, ha sido muy importante contar con una medida como la garantía total de 5 años sin límite de kilómetros; una garantía que aporta una gran tranquilidad a todos nuestros clientes y que, además, es el mejor aval de la confianza que Ford Trucks tiene en la calidad de sus productos. Debo recordar que somos la primera marca del mercado español que ha ofrecido una garantía así.

Con respecto a los contratos, si tengo que destacar algún elemento de los programas F-control, destacaría precisamente el control que tienen nuestros clientes sobre los gastos del vehículo, y la tranquilidad que les aportan nuestras soluciones, así como la flexibilidad que ofrecen para adaptarse a las necesidades de cada uno de ellos.

¿Cuál es la estructura de la red de postventa de Ford Trucks? ¿Con cuántos puntos de servicio esperan cerrar el año?

Actualmente, la red de concesionarios Ford Trucks consta de 27 puntos de servicio que cubren estratégicamente el territorio nacional y las Islas Canarias. El plan de expansión de la marca tiene previsto acabar 2022 con entre 30 y 35 puntos.



## “ESPERAMOS UN LIGERO CRECIMIENTO EN EL ÁREA DE POSTVENTA DURANTE 2022”

**RICARDO VEGANZONES, DIRECTOR DE SERVICE DE IVECO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL**

**“QUEREMOS ESTAR AL LADO DEL CLIENTE NO SOLO OFRECIÉNDOLE PRODUCTOS DE CALIDAD Y ÚLTIMA TECNOLOGÍA, SINO TAMBIÉN EN LOS SERVICIOS”**

¿Qué balance hacen de la primera mitad del año desde el área de postventa?

Dada la situación actual a nivel socioeconómico en España y la evolución positiva que hemos observado durante el primer semestre en el sector del transporte por carretera, esperamos un ligero crecimiento en el área de postventa durante 2022 con respecto al año anterior.

¿Qué repercusión está teniendo el hecho de que las entregas de camiones nuevos estén superando ampliamente los plazos habituales?

Si bien es cierto que los retrasos en los plazos de entrega han tenido un impacto en postventa durante este primer semestre, nuestro valor añadido como marca, que es nuestra red de concesionarios, así como el trabajo realizado a nivel de ventas de vehículos nuevos y usados de IVECO, ha servido para crecer ligeramente esta primera parte del año y mitigar el efecto negativo de este hecho.

¿Cuáles son las previsiones de IVECO para el cierre de este ejercicio?

Somos optimistas y esperamos cerrar el año con un balance positivo, en torno a un 3%. Un crecimiento muy similar al de la primera parte del ejercicio.

Recientemente han lanzado IVECO TOP CARE, ¿cuáles son sus puntos fuertes?

Queremos estar al lado del cliente no solo ofreciéndole productos de calidad y última tecnología, sino también en los servicios. Con este servicio premium, nos convertimos en la primera marca que además de asistencia en taller, también incluye servicios de hospitalidad, gestión de asistencia primaria y traslados necesarios derivados. La acogida por parte de nuestros clientes está siendo muy buena y, por ello, también lo hemos hecho extensible en la marca de vehículos seminuevos de IVECO, OK TRUCKS.

¿En la actualidad, qué porcentaje de las ventas lleva asociada un contrato de reparación y/o mantenimiento?

A día de hoy, más de tres de cada cuatro unidades nuevas tienen asociado un contrato de mantenimiento y reparación o bien una garantía extendida, lo que nos permite crecer en momentos de incertidumbre como ocurre en la actualidad. También ofrecemos estos servicios en los vehículos seminuevos, con datos similares o incluso superiores.

¿En qué proyectos están trabajando para seguir evolucionando en esta área?

Nuestra compañía ha sabido comprender el cambio que ha supuesto en la sociedad y en nuestro negocio la transformación digital. Primero lanzamos los vehículos con caja telemática IVECO S-WAY y Daily en 2019, que han ido renovándose con servicios punteros como el asistente de voz digital, Alexa Driver Pal o la actualización por aire, IVECO Over the Air. Y posteriormente, nuestra postventa también tenía que estar a la altura. El año pasado presentamos un proyecto de transformación digital de nuestra Red de servicio en España junto con Samsung y CAR. En 2022, el 100% de nuestra red primaria estará ya digitalizada a nivel de taller.





## “DESARROLLAMOS NOVEDADES DIGITALES Y DE CONECTIVIDAD DE MODO CONTINUO”

FRANCISCO VALERO, DIRECTOR DE POST-VENTA DE MAN TRUCK & BUS IBERIA

---

### LA FIRMA ALEMANA SIGUE AMPLIANDO EL ABANICO DE SOLUCIONES ENFOCADAS A SIMPLIFICAR LA VIDA DE LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE

---

¿Qué balance hacen de la primera mitad del año desde el área de postventa?

El balance del primer semestre es muy positivo ya que la actividad del transporte de mercancías ha vuelto a niveles previos a la pandemia. Esto nos está permitiendo alcanzar niveles en Postventa superiores a los del año pasado.

¿Cuáles son las previsiones de MAN para el cierre de este ejercicio?

Nuestra previsión es que se va a continuar con la tendencia positiva, con un volumen similar de negocio como el de la primera mitad del año.

¿Qué papel están jugando MAN ServiceCare o la MAN Driver App en la optimización del mantenimiento y las reparaciones?

El papel de MAN ServiceCare y la MAN Driver App son fundamentales para reducir los tiempos de paralización de los vehículos, cumpliendo así con nuestro propósito, simplificar la vida de nuestros clientes. Se optimiza el tiempo operativo del vehículo gracias a la comunicación entre nuestros clientes y nuestros Servicios Oficiales.

MAN ServiceCare ofrece, en tiempo real, el estado de mantenimiento de la flota del cliente, informando sobre el próximo mantenimiento, así como de los puntos a revisar en el vehículo. Con la MAN Driver App el propio conductor a través de su “Smartphone” realiza un informe de daños del camión y si lo desea, traslada esta información a su taller de referencia, para que cuando el vehículo llegue al taller, todo esté preparado para una vuelta a la actividad en el menor tiempo posible. Tanto MAN ServiceCare como la MAN Driver App son totalmente gratuitos para nuestros clientes.

En línea con la evolución de los últimos años, estamos desarrollando novedades digitales y de conectividad de modo continuo, todas enfocadas a simplificar la vida de nuestros clientes.

¿En la actualidad, qué porcentaje de las ventas lleva asociada un contrato de reparación y/o mantenimiento?

El protagonismo de los contratos de servicio sigue en aumento de manera muy notoria en tractoras de larga distancia. Prácticamente la totalidad de nuestros vehículos disfrutan de alguno de los productos de Servicio.

Cada mes tenemos un incremento del número de vehículos, tanto nuevos como usados, que disfrutan de este tipo de servicios. El número de total de vehículos con un Contrato de Servicio supera el 25% si lo comparamos con las cifras prepandemia.

¿En qué proyectos están trabajando para seguir evolucionando en esta área?

Continuamos con el desarrollo de soluciones digitales en nuestros talleres aumentando nuestra eficiencia y por lo tanto la disponibilidad de los vehículos. También las funcionalidades de nuestro mantenimiento proactivo MAN ServiceCare y nuestro servicio de actualizaciones de software sin pasar por taller, MAN Now, siguen ampliándose. Además, seguimos poniendo a disposición de nuestros clientes nuestras Campañas de Postventa para permitirles mejorar la rentabilidad de sus vehículos.



## “ESTAMOS ILUSIONADOS CON CONSEGUIR, POR SEGUNDO AÑO CONSECUTIVO, UN RÉCORD DE ACTIVIDAD”

RAFAEL BRASERO, DIRECTOR DE POSTVENTA DE MERCEDES-BENZ TRUCKS ESPAÑA

“LA PREDICCIÓN DE AVERÍAS DE LA QUE DISPONEN NUESTROS CLIENTES CON UPTIME HACE QUE LOS TIEMPOS DE INMOVILIZACIÓN SE REDUZCAN E INCLUSO, EN ALGUNOS CASOS, PRÁCTICAMENTE DESAPAREZCAN”

¿Qué balance hacen de la primera mitad del año desde el área de postventa? ¿Qué repercusión está teniendo el hecho de que las entregas de camiones nuevos estén superando ampliamente los plazos habituales?

Esta primera mitad del año está siendo muy positiva en el área de postventa de nuestros talleres y concesionarios. El hecho del retraso en las entregas creemos que está teniendo para nosotros un efecto positivo al estar el parque actual moviéndose, además, con alta intensidad y hay que continuar dando servicio a estos vehículos que aún mueven nuestros clientes.

¿Cuáles son las previsiones de Mercedes-Benz Trucks para el cierre de este ejercicio?

Pues si todo continúa como hasta esta primera mitad, estamos ilusionados con conseguir, por segundo año consecutivo, un récord de actividad en nuestra red.

¿Qué papel está jugando Mercedes-Benz Uptime en el incremento de la eficiencia de las flotas?

¿Tienen previsto introducir mejoras o nuevas funcionalidades en este sistema?

Un papel cada día más importante. La predicción de averías de la que disponen nuestros clientes con Uptime hace que los tiempos de inmovilización se reduzcan e incluso, en algunos casos, prácticamente desaparezcan. Si evitamos una avería mayor, también ahorramos tiempo en la reparación. Y, como cada vez tenemos más vehículos conectados y disfrutando del servicio, cada vez disponemos de más y mejores datos que nos ayudan a que el sistema sea más y más efectivo, así que la mejora es constante.

¿En la actualidad, qué porcentaje de las ventas lleva asociada un contrato de reparación y/o mantenimiento? ¿Su protagonismo sigue aumentando?

Pues un porcentaje cada vez mayor. Nueve de cada diez vehículos llevan, actualmente, alguno de nuestros contratos.

¿Cuál es la estructura de la red de postventa de Mercedes-Benz Trucks? ¿Tienen prevista la apertura de nuevos puntos de servicio o la renovación de instalaciones ya existentes?

Seguimos creciendo. Desde el año pasado, hemos añadido tres nuevos talleres, llegando actualmente hasta los 83. Y continuamos con la ofensiva de aperturas y renovación de instalaciones que comenzamos estos últimos años.

¿En qué proyectos están trabajando para seguir evolucionando en esta área?

Desde hace ya un tiempo, nuestro proyecto más inmediato tiene que ver con la adecuación de nuestra red a la movilidad eléctrica. Con el lanzamiento del eActros, sumado al eCanter, la movilidad eléctrica en los camiones Mercedes-Benz y FUSO no es el futuro sino una realidad a la estamos adaptando nuestras redes y nuestros procesos.





## “LOS CLIENTES ESTÁN ENCANTADOS CON EL SISTEMA PREDICT”

ANDRÉS SAIZ, DIRECTOR DE POSVENTA DE RENAULT TRUCKS ESPAÑA

“TIENE UN IMPACTO DIRECTO EN LA PRODUCTIVIDAD DEL TRANSPORTISTA, SE OPTIMIZA EL CALENDARIO DE INTERVENCIONES, MEJORA SU PLANIFICACIÓN Y POR SUPUESTO, SU RENTABILIDAD FINAL”

¿Qué balance hacen de la primera mitad del año desde el área de postventa?

Ha sido un primer semestre bastante afectado por la incertidumbre, de nuevo, en un contexto internacional que va concentrando variables que dificultan la gestión. Aún así, es cierto que nosotros podemos decir que el balance ha sido positivo.

Comenzamos una primera mitad del ejercicio muy complicada por las consecuencias de la inflación, pero gracias a una red de servicio fuerte e implicada hemos sido capaces de gestionar las fluctuaciones de la mejor manera posible, para proteger a los clientes.

¿Qué repercusión está teniendo el hecho de que las entregas de camiones nuevos estén superando ampliamente los plazos habituales?

Una de las soluciones adoptadas por muchos clientes ha sido la prórroga de sus plazos, manteniendo los vehículos prolongando los contratos de mantenimiento, o sus revisiones en función de la antigüedad. Para todos estos clientes y vehículos, hemos lanzado campañas especiales enfocadas a mantener su herramienta de trabajo con las máximas prestaciones, al mejor precio.

¿Cuáles son las previsiones de Renault Trucks para el cierre de este ejercicio?

Nuestra previsión pasa por mantener la tendencia actual. Contamos con una cartera de contratos de mantenimiento amplia y los resultados demuestran un claro interés en conservarlos, por lo que contamos con extender la demanda. Los clientes apuestan cada vez más por nuestro servicio de calidad, la cercanía y la fiabilidad.

El sistema Predict es una buena muestra de cómo avanza la digitalización en esta área. ¿Qué acogida está teniendo? ¿Cuántos vehículos trabajan con él en España?

Sí, los clientes están encantados, la valoración es muy positiva y agradecen mucho este servicio porque realmente se evitan las averías (actuando antes de que se produzcan). Esto tiene un impacto directo en la productividad del transportista, se optimiza el calendario de intervenciones, mejora su planificación y por supuesto, su rentabilidad final, asegurando llegar siempre a tiempo en sus operaciones, sin imprevistos. Ya tenemos más de 2.500 vehículos conectados en España.

¿En la actualidad, qué porcentaje de las ventas lleva asociado un contrato de reparación y/o mantenimiento? ¿Su protagonismo sigue aumentando? Ya superamos el 60% en vehículos nuevos (tanto en gama pesada como ligera). Percibimos que su protagonismo sigue aumentando, los clientes saben que están en manos de la marca oficial y con un coste bajo control. Una tendencia que hemos detectado es que en vehículos seminuevos también se solicita cada vez más, superando ya el 25%. La tendencia es muy positiva.

¿En qué proyectos están trabajando para seguir evolucionando en esta área?

Siempre estamos implicados en poner en marcha nuevos proyectos de la mano de nuestra red. Este año, vamos a ampliar y potenciar el número de puntos certificados Used Truck Corner, y seguiremos ampliando también la certificación de talleres en tecnología eléctrica.



## “SCANIA HA SIDO PIONERA EN APOSTAR POR LA CONECTIVIDAD”

FERNANDO BUSTAMANTE, DIRECTOR DE SERVICIOS DE SCANIA IBÉRICA

“SABEMOS QUE LA CONECTIVIDAD ES CLAVE HOY EN DÍA Y LOS CLIENTES COMIENZAN A DEMANDAR ESTOS SERVICIOS CADA VEZ CON MAYOR INTENSIDAD”

¿Qué balance hacen de la primera mitad del año desde el área de postventa?

Gracias a que en Scania nos hemos centrado en dar respuesta y en ayudar a nuestros clientes de manera personalizada en la medida de lo posible, los transportistas han depositado su confianza en nuestra marca, muy especialmente en el área de servicios, y ello ha dado un empuje a las ventas, experimentado un crecimiento.

¿Cuáles son las previsiones de Scania para el cierre de este ejercicio?

Al problema en la cadena de suministro, se añade la guerra de Ucrania y sus consecuencias. Estamos viendo años muy convulsos y es prácticamente imposible hacer una previsión, dada la situación actual de incertidumbre. No obstante, gracias por ejemplo a la pandemia, hemos aprendido a manejar nuevas situaciones complejas que puedan venir y me gusta pensar que el mercado se estabilizará en 2023 y será un mejor año.

Fueron uno de los primeros fabricantes en apostar por la conectividad en esta área. ¿En qué medida se ha conseguido optimizar la reparación y el mantenimiento de los camiones durante estos años?

Efectivamente, Scania ha sido pionera en apostar por la conectividad y estamos liderando esta evolución. Sabemos que es clave hoy en día y los clientes comienzan a demandar estos servicios cada vez con mayor intensidad. Ya tenemos referentes en el mercado que están tomando ventaja gracias al uso correcto de los datos y haciendo más eficiente la gestión del transporte.

Por ejemplo, la conectividad permite: implementar el Scania Driver Support (SDS), que ayuda al conductor a ahorrar combustible, detectar desviaciones técnicas de manera remota, planificar las paradas, y conocer donde está la flota y los datos de operación.

¿En la actualidad, qué porcentaje de las ventas lleva asociado un contrato de reparación y/o mantenimiento? ¿Su protagonismo sigue aumentando? Tenemos un 65% aproximadamente de market share con contratos de mantenimiento o reparación y mantenimiento. Con la nueva gama Super tenemos la expectativa de incrementar esta penetración en contratos de mantenimiento ya que, al contratarlo, el cliente se beneficia de una cobertura extendida de la cadena cinemática por 4 años o 450.000 km

¿Cuál es la estructura de la red de postventa de Scania?

El territorio ibérico está dividido en 17 regiones, con un concesionario cada una y un total de 68 puntos de servicio. Con esta red cubrimos más del 85% del territorio.

Durante los últimos se han renovado muchas instalaciones y a finales de 2020 inauguramos la nueva sede central en Madrid, que incorpora importantes novedades como el Centro de Conectividad y un área específica de reparación de siniestros. Estas mejoras se están instalando en otros centros de la red.

Además, Scania trabaja en la adaptación de los puntos de servicio de la red en cuanto al mantenimiento y reparación de vehículos propulsados con nuevas tecnologías y en el estudio continuo para mejorar en aspectos medioambientales.





## “ESTAMOS CRECIENDO EN PENETRACIÓN DE POSTVENTA”

ÓSCAR CASTELLANO, DIRECTOR SERVICE MARKET & RETAIL DEVELOPMENT DE VOLVO TRUCKS

**“SEGUIMOS APOSTANDO FUERTE POR NUESTROS CONTRATOS DE MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN CON CONECTIVIDAD Y PREDICCIÓN DE AVERÍAS. SON CLAVE PARA ASEGURAR LA PRODUCTIVIDAD Y LA DISPONIBILIDAD”**

¿Qué balance hacen de la primera mitad del año desde el área de postventa?

Al igual que el 2021, el 2022 está marcado por la inestabilidad en componentes a lo que hemos añadido circunstancias externas, como la huelga de transportes o la situación de Ucrania. A esto le unimos una inflación que nos afecta a todos por igual. En este entorno y descontado la citada inflación, podemos asegurar que debido a la actividad de la flota Volvo, estamos creciendo en penetración de postventa.

¿Cuáles son las previsiones de Volvo para el cierre de este ejercicio?

Estamos envueltos en proyectos clave para profesionalizar la Red de Distribución de Volvo en conectividad para ofrecer a nuestros clientes un compromiso continuo de disponibilidad. Esto nos permite que seamos optimistas en atraer a nuestros talleres a más clientes y sustentar un crecimiento del 5% en relación con el parque que está en operación.

¿Qué papel está jugando la conectividad en la optimización del mantenimiento y las reparaciones de las flotas?

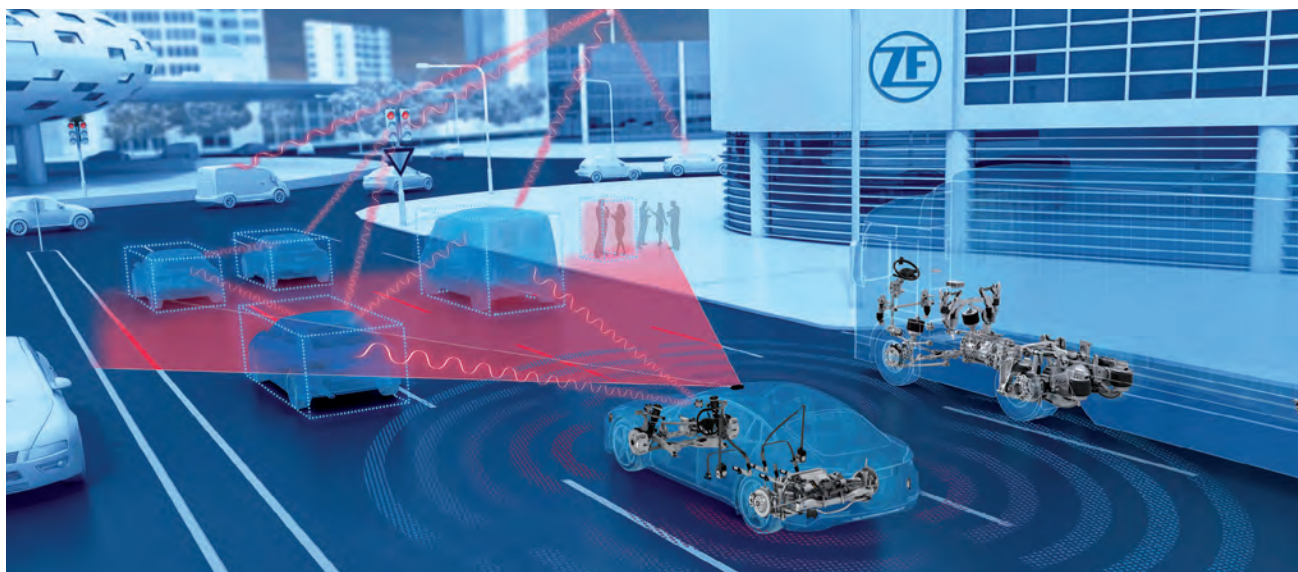
Seguimos apostando fuerte por nuestros contratos de mantenimiento y reparación con conectividad y predicción de averías, en cualquiera de sus adaptaciones Gold, Silver o Blue. Son clave para asegurar la productividad y la disponibilidad de nuestros clientes. Sistemas como Volvo Connect, la plataforma de servicios digitales, también nos permite aumentar la productividad. Próximamente vamos a añadir una amplia gama de servicios digitales que el cliente podrá adquirir de manera muy sencilla desde nuestro portal, según las necesidades de cada momento. Van a estar clasificados en Productividad, Disponibilidad, y opciones independientes. Dentro de ellos como novedad tendremos todos los servicios relacionados con la electromovilidad como Range and Route, que permite al cliente configurar las rutas, el alcance de los vehículos eléctricos..., o el Energy and Environment, que permite identificar áreas de mejora en la conducción para hacerla más eficiente.

¿En la actualidad, qué porcentaje de las ventas lleva asociada un contrato de reparación y/o mantenimiento? ¿Su protagonismo sigue aumentando?

Nuestra penetración sobre ventas es del 65% en el año móvil, aunque estamos alcanzando ya cuotas en torno al 70%, tal y como nos habíamos propuesto. Vamos a incrementar nuestra oferta de contratos en la segunda parte del año. Ofreceremos nuestro contrato Blue con conectividad y RTM (Real Truck Monitoring) a los clientes con vehículos de más de 3 años.

¿En qué proyectos están trabajando para seguir evolucionando en esta área?

Estamos trabajando en todos los que supongan mayor satisfacción del cliente y seguridad para nuestros empleados dentro del marco de la sostenibilidad y compromiso con el medio ambiente. Proyectos importantes son la adecuación de la Red a la filosofía de trabajo de LEAN adaptada a los procesos de Volvo, así como la digitalización de nuestros procesos de taller. En definitiva, todo aquello que nos haga ser más eficientes y seguros.



# ASÍ SERÁ EL FUTURO DE LA POSTVENTA

ZF CONSIDERA QUE LA DIGITALIZACIÓN SERÁ LA CLAVE PARA ATENDER UN NUEVO ECOSISTEMA

## EL DIRECTOR MUNDIAL DE ZF AFTERMARKET, PHILIPPE COLPRON, HA EXPUESTO LA VISIÓN DE FUTURO DE LA POSTVENTA QUE TIENE LA COMPAÑÍA

La digitalización y la conectividad ya juegan un papel importante en la postventa de los vehículos industriales y los responsables de ZF consideran que no dejará de incrementarse durante los próximos años. En un encuentro con la prensa, el máximo responsable de ZF Aftermarket incidió en la importancia que tendrán el mantenimiento preventivo y descriptivo, los servicios de actualizaciones y mejoras de software (OTA), y la gestión energética en el ámbito del transporte, donde los vehículos recorren muchos kilómetros y siguen existiendo ineficiencias. Además, Philippe Colpron destacó que las necesidades de los clientes profesionales son muy diferentes en el ámbito de la postventa porque existe una necesidad de reducir al máximo los costes operativos para conseguir la rentabilidad de las flotas.

De cara al futuro, señaló que las soluciones de inteligencia artificial (IA) serán fundamentales para aportar valor añadido. "Sólo la automatización aportará eficacia real y conducirá a la satisfacción del usuario", apuntó.

### CONVIVENCIA

Aunque durante los últimos años los fabricantes de vehículos industriales han acelerado el desarrollo de modelos autónomos, conectados y propulsados con diversas energías alternativas, en ZF consideran que los motores de combustión seguirán teniendo una gran presencia en el mer-

cado de postventa durante las próximas décadas. Colpron se mostró convencido de que los vehículos eléctricos y conectados y la conducción autónoma ganarán protagonismo en Europa 'empujados' por el marco normativo, pero recordó que en Asia y América del Sur el escenario será diferente.

### TALLERES: SALVAR LA BRECHA ENTRE EL ONLINE Y EL OFFLINE

La coexistencia de vehículos de combustión y los alternativos supondrá un reto para los profesionales que trabajan en los talleres. "En ZF queremos entender la situación de cada mercado y estar al lado de sus mecánicos. Les daremos la información, la asistencia técnica y las herramientas que necesitan para sus reparaciones, acompañándolos en la transformación que habrá en los próximos años. Nuestro objetivo en cuanto a los talleres pasa por salvar la brecha entre el online y el offline", expuso Colpron.



Philippe Colpron, director mundial de ZF Aftermarket.





# KÄSSBOHRER PRESENTA SUS PRODUCTOS A LOS TRANSPORTISTAS ESPAÑOLES

LOS SEMIRREMOLQUES SILO SON UNO DE LOS VEHÍCULOS DESTACADOS DE SU AMPLÍA FAMILIA

**EN UN ACTO CELEBRADO EN SANT FELIU DE LLOBREGAT (BARCELONA), LA MARCA HA REUNIDO A PROFESIONALES DEL SECTOR QUE HAN PODIDO CONOCER DE CERCA DIVERSOS VEHÍCULOS DEL FABRICANTE ALEMÁN**

Mientras que sus semirremolques basculantes de silo (KSSK) se comercializan en volúmenes de 40 m<sup>3</sup> a 90 m<sup>3</sup>. Además, opcionalmente, está disponible el sistema de control digital de remolque (DTC) que aumenta la seguridad durante el proceso de descarga e incrementa la productividad.

**K**ässbohrer Ibérica inició su actividad unas semanas antes de que estallase la pandemia y, aunque esta circunstancia ha condicionado la evolución de sus planes, el fabricante ha conseguido tener presencia en varios segmentos del mercado. Mención especial merece el interés que han despertado sus lonas entre los transportistas españoles.

Otro de los productos destacados de la oferta de Kässbohrer son los semirremolques de silo. Sus responsables consideran que este nicho de mercado resulta especialmente interesante. "Tenemos un producto de calidad que se adapta a las características del mercado español", asegura Jordi Llecha, director nacional de Kässbohrer Ibérica.

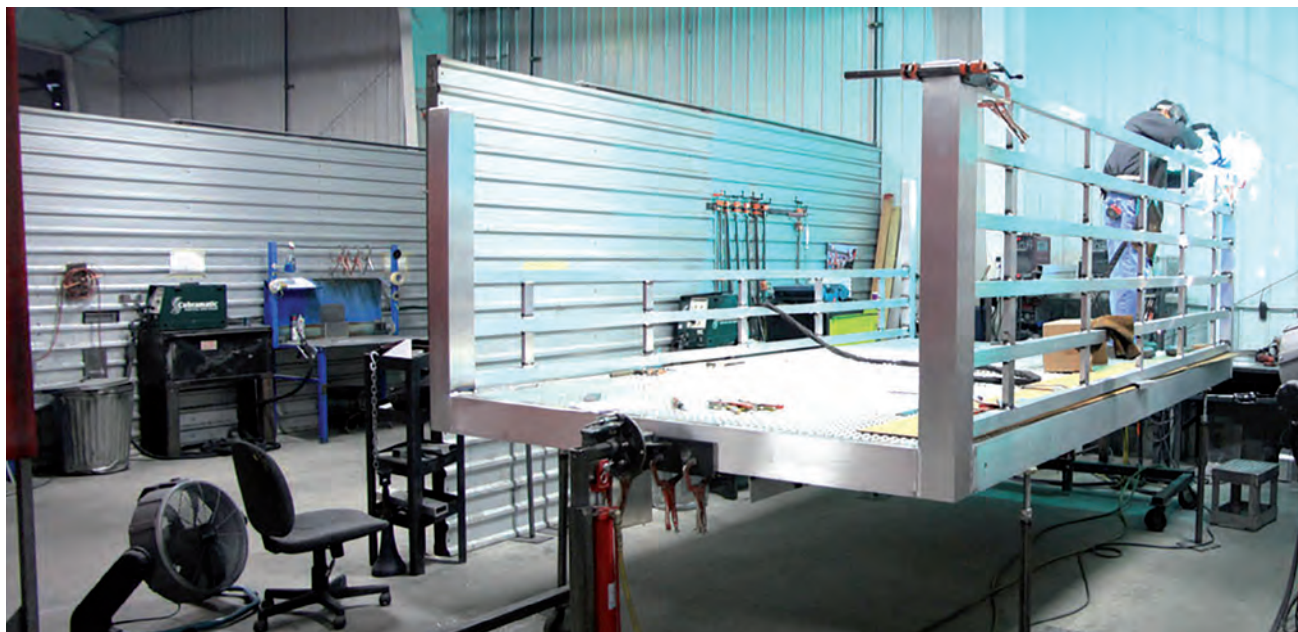
## DIVERSAS ALTERNATIVAS

Kässbohrer es uno de los principales fabricantes europeos de semirremolques silo basculantes y no basculantes. Sus semirremolques de silo no basculantes (K.SSL) están disponibles con un volumen de 31 m<sup>3</sup>, 35 m<sup>3</sup>, 38 m<sup>3</sup> y 40 m<sup>3</sup>, dependiendo de la densidad del material a transportar. Entre sus puntos fuertes destacan: su diseño único, su ligereza, la descarga rápida y las funciones de alta seguridad.



Los transportistas españoles pudieron conocer de primera mano la oferta de semirremolques de Kässbohrer.

## SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE



# LOS VEHÍCULOS CARROZADOS TAMBIÉN SUFREN

LAS MATRICULACIONES RETROCEDEN UN 14% DURANTE EL PRIMER SEMESTRE

---

HACE ALGO MÁS DE TRES AÑOS QUE APARECIERON LAS PRIMERAS SEÑALES DE RALENTIZACIÓN DE LA ECONOMÍA. DESDE ENTONCES, VIVIMOS COMO ESPECTADORES Y ACTORES DE UN RELATO QUE TIENE DEMASIADAS ACCIONES SIMULTÁNEAS. TANTAS Y DE TAL MAGNITUD QUE NO PARECEN EXISTIR FÓRMULAS MAGISTRALES PARA CONSEGUIR UN DESENLACE POSITIVO

---

Antes de la pandemia nos empezaron a faltar chips y las grandes economías tenían problemas en la gestión de determinadas materias primas lo que provocó el retraso en la producción de vehículos y componentes. De sorpresa nos aparece un virus que nos obliga a confinar el mundo y parar literalmente las fábricas. Entonces el retraso de las fábricas se convierte en parón y nos quedamos sin vehículos para responder a la demanda que se disparará ante los estímulos y la reactivación. El coste de la energía, la falta de suministros y la escalada tan tremenda de sus precios aderezan el plato para dejarnos a las puertas de una recesión.

La inflación se ha desbocado y las autoridades nos han intentado convencer del carácter coyuntural o temporal de esta si-



Enero-junio 2022	Categoría de homologación				Total
Carrocerías	M1	N1	N2	N3	
Ambulancia	380	-	-	-	380
Basurero	-	20	27	258	305
Botellero	-	75	96	3	174
Caja abierta	-	1.145	136	291	1572
Caja cerrada	-	1.058	192	69	1319
Cisterna	-	4	21	119	144
Frigorífico	-	1.017	203	206	1426
Grúa	-	32	5	3	40
Hormigonera	-	-	-	213	213
Isotermo	-	41	11	18	70
Jaula	-	46	2	7	55
Plataforma	-	157	12	25	194
Portacontenedores	-	97	54	235	386
Portavehículos	-	48	190	80	318
Servicio contra incendios	-	-	15	90	105
Silo	-	-	-	13	13
Vivienda	3.133	-	-	-	3133
Volquete de canteras	-	681	85	222	988
<b>Total general</b>	<b>3513</b>	<b>4421</b>	<b>1049</b>	<b>1852</b>	<b>10835</b>

ASCATRAVI analiza de forma trimestral (desde hace más de dieciséis años) y comparte con los lectores de Transporte 3 los datos de matriculaciones de vehículos rígidos (no se incluyen ni remolques ni semirremolques), carrozados o transformados por un carrocerero que publica la Dirección General de Tráfico.

Las tablas de análisis que puedes consultar en esta colaboración se confeccionan en base a tres tipos de categorías de vehículos que se definen según la Masa Máxima Técnica Admisible de cada uno y el carrozado o transformación que les caracteriza. Las categorías son las siguientes:

- N1: Vehículos cuya MMTA no sea superior a 3,5 toneladas.
- N2: Vehículos cuya MMTA sea superior a 3,5 toneladas pero no a 12 toneladas.
- N3: Vehículos cuya MMTA sea superior a 12 toneladas.

tuación. Pero al final, vemos que sus previsiones cambian cada mes, confirmando que podemos confiar poco en ellas y que su comportamiento se parece demasiado al del coronavirus, que partió como un brote de una enfermedad infecciosa con origen en China y en semanas, fue epidemia y muy pronto se hizo pandemia.

Ahora, el SARS-CoV-2, responsable de COVID-19, podría convertirse en endémico (una gran noticia para nosotros) pero como la inflación siga por el mismo camino y también se convierta en endémica (que ya prácticamente lo es), nos generará muchos problemas.

**EL SECTOR SE MANTIENE POR ENCIMA DE LAS DIEZ MIL UNIDADES, PERO HAY SUBSECTORES MUY REPRESENTATIVOS QUE NOS INDICAN LAS DIFICULTADES QUE ESTAMOS ATRAVESANDO**

Enero-junio 2021	Categoría de homologación				Total
Carrocerías	M1	N1	N2	N3	
Ambulancia	1080	-	-	-	1080
Basurero	-	26	35	258	319
Botellero	-	33	110	3	146
Caja abierta	-	1.491	152	333	1976
Caja cerrada	-	1.266	213	88	1567
Cisterna	-	9	23	161	193
Frigorífico	-	822	219	304	1345
Grúa	-	36	4	9	49
Hormigonera	-	-	3	160	163
Isotermo	-	65	11	20	96
Jaula	-	38	7	18	63
Plataforma	-	116	6	28	150
Portacontenedores	-	96	54	309	459
Portavehículos	-	58	165	112	335
Servicio contra incendios	-	-	23	83	106
Silo	-	-	-	34	34
Vivienda	3.688	-	1	-	3689
Volquete de canteras	-	604	63	201	868
<b>Total general</b>	<b>4768</b>	<b>4660</b>	<b>1089</b>	<b>2121</b>	<b>12638</b>



Los vehículos ligados al sector de la construcción han cerrado el primer semestre en positivo.

## LA ESCASEZ DE VEHÍCULOS DE BASE Y LOS ELEVADOS PLAZOS DE ENTREGA DE LOS VEHÍCULOS DESDE QUE SE FIRMAN LAS OPERACIONES HASTA QUE LOS CHASIS SALEN DE LAS FÁBRICAS (EN ALGUNOS CASOS SUPERAN LOS 14 MESES) DISTORSIONAN MUCHO CUALQUIER ANÁLISIS SECTORIAL

Enero-junio 2021/2022	Variación
Carrocerías	%
Ambulancia	-65
Basurero	-4
Botellero	19
Caja abierta	-20
Caja cerrada	-16
Cisterna	-25
Frigorífico	6
Grúa	-18
Hormigonera	31
Isoterma	-27
Jaula	-13
Plataforma	29
Portacontenedores	-16
Portavehículos	-5
Servicio contra incendios	-1
Silo	-62
Vivienda	-15
Volquete de canteras	14
<b>Total general</b>	<b>-14</b>

### UN RETROCESO DEL 14%

La matriculación de vehículos industriales y comerciales carrozados ha sufrido este primer semestre de 2022 una evolución negativa respecto al mismo periodo de 2021 con una reducción de producción del 14%.

El sector se mantiene por encima de las diez mil unidades, pero hay subsectores muy representativos que nos indican las dificultades que estamos atravesando. Un ejemplo muy claro ha ocurrido con las ambulancias, sector en el que la administración ha concedido una moratoria en la renovación obligatoria de los vehículos cuya autorización caducaba en este 2022 a petición de la patronal del transporte sanitario provocando la paralización de las fábricas.

Otro indicador interesante, dentro del contexto que vivimos, es el de las cifras de producción de los vehículos ligados al sector de la construcción, como son las hormigoneras y los volquetes que suben de media un 20%. Este sea posiblemente uno de los sectores que mantenga el crecimiento nacional de la economía durante este y el año que viene.

La escasez de vehículos de base y los elevados plazos de entrega de los vehículos desde que las operaciones se firman hasta que los chasis salen de las fábricas (en algunos casos superan los 14 meses) distorsionan mucho cualquier análisis sectorial. Por lo tanto, cualquier conclusión actual puede ser considerada también como una foto fija de unos meses atrás, cuando se firmaron realmente las operaciones de compra.

### HAY QUE EMPEZAR A TOMAR MEDIDAS

El crecimiento económico como efecto rebote tras la contracción vivida en 2020 está llegando a su fin. Con las cifras en la mano, nuestra producción es de 3000 unidades menos que en 2019 y con una inflación que puede superar el 15% acumulado en dos años en nuestro país, tenemos que empezar a tomar medidas porque parece evidente que el consumo se ralentizará mucho tras el verano.

**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 y transformadores que a día de hoy son fabricantes de segunda fase, como aquellos que reparan, reforman o transforman carrocerías. Si necesitas una carrocería o transformar tu vehículo, busca quien puede hacerlo en [www.ascatravi.org](http://www.ascatravi.org)



# CAMPAÑA DAF EN BUENA FORMA EURO 5 Y EURO 6

**Mano de obra incluida | Financiación Sin Intereses\* | Precios IVA no incluido**  
**TAE 8,89%**

## Kit correa y tensor Euro 6

- Se recomienda la sustitución cada 3 años o 400.000 km
- Ref. 1712479, 1711917, 1711932, 1722233, 1722219, 1722230



Precio al contado

**260€**

12 meses sin intereses\*  
(T.A.E. 8,89%)

**21,67€**

1ª cuota: 21,63 € - 11 cuotas 21,67 €  
Comisión de apertura (4,50%): 11,70 € | Coste total del crédito 11,70 €  
Importe total adeudado: 271,70 € | Precio total a plazos 271,70 €

## Kit de Embrague

- Para caja de cambios ZF AS Tronic
- Incluye rodamiento volante Ref. 0661319
- Ref. 1716690R, 1714248R, 1714247R, 1546146R, 1546145R



Precio al contado

**785€**

12 meses sin intereses\*  
(T.A.E. 8,89%)

**65,42€**

1ª cuota: 65,38 € - 11 cuotas 65,42 €  
Comisión de apertura (4,50%): 35,33 € | Coste total del crédito 35,33 €  
Importe total adeudado: 820,33 € | Precio total a plazos 820,33 €

## Filtro de Partículas Diesel Euro 6

- Ref. 2326073R

Precio al contado

**895€**

12 meses sin intereses\*  
(T.A.E. 8,89%)

**74,58€**

1ª cuota: 74,62 € - 11 cuotas 74,58 €  
Comisión de apertura (4,50%): 40,28 € | Coste total del crédito 40,28 €  
Importe total adeudado: 935,28 € | Precio total a plazos 935,28 €



## Pastillas de freno DAF

- Ref. 1982826
- Indicador de desgaste: 2255921



Precio al contado

**210€**

12 meses sin intereses\*  
(T.A.E. 8,89%)

**17,50€**

1ª cuota: 17,50 € - 11 cuotas 17,50 €  
Comisión de apertura (4,50%): 9,45 € | Coste total del crédito 9,45 €  
Importe total adeudado: 219,45 € | Precio total a plazos 219,45 €

## Equipo motor Euro 5

- Ref. 2299986

Precio al contado

**3.850€**

12 meses sin intereses\*  
(T.A.E. 8,89%)

**320,83€**

1ª cuota: 320,87 € - 11 cuotas 320,83 €  
Comisión de apertura (4,50%): 173,25 € | Coste total del crédito 173,25 €  
Importe total adeudado: 4.023,25 € | Precio total a plazos 4.023,25 €



Precios máximos promocionales para vehículos DAF XF y CF (Euro 5, Euro 6) incluyendo mano de obra. Los precios mostrados no incluyen pequeño material, consumibles u operaciones adicionales. Campaña válida hasta el 30 de septiembre de 2022 en su concesionario DAF en España. Para la lista de concesionarios participantes visite [www.facebook.com/DAFespana/](http://www.facebook.com/DAFespana/). IVA no incluido. Se excluye de esta campaña servicios realizados vía asistencia 24H DAF (ITS International Truck Service). \* Ejemplo de Financiación de 1.000,00 €. Importe mínimo a financiar 200,00 €. Importe máximo a financiar 12.500 €. Precio al contado 1.000,00 €. Plazo 12 meses, 1 cuota de 83,37 € y 11 cuotas de 83,33 €. Tipo Deudor Fijo 0,00%, T.A.E. 8,89%. (La T.A.E. podrá variar ligeramente en función del día de la firma del contrato y de la fecha de pago de las cuotas). Comisión de apertura 4,50% 45,00 €, al contado. Intereses 0,00 €. Importe Total del Crédito 1.000,00 €, Coste Total del Crédito 45,00 €, Importe Total Adeudado 1.045,00 €. Precio Total a plazos 1.045,00 €. Siendo el día de contratación 01/05/2022 y primer pago el 01/06/2022. Sistema de amortización Francés. Oferta válida desde el 06/05/2022 hasta el 30/09/2022. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Santander Consumer Finance, S.A.

**DAF**

A PACCAR COMPANY



” 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

