Las empresas encuestadas en el Especial Carroceros NEXOBUS 2023 tienen clara la viabilidad de su actividad

La industria carrocera nacional deja atrás los malos tiempos y mira adelante con optimismo

La actividad carrocera nacional esperaba crecer alrededor de un 20% el año pasado, pero hizo tales previsiones antes de saber que en Ucrania se iba a desencadenar un conflicto que les afectaría directamente, como a todo el conjunto de la automoción. Sin embargo, el Especial Carroceros NEXOBUS de 2023 refleja que su ánimo no ha decaído, que sus expectativas para el ejercicio en curso siguen siendo favorables y que, todos los integrantes del sector, sin excepción, afirman tener confianza en que la supervivencia de esta actividad no corre peligro en un futuro a corto o medio plazo.

Un año más, el 'Especial Carroceros NEXOBUS' acude a su cita primaveral con el Sector recogiendo las opiniones de los principales directivos de todas las empresas carroceras que operan en el mercado nacional, además de una relación de todos los productos que comercializan, con su correspondiente fotografía y ficha técnica.

En la información de cada carrocero adjuntamos una galería de imágenes con toda esa información. Del mismo modo, en la columna de la derecha de nuestra Plataforma de Transporte, los lectores pueden encontrar un PDF de descarga gratuita con las fotos y fichas de todos los productos.

Previsiones

La gran mayoría de las empresas sondeadas por NEXOBÚS coinciden en reconocer que el año 2022 no fue tan bueno como se esperaba. A pesar de haber dejado atrás los efectos de la pandemia, la guerra de Ucrania y todo lo que ha afectado a la economía, en general, y a la automoción en particular, supuso un nuevo revés para la actividad de la industria.

Sin embargo, demostrando una vez más su capacidad de resiliencia, los carroceros nacionales han sabido superar estas adversidades y encaran 2023 con previsiones de crecimiento, tanto en sus volúmenes de entregas como en sus respectivas cuantes de resultados. Eso no quiere decir que la incertitumbre haya desaparecido (incluso alguna empres reconoce la dificultad que tiene a la hora de plantear escenarios a futuros), ni que el abastecimiento de chasis y componentes haya recuperado su flujo normal. Pero, si la mayoría espera un año positivo y espera crecer, el optimismo (aunque sea contenido) se convierte en tónica general.

Electrificación

La electrificación de los modelos y las gamas de todos los carroceros nacionales es un proceso que no tiene vuelta atrás.

Aquellos que compiten en el segmento urbano no tienen elección, puesto que la sociedad y las ciudades solicitan, cada vez más, unidades cero emisiones. Algo similar se podría decir del ámbito sururbano y de cercanías.

Pero es que, tanto el discrecional como la larga distancia también hacen todo lo posible para descarbonizar sus trayectos, y eso pasa por encontrar soluciones de descarbonización para los vehículos. En este caso, será el hidrógeno el que lo permita, aunque no de inmediato.

En cuanto a novedades de producto, Autocuby seguirá incidiendo en su apuesta electrificada y de lujo; Aveuro mantiene su propuesta diversificada de minibuses para distintas operaciones; Ayats sigue con una línea continuista en su oferta; Beulas consolida sus gamas en todos los segmentos; Car-bus.net refuerza su apuesta eléctrica con el eShuttle y el eUrban; Castrosua anuncia la novedad de su colaboración con BYD para el segmento urbano; Ferqui incorpora mejoras en algunas de sus gamas, como la Nora; Indcar concentra su propuesta al mercado en las gamas Mobi y Wing; Integralia también 'retoca' buena parte de su oferta; Irizar adelanta su trabajo con el hidrógeno para larga distancia; Steinborn llega a la Península con intención de consolidarse; Sunsundegui carrozará en breve un urbano eléctrico; Tekaydinlar espera casi duplicar su número de entregas; o Unvi, que incrementa sus vehículos eléctricos con más producto.

CAR-BUS.NET

‘Los modelos eUrban y eShuttle ya están en el mercado’

1.- Año de fundación de la compañía, datos técnicos de la misma, y plantilla actual.
En el año 2007, Jordi Monferrer junto a su padre, Ángel Monferrer, lanzan al mercado la marca comercial Car-bus.net con vehículos carrozados y diseñados por ellos mismos y trabajando oficialmente para la marca Mercedes-Benz. Esta decisión se produce después de una larga trayectoria, que tiene sus comienzos en 1960 por el fundador y padre del actual propietario, el Ángel Monferrer, trabajando siempre en el para el sector carrocero como Obradors, abriendo en 1980 un taller de servicio técnico oficial para la marca y actuando como fabricante y reparador. En 1990 se inaugura una planta, en la ubicación actual, donde se crea una línea de montaje de microbuses y minibuses, trabajando como nuestro principal cliente el carrocero Noge.

Actualmente con una plantilla de 42 trabajadores, Car-bus.net es una marca que ofrece una gran diversidad de modelos. Durante estos años, Car-Bus.net ha lanzado al mercado diversidad de modelos, siendo en 2015 el lanzamiento al mercado del vehículo eléctrico Wolta con el que dio un paso muy importante dentro de la movilidad ECO.

En 2020, el modelo Shaula salta al mercado ofreciendo a los clientes un vehículo con altas prestaciones y mucha capacidad a nivel de tara máxima, ofreciendo hasta 29 plazas.

En 2022, Car-bus.net empieza a trabajar con la empresa QEV para poder ofrecer el lanzamiento de dos vehículos eléctricos para servicio discrecional y urbano.

En 2023, estos vehículos ya se encuentran en nuestras calles ofreciendo un servicio excelente junto a un modelo ECO.

Jordi Monferrer Muñoz es el director de Car-bus.net, una empresa con 55 años de experiencia en el Sector que trabaja para desarrollar la mejor tecnología para poder ofrecer a sus clientes vehículos exclusivos y adaptados a todas las necesidades.

2.- Cifras de cierre 2022 (unidades por segmentos, si es posible), facturación y previsiones 2023.
Este año 2022, Car-bus.net ha fabricado 92 unidades, de las cuales 55 fueron para el mercado nacional y 37 para el mercado de exportacion, con una facturacion de 9,1 millones de euros.

3.- Destaque, brevemente, las principales características de su gama de producto. ¿Podemos esperar novedades este ejercicio?
Las principales características de nuestra gama es la calidad de producción junto a la adaptabilidad de nuestros productos para cada servicio requerido por nuestros clientes.

En 2023, los dos nuevos modelos totalmente eléctricos, denominados eUrban y eShuttle, están ya en el mercado ofreciendo una gama amplia de vehículo ecológico con gran autonomía y con la calidad de Car-bus.net.

4.- Después de unos años tan convulsos, ¿considera que la industria carrocera nacional tiene futuro?
Estos años difíciles han servido para reaccionar y adaptar todos los procesos, con una máxima seguridad tanto a nivel de fabricación como a nivel personal. Desde Car-bus.net hemos puesto más que nunca un gran énfasis en la atención personalizada con nuestros clientes y proveedores, para dar cobertura y apoyo en estos momentos tan difíciles para nuestro Sector, por lo que creemos que sí tiene futuro, ya que cuenta con una gran tradición carrocera de gran calidad.

5.- ¿Una posible solución es diversificar su actividad, o llegar a acuerdos con otras empresas de otros sectores?
Es una posibilidad que tenemos en cuenta, ya que el mercado está en constante movimiento.

6.- ¿Cuál es su posición actual en los mercados internacionales? ¿O se concentran en el nacional?
Tenemos diversificado nuestro mercado en toda Europa, siendo Inglaterra un punto muy fuerte este año.

7.- ¿De qué manera están integrando la electrificación en sus productos y procesos?
Tenemos dos productos en el mercado totalmente eléctricos, el eUrban y el eShuttle, que ofrecen al mercado soluciones ecológicas al transporte público urbano e interurbano.

CASTROSUA

‘Celebramos 75 años aportando soluciones a los clientes’

1.- Año de fundación de la compañía, datos técnicos de la misma y plantilla actual.
Castrosua nació en 1948 de la mano de nuestro fundador y actual presidente de honor de Grupo Castrosua, D. José Castro, con vocación de ofrecer nuevas carrocerías al mercado y desde aquella mantenemos intacto nuestro compromiso con la excelencia. En la actualidad, Castrosua es un grupo empresarial conformado por cuatro firmas: Carsa, Insular, Cidsa y Castrosua, y cuenta con en torno a 470 empleados.

El Grupo dispone de unas instalaciones de 80.000 m2, de los que 34.500 corresponden a plantas productivas y nuestra actividad principal está centrada en el diseño y fabricación de carrocerías para autobuses y autocares.

Este año cumplimos 75 años aportando soluciones, creando servicios a medida para nuestros clientes y abordando proyectos pioneros. Nuestra credibilidad y compromiso son el resultado de nuestra forma de trabajar desde el primer día. El resultado de tratar cada proyecto de forma única y personalizada, buscando el equilibrio entre lo industrial, lo ambiental y lo social, velando siempre por la sostenibilidad.

2.- Cifras de cierre 2022 (unidades por segmentos, si es posible), facturación y previsiones 2023.
El pasado 2022 lo cerramos con 245 unidades, todas ellas destinadas a los segmentos especialmente urbano y siguiéndole el segmento de cercanías. En ambos segmentos está nuestro mercado principal y hemos obtenido una cuota de mercado de entorno al 20% en urbanos y cerca del 25% en cercanías.

La facturación del año ha estado en torno a los 46 millones de euros, quedando por debajo del presupuesto marcado, en gran parte, por los desvíos en los suministros de manera generalizada.

A pesar de que nuestras estimaciones de matriculaciones de autobuses de +16 tn M3 para 2023 se espera que crezcan ligeramente con respecto al año anterior, serán todavía muy inferiores a lo que estábamos acostumbrados antes de la crisis.

3.- Destaque, brevemente, las principales características de su gama de producto. ¿Podemos esperar novedades este ejercicio?
En Castrosua disponemos de una gama de producto que cubre los tres segmentos de autobuses de más de 16 toneladas. Además, somos especialistas en el carrozado de chasis de combustibles alternativos como el GNC, híbridos y eléctricos.

Actualmente tenemos cinco modelos de carrocerías que son: el New City en clase I, autobuses urbanos (diésel o GNC); Magnus. H, sobre chasis híbrido en clase I y II en versión *low entry* y piso alto; la carrocería Magnus.E, en clase I, II y III, para servicios de cercanías en versión piso alto y *low entry* (diésel o GNC); y Stellae en clase II y III (para servicios discrecionales y regulares de medio y largo recorrido en dos y tres ejes). Además de nuestro último lanzamiento al mercado, Nelec, nuestra carrocería sobre bastidor eléctrico piso bajo, que está totalmente disponible en 12 metros. Con respecto a si se esperan novedades este ejercicio, sí queremos realizar un lanzamiento nuevo este año. Seguimos apostando e invirtiendo, en talento y en propuestas de valor al mercado.

4.- Después de unos años tan convulsos, ¿considera que la industria carrocera nacional tiene futuro?
La propuesta de valor de la industria carrocera se fundamenta en la flexibilidad, agilidad y personalización del producto, abarcando cada uno en la medida de sus posibilidades nuevos proyectos, y somos capaces de llegar a donde las marcas con sus procesos más seriados no están tan especializadas: somos, sobre todo, un complemento a su gama.

Por ello, sin duda creemos y confiamos firmemente en la industria carrocera y en su potencial como así está demostrando, pero es una industria que requiere también (como el resto) apoyo institucional para abordar los retos de futuro. El sector carrocero goza de gran experiencia y ha realizado una gran aportación también al desarrollo del transporte de viajeros por carretera, que hoy es un referente europeo.

Beatriz Castro García es la actual consejera delegada de Grupo Castrosua desde enero 2018, con más de 17 años de experiencia en el Sector, desarrollando previamente a su actual cargo diferentes responsabilidades, y años al frente del área comercial. Beatriz se graduó en Madrid, es licenciada en administración y dirección de empresas y posee titulaciones postgrado como un Master en Estrategia directiva y un MBA por Esic.

Estamos viviendo tiempos convulsos y muy exigentes, pero lo que sin duda consigue Castrosua, en músculo de desarrollos y estabilidad por convicción en un proyecto, es sobre todo un equipo humano comprometido con la pasión por el trabajo bien hecho, leal a unos valores de empresa y con capacidad de asumir retos saliendo a explorar líneas diferentes a las convencionales.

5.- ¿Una posible solución es diversificar su actividad, o llegar a acuerdos con otras empresas de otros sectores?
En Grupo Castrosua estamos realizando un trabajo importante apostando claramente por la movilidad global y sostenible, enfocando nuevos escenarios y no solo dentro del mundo de la electromovilidad, aunque sí ahora es el principal tractor. Ofrecer cosas nuevas y con destino no necesariamente enfocado al *target* habitual es algo que llevamos un tiempo trabajando. Además, la política de alianzas es un pilar estratégico desde siempre y un gran aprendizaje para el grupo por todas las experiencias. Como sabéis, y una buena muestra de ello, este 2022 se ha comunicado el acuerdo con una gran multinacional BYD y primer fabricante mundial de automoción. Este acuerdo está ya totalmente en marcha. Siempre hemos creído en lo que podemos aportar y en el trabajo conjunto con distintos colaboradores que han mostrado interés, llegando a propuestas que son, en el fondo, de un claro crecimiento y alternativas o refuerzos de líneas de negocio para ambas partes.

6.- ¿Cuál es su posición actual en los mercados internacionales? ¿O se concentran en el nacional?
Abrirse a nuevos mercados internacionales

conlleva un importante esfuerzo para toda la organización; no obstante, sigue estando en el punto de mira y objetivos de Castrosua como palanca clara de crecimiento. Hemos tenido ya varias experiencias donde es una satisfacción tener a los clientes y colaboradores muy contentos con el resultado, y nosotros lo estamos por poder dar un servicio de calidad estando a muchos miles de kilómetros de distancia. Esto sucede porque la organización sigue evolucionando.

Este año hemos incorporado a una persona para internacional dentro del departamento comercial, con el claro objetivo de desarrollar las líneas de acción pautadas, acorde a los planes estratégicos de la compañía y, por lo tanto, ya estamos de nuevo enfocando recursos directos a este objetivo.

7.- ¿De qué manera están integrando la electrificación?

Realmente, de una manera muy natural. Desde hace muchos años convivimos con diferentes tecnologías a lo largo de nuestras líneas de fabricación, por lo que tenemos experiencia, capacitación del personal y protocolos de actuación muy interiorizados. Obviamente, todo debe continuar ampliándose y adecuándose a nuevos actores y, al mismo tiempo, se prepara todo para los requerimientos e inversiones necesarias para continuar realizando nuestra actividad diaria acorde al volumen que representa.

Respecto a nuestra gama, tenemos gran parte de ella cubierta con esta posibilidad y, por supuesto, en los segmentos en los que terminará cogiendo fuerza no solo la electrificación, si no nuevos enfoques de movilidad, estaremos con nuestra propuesta también. Todo debe ir paso a paso y equilibrando la velocidad requerida a que sea realmente sostenible, para la industria y para los operadores.

FERQUI

‘El montaje de las carrocerías sobre chasis siempre será necesario’

1.- Año de fundación de la compañía, datos técnicos y plantilla actual.
Carrocerías Ferqui fue fundada en el año 1957 dedicada principalmente a la fabricación de carrocerías para microbuses y minibuses desde 19 a 37 plazas. Nuestras instalaciones comprenden un centro de producción de 20.000 m2; un centro técnico de 5.000 m2 y un centro de almacenamiento de 1.000 m2. Los modelos comerciales actuales son las gamas Dino, Sunrise, Sunset y Nora, que exportamos a todos los países de le UE. En la actualidad, contamos con una plantilla de 130 trabajadores.

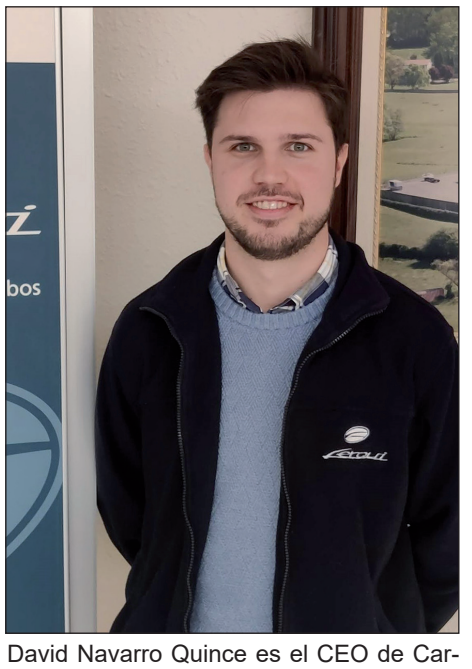
2.- Cifras de cierre 2022.
Fabricamos un total de 195 unidades, y tenemos una precisión para este ejercicio de alcanzar las 240, para una facturación que ronde los 16 millones de euros.

3.- Destaque, brevemente, las principales características de su gama de producto. ¿Podemos esperar novedades este ejercicio?
La buena relación calidad-precio, atención al cliente y un excelente servicio post-venta.

4.- Después de unos años tan convulsos, ¿considera que la industria carrocera nacional tiene futuro?
Por supuesto. Siempre será necesario el montaje de carrocerías para microbuses, midibuses, autocares y autobuses sobre las bases de los distintos chasis fabricados por las marcas.

5.- ¿Una posible solución es diversificar su actividad, o llegar a acuerdos con otras empresas de otros sectores?
El futuro del sector carrocero pasa por la estrecha colaboración de los carroceros con las distintas marcas.

6.- ¿Cuál es su posición actual en los mercados internacionales? ¿O se concentran en el nacional?
Carrocerías Ferqui desarrolla una parte importante de su actividad para mercados internacionales, consiguiendo una interesante cuota dentro de mercados tan importantes como el francés o el británico.


David Navarro Quince es el CEO de Carrocerías Ferqui.

Todo ello, sin desatender el siempre interesante mercado nacional.

7.- ¿De qué manera están integrando la electrificación en sus productos y procesos?
En Carrocerías Ferqui, en su afán de cumplir con la normativa medio ambiental y de descarbonización, priman de manera muy importante, las distintas opciones de electrificación y gasificación, en cuanto a productos y procesos productivos se refiere.

INDCAR

‘Esperamos alcanzar las 450 unidades este año, un 30% más’

1.- Año de fundación de la compañía, datos técnicos y plantilla actual.
Industrial Carrocera Arbuciense se fundó en 1888 bajo el nombre Carrocerías Queralt. Actualmente, esta empresa familiar cuenta con dos sedes productivas, en Arbúcies (Girona) y en Brasov (Rumanía), dedicadas al carrozado de minibuses, además de dos filiales comerciales en Francia e Italia. Entre todas las empresas del grupo sumamos más de 250 profesionales.

2.- Cifras de cierre 2022 (unidades por segmentos, si es posible), facturación y previsiones 2023.
El total de unidades fabricadas en 2022 fue de 350, con una facturación por encima de los 35 millones de euros. Hablando por segmentos, el discrecional supuso un 20% (con los modelos Wing, Next y Mago), el urbano un 50% gracias al Mobi Urbano, y el escolar el 30% restante, con el modelo Mobi. El 85% de nuestra producción se destinó a la exportación.

Las previsiones para 2023 son positivas con un objetivo de alcanzar las 450 unidades, lo que representaría un crecimiento del 30% respecto a 2022. Este crecimiento estaría concentrado en dos segmentos, el discrecional y el urbano. En el segmento discrecional, después de unos años difíciles por la guerra de Ucrania y la pandemia, ahora estamos viendo una mayor renovación de las flotas.

El otro crecimiento es en el segmento urbano, donde hay una mayor renovación gracias a las ayudas Europeas que han recibido los países UE, donde los clientes han inicio una proceso de renovación hacia productos más sostenibles en el segmento urbano. Deseamos que este 2023 ya sea un año de inflexión para poder recuperar los años difíciles que ha vivido la industria en general.

Gaël Queralt es CEO en Indcar y quinta generación de la familia Queralt al frente de Industrial Carrocera Arbuciense.

3.- Destaque, brevemente, las principales características de su gama de producto. ¿Podemos esperar novedades este ejercicio?
Destacaría nuestra gama de producto por ser muy amplia y que da respuesta a cualquier solución de movilidad entre los siete y los nueve metros. Una gama que intenta cuidar mucho los detalles, en calidad y servicio, para así poder ofrecer al cliente un producto fiable y de calidad.

4.- Después de unos años tan convulsos, ¿considera que la industria carrocera nacional tiene futuro?
Sí, pienso que tendremos futuro siempre que seamos capaces de ser competitivos en un mercado cada vez más cambiante en todos los sentidos. La capacidad de adaptación y rapidez que tengamos ante los nuevos retos de la industria será la clave para tener un futuro prometedor de la industria carrocera.

El que no tenga la capacidad de adaptarse, seguramente tendrá un futuro más complicado, tal como hemos visto en la industria carrocera en otros países.

Tengo confianza que cada una de las empresas de la industria carrocera española, estamos preparados para afrontar estos retos de futuro y sabremos aprovechar los cambios que estamos atravesando en la industria.

5.- ¿Una posible solución es diversificar su actividad, o llegar a acuerdos con otras empresas de otros sectores?
Creo que, a los que estamos en esta industria, se nos hace difícil pensar en un cambio así, radical, en diversificar en otro sectores, pero los tiempos que vienen donde el salto tecnológico y cambios se prevén importantes, harán que más de uno se replantee muchas cosas que nunca hubiésemos pensado. Deberemos saber aprovechar las oportunidades en estos tiempos convulsos.

6.- ¿Cuál es su posición actual en los mercados internacionales?
Nuestro principal mercado es el italiano, en el que exportamos casi el 50% de nuestra producción. El segundo mercado es el francés con un 30%. Gracias a las sedes comerciales que tenemos en estos dos países y sus equipos de venta, postventa y almacenes de recambio propios, hace que la proximidad con el cliente sea máxima y obtengamos buenos resultados en ellos. El tercer mercado internacional en importancia para nosotros es el de los países nórdicos, en los que estamos creciendo actualmente con una presencia directa en el mercado.

7.- ¿De qué manera están integrando la electrificación en sus productos y procesos?
Actualmente estamos trabajando ya en proyectos de electrificación de nuestra gama de producto, pero que no verán la luz hasta finales de 2024. Esta transición del vehículo diesel al eléctrico es un reto para el carrocero, ante el que debemos saber aprovechar esta oportunidad y adaptarnos a nuevos procesos y nuevos retos.

INTEGRALIA

‘Trabajamos en varias vías para ofrecer la tecnología adecuada’

1.- Año de fundación de la compañía, datos técnicos y plantilla actual.
Integralia se fundó en el año 1999 y ahora mismo cuenta con una plantilla de 22 trabajadores.

2.- Cifras de cierre 2022, facturación y previsiones 2023.
En el año pasado fabricamos 117 unidades, 70 para el mercado nacional y 47 para exportación. La previsión para 2023 es ascendente, y si los suministros nos respetan, la podremos mantener, pero en este contexto de inestabilidad es difícil hacer una previsión fiable.

Nuestra capacidad de adaptación ha aumentado muchísimo y hemos aprendido a movernos en esta situación de ralentización de suministros e inflación.

En la medida de lo posible, hay que ir adaptándose a las circunstancias que vienen. Tanto clientes como fabricantes estamos aprendiendo a sobrellevar esta situación, entendemos que el mercado es así en este momento y que, vistas las circunstancias, esto ha venido para quedarse.

3.- Destaque las principales características de su gama de producto. ¿Podemos esperar novedades este ejercicio?
Gracias a un equipo de calidad y un sistema de producción pensando al milímetro, podemos ofrecer nuestros vehículos, que fusionan innovación y experiencia.

Así surgen nuestros diseños, como el ONE, T-ONE y URBAN, que se adaptan a las distintas necesidades, integrando proyectos como el IBBC, un sistema de gestión electrónico diseñado para simplificar y controlar las funciones de uso de un microbús, liberando al conductor de los tediosos botones y centrándose en su misión principal: conducir.

Cada cliente es un mundo, y por eso no solo adaptamos nuestros vehículos a las necesidades del cliente, si no también nuestros servicios. Ofrecemos la posibilidad de *renting*, extensión de garantía, SAT y un servicio de mantenimiento rápido y ajustado a cada problema.

Por otro lado, es difícil en una situación como la actual aventurarse a hablar de lanzamientos. La filosofía de Integralia es la innovación, tanto en productos como en servicios, y todo lo que hacemos lo hacemos pensando en esto. Nuestro departamento de I+D está siempre trabajando en ofrecer al mercado las mejores soluciones técnicas para nuestros vehículos y nuestro departamento de cliente está enfocado en la mejora de servicios que marquen la diferencia.

Tenemos una relación muy estrecha con nuestra clientela que hace que estemos siempre informados de lo que el mercado demanda y dispuestos a trabajar para que el futuro del transporte esté presente en Integralia.

4.- Después de unos años tan convulsos, ¿considera que la industria carrocera nacional tiene futuro?
La pandemia ya está superada, pero tenemos el problema de los suministros, especialmente de chasis. Además, tenemos el problema global con el transporte. En este Sector, dada la enorme demanda, la fiabilidad de los envíos y el cumplimiento de plazos está siempre en duda.

Oscar Lana, director general de Integralia, posee una trayectoria profesional ligada al emprendimiento. Comenzó su andadura en el sector turístico y posteriormente conoció el carrozado de autobuses y microbuses de primera mano en la empresa familiar encargándose de la acción comercial.

Este pasado año ha sido muy convulso y de mucho trabajo para poder adaptarse a las nuevas reglas del juego. Creo que hemos hecho un esfuerzo en adaptarnos y, por tanto, sí considero que la industria nacional tiene futuro. La situación que está viviendo la industria no tiene ámbito nacional, es algo global que nos está afectando a todos los carroceros, ya sean nacionales o extranjeros.

5.- ¿Cuál es su posición actual en los mercados internacionales? ¿O se concentran en el nacional?
Integralia lleva muchos años vendiendo en el mercado francés y cada año consolidamos más nuestra posición. Nuestros planes siempre tienen en cuenta los mercados internacionales.

6.- ¿De qué manera están integrando la electrificación en sus productos y procesos?
Llevamos tiempo trabajando en proyectos y procesos para adaptarnos a las nuevas tendencias, pero el desarrollo de innovación está siendo muy desafiante en este Sector. El futuro va encaminado a electrificar la movilidad colectiva en las ciudades, optando por vehículos de motor eléctrico y sensorizados.

Por otro lado, y no menos importante, nos encontramos con el reto de la electrificación de los motores de vehículos que tenemos actualmente. Es un reto importante, se trata de vehículos pesados, destinados a transportar a gran cantidad de personas. Necesita un motor que le ofrezca el impulso necesario para hacer frente a ello.

El mercado todavía está testando opciones y en Integralia estamos trabajando en varias vías para poder ofrecer al mercado la tecnología que mejor se adapte a sus necesidades.

CUIDAMOS DE LO QUE *SOMOS*, APOSTANDO POR LO QUE *SENTIMOS*

Sentimos, desde la experiencia, una forma propia de llevarlo a cabo ofreciendo soluciones diferentes: innovando por ti.

Somos una comunidad cuyo propósito es cuidar lo único que realmente nos motiva: las personas y sus necesidades.

castrosua.com

Castrosua

IRIZAR

‘Ya estamos dando los primeros pasos en relación con el hidrógeno’

1.- Año de fundación de la compañía, datos técnicos de la misma, y plantilla.
Irizar se creó en el año 1889. En 1996 comenzó su internacionalización con la planta de Irizar Maroc, a la que siguieron la planta de Irizar Brasil en 1998, Irizar México en el 1999 e Irizar Sudáfrica y Asia Pacific en los años 2006 y 2009. Tras los primeros autobuses eléctricos en el año 2014, se construye la planta de Irizar e-mobility en el año 2018, convirtiéndose en la primera planta de electromovilidad en Europa. La planta cuenta con una superficie construida de 18.000 metros cuadrados sobre una parcela de cuatro hectáreas, en la que se incluyen pistas de prueba y bancos de ensayos y supuso una inversión de 75 millones de euros. En la actualidad, el Grupo Irizar cuenta con una plantilla de casi 3.000 personas.

Miguel Angel Pérez Nicolay, director comercial para España y Portugal, es ingeniero Industrial por la Universidad de Navarra, y MBA por la Universidad de Deusto.

2.- Cifras de cierre 2022, facturación y previsiones 2023.
La recuperación del sector del vehículo discrecional y del medio y largo recorrido, donde Irizar siempre ha destacado, ha supuesto una inyección fuerte de pedidos para la empresa que, unidos a los de cercanías, ha hecho que Irizar se consolide como líder en el mercado con una cuota superior al 37%. Durante este ejercicio se han fabricado 350 autobuses y autocares para el mercado nacional, siendo el 25% para el sector de cercanías y el resto para discrecional y medio y largo recorrido, así como 300 autobuses urbanos 100% eléctricos.

De cara a 2023, se sigue notando y consolidando la recuperación. Nos enfrentamos a un año importante debido a la recuperación del sector turístico, discrecional y de media y larga distancia. Todo ello, unido a la importante renovación que debe de realizarse en el vehículo escolar, hace de 2023 un año tremendamente importante. Sin embargo, no nos podemos olvidar de los tremendos incrementos de coste que están sufriendo las materias primas y que nos afectan de una forma directa, así como la falta de componentes que está suponiendo un gravísimo problema para el Sector.

Arrancamos el año con la cartera de 2023 completa, tanto de vehículo convencional como de vehículo urbano eléctrico. Estos datos nos confirman un muy buen año en cuanto a actividad se refiere, empañada por los incrementos de costes que en su mayoría no pueden ser repercutidos en el mercado y, por consiguiente, afectan de una manera directa a resultados.

3.- Destaque, brevemente, las principales características de su gama de producto. ¿Podemos esperar novedades este ejercicio?
En Irizar contamos con vehículos que van desde los vehículos 100% eléctricos, pasando por vehículos híbridos, diésel, HVO y biogás natural (GNC y GNL). Además, trabajamos ya con el primer prototipo de vehículo de hidrógeno. Un sinfín de posibilidades que abarca todos los segmentos de mercado, autobuses urbanos, autocares suburbanos y de medio y largo recorrido para servicios tanto regulares como discrecional y Premium.

Para ello, contamos con los modelos Irizar i8, i6S Efficient (lanzado el año 2022), i6, i4 e i3, así como los autobuses eléctricos Irizar ie tram e ie bus y el camión 100% eléctrico Irizar ie truck.

Una completa gama de vehículos sostenibles Irizar que ponen su foco en la rentabilidad, la seguridad, el diseño, la personalización y la accesibilidad.

4.- Después de unos años tan convulsos, ¿considera que la industria carrocera nacional tiene futuro?
El grado de experiencia, profesionalidad y capacidad de adaptarse a las necesidades de los clientes hacen única a la industria nacional, que lidera por su calidad, innovación y diseño el Sector. No obstante, la deslocalización por parte de algunas marcas hacia países del Este con mano de obra mucho más barata, y la amenaza de fundamentalmente China en el vehículo eléctrico, no van a hacer fácil el devenir de la industria carrocera española.

5.- ¿Una posible solución es diversificar su actividad, o llegar a acuerdos con otras empresas de otros sectores?
En nuestro caso, la diversificación del Grupo Irizar ha sido fundamental y nos ha supuesto un avance enorme en lo que se refiere a conocimiento y tecnología, que nos ha permitido ser mucho más autosuficientes y desarrollar muchas soluciones propias.

6.- ¿Cuál es su posición actual en los mercados internacionales?
Para el Grupo Irizar, la internacionalización también es fundamental. Estamos presentes en más de 90 países de los cinco continentes y cada vez el peso específico del marcado nacional en facturación es menor.

En cuanto a los vehículos eléctricos, de momento estamos enfocados en el mercado europeo. Nuestras soluciones de electromovilidad están presentes en más de 11 países europeos. La ampliación de mercado a nivel internacional también entra dentro de nuestros retos del futuro.

7.- ¿De qué manera están integrando la electrificación en sus productos y procesos?
La electrificación de los autobuses urbanos es ya una realidad y nosotros llevamos más de 10 años electrificando diferentes ciudades europeas. Nuestra misión es continuar en esta senda, innovando y desarrollando nuevas soluciones para la movilidad del futuro.

El reto que se nos plantea el futuro es, también, la electrificación de los autobuses interurbanos y autocares de larga distancia (Clase II y III). Proyectos en los que ya estamos trabajando. Creemos que la tecnología de batería predominará en el corto recorrido mientras que es previsible que la tecnología de pila de combustible sea más interesante para los vehículos de largo recorrido. En este sentido, en lo que respecta a los autobuses interurbanos Clase II, al tratarse de autobuses cuya autonomía oscila en el entorno de los 500 km, se están dando los primeros pasos en los autobuses eléctricos con pila de hidrógeno.

En cuanto a procesos, trabajamos día a día para conseguir un proceso de fabricación cada vez más sostenible. Trabajamos con materiales reciclados, siempre que sea posible, colaboramos con agentes y proveedores locales, dotamos de una segunda vida a los materiales excedentes de nuestra producción…

STEINBORN

‘Esperamos que sea nuestro año de posicionamiento, también en Portugal’

1.- Año de fundación de la compañía, datos técnicos y plantilla actual.
Minibuses Iberia SL, representante para España y Portugal de OV Steinborn GMBH, se fundó hace unos pocos meses para mejorar la atención a todos nuestros clientes tanto en el aspecto comercial como en el servicio posventa.

Sandra del Carmen Prado Alvarado es la administradora-gerente de Minibuses Iberia.

2.- Cifras de cierre 2022, facturación y previsiones 2023.
No tenemos cifras del año pasado, puesto que la empresa se ha creado recientemente. En relación a este año 2023, prevemos que sea un buen año en el cual nuestra empresa consiga ya un determinado posicionamiento tanto en España como en Portugal.

3.- Destaque las principales características de su gama de producto. ¿Podemos esperar novedades este ejercicio?
La principal característica de nuestra gama es la relación calidad/precio. Entendemos que, si queremos estar en este mercado cada vez más competitivo, con más actores, más oferta y en un mundo donde lo que vale hoy puede que mañana ya no, la única solución es ofrecer la máxima calidad posible al mejor precio. Tenemos un producto altamente estándar pero, a la vez, somos altamente flexibles con las necesidades específicas y propias de nuestros clientes para conseguir su total satisfacción.

4.- Después de unos años tan convulsos, ¿considera que la industria carrocera nacional tiene futuro?
Ésta es una pregunta que todos nos hacemos desde hace bastantes años y todo va a depender, como no puede ser de otra manera, de que seamos capaces de superarnos día a día. Nuestro mundo está cambiando muy rápidamente (seguramente demasiado rápido) y tenemos que saber adaptarnos a todos estos cambios. Y de eso se trata... De aprender, de intentar anticiparnos a los problemas que vayan surgiendo y hacerlo mejor. Lo peor de todo, desgraciadamente, es que alguno se va a quedar por el camino.

5.- ¿Una posible solución es diversificar su actividad, o llegar a acuerdos con otras empresas de otros sectores?
Esta es una pregunta más concreta para los carroceros. Nosotros, como pequeña empresa comercial que somos, no estamos en este estadio.

6.- ¿Cuál es su posición actual en los mercados internacionales?
Estamos concentrados 100% en el mercado nacional.

7.- ¿De qué manera están integrando la electrificación en sus productos y procesos?
Presentamos ya, en la pasada edición de la FIAA, un vehículo urbano totalmente eléctrico fabricado con tecnología 100% europea. Ésta es nuestra propuesta que, además, consideramos como la más lógica: diseñar y fabricar vehículos con un importante valor añadido de origen europeo. Seguimos, por todo ello, trabajando en la electrificación de otros vehículos y modelos, en función de las necesidades del mercado.

SUNSUNDEGUI

‘Empezaremos en breve a carrozar un urbano eléctrico’

1.- Año de fundación de la compañía, datos técnicos y plantilla actual.
La compañía fue fundada en 1944 por José Sunsundegui y hasta los años '80 se dedicó a la reparación de material ferroviario, pasando en esa década a

Nexobús

NEXO

Nexobús 20 AÑOS

DIRECTOR
CARLOS ORTIZ

PERIÓDICO PROFESIONAL DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA
EDICIÓN ESPECIAL / NÚMERO 216 / 20 AÑOS / PRECIO: 5 EUROS

UNA PUBLICACIÓN DEL GRUPO Nexo

NEXOBÚS cumple 20 años de compromiso con el Transporte de Viajeros por Carretera

Dos décadas de presencia en el Sector. Este es el hito que NEXOBUS quiere celebrar con esta Edición Especial, en la que recopilamos las informaciones más relevantes que hemos publicado en durante este tiempo, siempre con el compromiso de la pluralidad, el rigor y la vocación de ser una herramienta útil para los profesionales. Y con el convencimiento de seguir apoyando tanto a la industria como a los empresarios y su esencial tejido asociativo.

20 AÑOS

20 años escribiendo la gran Historia del

Transporte de Viajeros por Carretera

que recopilamos con las opiniones e informaciones más relevantes de estas dos décadas

PVP: 5€ (+ gastos de envío)

Formalice su pedido al email:
Suscripciones@Nexotur.com
o al teléfono: 91 369 41 00

carrozar autobuses y autocares. En la actualidad, Sunsundegui carroza los modelos SC7, SC5 y SB3 en sus versiones *low entry* o piso alto, incluyendo versiones articuladas, sobre chasis Volvo, MAN, Scania y Mercedes. La empresa cuenta con más de 300 trabajadores.

2.- Cifras de cierre 2022, facturación y previsiones 2023.
Cerramos el año 2022 por encima de las 200 unidades fabricadas, con una facturación de más de 27 millones. La previsión para 2023 nos sitúa por encima de las 360 unidades.

3.- Destaque, brevemente, las principales características de su gama de producto. ¿Podemos esperar novedades este ejercicio?
- SC7: Autocar de lujo diseñado para largas distancias, especialmente para servicios regularse y discrecionales. Longitud: 12, 13, 14 y 15 m. Altura: 3.7 metros.
- SB3: Autobús diseñado para servicios suburbanos e interurbanos, enfocado a recorridos de media distancia. Disponible en versiones tanto de piso alto como *low entry*, en ambos casos con opción de articulado. Longitud: 10, 11, 12, 13, 15 y 18,75 m. Altura 3.30 m.
- SB3 GO: Diseñado para servicios de corto y medio recorrido. El concepto del nuevo Sb3 Go se basa en la sencillez y en la funcionalidad y cuenta con una gran modularidad y versatilidad en sus interiores. Longitud: 10.8, 12.5, 13.25, 15; Altura: 3.3 m.
- SC5: Autocar polivalente, creado para el servicio de cercanías, transporte escolar o de empresas, pero también para largas distancias. Longitud: 10, 12, 13, 14, 15 m; Altura: 3.5 m.

Para 2023 estamos trabajando en varias adaptaciones de nuestros vehículos para el mercado nacional y extranjero.

4.- Después de unos años tan convulsos, ¿considera que la industria carrocera nacional tiene futuro?
El mercado evoluciona y como puntos fuertes, ofrecemos mayor flexibilidad y rapidez en adaptaciones especiales, posibilidades de incorporar diferentes

Andrey Solntsev es el director comercial nacional y de Exportación de Sunsundegui.

tecnologías y así ofrecer un mayor valor añadido, adaptándose a las necesidades específicas de cada cliente y mercado con plazos reducidos ante los nuevos requisitos de cliente para su satisfacción.

5.- ¿Una posible solución es diversificar su actividad, o llegar a acuerdos con otras empresas de otros sectores?
De momento, no consideramos diversificar nuestra actividad, ni tenemos previsto acuerdos con otras empresas de otros sectores.

6.- ¿Cuál es su posición actual en los mercados internacionales?
Sunsundegui exporta a los países de la Unión Europea (Irlanda, Portugal, Francia, UK, Suecia, etc) y fuera de la UE tenemos presencia en Israel, Emiratos Árabes Unidos y Qatar.

7.- ¿De qué manera están integrando la electrificación en sus productos y procesos?
Está previsto comenzar en breve el carrozado de un bus eléctrico.

TEKAYDINLAR

‘Estamos convencidos de nuestra relación calidad-precio’

Tekaydinlar Automotive y Minibus Design fue fundada por Sami Tasocak en 1996. Sin embargo, contaba con la experiencia previa de más de 30 años en el Sector. Fue en el año 2013 cuando la segunda generación de la familia Tasocak, gracias a su nueva visión y a sus ideas, hizo crecer la compañía en un 100% anual.

Gracias al éxito obtenido con la colaboración de sus socios, en 2016 la fábrica fue movida por segunda vez a un área de 6.000 m² (4.000 m² de producción), donde todos los vehículos cumplen con las normativas y estándares europeos.

Desde hace algunos años, puja por incrementar su presencia en el mercado nacional. Su máximo responsable en España, Antonio Bautista, afirma que "como bien es sabido, en Tekaydinlar somos carroceros de microbuses, y carrozamos sobre Mercedes Sprinter, tanto chasis como furgones. No llevamos mucho tiempo comercializando en España nuestros productos, ya que empezamos a finales de 2019, y en este poco tiempo ya hemos experimentado casi de todo: Una pandemia, una crisis de componentes, una inflación que jamás habría imaginado que vería… pero aquí estamos, trabajando en mejorar nuestra gama y atender a nuestros clientes, y tratando cada día de hacer todo un poco mejor.

Antonio Bautista es el máximo responsable de la marca en nuestro país.

En el año 2022 hemos podido entregar 13 unidades, ya que la dificultad para conseguir vehículos base nos ha imposibilitado el entregar más unidades. No obstante, estamos contentos con el resultado.

En este 2023 deseamos con todas nuestras fuerzas que la inflación pare, pues llevamos un año en el que no podemos dar una oferta a ningún cliente hasta que no tenemos el vehículo base en nuestro poder, y que se normalice la producción: la dificultad encontrar vehículos para carrozar está siendo un impedimento enorme a la hora de realizar las ventas.

Nuestra previsión para este año, es la de vender entre 20 y 30 unidades. No somos muy ambiciosos en esto, pero preferimos introducir vehículos poco a poco, en un número de clientes reducido al que poder cuidar y destacar en calidad y atención postventa.

No somos los más baratos del mercado, pero sí estamos convencidos de ser los mejores en relación calidad-precio".

UNVI

‘Tenemos a punto la llegada de un microbús eléctrico desde siete metros’

1.- Año de fundación de la compañía, datos técnicos y plantilla actual.
Unvi nació en 1995 en Ourense, y en 2005 ampliamos nuestra capacidad productiva con la adquisición de Camo, en Vila Nova de Gaia (Portugal).

2.- Cifras de cierre 2022, facturación y previsiones 2023.
En 2022 hemos alcanzado una facturación de 27 millones de euros, superando las 200 unidades entregadas. Destacamos entre ellas los 75 urbanos y 25 dobles piso interurbanos, así como 70 vehículos de menos de 8 tn.

En 2023 tenemos una cartera de pedidos superior a 250 unidades, con unas previsiones que nos podrían permitir facturar 31 millones de euros, con mucho peso del segmento representado por los dobles pisos interurbanos y turísticos, a los que se suman más de 150 vehículos de menos de 8 tn.

3.- Destaque, brevemente, las principales características de su gama de producto. ¿Podemos esperar novedades este ejercicio?
Nuestro primer vehículo eléctrico con diseño y fabricación 100% Unvi está circulando desde 2018. A la gama actual de urbanos de uno y dos pisos, se incorporarán durante 2023 las siguientes novedades:
- Unvi eCIM, un microbús urbano eléctrico en varias versiones desde los 7 metros y 2.35 o 2.55 m de ancho.
- Unvi SIL tres ejes doble piso interurbano sobre plataforma eléctrica para aplicaciones clase II.

4.- Después de unos años tan convulsos, ¿considera que la industria carrocera nacional tiene futuro?
Sí, y mucho. Basándonos en nuestra flexibilidad, nuestra cercanía, nuestra estabilidad y en el valor añadido en la innovación e incorporación de nuevas tecnologías.

5.- ¿Una posible solución para mejorar esta situación podría ser diversificar su actividad, o llegar a acuerdos con otras empresas de otros sectores?
Nuestra obligación es aprovechar el talento que hemos ido adquiriendo allí donde podamos añadir valor, y en este sentido, estamos muy abiertos a estudiar

Ingeniero industrial con MBA Ejecutivo, Pablo Rodríguez atesora una amplia experiencia en el sector carrocero. Desde enero de 2015 es el jefe de ventas nacional de Unvi.

cualquier acuerdo que nos conceda la posibilidad de crecer.

6.- ¿Cuál es su posición actual en los mercados internacionales?
Nos concentramos en el mercado nacional, en los países cercanos en los que llevamos ya muchos años haciendo más del 50% de nuestra facturación y, además, con operaciones concretas de algunos de nuestros productos de nicho en países lejanos.

7.- ¿De qué manera están integrando la electrificación en sus productos y procesos?
Todas las personas que forman Unvi han hecho un esfuerzo organizativo considerable: en los últimos tiempos, hemos formado e incorporado personal altamente cualificado en nuevas tecnologías, nuestros accionistas han hecho un gran esfuerzo inversor para dotarnos de las instalaciones adecuadas y hemos integrado en nuestra oferta productos muy novedosos, sobre todo por la incorporación del diseño y fabricación de chasis a nuestra actividad carrocera, la cual sigue siendo nuestro principal cometido.

FICHAS DE PRODUCTO

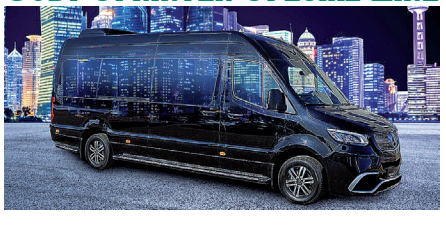
AUTOCUBY

www.autocuby.eu/es/

Cuby Sprinter City Line

Tipo: Urbano
Longitud: 7,9 metros
Chasis: Mercedes Sprinter.
Capacidad: hasta 14 sentados + 11 de pie + C (u 8 + PMR).

Cuby Sprinter Special Line



Tipo: Urbano
Longitud: 7,9 metros
Chasis: Mercedes Sprinter.
Capacidad: hasta 9 + C, distintas configuraciones.
Versiones: diésel y eléctrico.

Cuby Sprinter Tourist Line

Tipo: Urbano
Longitud: 7,9 metros
Chasis: Mercedes Sprinter.
Capacidad: hasta 16 + C, distintas configuraciones.
Versiones: diésel y eléctrico.

Cuby Iveco City Line

Tipo: Minibus urbano
Longitud: 8 metros
Chasis: Iveco.
Capacidad: hasta 25 sentados + 12 de pie +1+C.

Cuby Iveco Tourist Line

Tipo: Minibús
Longitud: 9,4 metros
Chasis: Iveco.
Capacidad: 30+G+C.

Cuby Bus Tourist Line

Tipo: Midibús
Chasis: Mercedes-Benz
Capacidad: 41+G+C

Cuby Bus Midibus

Tipo: Midibús
Longitud: 9,5 metros
Altura: hasta 3,46 metros.
Chasis: Merceddes-Benz Atego.
Capacidad: 31+1+1+WC / 31+1+1+2 mesas / 35 +1+1.

Cuby Midibus Tourist

Tipo: Midibús
Longitud: 8 metros
Chasis: Mercedes-Benz.
Capacidad: 30+C+G.

Confort Webasto – Calefacción y Aire Acondicionado

Webasto ofrece soluciones completas de calefacción y climatización para mini y midibuses que se adaptan fácilmente a las necesidades de cada cliente – todo de una misma fuente. Desde un confortable acondicionamiento en el interior hasta el precalentamiento del motor.

Calefacciones de Agua

- De 5 a 15 kW de potencia calorífica
- Pre-calentamiento del motor
- Regulación progresiva de temperatura

Calefacciones de Aire

- De 2 a 22 kW de potencia calorífica
- Calefacción eficiente y rápida
- Diseño compacto

Sistemas de Aire Acondicionado

- De 4 a 28 kW de potencia frigorífica
- Componentes de primera calidad
- Accesorios versátiles para soluciones personalizadas

Webasto Thermo & Comfort Ibérica, S.L.U.
C/ Mar Tirreno, 33 - 28830, San Fernando de Henares (Madrid)
Tel. 91 626 86 10- Mail: info@webasto.es
www.webasto.es • www.webasto-diavia.es

Webasto
Feel the Drive

AVEURO

AVEURO INTERNATIONAL

www.aveuro.com

Escolar

Tipo: Minibús
Chasis: Mercedes Sprinter.
Capacidad: hasta 23 plazas.

Turístico Standard

Tipo: Minibús
Chasis: Mercedes Sprinter.
Capacidad: hasta 24 plazas.

Turístico Deluxe

Tipo: Minibús
Chasis: Mercedes Sprinter.
Capacidad: hasta 24 plazas.

Urbano

Tipo: Minibús
Chasis: Mercedes Sprinter.
Capacidad: hasta 24 plazas.

AYATS

www.ayats.es

Bravo 1R City

Tipo: Autobús doble piso - Urbano
Longitud: Desde 9,95 metros (dos ejes) hasta 14 metros (tres ejes).
Altura: 4 metros (4,1 con toldo)
Capacidad: desde 55 hasta 102 plazas + T + C.
Motorización: Vehículo integral 100% eléctrico o con motor diésel Mercedes.
Características: Vehículo clase I. Equipamiento configurable según necesidades del cliente. Adaptaciones para personas con movilidad reducida.

Bravo City electric

Tipo: Autobús
Longitud: 12 / 13 metros
Altura: 4 metros
Capacidad: 70-90 plazas
Chasis: integral Ayats.
Características: Vehículo eléctrico 100%. Doble piso con techo descapotable para visitas por la ciudad. El Open Top que las ciudades necesitan con autonomía superior a 170 km.

Horizon

Tipo: Autocar dole piso - Gran turismo
Longitud: Desde 13,35 hasta 14,35 m.
Altura: 4 metros
Capacidad: 93 plazas + T + C
Chasis: Integral, MAN, Scania.
Características: Estructura de acero inoxidable, laterales y frontales de poliéster. Vehículo Clase III con multitud de extras a escoger.

Intercity

Tipo: Autocar doble piso - Interurbano
Longitudes: Desde 11,45 metros (dos ejes) hasta 14,35 metros (tres ejes).
Altura: 4 metros
Capacidad: desde 78 hasta 130 plazas + T + C
Chasis: Integral Ayats, con motor Mercedes.
Características: Vehículo Clase II con *Low Floor*. Posibilidad de estructuras portaequipajes desmontables hasta 8 m3. Adaptaciones para personas con movilidad reducida.

Spirit

Tipo: Autocar - Gran Turismo
Longitudes: Desde 13,35 hasta 15 metros
Altura: 4 metros
Capacidad: Desde 48 hasta 71 plazas +T+C

Bodega: 25,5 m3.
Motorización: Según las necesidades del cliente.
Características: Vehículo Clase III. Estructura de acero inoxidable. Equipamiento configurable según necesidades del cliente. Adaptaciones para personas con movilidad reducida.

BEULAS

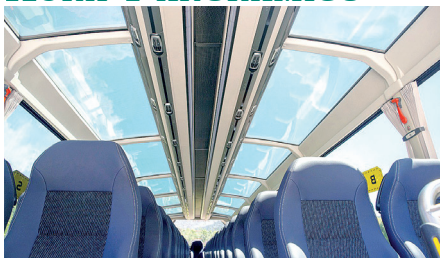
www.beulas.net

Aura

Tipo: Autocar - Gran turismo
Longitudes: 10,80**,** 12,20, 12,72, 12,90, 13, 13,70, 14,40 y 15 metros
Altura: 3,625 metros (con AA)
Anchura: 2,55 metros

Chasis: Todos los tipos y motorizaciones
Capacidad: 47, 55, 59, 63, 67 y 71
Volumen bodegas: 8, 10, 11, 12, 13,5, 15 y 16,5 metros cúbicos
Ancho pasillo: 360 mm
Distancia butacas: 720 mm

Aura Panorámico



Tipo: Autocar - Gran turismo
Longitudes: 10,80**,** 12,20, 12,72, 12,90, 13, 13,70, 14,40 y 15 metros
Altura: 3,625 metros (con AA)
Anchura: 2,55 metros
Chasis: Todos los tipos y motorizaciones
Capacidad: 47, 55, 59, 63, 67 y 71
Volumen bodegas: 8, 10, 11, 12, 13,5, 15 y 16,5 metros cúbicos
Ancho pasillo: 360 mm
Distancia butacas: 720 mm

Cygnus

Tipo: Autocar Gran Turismo
Longitudes: de 10,8 hasta 15 metros (10,8 - 12,2 - 12,72 - 12,90 - 13,7 - 14,4 - 15)
Altura: 3,425 metros (más AA)
Anchura: 2,55 metros
Capacidad: desde 47 hasta 71 + 1 + 1
Volumen bodegas: 8 - 8,8 - 9,5 - 12 - 13,5 - 15 metros cúbicos
Ancho pasillo: 360 mm.
Distancia butacas: 720 mm.

Gianino 2,32

Tipo: Midibús - Interurbano
Longitudes: 7,5 - 8,3 - 9 - 9,5 metros
Altura: 3,15 metros (más AA)
Anchura: 2,32 metros
Capacidad: 27/31/35/37/39 + 1 + 1.
Volumen bodegas: 4,2/4,55/4,8 m3
Ancho pasillo: 350 mm.
Distancia butacas: 730 mm.

Gianino 2,50

Tipo: Midibús - Interurbano
Longitudes: 8,3 -9 -9,5 metros
Altura: 3,15 metros (más AA)
Anchura: 2,50 metros
Capacidad: 27/31/35/37/39+1+1
Volumen bodegas: 4,55 / 4,8 / 5,5 m3
Ancho pasillo: 350 mm.
Distancia butacas: 730 mm.
Motorización: MAN
Equipamiento: Según necesidades del cliente. Todo tipo de adaptaciones para personas con movilidad reducida.

Glory

Tipo: Autocar - Gran turismo
Longitudes: 13,20, 13,90, 14,60 y 15 m.

Altura: 3,785 metros más AA
Anchura: 2,55 metros
Capacidad: 63+2+1, 61+3+2+1 / 67+2+1, 65+3+2+1 / 71+2+1, 69+3+2+1 / 73+2+1, 71+3+2+1.
Volumen bodegas: 13/15/16,5/17 m3
Ancho pasillo: 360 mm
Distancia butacas: 720 mm

Jewel

Tipo: Autocar - Gran turismo
Longitud: 13,3, 13,9, 14,15, 14,6 y 15 metros
Altura: 4 y 4,170 metros (con aire AA)
Anchura: 2,55 metros
Capacidad: 83/87/89/93/97/101+1+1.
Volumen de bodegas: 8,5 m3
Ancho de pasillo: 370 mm
Distancia butacas: 770 mm
Motorización: Según necesidades del cliente.
Equipamiento: Según necesidades del cliente. Todo tipo de adaptaciones para personas con movilidad reducida.

Jewel-e

Tipo: Doble piso
Longitud: 10,85 metros
Capacidad: 22 butacas, hasta 70 pasajeros de pie.
Motorización: 400 kW
Baterías: 540 kWh.
Autonomía: 400 km.

Mythos

Tipo: Autocar - Gran turismo
Longitud: 13,2, 13,7, 14,4 y 15 metros
Altura: 3,785 metros (sin AA)
Anchura: 2,55 metros
Capacidad: 59, 63, 67 y 71 plazas +guía+conductor.
Volumen de bodegas: 13 - 15 - 16,5 - 18 metros cúbicos
Ancho de pasillo: 360 mm

Bus turístico

Tipo: Urbano doble piso low entry con vista panorámica
Longitud: 15 metros
Altura: 4 metros (sin AA)
Anchura: 2,55 metros
Capacidad: 83 asientos (69 arriba).

Características: Plataforma central para PMR de mayor capacidad, admite la posibilidad de transportar dos sillas de ruedas y espacio para carrito de bebé, calefacción en ambos pisos (también en el piso superior descubierto), USB en todas las plazas. Todo incluido en la carrocería. Acabados estéticos en materiales de alta gama.

CAR-BUS.NET

www.car-bus.net

Corvi Long

Tipo: Microbús
Longitud: 7,74 metros
Altura: 2,89 metros
Bodega: 1 a 3 metros cúbicos
Chasis: Furgón Sprinter 516 ó 519 de Mercedes Benz.
Capacidad: 19 plazas+G+C; 22+G+C. Cuenta con su correspondiente adaptación para PMR con una capacidad de 22+C con rampa interior vertical.
Características: El Corvi Long es el mejor compromiso entre capacidad, precio y elegancia. Transformado sobre chasis Mercedes Benz Sprinter 519 dispone de cristales exteriores panorámicos incluido el parabrisas, maletero trasero de gran capacidad con portón elevable, butacas reclinables, asiento conductor tapizado igual pasaje, revestimientos interiores de carrocero, canales de aire en ambos lados con salidas individuales, iluminación en led, equipo de AA en techo, calefacción por convectores, preinstalación de monitor + DVD entre otros.

Corvi Diplomatic

Tipo: Microbús
Longitud: 5,91 metros
Altura: 2,89 metros
Bodega: 1,20 metros cúbicos
Chasis: Mercedes-Benz furgón.
Capacidad: 10 plazas+C.
Características: Transformación sobre furgón Mercedes-Benz 316 con una distancia entre ejes de 3.665 mm, cristales panorámicos oscuros, acceso mediante puerta de servicio eléctrica tipo alemán, maletero trasero con distintas configuraciones, AA en techo en zona pasajeros, claraboya en techo con opción de cristal panorámico y múltiples opciones de personalización para este compacto y atractivo microbús.

Corvi

Tipo: Microbús
Longitud: 7,748 metros
Altura: 2,89 metros

Chasis: Furgón Sprinter de Mercedes Benz 516/519
Capacidad: 19 / 22 plazas +G+C
Bodega: hasta 4 metros cúbicos
Características: Transformación sobre bastidor Mercedes Benz Sprinter, acceso mediante puerta servicio eléctrica. Cristales panorámicos, parabrisas panorámico (opcional según versión), portón trasero elevable (en versión long), portaequipajes o canales en ambos lados, revestimiento interior de carrocero, Iluminación interior en led, butacas reclinables, butaca conductor tapizada igual pasaje, A.A en techo, calefacción por convectores, pavimento Teraflex rematado en aluminio, equipo de sonido y pre-instalación de monitor +DVD. Opcional: Freno eléctrico, cristal doble, enganche remolque, pintura metalizada, butaca de guía. Las versiones gama Corvi incluyen escolar, urbana, PMR, panorámica (versión turística), M1 y lujo. Opción de motorización GLP.

Corvi Panoramic

Tipo: Microbús
Longitud: 7,36 metros
Altura: 2,89 metros.
Chasis: Furgón Mercedes-Benz Sprinter 516/519 automático.
Capacidad: 19 plazas + C
Características: Cristalera panorámica plegable para ofrecer a los viajeros una

experiencia inolvidable, butacas reclinables, equipo AA en parte trasera, calefacción, butaca de guía, acceso mediante puerta de servicio eléctrica, butaca conductor tapizada igual pasaje.

Corvi Urban Low entry

Tipo: Microbús urbano
Longitud: 7,34 metros
Altura: 2,89 metros.
Chasis: Furgón Sprinter 516 ó 519 de Mercedes Benz.
Capacidad: 14 plazas + 8 plazas de pie + C / 14 plazas + PMR + 7 plazas de pie +C
Características: acceso mediante puerta de servicio eléctrica doble hoja en low entry central, cristales panorámicos Venus, montaje rampa en low entry, canales de aire en ambos lados, cristales panorámicos exteriores, entre otros.

eUrban

Tipo: Microbús urbano
Longitud: 7,564 metros
Altura: 2,89 metros.
Chasis: Carrozado sobre chasis cabina eléctrico.
Capacidad: 15 plazas + 6 de pie + C
Pack baterías: 120 kwh (200 Km de rango) o 140 kwh (250 Km)
Consumo urbano: 0,42 Kw/Km
Carga: 2,5 horas (al 80%)
Características: Montaje de 15 butacas fijas con insertos en tapicería. Pavimento en teraflex rematado en aluminio. Asideros en el interior en inoxidable o color definido por el cliente. Laterales interiores en ABS. Montaje A/A en techo con salidas en ambos lados. Calefacción por convectores. Iluminación interior en LED en su totalidad. En opción: tomas USB. Soporte y preinstalación cobradora. Rótulos de ruta. Plataforma manual PMR en *low floor* trasero. Pre instalación SAE. Transporte Escolar según normativa R.D. 443/2001.

eShuttle

Tipo: Microbús
Longitud: 7,490 metros
Altura: 2,89 metros.
Chasis: Carrozado sobre furgón eléctrico.

Capacidad: 16-19 + C
Pack baterías: 120 kwh (200 Km de rango) o 140 kwh (250 Km)
Consumo urbano: 0,39 Kw/Km
Carga: 2,5 horas (al 80%)
Características: Montaje de suelo técnico para el anclaje de butacas. Aire acondicionado para pasajeros de funcionamiento independiente y calefacción por convectores en ambos lados de funcionamiento eléctrico. Salidas de emergencia. Configuración urbana, escolar e interurbana.

Lepus

Tipo: Microbús
Longitud: 7,381 metros
Altura: 2,89 metros.
Chasis: Furgón extra-largo Sprinter de Mercedes Benz 516/519
Capacidad: 16 (gran maletero)+G+C, 19+G+C, 22 plazas+C
Bodega: 4 metros cúbicos
Características: Butacas reclinables, asiento conductor tapizado igual pasaje, equipo de audio, preinstalación de monitor + DVD, canal de aire en ambos lados con salidas de aire individual, laterales interior acabado original, terraflex rematado en aluminio, iluminación interior en techo original, AA en techo, calefacción, claraboya en techo. Opcional: Freno eléctrico, monitor+DVD, rotulación, enganche remolque. Versiones diésel o GLP. Configuración shuttle, escolar, PMR, línea.

Shaula

Tipo: Microbús.
Longitud: 7,900 metros
Altura: 2,90 metros
Chasis: Sobre chasis cabina Sprinter de Mercedes-Benz 519
Bodega: 3 metros cúbicos
Capacidad: 25-26-27 plazas + G+C / 21+2 PMR+C+G
Características: Acceso mediante puerta de servicio eléctrica. Estructura antivuelco R66.02 sobre chasis. Montaje de sub-chasis auto portante detrás de eje posterior para maletero. Acceso mediante puerta de servicio eléctrica y puerta de emergencia lateral derecho. Butacas reclinables, cinturones dos y tres puntos, personalización de tapicería. Pavimento taraflex rematado en aluminio, laterales inferiores en ABS y apoyabrazos con iluminación led inferior. Sistema multimedia MB con pantalla táctil de 7" con altavoces integrados en el porta equipaje y micro con dos tomas. Equipo AA para conductor. Calefacción por convectores. Parasol eléctrico para el conductor. Opcionales: Pintura metalizada. Monitor + reproductor USB. Maletero lateral en ambos lados. Cristal doble. Butaca de guía. El modelo Shaula dispone de versiones urbana, escolar, PMR, lujo y turística. Disponible en diésel e híbrido.

Shaula Urban

Tipo: Microbús.
Longitud: 7,564 metros
Altura: 2,90 metros
Chasis: Sobre chasis cabina Sprinter de Mercedes-Benz 519
Capacidad: 20 plazas + 12 de pie +C / 24 + 8 de pie+C
Características: Acceso mediante puerta de servicio eléctrica. Acceso trasero por puerta de doble hoja eléctrica. Montaje de 20 butacas fijas con insertos en tapicería. Pavimento en teraflex rematado en aluminio. Asideros en el interior en inoxidable o color definido por el cliente. Laterales interiores en ABS con iluminación RAL 7035. Montaje A.A. en techo con salidas en ambos lados. Calefacción por convectores. Iluminación interior en LED en su totalidad. Opcionales: Pintura metalizada. Tomas USB. Soporte y pre instalación cobradora. Depósito de 140 litros. Rótulos de ruta. Plataforma eléctrica telescópica Masats RTL1. Tres transportines. Pre instalación SAE. Transporte Escolar según normativa R.D. 443/2001. El modelo Shaula está homologado en Clase I y Clase II. Disponible en diésel e híbrido.

Spica

Tipo: Microbús.
Longitud: 7,74 metros
Altura: 2,90 metros
Chasis: Sobre chasis cabina Sprinter de Mercedes-Benz 519
Bodega: 4 metros cúbicos
Capacidad: 19 / 22 plazas + G+C
Características: Acceso mediante puerta de servicio eléctrica. Acceso trasero por puerta de doble hoja eléctrica. Cristales panorámicos, portón maletero trasero eléctrico, butacas reclinables, asiento conductor tapizado igual pasaje, portaequipajes en ambos lados con luces de lectura y salidas de aire individual, acabados de carrocero, AA en techo, calefacción por convectores, claraboya en techo, equipo de sonido con altavoces integrados en portaequipajes, preinstalación de monitor+DVD… El modelo Spica dispone de versiones urbana, escolar, PMR, lujo y turística. Disponible en diésel y GLP.

Spica Urban

Tipo: Microbús urbano
Longitud: 7,53 metros
Altura: 2,90 metros
Chasis: Sobre chasis-cabina extralargo Mercedes-Benz Sprinter.
Capacidad: 15 plazas+C+7 de pie, con opción de PMR.
Características: *low floor* en parte trasera con instalación de transportines, cristales panorámicos oscuros, AA en techo, calefacción por convectores, rampa acceso PMR, pre-instalación expendedora, suspensión neumática trasera, acceso mediante puerta eléctrica tipo alemán en parte delantera y doble hoja en parte trasera.

Spica Urban le

Tipo: Microbús urbano
Longitud: 7,53 metros
Altura: 2,90 metros

Chasis: Sobre chasis-cabina extralargo Mercedes-Benz Sprinter.
Capacidad: 13 plazas+C+11 de pie / 13 plazas + 8 de pie + 1PMR + Conductor.
Características: Carrozado sobre chasis Mercedes Benz Sprinter extra largo con *low entry* central, acceso mediante puerta central eléctrica de doble hoja, cristales panorámicos con ventana central abatible, canales de aire en ambos lados, asideros en pasillo y accesos, laterales interiores en ABS, pavimento terraflex antideslizante, iluminación interior led con doble intensidad, equipo de AA en techo, preinstalación de máquina expendedora, calefacción por convectores y múltiples opciones como letreros de ruta, cerrado puesto conductor, frene eléctrico, suspensión neumática en eje trasero.

Tourer HD

Tipo: midibús

Longitud: 9.070 mm
Altura: 3.650 mm
Chasis: sobre Mercedes Atego Benz
Capacidad: 35/37 + Guia + Conductor
Características: El vehículo Tourer se puede carrozar sobre el Mercedes Benz Atego 1224L 6 cilindros o sobre el 1223L 4 cilindros. Entre los múltiples detalles del carrozado se puede encontrar protección térmica e aislamiento acústico, parabrisas panorámico con línea de protección solar, suelo elevado pasajeros, puerta de servicio eléctrica con control remoto delantero y trasero, aire acondicionado para pasajeros con Webasto 18kW con segundo compresor, aire acondicionado para conductor y guía Tempatic original Mercedes Benz, butacas reclinables Sorftline con reposapiés, mesas, apoyabrazos madera y revistero. Se ofrece un equipamiento extra de cambio automático G90-6/6, 70-0,73 Mercedes PowerShift 3, pintura metalizada, USB en todas las plazas, cabina WC.

CASTROSUA

Castrosua

www.castrosua.com

Nelec

Tipo: Eléctrico, urbano clase I y suburbano clase II.
Longitud: 12 metros
Altura: 3,240 metros
Capacidad: Hasta 38 sentados, 65 viajeros de pie y dos espacios PMR
Chasis: Carrozable sobre todos los bastidores disponibles en el mercado, en dos y tres puertas. Piso bajo y *Low Entry*.

New City

Tipo: Urbano clase I.
Longitud: 10,9 / 12 / 12,8 / 18 / 18,75 metros
Altura: 3,1 / 3,3 metros
Capacidad: Hasta 146 pasajeros.
Chasis: Carrozable sobre todos los bastidores disponibles en el mercado, con propulsión diésel y GNC, en dos y tres puertas. Piso bajo.

Magnus.H

Tipo: Híbrido Suburbano e interurbano, Clase I y Clase II.
Longitud: 11/12/13/15 metros.
Altura: 3,4 metros
Capacidad: Hasta 100 pasajeros
Chasis: Vehículo híbrido *Low Entry* o piso alto, dos puertas.

Magnus.E

Tipo: Suburbano e interurbano, Clase I, Clase II y Clase III.

Longitud: 10,8 / 11 / 12 / 12,8 / 14,7 / 18 / 18,75 metros.
Altura: 3,3 / 3,6 metros
Capacidad: hasta 135 pasajeros.
Chasis: Carrozable sobre todos los bastidores disponibles en el mercado, con propulsión GNC o diésel, en dos y tres puertas. Versiones Low Entry y Piso Alto.

Stellae

Tipo: Interurbano y Discrecional, Clase III.
Longitud: 12, 13 y 15 metros
Altura: 3,60 y 3,80 metros
Capacidad: Desde 45 a 71 butacas.
Chasis: Carrozable sobre todos los bastidores disponibles en el mercado. Versión diésel. Piso alto.

FERQUI

www.ferqui.com

Dino

Tipo: Minibús
Conversión: sobre Iveco Daily Panel Van
Motor: 180 CV automático de 8 vel.
Longitud: 7,506 metros
Altura: 3,09 metros
Anchura: 2,010 metros

Distancia entre ejes: 4.100 mm
Bodega: 1,5 / 1 m3 (según versiones)
Capacidad: 19+G+C / 22+C.
Equipamiento: Portaequipajes de techo (solo en el lado izquierdo) con salidas de aire y luces de lectura individuales, calefacción por convectores con regulador de temperatura en ambos lados, trampilla en techo, cortinas y asientos reclinables. En opción: monitor DVD con pantalla plana, nevera, pintura metalizada.
Versiones: 19+G+C PMR Columna y 22+C PMR Cassete.

Nora Travel

Tipo: Midibús
Longitud: 9,1 metros
Altura: 3,25 metros
Anchura: 2,5 metros
Distancia entre ejes: 4.815 mm
Bodega: 6 m3
Chasis: Iveco CC100.
Motor: 220 CV, seis velocidades
Capacidad: 36 / 37+C.
Equipamiento: Asientos reclinables, cinturones de seguridad de 2-3 puntos, aire acondicionado en techo, calefacción por convectores en ambos lados, con regulador de temperatura, radio CD y micrófono de conductor, puerta de servicio eléctrica, puerta de emergencia, adaptado a la normativa escolar, acristalamiento lateral doble tintado oscuro, espejos exteriores regulables desde el interior...
Versiones: Nora 36 PMR.

Sunrise

Tipo: Midibús
Carrozado: sobre chasis Iveco Daily 70C21
Motor: 210 CV, automático
Longitud: 8,51 metros
Altura: 3,16 metros
Anchura: 2,404 metros
Distancia entre ejes: 4,75 metros
Bodegas: De 1 a 3,5 metros cúbicos.
Capacidad: desde 24 a 33+C.
Equipamiento: Asientos reclinables. Aire acondicionado en techo. Cinturones de seguridad 2-3 puntos. Calefacción por convectores. Puerta de servicio eléctrica. Adaptado a la normativa escolar. Puerta de emergencia. Alfombra en zona de conductor. Elevalunas eléctrico en la ventana del conductor. Maletero trasero y lateral.
Versiones: Sunrise 24, Sunrise 28, Sunrise 32, Sunrise 33 (School), Sunrise PMR y Sunrise Semiurbano.

Sunrise GNC

Tipo: Midibús
Carrozado: Sobre chasis Iveco Daily 70C14
Motor: 141 CV, ocho velocidades automático. GNC.
Longitud: 8,51 metros
Altura: 3,16 metros

Anchura: 2,404 metros
Distancia entre ejes: 4,75 metros
Bodegas: 0,5 metros cúbicos en la versión de 24 asientos con PMR lateral
Capacidad: Desde 24 a 33 plazas
Equipamiento:
Asientos reclinables. Aire acondicionado en techo. Cinturones de seguridad 2-3 puntos. Calefacción por convectores. Puerta de servicio eléctrica. Adaptado a la normativa escolar. Puerta de emergencia. Alfombra en zona de conductor. Elevalunas eléctrico en la ventana del conductor. Maletero trasero.
Versiones: Sunrise 24 GNC PMR, Sunrise 28 GNC, Sunrise 33 (School), Sunrise 22 Semiurbano GNC.

Sunset S4

Tipo: Minibús
Chasis: Mercedes-Benz Sprinter
Motor: 190 CV, automático
Longitud: 7,9 metros
Altura: 2,9 metros
Anchura: 2,2 metros
Maleteros: Uno trasero y uno en cada lateral
Capacidad: desde 16 hasta 22 +C
Equipamiento: Asientos reclinables. Aire acondicionado en techo. Cinturones de seguridad 2-3 puntos. Calefacción por convectores. Puerta de servicio eléctrica. Adaptado a la normativa escolar. Alfombra en zona de conductor. Elevalunas eléctrico en la ventana del conductor. Maletero trasero y lateral.

Vehículos Especiales

Tipo: Bibliobús
Chasis: Iveco CC100
Configuración: Se personaliza a las necesidades del cliente.
Características: Bibliobus, con placas solares y capacidad para 3.000 volúmenes.

INDCAR

www.indcar.es

Mobi

Tipo: Midibús
Longitud: 8,15 / 8,55 metros
Altura: 2,9 metros
Anchura: 2,35 metros
Chasis: Iveco 70C18 o Iveco 70C14 GNC.

Capacidad: Hasta 33 plazas más conductor.
Equipamiento: Ideal para servicios de corto recorrido, escolares y desplazamiento a fábricas. Un vehículo muy funcional, económico y fiable. Disponible en dos longitudes de chasis, múltiples distribuciones interiores homologadas. Posibilidad de montaje de plataformas para fácil acceso SR, calefacción, sistema MUX de control de carrocería, lunas laterales tintadas. La versión GNC está disponible con depósitos de origen de 246 litros o depósitos ampliados de 510 litros.

Mobi City

Tipo: Midibús urbano
Longitud: 7 / 8 / 8,55 metros
Altura: 2,9 metros
Anchura: 2,35 metros
Chasis: Iveco 70C18 o o Iveco 70C14 GNC.
Capacidad: L7 Clase I, hasta 44 pasajeros; L8 Clase I, hasta 41 plazas; L8 Clase II, hasta 37 plazas; y L8,5 Clase II, hasta 32 plazas.
Equipamiento: Ideal para calles estrechas y centros urbanos. Un vehículo muy funcional, económico y fiable. Entrada trasera rebajada para fácil acceso SR. Posibilidad de montajes de rampas manuales y/o automáticas. Disponible en tres longitudes y múltiples distribuciones interiores homologadas. Aire acondicionado, calefacción, sistema Mux de control de carrocería, lunas laterales tintadas. Las versiones a gas pueden ir con un depósito de gas de hasta 510 litros dependiendo del modelo.

Mobi Low entry

Tipo: Midibús urbano e interurbano
Longitud: 7 y 8,55 metros
Altura: 2,9 metros
Anchura: 2,35 metros
Chasis: Iveco 70C18.
Capacidad: L7 hasta 31 pasajeros, L8,5 hasta 25 pasajeros.
Equipamiento: Ideal para calles estrechas y centros urbanos o periféricos. Un vehículo muy funcional, económico y fiable. Entrada delantera rebajada para fácil acceso SR. Múltiples distribuciones interiores homologadas. Posibilidad de montajes de rampas manuales y/o automáticas. Calefacción, sistema Mux de control de carrocería, lunas laterales tintadas.

Wing

Tipo: Midibús
Longitud: 7,7 / 8,5 metros
Altura: 3,05 metros
Chasis: Iveco 70C21 o Iveco 70C14 GNC.
Capacidad: Hasta 30 plazas + conductor.
Maletero: hasta 4 m^3.
Equipamiento: El modelo más amplio de su categoría, hasta 30 plazas o 26 plazas + maletero XL. Muy confortable, distancia entre butacas muy amplia. Ideal para servicios discrecionales, shuttles y servicios escolares. Múltiples distribuciones interiores. Aire acondicionado para pasajeros. Portaequipajes con salida individual de aire, luz y altavoces. Sistema de calefacción por convectores de agua. Sistema Mux de control carrocería. Lunas tintadas dobles. Posibilidad de PMR. La versión GNC está disponible con depósitos de origen de 246 litros o depósitos ampliados de 439 litros.

INTEGRALIA

Integralia

www.integralia.es

One

Tipo: Microbús interurbano
Longitud: 7,45 m
Altura: 3,1 m
Anchura: 2,38 m
Chasis: MB Sprinter 517/519, automático o manual.
Capacidad: Hasta 25+C.
Características: IBBC, sistema de gestión mediante dos pantallas táctiles de las funcionalidades del microbús: puerta, climatización, iluminación, mantenimiento, radio, USB, etc. Disposición de asientos 2+2, butaca reclinable tapizada en piel técnica, aire acondicionado con salidas individuales, convectores, revestimiento interior diseño Integralia, butaca del conductor oscilante, iluminación mediante LEDS, normas escolares, equipo de radio con USB. Lunas panorámicas tinte "Venus", bodega trasera. Posibilidad de personalización a través de nuestro catálogo de opcionales.

T-One XL

Tipo: Microbús interurbano
Longitud: 7,56 m
Altura: 2,9 m
Anchura: 2,02 m
Chasis: MB Sprinter 517/519, automático o manual
Capacidad: hasta 22+ C
Características: IBBC, sistema de gestión mediante dos pantallas táctiles de las funcionalidades del microbús: puerta, climatización, iluminación, mantenimiento, radio, USB, etc. Disposición asientos 2+1, butaca reclinable tapizada en piel técnica, aire acondicionado, convectores, revestimiento interior diseño Integralia, iluminación mediante LEDS, normas escolares. Lunas panorámicas tinte "Venus", bodega trasera en función del número de plazas. Posibilidad de personalización a través de nuestro catálogo de opcionales.

T-One S

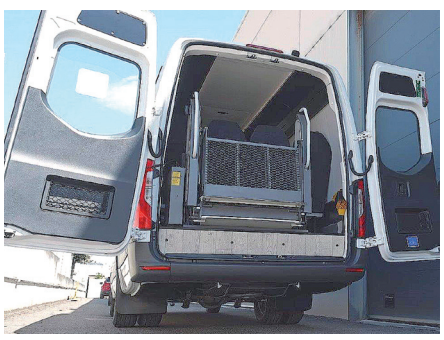
Tipo: Microbús interurbano
Longitud: 5,93 m
Altura: 2,900 m
Anchura: 2,10 m
Chasis: Mercedes Sprinter 417/419, automático o manual.
Capacidad: 15+C.
Características: IBBC, sistema de gestión mediante dos pantallas táctiles de las funcionalidades del microbús: puerta, climatización, iluminación, mantenimiento, radio, USB, etc. Disposición asientos 2+1, butaca reclinable tapizada en piel técnica, aire acondicionado, convectores, revestimiento interior diseño Integralia, iluminación mediante LEDS, normas escolares, equipo de radio con USB. Lunas panorámicas 'tintes Venus', bodega trasera en función del número de plazas. Posibilidad de personalización a través de nuestro catálogo de opcionales.

T-One PBS

Tipo: Microbús interurbano PMR
Longitud: 7,56 m
Altura: 2,9 m
Anchura: 2,02 m
Chasis: Mercedes Sprinter 517/519, automático o manual

Capacidad: Hasta 22 plazas+C.
Características: IBBC, sistema de gestión mediante dos pantallas táctiles de las funcionalidades del microbús: puerta, climatización, iluminación, mantenimiento, radio, USB, etc. Adaptado para hasta tres PMR con plataforma tipo 'cassette'. Disposición asientos 2+1, butaca reclinable tapizada en piel técnica con anclajes rápidos en las butacas requeridas para alojar a los pasajeros en silla de ruedas. Aire acondicionado, convectores, revestimiento interior diseño Integralia, iluminación mediante LEDS, normas escolares. Lunas panorámicas tinte "Venus". Posibilidad de personalización a través de nuestro catálogo de opcionales.

T-One PV



Tipo: Microbús interurbano (PMR).
Longitud: 7,56 m
Altura: 2,9 m
Anchura: 2,17 m
Chasis: Mercedes Sprinter 517/519, automático o manual
Capacidad: hasta 19 plazas +C.
Características: IBBC, sistema de gestión mediante dos pantallas táctiles de las funcionalidades del microbús: puerta, climatización, iluminación, mantenimiento, radio, USB, etc. Adaptado para hasta tres PMR con plataforma vertical de dos brazos. Disposición asientos 2+1, butaca reclinable tapizada en piel técnica con anclajes rápidos en las butacas requeridas para alojar al PMR, aire acondicionado, convectores, revestimiento interior diseño Integralia, iluminación mediante LEDS, normas escolares. Lunas panorámicas tinte "Venus". Posibilidad de personalización a través de nuestro catálogo de opcionales.

T-One Urban

Tipo: Microbús urbano *low-floor* central.

Longitud: 7,36 m
Altura: 2,9 m
Anchura: 2,1 m
Chasis: Mercedes Sprinter 517 automático.
Capacidad: 22+ C (Clase A) o 26+ C (Clase I)
Características: IBBC, sistema de gestión mediante dos pantallas táctiles de las funcionalidades del microbús: puerta, climatización, iluminación, mantenimiento, radio, USB, etc. Adaptado para una PMR con rampa lateral. Disposición asientos 2+1 espacio para pasajeros de pie, butaca fija en ABS, aire acondicionado, convectores, revestimiento interior diseño Integralia, iluminación mediante LEDS. Lunas panorámicas tinte "Venus", acceso de doble puerta lateral 'tipo metro'. Posibilidad de configuración para cada necesidad a través de nuestro catálogo de opcionales.

IRIZAR

Irizar

www.irizar.com

Irizar i3le

Tipo: Cercanías Low Entry
Longitud: 10,95 / 12,05 / 12,75 / 14,90 metros.
Altura: comercial: 3,2 metros
Capacidad: hasta 61 plazas sentadas
Chasis: Integral marca Irizar, además de todos los chasis del mercado, disponibles en diferentes tecnologías de propulsión térmicas, híbridas y gas GNC, en dos y tres ejes.
Equipamiento: Se homologa en Clase I y Clase II, la puerta delantera puede ser simple o doble.

Irizar i4

Tipo: Autocar/Cercanías
Longitud: 10,78 / 12,20 / 12,92 / 13,23 m en dos ejes; 14,99 m en tres ejes
Altura: 3,2 metros
Bodega: Según número plazas y chasis.
Chasis: Integral marca Irizar, además de todos los chasis del mercado y disponible también en versión híbrido, así como versión gas GNC y GNL.
Capacidad: desde 35 hasta 71 plazas sentadas.
Equipamiento: Autocar concebido para cubrir servicios de media y corta distancia. El i4 se ha configurado en tres versiones que responden a las diferentes necesidades de transporte, desde un autocar de piso alto (H), que dispone de un maletero de hasta 6 m^3, hasta una version de piso plano M, y una versión de piso más bajo, L.

Irizar i6

Tipo: Autocar
Longitud: 10,7 hasta 15 metros
Altura: 3,5/3,7 metros
Bodega: Según número plazas y chasis.
Chasis: Integral marca Irizar, además de todos los chasis del mercado.
Capacidad: 47 hasta 71 plazas.
Equipamiento: Presenta un acceso delantero más amplio y cómodo, tanto para el conductor como para los pasajeros. El sistema de climatización es independiente, más potente y fácil de usar. Techo amplio y espacioso. El nuevo puesto de conducción es moderno y ergonómico, con todos los controles al alcance de la mano. Se ha disminuido el consumo de combustible y el acceso a componentes y sistemas, que facilita el mantenimiento.

Irizar i6S Efficient

Tipo: Autocar
Longitud: 10,7 hasta 15 metros
Altura: 3,5/3,7 metros
Bodega: Según número plazas y chasis.
Chasis: Integral marca Irizar, además de todos los chasis del mercado, así como GNL.
Capacidad: hasta 71 plazas sentadas.
Equipamiento: Un autocar polivalente de alta gama para servicios regulares y discrecionales. Destaca por sus prestaciones en diseño, aerodinámica, cuidado por los detalles y confort. Un autocar de última tecnología, seguro, fiable y rentable. Tecnología de iluminación led, robustez del sistema de puertas con nuevos mecanismos.

Irizar i8

Tipo: Autocar
Longitud: 12 hasta 15 metros
Altura: 3,8 metros (piso liso)

Bodega: Según número plazas y chasis.
Chasis: Integral marca Irizar, además de todos los chasis del mercado.
Capacidad: hasta 67 plazas sentadas.
Equipamiento: Autocar de líneas de largo recorrido, discrecional TOP y vehículos VIP. Buque insignia de la familia Irizar: un estado único de bienestar y lujo. Máximo confort y elegancia con los últimos avances tecnológicos. Más funcional, rentable y fiable que nunca, con máxima capacidad de adaptación. Atención en los detalles y nuevo revestimiento de interiores.

IRIZAR E-MOBILITY

www.irizar-emobility.com

Irizar ie bus

Tipo: Urbano 100% eléctrico cero emisiones
Longitud: 10,6 / 12 / 18 metros.
Altura: 3.300 mm.
Chasis: Vehículo integral Irizar.
Capacidad: Desde 24 a 55 plazas, máximo de 145 plazas, en función de longitud del vehículo.
Equipamiento: El Irizar ie bus se presenta como un autobús de tecnología europea íntegramente desarrollada por el Grupo Irizar, fiable y preparada para rodar en nuestras ciudades.

Irizar ie tram

Tipo: Urbano 100% eléctrico cero emisiones
Longitud: 12 y 18 metros
Altura: 3.400 mm.
Altura al suelo: 320 mm.
Chasis: Vehículo integral Irizar.
Capacidad: Desde 24 a 55 plazas, en función de longitud del vehículo. Hasta un total de 145 pasajeros.
Equipamiento: El Irizar ie tram se distingue por su innovador y moderno diseño similar al de un tranvía. Combina la gran capacidad, la facilidad de acceso y la circulación interior de un tranvía con la flexibilidad de un autobús urbano.

OV STEINBORN

www.minibusesiberia.es

Lord Confort

Tipo: Minibús
Longitud: 7,367 / 7,867 metros.
Chasis: Mercedes Sprinter.
Capacidad: 22+G+C.
Equipamiento: Aire acondicionado delantero Tempmatic, puerta de entrada delantera lado derecho eléctrica, butacas pasajeros reclinables con cinturón de tres puntos, cristales laterales dobles con tintado oscuro VIP (opc. panorámicos), aire acondicionado Webasto, calefacción por convectores para los pasajeros con control termostático, iluminación interior LED multinivel, elevador para minusválidos, guías para las sillas de ruedas, transporte escolar según RD 443/2001.

Lord Confort Light

Tipo: Minibús
Longitud: 5,932 metros.
Chasis: Mercedes Sprinter.
Capacidad: 12+G+C.
Equipamiento: Aire acondicionado delantero Tempmatic, puerta de entrada delantera lado derecho eléctrica, butacas pasajeros reclinables con cinturón de tres puntos, cristales laterales dobles con tintado oscuro VIP (opc. panorámicos), aire acondicionado, calefacción por convectores para los pasajeros con control termostático, iluminación interior LED multinivel.

Sprinter Urban LE

Tipo: Minibús
Longitud: 7,367 metros.
Chasis: Mercedes Sprinter.
Capacidad: 16+viajeros de pie+1 PMRSR+C.
Equipamiento: Entrada baja en parte delantera del vehículo con rampa manual o eléctrica, aire acondicionado delantero Tempmatic, puerta de entrada delantera lado derecho con dos batientes eléctrica, butacas pasajeros tipo urbano, cristales laterales simples con tintado oscuro, aire acondicionado Webasto de 12 kW en zona pasajeros, calefacción por convectores para los pasajeros con control termostático, iluminación interior LED, cargadores USB para los pasajeros.

Sprinter Urban

Tipo: Minibús
Longitud: 7,767 metros.
Chasis: Mercedes Sprinter.
Capacidad: 17+viajeros de pie+1 PMRSR+C.
Equipamiento: Puerta de entrada delantera lado derecho eléctrica + puerta de entrada en parte trasera de dos batientes también eléctrica, aire acondicionado delantero Tempmatic, butacas pasajeros tipo urbano, cristales laterales simples con tintado oscuro, aire acondicionado Webasto de 12 kW en zona pasajeros, calefacción por convectores para los pasajeros con control termostático, iluminación interior LED, cargadores USB para los pasajeros.

Urban

Tipo: Minibús eléctrico
Longitud: 7,767 metros.
Chasis: Desarrollo de e-Works Mobility sobre modelo Sprinter Urban.
Pack baterías: 110 kwh (300 Km de rango)
Potencia: 180 Kw
Carga: desde 1,5 hasta 6 horas
Capacidad: 15+4 trasportines+viajeros de pie+1 PMRSR+C.
Equipamiento: Entrada baja en parte trasera del vehículo con rampa manual o eléctrica, aire acondicionado / calefacción en parte delantera zona conductor, puerta de entrada delantera lado derecho eléctrica + puerta de entrada en parte trasera de dos batientes también eléctrica. Resto características y opciones igual versión diésel.

SUNSUNDEGUI

www.sunsundegui.es

SB3

Tipo: Autocar
Longitud: 10 / 11 / 12 / 13 / 15 / 18,75 metros.
Altura: 3,30 metros
Capacidad: de 37 a 71 plazas, en función de longitudes y tipo de piso

Bodega: Las versiones de piso alto tienen una capacidad en torno a 5 m3, variando ligeramente con la longitud.
Equipamiento: El SB3 es un autobús diseñado para servicios suburbanos e interurbanos, enfocado a recorridos de media distancia. Disponible en versiones tanto de piso alto como *low entry*, en ambos casos con opción de articulado.

SB3 Go

Tipo: Autocar
Longitud: 10,8 / 12,5 / 13,25 / 15 m.
Altura: 3,30 metros
Equipamiento: Diseñado para servicios de corto y medio recorrido. El concepto del nuevo Sb3 Go se basa en la sencillez y en la funcionalidad y cuenta con una gran modularidad y versatilidad en sus interiores.

SC5

Tipo: Autocar
Longitud: 10 / 12 / 13 / 14 / 15 metros
Altura: 3,50 metros
Capacidad: 43 / 55 / 59 / 63 / 71 viajeros
Bodega: 6,25 / 8 / 8,8 / 8,8 / 9,5 m3.
Equipamiento: Autocar polivalente de Sunsundegui. Creado para el servicio de cercanías, transporte escolar o de empresas, pero también para largas distancias.

SC7

Tipo: Autocar
Longitud: 12 / 13 / 14 / 15 metros
Altura: 3,70 metros

Capacidad: 47 / 55 / 59 / 63 / 71 viajeros
Bodega: 7 / 8,2 / 8,9 / 9,5 / 10,5 m3.
Equipamiento: Autocar de lujo de Sunsundegui diseñado para largas distancias, especialmente para servicios regulares y discrecionales.

TEKAYDINLAR

www.gbister.es

Sprinter Ícaro

Tipo: Minibús
Longitud: 8,096 metros.
Altura: 3.100 mm.
Anchura: 2.380 mm.
Bodega: 4 m3.
Chasis: Mercedes Sprinter.
Capacidad: 27+G+C / 25+G+C (hasta cuatro PMR).
Equipamiento: Doble luna original Mercedes, puerta de servicio eléctrica, portón trasero, tapacubos, butaca conductor regulable tapizada a juego, foco conductor, Front Box (aire acondicionado cabina) original MB, aire acondicionado Webasto, convector ambos lados, aislamiento térmico y acústico, butacas desplazables, cinturones de tres puntos, iluminación Led, suelo imitación madera, luces de lectura y salida AA individual.

UNVI

www.unvibus.com

eC22

Tipo: Urbano eléctrico
Longitud: 8-10-12 metros
Altura: 3,2 metros.
Chasis: UNVI.
Capacidad: hasta 35 sentados + de pie + 2 PMR + C.

eC22 piso alto

Tipo: Urbano eléctrico
Longitud: 12-13 metros
Altura: 3,3 metros.
Chasis: UNVI.
Capacidad: 45 a 65 sentados+ PMR+C.

C21 piso alto

Tipo: Urbano
Longitud: 9-13 metros
Altura: 3,2 metros.
Chasis: multimarca.
Capacidad: hasta 35 sentados + de pie + 2 PMR + C.
Versiones: diésel y GNC.

i23

Tipo: Urbano turístico doble piso
Longitud: 11 / 14 metros
Altura: 4 metros
Chasis: UNVI.
Capacidad: hasta 100 pasajeros.
Versiones: Eléctrico, dos o tres ejes, clase I o II, piso bajo o *low entry.*

SIL Intercity

Tipo: Doble piso interurbano
Longitud: 13 / 14 / 15 metros
Altura: desde 3,9 hasta 4,2 metros.
Chasis: MAN / Scania / BYD.
Capacidad: hasta 100 pasajeros.
Maletero: hasta 9 metros cúbicos.
Versiones: Clase II ó Clase III. Eléctrico, bioGNC y Euro 6 con uso de HVO.

M20 Urbano

Tipo: Minibus urbano
Longitud: 8,2 metros
Altura: 3,1 metros
Chasis: Iveco 70C.
Capacidad: hasta 24 sentados + 11 de pie +1 PMR ó 2 transportines+C.
Versiones: Diésel y GNC.

M20 T-PMR

Tipo: Minibús
Longitud: 8,5 metros
Altura: 3,2 metros.
Chasis: Iveco 70C, diésel o GNC.
Capacidad: hasta 29+G+C y 8 PMR.

Maletero: hasta 4 m3.
Versiones: Turismo, escolar y PMR.

S20 VW Crafter

Tipo: Microbús
Longitud: 7,5 metros
Altura: 2,8 metros.
Chasis: Volkswagen.
Capacidad: 16/19/22+C.
Versiones: Turismo y PMR.

S20 MAN TGE

Tipo: Microbús
Longitud: 7,5 metros
Altura: 2,8 metros

Chasis: MAN
Maletero: hasta 2,5 metros cúbicos.
Capacidad: 16/19/22+C.
Versiones: Turismo y PMR.

S20 MB Sprinter

Tipo: Microbús 7,5 metros
Altura: 2,8 metros.
Chasis: Mercedes Benz.
Capacidad: 16/19/22+C.
Versiones: Turismo y PMR.

S20 Vendal Iveco

Tipo: Microbús 7.5 metros
Altura: 3 metros.
Chasis: Iveco 50C (diésel y GNC)
Capacidad: 22+G+C / 19+G+ gran maletero +C / 6 PMR.
Versiones: Turismo y PMR.