

Las empresas encuestadas en el 'Especial Ligeros NEXOTRANS 2021' apuestan por una recuperación de este segmento

El hidrógeno se abre paso en el futuro inmediato de los vehículos comerciales

La pujanza y competitividad del segmento de vehículos comerciales en nuestro país está fuera de toda duda. Esta frase, muy utilizada en el pasado, no ha perdido vigencia, a pesar de las pandemias y las crisis de componentes. Si bien los resultados de 2021 no están siendo demasiado positivos (-0,4% acumulado a finales de noviembre), la esperanza y las previsiones de los fabricantes consultados por

NEXOTRANS para esta Edición Especial coinciden en afirmar que el Sector se recuperará, gracias al auge del comercio electrónico y de la distribución de 'última milla', además de la mejora del producto.

Citroën, DFSK, Fiat Professional, Ford, Fuso, Goupil, Invicta, Isuzu, Iveco, Mercedes-Benz, Nissan, Peugeot, Piaggio, Renault, Renault Trucks, Toyota y Volkswagen. Estas son las 17 compañías que participan en este 'Especial Ligeros', compartiendo sus pareceres, analizando los resultados obtenidos el año pasado por sus respectivas marcas y por el Sector, y adelantando lo que puede deparar el futuro más inmediato, marcado por el actual descenso en el volumen de matriculaciones, por los cambios normativos de emisiones a nivel internacional, las restricciones al tráfico en determinadas ciudades y, ahora más aún, por la incertidumbre generada por la crisis energética y de componentes, una vez que los efectos de la pandemia sanitaria parecen haber sido superado.

Buscando los puntos en común, el más evidente es la evolución de los diferentes modelos hacia la propulsión eléctrica, hoy en día toda una realidad. Versiones eléctricas o híbridas se pueden encontrar en todos y cada uno de los fabricantes que tienen presencia en el mercado nacional de los vehículos comerciales, por lo que podemos convenir que la electrificación del Sector es algo superado.

Incluso, otros combustibles como el GNC o el GLP también asoman entre las opciones que tiene el cliente a nivel nacional. Es cierto que en menor medida, pero con resultados muy satifactorios, como es el caso, por ejemplo, de Volkswagen, a tenor de las declaraciones de sus responsables.

Tampoco hay duda de que esa electrificación no es una tendencia que vaya a desaparecer. Más aún, lo que todos afirman es que los modelos y versiones eléctricos irán en aumento con el paso de los meses.

La conciencia medioambiental, la normativa existente y las zonas de bajas emisiones que van a ir apareciendo en las ciudades más importantes son, sin duda, un elemento dinamizador de todas estas soluciones alternativas al diésel.

Pero eso no es suficiente para que el gasóleo desaparezca de la actualidad. Más aún, la corriente mayoritaria entre los fabricantes que participan en el Especial

Ligeros es que el diésel tiene por delante, aún, una larga vida, pues sigue siendo una solución válida no solo ahora, sino en los años venideros. Por lo menos, hasta que la red de recarga para vehículos eléctricos adquiera una dimensión más acorde con las necesidades del mercado.

El futuro del diésel

En este punto también coinciden todos los responsables de las marcas: el momento en que las ventas de eléctricos superen a las de diésel aún no está demasiado cercano. Además, porque no depende solo de ellos, ni siquiera de los clientes: depende de un conjunto de factores en el que tienen un peso importante las decisiones de las Administraciones (locales y comunitarias), los límites de emisiones, la conciencia social, la exigencia de los dueños de las mercancías, las ayudas articuladas para la renovación de flotas y para la expansión de las infraestructuras de recarga (aún muy escasas)..

¿Y cuál será el siguiente paso? Pues aquí tampoco existen demasiadas diferencias entre los fabricantes. El hidrógeno apunta a convertirse en el próximo escalón de este proceso hacia las cero emisiones. De hecho, algunas marcas (sobre todo las que componen el Grupo PSA) ya han presentado una



respectivas líneas de producción.

Eso si, no podemos obviar que el escenario general no es el más adecuado. Aunque existen evidentes cuestiones que dinamizarán el mercado, también es fácil encontrar trabas en su lógica evolución. Hablamos de la crisis energética y de componentes, señalada unánimemente por las marcas como un problema a la hora de poder satisfacer la demanda.

Algunas empresas han tenido más éxito en sus previsiones y no están teniendo demasiados retrasos en las entregas, mientras que otras, como es el caso de Isuzu, afirman que podrían haber alcanzado los niveles de matriculaciones de 2019 (prepandemia) de haber tenido vehículos disponibles de fábrica.

En cualquier caso, la realidad es que se respira cierto optimismo entre los principales directivos del segmento de vehículos comerciales. Entienden que las mencionadas crisis son coyunturales y que, una vez superadas (aquí no hay tanto consenso al apuntar una fecha, aunque nadie espera que la

estabilización se demore más allá de mediados de 2022), el ritmo de matriculaciones volverá a la senda alcista que presentaba en 2019. No existen razones para pensar lo contrario.

Por último, en el 'Especial Ligeros' se recogen, además de las opiniones de los principales directivos de las marcas, una completa y detallada guía de los productos que ofrecen al mercado, con sus fotografías y breve ficha técnica, que también pueden consultar en nuestra página web: www.nexotrans.com. Este 'Especial Ligeros' permanecerá disponible en la web durante varios meses.



MATRICULACIONES DE VEHICULOS COMERCIALES LIGEROS. Noviembre 2021

DERIVADOS, FURGONETAS Y PICK-UP	Noviembre 2021	%2021/2020	Enero-Noviembre 2021	%2021/2020
Derivados de turismo	58	11,5%	315	-12,0%
Furgonetas	4.479	-46,2%	64.145	-10,6%
Pick-up	420	-21,8%	8.346	4,8%
Total Derivados, Furgonetas y Pick-up	4.957	-44,4%	72.806	-9,0%

FURGONES Y CAMIONES/CHASIS LIGEROS	Noviembre 2021	%2021/2020	Enero-Noviembre 2021	%2021/2020
Comerciales ligeros <2,8 Tn.	1.480	17,5%	16.467	22,1%
Furgon/Combi >=2,8 <=3,5	3.273	-31,4%	42.802	5,2%
Camión/Chasis Cabina>=2,8<=3,5Tn	762	11,6%	8.909	22,2%
Total Fg/Ch Ligeros	5.515	-17,9%	68.178	10,9%

TOTAL COMERCIALES LIGEROS 10.472 -33,0% 140.984 -0,4%

2 / NexotransLIGER S Diciembre 2021 / Nexotrans

CITROËN

'Ya tenemos un modelo eléctrico en cada gama, y llegará el hidrógeno'

"Citroën cerró un ejercicio tan complicado como el de 2020 encabezando, una vez más, el mercado de vehículos comerciales, con 27.118 unidades matriculadas, lo que representa una cuota del 16,8%. En 2021, Citroën sigue liderando el mercado de vehículos comerciales", indica Gustavo García, responsable de Producto Precio de Citroën.

En la actualidad, "Citroën concede una gran importancia a los vehículos comerciales, un mercado en el que la marca es un referente con modelos que ofrecen prestaciones, equipamiento de confort y avances tecnológicos al mismo nivel que los turismos", según García, añadiendo que "la gama ofrece una respuesta para cada necesidad, desde el furgón compacto y polivalente, como el Citroën Berlingo VAN, hasta el Jumpy, que destaca por su gran número de posibilidades; o el vehículo de carga de grandes dimensiones, como el Citroën Jumper. Todos ellos con amplias posibilidades de transformación (ambulancias, mercancías, servicios de mantenimiento y limpieza, isotermo...), ya que la marca trabaja, además, con los mejores carroceros para crear vehículos que se adapten totalmente a la actividad de cada profesional"

El Citroën Berlingo Van, que alcanza su tercera generación, todas ellas fabricadas en Vigo, "supone un salto cualitativo en el mundo de los vehículos comerciales. Está pensado para ofrecer las prestaciones, el equipamiento, la tecnología y el confort de un turismo, pero diseñado con las necesidades de empresas, flotas y profesionales como fuente de inspiración. Robusto y muy coherente con la identidad de la marca, ofrece confort y modularidad al máximo nivel. Su equipamiento no tiene nada que envidiar a los turismos, con 19 tecnologías de ayuda a la conducción y cuatro tecnologías de conectividad, junto a motores eficientes y de altas prestaciones. Además, se adapta a todo tipo de usos gracias a sus posibles múltiples configuraciones en el habitáculo, con la cabina Extenso® o Doble Cabina, a 2 tallas, My XL, y a 2 versiones novedosas, 'Worker' y 'Driver', pensadas, respectivamente, para profesionales que se enfrentan a terrenos difíciles o a kilómetros de asfalto en grandes ciudades o carreteras. Sendas versiones se diferencian por su distancia al suelo, nivel de equipamiento o elementos de protección"

El Citroën Jumpy destaca por "una gama de siluetas y dimensiones que permiten trabajar con una herramienta fiable y totalmente adaptada a las necesidades de cada profesional. Está disponible en 3 tallas (XS: 4,60 m, M: 4,95 m y XL: 5,30 m). La altura es una de sus grandes ventajas. Sus 1,90 m (según versión, sin ampliación de carga útil) le dan acceso, sin problemas, a los estacionamientos subterráneos, un espacio normalmente vedado a vehículos de su segmento y que hace más fácil muchas operaciones de carga y descarga. El Jumpy cuenta con equipamientos de tecnología avanzada, como la cámara con visión 180° (Top Rear Vision), que ofrece una mejor visibilidad en las maniobras, y el Citroën Connect Nav, que ofrece una navegación conectada 3D gestionada mediante la voz y pantalla táctil de 17,8 cm (7"). Además, en materia de seguridad aporta, entre otras



Gustavo García Alonso es responsable de Producto Precio de Citroën.

funciones, el regulador de la velocidad activo, la alerta de riesgo de colisión y el Active Safety Brake".

El Citroën Jumper es el más grande de los vehículos comerciales de la marca. "Tras su potente arquitectura exterior se esconde un interior ergonómico, pensado para hacer más cómodas las labores cotidianas de transporte. Cuenta con una gran variedad de carrocerías, longitudes, batallas, alturas y siluetas, que le permiten responder a las exigencias de cualquier empresa o profesional autónomo, ofreciendo, además, muchas posibilidades de transformación".

Electrificación

Y como "marca pionera en materia de electrificación, Citroën no ve la electrificación como algo reservado a recorridos urbanos, sino que lleva esta tecnología a todo tipo de usos y vehículos. Todo ello con una autonomía de referencia y el mismo nivel de prestaciones, equipamiento y espacio interior que en su gama con motores térmicos". Por eso, García menciona que "este año, la gama de vehículos comerciales Citroën ofrece, al menos, una versión 100% eléctrica en cada uno de sus modelos, tras el lanzamiento de los nuevos Citroën ë-Berlingo VAN, ë-Jumpy y ë-Jumper".

Además de "eficientes motorizaciones diésel BlueHDi y gasolina PureTech, en 2021, todos los modelos de la gama de vehículos comerciales Citroën cuenta con una versión electrificada con el mismo espacio interior, modularidad y prestaciones que las versiones térmicas. Y, este año, se ha presentado la versión del Jumpy propulsada por hidrógeno, que se comercializará próximamente".

En cuanto a la supervivencia del diésel, "en Citroën no creemos que la electrificación vaya a suplantar totalmente a los vehículos térmicos a corto plazo. Seguirá habiendo una gran cantidad de personas, de empresas y de profesionales que, por su uso del automóvil, su nivel económico o sus necesidades de movilidad, necesitarán recurrir a vehículos diésel y gasolina. Por ese motivo, Citroën sigue trabajando en el desarrollo de sus motores convencionales para hacerlos más eficientes y sostenibles sin reducir sus prestaciones".

En la actualidad, las ventas de comerciales con propulsiones alternativas es "el 5%", aunque "poco a poco iremos viendo cómo estas tecnologías ganan

terreno en el mercado. A día de hoy, todavía es necesario superar ciertas barreras para que se produzca su generalización. Nos referimos, por ejemplo, a la necesidad de desarrollar las infraestructuras y redes públicas de recarga que faciliten a las personas el uso de este tipo de vehículos".

El directivo de Producto afirma que "Citroën no se ha detenido por la pandemia: la marca ha lanzado la nueva generación del Citroën C4, que se fabrica en Madrid; la nueva generación del SUV C3 Aircross, que se produce en Zaragoza; la versión

100% eléctrica de los Citroën Jumpy, Jumper y SpaceTourer, y el innovador objeto de movilidad Citroën Ami, junto con el ë-Berlingo que se fabrica en Vigo. Además, ha incorporado a la gama el Nuevo Citroën C5 X, su revolucionaria berlina de alta gama".

Y, de cara al futuro, "el vehículo autónomo será determinante en la movilidad urbana. La tecnología digital y la conectividad, permitirá ofrecer nuevos servicios y experiencias adaptadas a las necesidades de cada usuario", concluye García Alonso.

DFSK

'En 2022, tenemos previsto lanzar camiones eléctricos de 3,5 toneladas'

Domingo Giner, director general de DFSK Ibérica, afirma que su compañía matriculó 400 unidades de la categoría N1 el ejercicio pasado, dentro de una gama que incluye "vehículos comerciales ligeros con caja abierta, con múltiples soluciones de carrocería diseñadas y fabricadas por DFSK Ibérica, a los que se añaden vehículos comerciales eléctricos tipo furgón".

Su propuesta, dentro de la electrificación, se compone de "un camión ligero 100% eléctrico, modelo K01He, que son ensamblados en nuestra planta de fabricación de Lorca (Murcia), y el furgón eléctrico modelo EC35. De cara a 2022, tenemos previsto el lanzamiento de camiones eléctricos de 3,5 tn".

Sin embargo, sus modelos no son solo eléctricos, sino que también disponen de "motorizaciones gasolina y bifuel gasolina/ gas", con la particularidad de que "en nuestro catálogo no hay ninguna solución diésel", como recuerda Giner.

En breve, cambio en el mix

En este sentido, el director general espera que "en breve" se produzca la situación de que las ventas con energías alternativas superen a las de combustión tradicional, "dado que la tendencia del mercado es apostar por soluciones de bajas emisiones o emisiones 0, en aras de reducir la huella de carbono. Para uso urbano, estamos seguros que a medio plazo sólo será posible circular con vehículos alternativos a gasolina/diésel, de bajas emisiones y etiqueta medioambiental 0 o ECO".

"La pandemia está teniendo una repercusión negativa a nivel global", analiza Giner, "pero en nuestro caso no está teniendo tanta incidencia, dado que desde el punto de vista de la demanda,



Domingo Giner es el director general de DFSK Iberica.

nuestros vehículos están siendo cada vez más solicitados, por ser etiqueta ECO o 0. Desde el punto de vista técnico y operativo, nos está dañando la gran crisis logística que sufren las importaciones procedentes de Asia, mercado del que dependemos directamente, mientras que a nivel técnico, no estamos sufriendo tanto la gran crisis de abastecimiento de materias primas, dado que nuestra fabricante es productor de la mayor parte de los componentes electrónicos de nuestros vehículos".

Mirando un poco hacia el futuro, Giner considera que "la evolución e implantación de la digitalización es imparable en todos los sectores de negocio, pero durante un tiempo de transición se producirá un mix, que hará que todos los actores nos podamos adaptar a este gran cambio en la forma de comercializar vehículos".

FIAT

'A la eDucato se le sumarán este 2022 el Scudo y la Dobló'

Alberto de Aza, director de la Unidad de Negocio LCV de Fiat Professional, confirma que la marca cerrará el año 2021 con "unas 11.000 unidades vendidas", las cuales forman parte de una oferta con la que "cubrimos toda la gama en transporte de mercancías, desde el segmento más pequeño 1B con Fiorino hasta el más grande 2G con Ducato. Este año hemos introducido importantes novedades, como el nuevo Ducato o el Ducato Eléctrico, y en 2022 completaremos la renovación del Talento y Dobló, al tiempo tendremos una gama

completamente electrificada con productos referencia en sus respectivos segmentos".

referencia en sus respectivos segmentos".

En este año 2021 "se ha iniciado la comercialización del nuevo E-Ducato, el mejor Furgón E de su segmento", al que se sumarán en 2022 "las nuevas gamas eléctricas de Dobló y Scudo". De Aza afirma que "a partir del primer trimestre del año que viene ampliaremos la gama eléctrica aprovechando las sinergias dentro del grupo Stellantis, con plataformas eléctricas que son benchmark en sus respectivos segmentos", recordando que actualmente

Nexotrans / Diciembre 2021

trabajan "en eléctrico de manera exclusiva" como energía alternativa, aunque avisa que "no podemos desvelar aún, pero tenemos importantes propuestas en desarrollo" en este sentido.

El diésel, vigente

Con respecto al diésel, el directivo de Fiat considera que "es una propuesta que sigue siendo perfectamente válida para la mayoría de la soluciones de movilidad, por lo que está previsto que continúe su comercialización en toda la gama". Su mix de ventas "en 2020 fue de alrededor del 4,5% con la gama CNG, pero tras su reemplazo por gamas eléctricas, este porcentaje crecerá exponencialmente en los próximos años", añadiendo que el momento en que las energías alternativas supongan más del 50% de las ventas totales llegará "más rápido de lo que creemos. Es un interés general y se está apostando por ello desde todos los frentes. A nivel Stellantis Europa, el plan suscrito por la compañía es que el 70% de las ventas globales en 2030 sean de vehículos electrificados, tal y como comunicó Carlos Tavares en la convención

La pandemia es una realidad, aunque a Fiat, "en cuanto a desarrollo de nuevos productos, no nos ha afectado. Se están acometiendo todos los proyectos que estaban pensados y todos se culminarán según lo previsto".

Y la respuesta de De Aza acerca de la necesaria evolución de los comerciales hacia



Alberto de Aza, director de BU LCV de Stellantis

la digitalización no deja lugar a dudas: "Por supuesto". En Fiat Professional "se están incorporando nuevas tecnologías en todos los nuevos vehículos y la digitalización juega un papel clave. De hecho, la nueva eDucato marca la diferencia en este sentido con novedades muy significativas en digitalización, como la herramienta Pro-Fit. Todos los nuevos modelos incorporarán soluciones avanzadas en digitalización y servicios remotos, pues es otro de los ejes de trabajo donde la compañía está apostando de manera decidida".

FORD

'Nuestro compromiso con la electrificación es total'

Elena Burguete, directora de Vehículos Comerciales de Ford, hace balance de 2021 afirmando que "los resultados de ventas están completamente influenciados por la escasez de semiconductores, que nos está provocando retrasos en las entregas de vehículos a nuestros clientes, llegando incluso a parar la producción durante varios momentos del año de nuestras fábricas por falta de suministro. Afortunadamente, el nivel de pedidos ha sido muy positivo y tenemos una gran cartera de pedidos pendientes de entrega que nos hacen ser optimistas para el futuro. Los clientes siguen valorando muy positivamente nuestros vehículos comerciales medios: la Transit Custom, la Transit 2 toneladas y la Ranger, y esperamos acabar el año una vez más como líderes en este segmento tan importante del mercado de vehículos comerciales".

Burguete explica que "la gama de Vehículos Comerciales de Ford es la más completa del mercado, con una variada oferta de productos y transformaciones que nos permiten adaptarnos a cualquiera de las necesidades de transporte que tengan nuestros clientes". La oferta se estructura en:

— Vehículos Comerciales Ligeros: "Aquí se encuentran nuestros vehículos comerciales más compactos con la Transit Courier y la Transit Connect, siendo esta última un modelo fundamental para nosotros, ya que se fabrica en nuestro país para todo el mundo".

— Vehículos Comerciales Medios: en esta categoría se encuentra "nuestro vehículo comercial más vendido, la Transit Custom, así como la Transit 2 Toneladas con multitud de configuraciones, que lo convierten en uno de los vehículos más versátiles de nuestra gama".



Elena Burguete, directora de Ford Vehículos Comerciales.

— Pick-Ups: estos vehículos son una subcategoría del segmento anterior, y aquí "tenemos el vehículo pick-up más vendido en Europa, la Ford Ranger. Dentro de este segmento de vehículos pick-up, contamos con el vehículo 4x4 más capaz del mercado, la Ranger Raptor, que gracias a su potente motor 2.0 EcoBlue de 213 CV y a su magnífica suspensión deportiva, lo convierten en el vehículo perfecto para los clientes más exigentes".

Electrificación innegociable

Una cosa queda clara para la directora: "La apuesta de Ford por la electrificación es total y prueba de ello es que ofrecemos versiones electrificadas en Transit Custom, tanto con las versiones Mild Hybrid como con la Transit Custom Híbrida Enchufable (PHEV), que permite obtener la ansiada etiqueta de Cero Emisiones. En el caso

de la Transit 2 Ton, ofrecemos también la versión Mild Hybrid".

Eso en la actualidad, pues "en el primer trimestre de 2022 llegará a nuestro país, la nueva E-Transit, el primer vehículo comercial 100% eléctrico, que permitirá un nivel de autonomía líder en el segmento con 317 km", adelanta Burguete.

En cuanto a otras propulsiones alternativas, Ford trabaja "para electrificar rápidamente nuestra gama, razón por la que hemos anunciado que para 2024 toda nuestra gama de Vehículos Comerciales tendrá versiones con cero emisiones, bien sea híbridas enchufables o 100% eléctricas. Para 2030, nuestra previsión es que dos tercios de nuestras ventas serán PHEV o eléctricas".

Pero, ¿el diésel tiene fecha de caducidad? Tal y como lo ve Ford, "estamos ofreciendo ya versiones Mild Hybrid sobre motorizaciones diésel que nos ayudan a reducir significativamente el nivel de emisiones, y de forma progresiva irán ganando un gran peso en nuestras ventas las versiones PHEV basadas en el motor Ecoboost de gasolina, así como las versiones 100% eléctricas".

"Actualmente, las ventas de versiones hibridas enchufables, realizadas sobre nuestro premiado motor Ecoboost 1.0 de gasolina, son todavía residuales, pero vemos una tendencia de crecimiento positivo en los últimos meses y pensamos que el efecto del plan Moves III supondrá un impulso importante hacia la mayor generalización

de este tipo de motorizaciones", vaticina la directora.

Efectos de la pandemia

Los planes de desarrollo de nuevos productos en el área de Vehículos Comerciales "han permanecido inalterados durante la pandemia, y fruto de ello es el próximo lanzamiento de la E-Transit a principios del año 2022. Asimismo, acabamos de anunciar que, en el año 2023, lanzaremos un nuevo vehículo comercial ligero que se fabricará en nuestra factoría de Craiova (Rumania), que contará con una versión 100% eléctrica en 2024", así que, al menos a nivel estructural, la incidencia del Covid-19 no ha sido demasiado relevante para Ford.

Mirando hacia el futuro, "la digitalización es una realidad gracias a la conectividad de nuestros vehículos comerciales, equipados con módem, lo que nos permite tener acceso a una información fundamental sobre el estado de nuestros vehículos, pudiendo llegar incluso a anticipar posibles averías".

En esta línea, Burguete concluye que "esta fuente de información es especialmente útil en el caso de los Vehículos Comerciales, ya que son herramientas de trabajo. Hemos desarrollado dos soluciones específicas para la gestión de flotas de vehículos como son Ford Telematics y Ford Data Solutions, que permiten tanto al usuario del vehículo como al gestor de la flota, tener todo de tipo de información acerca del uso del vehículo, pudiendo realizar una gestión mucho más eficiente de la misma".

FUSO

'Contamos con una amplia gama de 3,5 tn, incluyendo el eCanter'

Laura Rodríguez, gerente de Fuso, confirma que "este año ha estado indudablemente marcado por la falta de componentes a nivel mundial, especialmente durante la última parte del año, pero a pesar de ello nuestra marca Fuso ha registrado cifras récord, con un incremento de matriculaciones de nuestro modelo Fuso Canter del 30% frente al año anterior y superando el techo de las 1.000 unidades de pedidos, lo que supone también un incremento del 45%. Más concretamente, mirando al segmento de 3,5 toneladas, nuestra marca ha alcanzado una cuota de mercado del 7%, lo que supone un crecimiento de matriculaciones del 60% frente al año anterior, un indudable éxito que refleja la implantación de nuestra amplia variedad de modelos y versatilidad de nuestros chasis en un mercado tan competitivo y exigente como este".

Rodríguez menciona que "Fuso es una marca de dimensión mundial. La empresa, fundada en Japón en 1932, se constituye hoy como uno de los fabricantes de vehículos industriales más importantes a nivel mundial, con sucursales en más de 170 países en cinco continentes y una cartera de productos que abarca una infinidad de campos de aplicación".

Múltiples opciones

Por lo que respecta al mercado europeo, "Fuso ofrece una extensa gama del modelo Canter en cinco categorías de peso (3,5 t, 6 t, 7,5 t y 8,5 t), cabinas simples o doble cabina para siete plazas, modelos con tracción 4x4, motorizaciones de 130, 150 y 175 CV, cambio automatizado y manual y hasta seis distancias entre ejes, que permiten al modelo Canter adaptarse a la gran mayoría de carrozados y usos finales.



Laura Rodríguez es la gerente para España de Fuso.

Además, disponemos de un vehículo único en el mercado 100% eléctrico en la categoría de 7,5 tn".

Como componente integral de Daimler Truck, Rodríguez destaca que "los clientes de Fuso no solo se benefician de las décadas de experiencia en la fabricación de vehículos industriales, sino principalmente de la interconexión con la estrecha red de ventas y atención al cliente de Mercedes-Benz Trucks en España".

En Fuso "estamos muy orgullosos de haber lanzado el modelo Fuso eCanter 100% eléctrico, siendo el primer camión totalmente eléctrico de su segmento producido en serie y diseñado especialmente para el tráfico de reparto de 'última milla' en ciudad". Sobre este modelo, Rodríguez comenta que es "un vehículo de 7,5 t, con una autonomía de más de 100 km, una potencia de 175 CV (129 kW) y un chasis

4 / Nexotrans LIGER S Diciembre 2021 / Nexotrans

con una capacidad de carga de 4,15 t. Testado y utilizado desde 2018 en Europa, el eCanter cuenta con más de tres millones de kilómetros recorridos sin emisiones".

De hecho, "ya se han entregado más de 200 unidades eCanter a clientes en todo el mundo, correspondiendo 120 unidades a Europa (más del 50%). En España, las primeras entregas han comenzado a realizarse desde inicios de este año".

Por el momento, Daimler no se plantea trabajar en otras propulsiones alternativas en esta gama. Más aún, "el futuro inmediato pasa por ampliar la familia con la generación eCanter 2.1 ofreciéndolo en más categorías de peso, mayor variedad de distancias entre ejes, mayor autonomía y un concepto modular de baterías, adaptándose así mejor a las necesidades particulares de cada cliente y pudiendo acceder a diferentes sectores del mercado".

En cualquier caso, "los modelos diésel siguen formando una parte importante de nuestra oferta de producto. Adaptándonos a las últimas normativas de emisiones exigidas por la Unión Europea, Fuso sigue desarrollando motores diésel de última generación que alcanzan niveles de consumo y emisiones inimaginables hace muy pocos años (a finales de este año se inicia la producción de la nueva generación de motores diésel Euro 6e)", razón por la que Rodríguez apunta que "los camiones son y seguirán siendo un pilar indispensable de la sociedad. Nuestra responsabilidad es ofrecer la mejor solución al cliente final y las motorizaciones diésel actuales siguen siendo la mejor alternativa para un amplio sector de actividades y aplicaciones"

En los últimos años, "nuestro modelo Canter HEV híbrido ha llegado a suponer el 20% de las ventas totales en España. El modelo eCanter 100% eléctrico está desembarcando en Europa y España, aún con producciones en pequeñas series, lo cual limita las ventas en un mayor porcentaje. Sin embargo, la estrategia de Daimler Truck en relación al desarrollo de vehículos propulsados eléctricamente es definitiva y en los próximos años veremos un incremento importante de las ventas de vehículos no diésel".

Con todo ello, la gerente reconoce que "la transición del diésel a energías alternativas depende de muchos factores. Los fabricantes tenemos la responsabilidad de desarrollar vehículos más eficientes, pero la electrificación de las flotas no será viable sin el apoyo y cooperación de la Administración, siendo determinante para que esta deseada transición se acelere. Actualmente, las subvenciones para compra de vehículos eléctricos todavía son escasas, teniendo en cuenta el mayor coste de este tipo de vehículos, y la red de puntos de carga sigue siendo todavía muy limitada. No podemos olvidar que, si queremos que las empresas inviertan en infraestructuras de carga y apuesten por la renovación de su flota con vehículos eléctricos, tienen que ver una ecuación rentable".

Al respecto de la pandemia, Rodríguez está convencida de que "ha cambiado la sociedad en muy poco tiempo y nos ha puesto delante retos y desafíos que no eran tan prioritarios hace escasamente un par de años. En este corto periodo de tiempo, como fabricante hemos adoptado medidas con el único objetivo de ayudar a nuestros clientes y ayudar a que el mundo siga moviéndose. La distribución de alimentos, medicamentos, limpieza viaria, recogida de basuras y tantas otras, han sido tareas fundamentales durante todo este tiempo y ello nos ha motivado para desarrollar nuevas soluciones a nuestros clientes. En este sentido hemos trabajado intensamente ofreciendo soluciones de financiación a cliente final, vehículos carrozados de entrega inmediata o campañas de posventa, que han ayudado a mantener e incrementar las flotas de vehículos y los negocios de nuestros clientes"

Y, en esa línea de ayuda al cliente, "es evidente que la digitalización es clave por todo lo que aporta en términos de seguridad, control, eficiencia, rentabilidad y tranquilidad para los conductores y gestores de flotas. En este sentido, el vehículo comercial ligero también puede beneficiarse, al igual que los vehículos pesados, de los avances que se han producido en los últimos años. En nuestro caso, la gama eCanter 100% lleva instalado de serie el sistema de gestión de flotas TruckConnect con suscripción gratuita, que ofrece al usuario final sistema de geolocalización, visualización remota de la eficiencia del conductor, datos de toneladas de CO2 ahorradas, situación y carga eléctrica de los vehículos, etc. Por eso, la apuesta y transición a un transporte más eficiente y seguro pasa también por la digitalización".

GOUPIL

'Todos nuestros vehículos son eléctricos, y seguimos ese programa'

Los resultados de ventas de 2020 en España en el segmento de vehículos comerciales de 3,5 toneladas o menos ascendieron a 150 unidades. Eso se debe a la "amplia gama de vehículos 100% eléctricos de la marca Polaris-Goupil, de la que en Grau Maquinaria somos importadores para España y Portugal", explica su director comercial, Andreas Clamer.

La oferta la componen tres modelos, denominados Goupil G2, Goupil G4 y Goupil G6, todos ellos eléctricos, por lo que llevan cierto adelanto ante el hecho de que las ventas de vehículos con unidades alternativas superen a las de diésel, algo que sucederá, según Clamer, "a medio plazo". Desde Grau Maquinaria se confirma que "el fabricante sigue con su programa" en el desarrollo de nuevos productos, a pesar de la pandemia, al igual que en la evolución de los vehículos comerciales hacia la digitalización.



Andreas Clamer, director comercial para España de Goupil.

INVICTA

'Toda nuestra oferta es eléctrica y se puede comprar por Internet'

Íñigo Díez, *product manager* de Invicta Electric, hace balance de los últimos meses de actividad de su empresa, caracterizada por no contar con motorizaciones diésel en su oferta.

"Desde Invicta Electric contamos con una amplia gama de productos con propulsión 100% eléctrica en todos los segmentos. Respecto a la gama de vehículos comerciales, estamos centrados en el reparto de 'última milla', con scooters de dos y tres ruedas; el Invicta Electric Curro como un motocarro abierto de tres ruedas; el pequeño Invicta Electric Eidola en versión Van o Pick Up; el Metro, con una carga útil de hasta 500 kg y un volumen de carga de 8 m3 en sólo 3,69 m de longitud y 1,40 m de anchura, con hasta 270 km de autonomía; y el Invicta Electric Orca, con una capacidad de carga de hasta 1.000 kg en 3,94 m de longitud. Con todo ello, queremos ofrecer una amplia gama de productos para que los clientes puedan elegir entre las opciones que más se adapten a sus necesidades de reparto".

En ese sentido, Díez confirma que "toda nuestra gama está compuesta por modelos 100% eléctricos, y entre los comerciales ligeros actualmente disponemos de seis modelos con sus diferentes versiones de carrocería, batería, motorización y equipamiento", a lo que añade que "en el mes de diciembre hemos incorporado dos nuevos vehículos comerciales, y a lo largo de 2022 presentaremos nuevos productos", recalcando que "Invicta Electric, de momento, no baraja otro tipo de propulsión" alternativa a la eléctrica.

El futuro del diésel

Que no dispongan de motorización diésel no es óbice para que Díez tenga su propia opinión sobre el futuro, puesto que "con la incertidumbre que planea sobre el sector de la automoción, es dificil hacer pronósticos respecto a la implantación definitiva de las alternativas al diésel. Con 2035 como fecha en la que dejarán de venderse en Europa vehículos con motor de combustión, estimamos que para 2025 las energías alternativas se habrán incrementado exponencialmente y situado por delante de los actuales gasolina y diésel".

Y respecto a la incidencia de la pandemia en su actividad, el director de Producto reconoce que "como en el resto de sectores y compañías, la pandemia ha supuesto



Íñigo Díez es director de Producto de Invicta Electric.

un gran cambio en nuestras previsiones, metodologías y estrategia empresarial. A pesar de ello, desde Invicta Electric no hemos parado de lanzar y desarrollar nuevos productos y estamos actualizando la gama constantemente".

Por eso, y "a pesar de las circunstancias hemos sabido adaptarnos a la situación y hemos continuado creciendo como empresa con la oferta de productos y alternativas a nuestros clientes que se adaptan a sus necesidades actuales y de futuro. Esto nos anima a continuar trabajando en el desarrollo de nuevos productos y servicios".

Para finalizar, Díez vaticina que "dentro de la gama de vehículos comerciales habrá cambios y transformaciones constantes, y uno de los siguientes pasos será la digitalización tanto de los vehículos en sí como de los procesos de venta y postventa. Ya ofrecemos compra completamente digital desde www.invictaelectric.es, además de en los habituales concesionarios v tiendas urbanas. También, además de la compra tradicional al contado o por financiación, ofrecemos modelos en multiopción, suscripción y renting", concluyendo que "otro objetivo es conseguir ofrecer mayores tecnologías en los vehículos que garanticen la seguridad y confort en los desplazamientos, mayor autonomía, potencia y reducir los tiempos de carga de los vehículos. Estamos trabajando con alternativas eléctricas, por lo que la evolución será constante".

ISUZU

'Con disponibilidad, podríamos haber repetido cifras de 2019'

"El mercado de 2020 ha sido, sin duda, atípico por las especiales circunstancias que nos han tocado vivir", afirma José Luis López, director comercial de Midi Spain Automoción, la distribuidora oficial para España de Isuzu.

López entiende que "después de un 2020 para olvidar, con una caída del mercado acorde con la situación que nos ha tocado vivir, el año 2021 comenzó con buenas expectativas y con un empuje de mercado importante. Sin embargo, la crisis global de componentes, materias primas

o transporte marítimo, que a nosotros nos afecta especialmente por ser vehículos producidos en Japón, ha impedido que el mercado haya recuperado los niveles de 2019. En mi opinión, el mercado está fuerte y, de haber habido disponibilidad suficiente de producción, podríamos haber retornado a los números de cierre de hace dos años".

Las cifras de su actividad en el mercado de 3,5 tn chasis cabina presentan un crecimiento de "un 20%, en línea con la evolución del mercado. Los resultados en términos de crecimiento han sido mejores



EL PRIMER CAMIÓN 100% ELÉCTRICO DE 7,5t PARA DISTRIBUCIÓN URBANA.



100% exento de emisiones y operación prácticamente sin ruido.



Autonomía superior a los 100 km en condiciones de carga útil máxima.



Circulación sin restricciones en núcleos urbanos y zonas con especiales exigencias ecológicas gracias a su etiqueta "0".



Reducción de los costes de mantenimiento en un 30%.

Descúbrelo en tu Concesionario Oficial de camiones Mercedes-Benz y FUSO o en www.fuso-trucks.es.





6 / Nexotrans LIGER S Diciembre 2021 / Nexotrans

en el segmento de Pick Up, donde hemos prácticamente duplicado nuestras ventas (+ 83%) en un mercado que apenas ha crecido un 5% respecto a 2020".

Gama

La gama Isuzu "está compuesta por vehículos industriales ligeros y por el Pick up D-Max, una evolución lógica para el que es uno de los grandes fabricantes japoneses de vehículos para el transporte de mercancías". José Luis López considera que "tenemos una de las gamas más completas de camiones ligeras del mercado, con vehículos en el segmento de 3,5 tn (dos versiones, la Light Duty con el M21 y la Heavy Duty con el L35, con opción de cabinas anchas y estrechas, para maximizar las alternativas y adaptarse a las distintas necesidades de transporte de cada cliente); 5,5 tn, 6,5 tn, 7,5 tn (con motorizaciones 3.0 o 5.2 l.); 9,5 tn, 11 tn y 14 tn, distintas distancias entre ejes y opción de caja de cambios manual o Robotizada NEES II fabricada por Isuzu".

El camión Isuzu se caracteriza "por la fiabilidad que ofrece el ser un producto 100% japonés en su manufactura, por sus reducidas dimensiones y su gran maniobrabilidad para el reparto en ciudad, y por sus contenidos gastos de explotación". La central "en Japón está trabajando arduamente para poder ofrecer vehículos industriales ligeros con tecnologías alternativas. No en vano, en marzo de este mismo año ha anunciado la creación de la nueva compañía 'Commercial Japan Partnership Technologies Corporation', formada en alianza por Isuzu Motors Limited, Hino Motors Ltd. y Toyota Motor Corporation. A través de esta nueva plataforma se trabajará conjuntamente y, entre otras cosas, en el desarrollo de vehículos eléctricos de batería (BEV) para el segmento de camiones ligeros de uso comercial. Ya en 2022 está previsto que comience la producción en Japón de estas unidades ligeras (BEVs)". A esto se suma que "durante los próximos años seleccionaremos las tecnologías de electrificación óptimas para vehículos comerciales, con el objetivo de comenzar la producción en serie y su comercialización en la década de 2030".

Mientras tanto, "en el mercado europeo tenemos la alternativa de la transformación a camiones 100% eléctricos con un colaborador local; en Italia, por ejemplo, se han entregado muchas de estas unidades y también en España empezamos a entregar. Sin embargo, el alto coste de transformación y, sobre todo, el alto coste de las baterías y su aún reducida autonomía, los hacen inviables todavía para el transporte en general, quedando su uso muy restringido fundamentalmente a servicios públicos urbanos con poco recorrido diario".

Además de las transformaciones 100% eléctricas, "estamos ofreciendo la posibilidad de transformaciones locales a GLP; se trata de una transformación relativamente sencilla, con un coste muy contenido y que, sobre todo, ayuda a nuestros clientes que necesitan acceder a las grandes urbes con restricciones pues implica la obtención de la etiqueta 'ECO' de la DGT", comenta el director comercial.

Futuro

De cara al futuro, y dentro del marco de colaboración recientemente firmado, "junto a vehículos eléctricos de batería (BEV) se está trabajando también en la alternativa de camiones de célula de combustión (FCEV)".



José Luis Sánchez es responsable de Midi Spain Automoción, distribuidor en España de Isuzu.

También López tiene su propia opinión sobre la vida del diésel en el mercado. En este sentido, "Isuzu como fabricante siempre ha estado a la vanguardia de las nuevas tecnologías; con el horizonte de alcanzar una sociedad de emisiones cero en 2050, cada industria debe realizar el mayor de los esfuerzos para alcanzar este objetivo, y para Isuzu esta es una tarea de la más alta prioridad. Pero el reto es mayor porque, según la visión de Isuzu, para que una sociedad alcance este objetivo de emisiones de gases cero se debe realizar una aproximación que denominamos 'Lifecycle Assessment' (LCA), es decir, con una visión global de la vida completa del vehículo. Si priorizamos la construcción de vehículos comerciales que reduzcan el impacto ambiental durante su vida de uso, pero a costa de incrementarlo durante otros procesos de la vida del vehículo como, por ejemplo, durante el proceso de fabricación, no lograremos alcanzar el objetivo de neutralidad del carbono".

Mientras tanto, y a la espera de desarrollar "tecnologías que permitan mayores rangos de autonomía, fundamental para la distribución, Isuzu tiene la firme determinación de seguir ofreciendo alternativas de transporte a sus clientes y, por ende, a todos los consumidores. Por eso, está haciendo un enorme esfuerzo en paralelo para seguir invirtiendo en el desarrollo de la tecnología diésel y cumplir con los parámetros que fijan las actuales normativas europeas anticontaminante, seguramente las más estrictas del mundo".

El Grupo Isuzu "se aferra a su misión, que es la de proveer una oferta estable de vehículos y soporte para maximizar su uso para todas las personas involucradas en la industria logística. A diferencia de otros fabricantes japoneses, que han decidido discontinuar su presencia en el mercado europeo del vehículo comercial ante la entrada en vigor de normativas cada vez más exigentes, Isuzu apuesta fuertemente por sus clientes europeos. Las importantes inversiones en desarrollo tecnológico permiten que puedan seguir ofreciendo a los clientes una de las gamas de vehículos industriales más completas y plenamente respetuosas con los exigentes criterios medioambientales actuales".

En la actualidad, y "dadas las características de nuestra gama de camiones de medio recorrido, la práctica totalidad de nuestras ventas son diésel; en 2021 se han entregado algunas unidades 100% eléctricas en 3,5 tn, 5,5 tn y 7,5 tn, y algunas más transformadas a GLP, pero son aún muy minoritarias en nuestro mix de producto". En cualquier caso, "es muy difícil hacer una previsión" sobre cuándo los eléctricos superarán al diésel en las ventas del segmento de camiones, porque

"hay que tener en cuenta que no sólo es una cuestión del desarrollo de tecnología por parte de los fabricantes, sino que se precisa de un esfuerzo de comprensión por parte del legislador; por ejemplo, el segmento actual de las 3,5 tn ya tiene grandes dificultades para los clientes en las versiones diésel actuales por las restricciones de carga útil; la inclusión de baterías, aún muy pesadas y de excesivas dimensiones para los chasis carrozables, compromete seriamente su viabilidad y habrá que buscar soluciones que necesariamente deben implicar un trabajo conjunto de fabricantes, transportistas y, especialmente, Gobiernos".

Cero emisiones

En cualquier caso, López afirma que "la buena noticia es que los grandes fabricantes a nivel mundial, como Isuzu, estamos trabajando con el horizonte claro de '0 emisiones' en 2050, haciendo grandes inversiones. En el caso del Transporte, creo que la clave está en las baterías y en las células de combustible, su peso y dimensiones y, sobre todo, la autonomía que sean capaces de ofrecer".

"Afortunadamente", a Isuzu "la pandemia respecto a los nuevos desarrollos le ha cogido con los deberes hechos; si por algo se caracterizan los fabricantes japoneses en general, e Isuzu en particular, es por su previsión y sus importantes inversiones en I+D; la producción es sin duda su punto fuerte. Como decía antes, Isuzu ya ha lanzado sus vehículos con las tecnologías Euro VI OBD-E y Euro 6 d, que entrarán en vigor en 2022. Además, acabamos de lanzar el nuevo D-Max, en N60, un producto que incluso a nosotros nos ha sorprendido por su enorme evolución, la inclusión de

infinidad de sistemas de seguridad activa y pasiva y la incorporación de todo tipo de Sistemas de Ayuda a la Conducción (ADAS) desde el primer modelo de acceso a la gama, alcanzando así la categoría de 5* EuroNCAP".

Y si algo tiene claro López es que la digitalización "es el gran próximo paso. Con la creación de la Commercial Japan Partnership Technologies Corporation, además de la inversión en nuevas tecnologías no contaminantes, se busca acelerar en el desarrollo de tecnologías de conducción autónomas y plataformas electrónicas en el segmento del camión ligero para uso comercial. Con el progreso de la digitalización aumentan las expectativas de nuevos servicios que harán la vida de las personas más segura, protegida y fácil, gracias a la interconexión de los vehículos con los distintos tipos de información. Los vehículos comerciales contribuirán al desarrollo de la sociedad porque serán un instrumento perfecto para el desarrollo y difusión de las nuevas tecnologías, ya que recorren largas distancias y por largos periodos de tiempo para sostener la economía y la sociedad, y pueden ser fácilmente asociados con el desarrollo de infraestructuras. Para Isuzu, resolver este tipo de retos sociales es imprescindible pero no es tarea fácil, y por eso necesita tejer una buena red de socios en la que cada uno pueda aportar sus puntos fuertes y desarrollar la digitalización de los vehículos industriales ligeros que, en gran medida, son el sustento del transporte y de la sociedad. Sin duda, en poco tiempo veremos grandes cambios en términos de digitalización, cambios muy positivos para el transporte y, a la postre, para el

IVECO

'En junio de 2022 prevemos lanzar la nueva versión de Daily eléctrica'

"La situación tan inusual que hemos vivido obviamente ha provocado que este haya sido un ejercicio complicado para toda la industria", declara Filippo D'Amico, director de la Business Line de Ligeros de Iveco. "Aunque ha habido una caída del mercado, desde el fin del estado de alarma la recuperación del segmento ligero ha ido creciendo poco a poco".

Por su parte, la marca ha tenido "un

Por su parte, la marca ha tenido "un crecimiento en la cuota de mercado frente a 2020, consiguiendo casi dos puntos más con respecto al mismo periodo del año anterior, y teniendo prácticamente las mismas cifras de antes de la pandemia. Un gran resultado que queremos seguir persiguiendo para el próximo año", afirma D'Amico.

Y eso se debe a que "tenemos un producto con una calidad-precio y una eficiencia que, acompañado de todas las campañas de ayuda que hemos desarrollado, es una elección perfecta para nuestros clientes en estos momentos".

A juicio del responsable de vehículos comerciales del fabricante italiano, "los profesionales, autónomos, flotistas y grandes empresas quieren un producto eficiente, rentable y que cumplan con las nuevas normativas medioambientales. Y ante este contexto, Iveco ofrece una propuesta diferencial y ajustada a lo que el profesional necesita: una gama completa para todo tipo de misiones, desde vehículos para 'última milla', de 3,5



Filippo D'Amico es el director de la Business Line de Ligeros de Iveco.

de toneladas en adelante, como la Daily o el Eurocargo, así como para el transporte de larga distancia, ofreciendo, además, un abanico de versiones alternativas sostenibles y competitivas para la economía de los transportistas, como son el gas natural o el 100% eléctrico. Así, la nueva Daily de Iveco da un paso adelante y acerca el futuro de la tecnología a los vehículos industriales ligeros, abordando estas tendencias y convirtiéndolas en oportunidades para los clientes".

Además, "este modelo conserva su ADN, furgones y chasis cabina Nexotrans / Diciembre 202 I

con la estructura clásica de bastidor, con una significativa mejora en su conectividad, seguridad, como los sistemas de conducción asistida ADAS y facilidad de conducción, y unos nuevos asientos mucho más ergonómicos y confortables para mejorar la experiencia de conducción. Otra de las claves del éxito del vehículo es la incorporación de una caja telemática, que ayuda a los propietarios y conductores a optimizar su eficiencia, así como el nuevo asistente de voz basado en la tecnología de Alexa, Driver Pal. A través del portal Iveco ON, al que también se puede acceder con la aplicación para smartphone, es posible gestionar todos los datos relativos al uso de cada Daily, y así optimizar su eficiencia monitorizando el estado del vehículo o el estilo de conducción, además incrementar la disponibilidad operativa del vehículo gracias a los servicios proactivos"

Actualmente, en el segmento de vehículos comerciales ligeros, Iveco cuenta "con la versión 100% eléctrica de la Daily, pero se está trabajando para ampliar las opciones. En junio de 2022 tenemos previsto lanzar la nueva versión de la Daily Eléctrica, que mejorará la actual en prestaciones y contenido tecnológico, manteniendo, entre otras cosas, una de las grandes cualidades de nuestra Daily como es la gran adaptabilidad de modelos, según la misión y necesidad de los clientes".

La electricidad no es el único camino emprendido por Iveco, que dispone "de una amplia oferta de versiones de gas natural, siendo pioneros en el desarrollo de los vehículos propulsados por esta energía, tras más de 25 años ofreciendo variantes de masa máxima autorizada de 3,5 a 7 toneladas en el segmento de ligeros con el modelo Daily NP, hasta llegar a las 40 toneladas en el segmento pesado. La versión Daily NP duplica casi por completo la oferta de la misma versión diésel: del chasis-cabina al furgón, pasando por la doble cabina y el family (furgón con seis plazas). El gas natural es, a día de hoy, la única alternativa que hay viable, madura, y económica para el transporte de media y larga distancia, reduciendo el consumo de combustible, con un nivel muy bajo de emisiones contaminantes", confirma D'Amico.

Recorrido del diésel

En cualquier caso, "el diésel todavía tiene un impacto importante en el transporte por carretera, aunque siempre más limitado en el tiempo. Los objetivos de reducción de CO2 son exigentes, y precisarán la incorporación progresiva de vehículos de cero emisiones a lo largo de la década, sobre todo entre 2030 y 2040. Iveco está preparada, trabajando en este sentido y con el objetivo marcado. El acuerdo entre Iveco y Nikola, empresa pionera en el desarrollo de tracción eléctrica y de pila de hidrógeno, es una clara demostración de la visión de nuestra empresa y de la dirección hacia la que va el futuro".

Una muestra de la presencia del diésel es que "las matriculaciones de nuestra gama de producto alimentados con combustibles alternativos están teniendo un crecimiento paulatino año tras año debido, también, a las siempre presentes restricciones de acceso a los centros urbanos y el aumento de la concienciación sobre la importancia del medio ambiente entre los clientes. Iveco, con la Daily de gas natural, sigue siendo líder de mercado con un 67% de cuota a cierre 2020, un mercado que ha crecido cerca de un 90%

con respecto al año anterior. Nuestras previsiones para 2022 son de incrementar aún más nuestras matriculaciones de nuestra versión sostenible", resume D'Amico.

En esta situación, "estamos viviendo una transición hacia otras propulsiones, y si nos referiremos al transporte de mercancías, claramente enfocada hacia el uso del gas natural. Si bien otras tecnologías, como la eléctrica, a día de hoy pueden ser eficientes para determinadas aplicaciones específicas como, por ejemplo, el transporte de corto recorrido en entornos urbanos, en el sector de carga el reparto de paquetería entre otros, las exigencias de capacidad de carga y recorrido reconocen al gas natural como la una única solución alternativa viable en este momento". En todo caso, "en un futuro próximo, el escenario también variará en función de la evolución tecnológica, que si hablamos de propulsión eléctrica se referirá especialmente a las baterías, a su capacidad y durabilidad. Al mismo tiempo, el uso del gas natural vehicular se verá enriquecido por una mayor capilaridad de puntos de repostaje, dado el crecimiento exponencial que estamos viviendo de los mismos en estos últimos

Situación excepcional

La pandemia ha generado una situación coyuntural fuera de lo normal. En el caso de Iveco, "al igual que a nuestros talleres y miles de transportistas, la pandemia no nos ha frenado y hemos seguido desarrollando nuestra hoja de ruta hacia un transporte sostenible y con tecnología puntera, lanzando el nuevo modelo de la Daily. Asimismo, en 2021 también hemos presentado la Daily Camper, para satisfacer la demanda de aquellos usuarios que apuestan por una filosofía de vida más cercana a la naturaleza, que les permita la experiencia única de disfrutar de su tiempo de ocio o vacacional con la flexibilidad de improvisar y sin horarios".

Y por último, D'Amico comenta que "sin duda, la tecnología y la conectividad son pilares muy importantes para nosotros y suponen un paso más para llevar el transporte de 'última milla' hacia el futuro. Por este motivo, hemos desarrollado Iveco ON, todo un sistema de soluciones integradas para facilitar la vida a nuestros clientes y ayudarles a administrar su negocio de manera más eficiente, fácil y rentable, convirtendo el vehículo en una plataforma que se comunica y recibe datos en tiempo real. Por ejemplo, con Iveco ON, los flotistas pueden conocer rápidamente el rendimiento y consumo de sus vehículos, para ser más eficientes y mejorar su TCO. Además, al estar en contacto continuo con los expertos v concesionarios de Iveco, nos aseguramos de que sus vehículos estén a pleno rendimiento y siempre en la carretera. También hemos implementado el sistema Iveco Over the Air, que permite a los clientes actualizar el software de sus vehículos de forma remota, y el nuevo sistema de infoentretenimiento Hi-Connect, con reconocimiento de voz, que permite la conexión con un smartphone a través de Apple CarPlay y Android Auto, para utilizar sus aplicaciones con la máxima seguridad. Para completar todo este círculo de conectividad, hemos lanzado Iveco Driver Pal, un pionero compañero vocal de a bordo con funciones de Amazon Alexa, con el que el conductor puede interactuar tanto con el propio vehículo como con otros usuarios".

MERCEDES-BENZ

'En 2022 tendremos la Citan eléctrica y más autonomía en Vito'

La propulsión eléctrica es y será el camino hacia las cero emisiones en la distribución urbana. Así al menos lo considera Mercedes-Benz Vans, que desde el año 2019 está electrificando su gama de furgonetas.

"2021 ha sido un año marcado por el descenso de la producción de vehículos debido a la escasez de semiconductores. La recuperación de la actividad económica ha aumentado la demanda de furgonetas, pero por esos motivos no ha sido posible atender todos los pedidos. Aun así, estimamos cerrar el año por encima de las 10.500 unidades, lo que supondría un crecimiento con respecto al año pasado cercano al 20%", afirma Andrés Orejón, máximo responsable de la compañía, añadiendo que "Sprinter será un año más nuestro best seller con 3.500 unidades a cierre de noviembre".

La gama de Mercedes-Benz Vans "abarca todos los segmentos, desde la pequeña Citan, con un volumen de carga de 2,9 m3, hasta 700 Kg de carga útil y cinco plazas. En la gama media, nuestra referencia es la Vito con 6,6 m3 de volumen, 1.374 kg de carga útil y hasta nueve plazas. En el segmento más grande ofrecemos la Sprinter con hasta 17 m3 de volumen, 3.145 kg carga útil y hasta nueve plazas, aunque también comercializamos versiones carrozadas para microbús y otros usos. También contamos con variantes denominadas Tourer de cada modelo, orientadas al uso dual o privado. En este segmento privado, además contamos con el monovolumen Clase V y con la gama de vehículos camper Marco Polo".

Oferta electrificada

Orejón confirma que "actualmente, ofrecemos versiones 100% eléctricas de los modelos eSprinter, eVito (furgón y Tourer) y el monovolumen EQV. En la segunda mitad de 2022 llegará la versión eléctrica de la nueva Citan en versión furgón y, posteriormente, en su versión de pasajeros". Y añade que, "en el campo del transporte de mercancías y orientado hacia el transporte de 'última milla', actualmente ofrecemos la furgoneta media eVito, que dispondrá en 2022 de una versión con 250 km de autonomía, y la furgoneta eSprinter con mayor volumen de carga y hasta 1 tn de carga útil con 150 km de autonomía. Para el transporte de pasajeros ofrecemos la eVito Tourer y el monovolumen EQV con hasta 357 km de autonomía y posibilidad de carga rápida. A finales de 2022 dispondremos de la nueva Citan también en versión eléctrica, tanto en furgón como Tourer con cerca de

300 km de autonomía". En el desarrollo de las propulsiones alternativas, "Mercedes-Benz tiene un claro compromiso con el medio ambiente, por eso además de ofrecer los motores más eficientes en diésel, apostamos de forma decidida por las versiones eléctricas cero emisiones, que son las que contribuyen de forma efectiva a la mejora de la calidad del aire en las ciudades y a la reducción de CO2. Todas nuestras furgonetas dispondrán de su variante 100 % eléctrica como alternativa cero emisiones". En cualquier caso, "a corto plazo no tenemos previsto eliminar los motores diésel de nuestra gama de furgonetas, seguimos desarrollando está tecnología para conseguir motores todavía más limpios y eficientes. Hoy por hoy son la alternativa más eficiente y rentable



Andrés Orejón, director general de Mercedes-Benz Vans España.

disponible. El diésel será una opción más de nuestra gama y será el cliente el que elija el modo de propulsión que mejor se adapte a sus necesidades".

Por lo que respecta a las ventas, Orejón apunta que "de momento nuestras furgonetas eléctricas apenas llegan al 5% del total", aunque "la llegada de nuevas versiones y modelos con mayor autonomía, las mejoras en las infraestructuras de recarga y las restricciones al tráfico en las grandes ciudades ayudarán a que las empresas den el paso hacia la movilidad libre de emisiones en la distribución urbana".

"El profesional del transporte compra lo que considera más rentable para su negocio", considera el director general, por lo que "cuando los vehículos de energías alternativas puedan cumplir las necesidades que actualmente cubren los diésel, sean igual de rentables y existan las infraestructuras de recarga necesarias, entonces aumentarán de forma significativa su cuota de mercado en detrimento de los motores de combustión, pero todo depende de impulso que se les imprima a todos estos temas desde las Administraciones y desde la sociedad. En cualquier caso, en Mercedes-Benz la tecnología alternativa cero emisiones ya está disponible".

Actualidad

La pandemia y la escasez de algunos materiales y componentes "más que afectar al desarrollo de nuevos productos, lo está haciendo a los actuales con restricciones en su producción. El desarrollo de nuevos vehículos y versiones eléctricas sigue adelante según los planes previstos".

Y, para finalizar, el asunto de la digitalización, algo en lo que la marca, "con el lanzamiento de la actual Sprinter en 2018, dio un importante paso adelante en la conectividad de sus furgonetas con los servicios digitales que ofrecía Mercedes PRO, tanto para el cliente autónomo como a las flotas. Los clientes podían por primera vez conocer a distancia la posición del vehículo y optimizar sus rutas, monitorizar los consumos, abrir y cerrar la furgoneta a través del smartphone o localizar el vehículo en caso de robo, entre otras prestaciones. Hoy, los servicios digitales de Mercedes me Pro están disponibles en toda nuestra gama de furgonetas con un amplio catálogo de aplicaciones orientadas a facilitar el trabaio y reducir los costes de explotación y que cada cliente puede elegir según sus necesidades".

8 / Nexotrans LIGER S Diciembre 2021 / Nexotrans

NISSAN

'La apuesta de Nissan está muy clara: la electrificación'

Marta Marimón, brand manager de Nissan LCV, confirma que "el año 2020 ha estado condicionado por la crisis económica y de salud generada por la pandemia, por lo que los resultados del mercado y de Nissan se han visto muy afectados. No obstante, Nissan ha logrado mantener un nivel parecido al comportamiento del mercado de vehículo comerciales, en la confianza de que los resultados de este año 2021 serán mucho mejores que los de un ejercicio que no se puede valorar por la dureza de los impactos sobre el comercio de vehículos". En todo caso, también reconoce que "la pandemia ha acelerado el proceso de electrificación de la gama", dadas las nuevas circunstancias y demandas del mercado.

Nissan concentra su gama de vehículos comerciales "en los pick-up y en las furgonetas pequeñas, medianas y grandes. El pick-up Navara está en el top 3 de los más vendidos en España, mientras que la furgoneta eléctrica e-NV200 es la segunda más vendida de nuestro país en dicho segmento". En definitiva, "la oferta comercial de Nissan se adecúa a las nuevas necesidades de movilidad que nos solicitan nuestros clientes, con un servicio específico en este ámbito que permite un tratamiento personalizado", afirma Marimón.

La más vendida

La responsable del Departamento incide en que Nissan dispone de "la furgoneta 100% eléctrica más vendida en toda Europa, la e-NV200", adelantando que "en los próximos meses podremos ver



Marta Marimón, *brand manager* de Nissan I CV

cómo paulatinamente se van incorporando versiones más electrificadas a nuestra gama de vehículos comerciales". Porque esta es la gran apuesta de Nissan: la electrificación, por lo que no está trabajando en ningún otro modo de propulsión alternativo.

Sin embargo, "el diésel todavía tendrá un papel importante, toda vez que para muy largas distancias sigue siendo un combustible adecuado". En cualquier caso, ya el año pasado las unidades eléctricas supusieron "el 70% de nuestras ventas totales", situando a Nissan por delante de un mercado en el que "todavía tendremos que esperar algunos años más" para que el diésel sea relegado como combustible mayoritario

Para finalizar, las tendencias en vehículos comerciales "apuntan a un vehículo electrificado, digitalizado y conectado, con ciertos grados de conducción autónoma", concluye Marimón.

PEUGEOT

'Ya tenemos eléctricos en todas las gamas, y llegará el hidrógeno'

"En un año complicado como fue 2020 y, con una caída algo inferior a la del mercado, Peugeot se mantiene en el pódium, siendo la segunda marca en ventas en vehículos comerciales. Especialmente destacable es el canal empresas, donde Peugeot obtiene el liderazgo", resume José Carrillo, product manager de Vehículos Comerciales de Peugeot, el balance del año pasado.

La marca pone en el mercado "tres modelos y numerosas versiones dentro de cada uno para adaptarse a las necesidades de la mayoría de clientes profesionales", empezando por la Partner, que "con un volumen de carga que va hasta los 4,4 m3, es el modelo más compacto y el más joven de la gama de vehículos comerciales. Cuenta a su vez con la versión turismo o de pasajeros: el Rifter"

Por su parte, la Peugeot Expert, con un volumen de carga que llega a los 6,6 m3, "dispone de infinidad de ayudas a la conducción. Al igual que Partner, cuenta con la versión de pasajeros Traveller". Y por último, "el peso pesado de la gama, Boxer, con un volumen que alcanza los 15 m3".

En cuanto a las versiones eléctricas, "la e-Expert llegó en el cuarto trimestre del pasado 2020 y está teniendo una gran aceptación, con un arranque prometedor. Acabamos de abrir los pedidos del nuevo e-Boxer, cuyas primeras unidades estarán



José Carrillo, product manager de Vehículos Comerciales de Peugeot.

en circulación en España antes del verano. Y e-Partner estará disponible después del verano, y las primeras unidades circulando a final de año". En resumen, "la gama de vehículos comerciales Peugeot dispone de una versión eléctrica de cada modelo durante el año 2021, y todo ello sin sacrificar los beneficios de las versiones térmicas de estos modelos, lo que para nosotros supone un motivo de orgullo", reafirma Carrillo. En este sentido, "no hay una fecha límite para el uso de la oferta diésel, que sigue siendo una opción necesaria para muchos profesionales".

"Por el momento, las versiones eléctricas son las únicas energías alternativas disponibles para la gama", comenta el director, "si bien es cierto que, como hemos anunciado recientemente, la versión de pila de hidrógeno será nuestra siguiente incorporación en pocos meses".

Desde su arranque en el cuarto trimestre de 2020, "el porcentaje de unidades matriculadas de e-Expert es de casi un 5%, lo cual supone, como indicábamos antes, un fuerte arranque". Para Carrillo, "es difícil hacer una previsión del momento en el que las energías alternativas superarán la mitad de las matriculaciones, pero está claro que sufrirán un incremento enorme en los próximos años, derivado de distintas variables como son la concienciación medioambiental de los clientes y empresas, las ayudas gubernamentales con las que se están bonificando estas ventas, así como la evolución de legislaciones relativas a la contaminación en el centro de las ciudades".

Como se mencionaba al principio, 2020 fue un año complicado, pero "Peugeot, pese a lo difícil de la situación, no ha cesado en la mejora de su gama y el desarrollo de nuevos productos. Prueba de ello es la electrificación completa de nuestra gama de vehículos comerciales en este año 2021, la mejora continua en los motores térmicos que permite mejorar cada día en la emisión de CO2, o el desarrollo de las versiones de pila de hidrógeno que incorporará Peugeot Expert en un futuro próximo", resume Carrillo, quien concluye confirmando que "Peugeot siempre ha tenido muy presente la importancia de la digitalización en toda su gama. Un buen ejemplo de esta digitalización, y precisamente en estas versiones eléctricas, es la incorporación de los servicios conectados que permiten el preacondicionamiento térmico, la geolocalización del vehículo y, por supuesto, la gestión de la carga del

PIAGGIO

'Ahora mismo, disponemos de los plazos de entrega habituales'

"Piaggio Commercial acaba de entrar en una nueva importante etapa dentro de su larga y exitosa historia", indica Javier Bayón, el director de la compañía en nuestro país, pues "estamos en plena fase de lanzamiento del Porter NP6, al que denominamos 'The City Truck', heredero del mítico Porter que desde 1992 ha sido protagonista en la solución de los servicios en entornos principalmente urbanos, como vehículo de trabajo compacto y altamente versátil"

de trabajo compacto y altamente versátil".

Por esa razón, "nuestro objetivo es incrementar la presencia en el mercado de los vehículos comerciales ligeros y estamos convencidos de que el Piaggio NP6 es el vehículo más adaptado a las actuales exigencias y necesidades de mercado, ya que representa la perfecta elección tanto para las grandes flotas de servicios, como para todos los profesionales autónomos que requieren un medio que transporte dimensionado a la realidad de su tarea y adaptado a un entorno básicamente urbano".

La gama Porter NP6 combina características clave para el segmento "en el que pretende ser protagonista, dimensiones compactas en línea con su genética Piaggio Porter y una capacidad de carga extraordinaria en su categoría. En la versión más compacta, Porter NP6 tiene una huella en tierra de tan solo 6,9 m2, lo que representa, si consideramos su capacidad de carga útil, que puede transportar 200 kg por cada m2 que ocupa. Esta relación incrementa su eficiencia en casi un 30% con respecto a la de la gama precedente, lo que se traduce en que el Porter NP6 es capaz de transportar mayor carga que su propio peso".

Versatilidad

Uno de los factores más destacables "y seguramente la mayor ventaja competitiva, es el elevado grado de versatilidad y adaptación a prácticamente todo tipo de carrozados. La posibilidad de combinar versiones de paso corto (L1) y paso largo (L2) con eje posterior de rueda simple o rueda gemela, además de la disponibilidad de combinar con acabados en chasis, caja fija o caja basculante, hace la gama Porter NP6 extremadamente completa. La posibilidad de configuración va más



Julián Bayón, director nacional de Vehículos Comerciales de Piaggio.

allá, pudiendo encontrar motorizaciones combinadas bifuel GLP y GNC, y en función de la autonomía necesaria dos alternativas, Short Range (uso urbano) y Long Range (uso interurbano). El nivel de acabados está disponible en cinco paquetes, tres de los cuales para una relación de cambio estándar (Start, Plus y Top) y dos para una relación de cambio corta para los trabajos más gravosos (HD y HD Top)", apunta Bayón, recordando que "todas estas combinaciones hacen posible que la profundidad de gama pueda generar hasta 1.400 posibilidades de elección".

Porter NP6 nace para adaptarse con facilidad a un amplísimo abanico de preparaciones y, por lo tanto, de misiones específicas, entre las cuales destacan la logística urbana, food delivery, mantenimiento de parques y jardines, mantenimiento mobiliario urbano, construcción y variados trabajos profesionales de autónomos (cristalería, fontarería etc.)

fontanería, etc...).

"Porter NP6 ha sido desarrollado y concebido considerando las necesidades de tareas más gravosas de lo habitual, y para ello se le ha predispuesto de toma de fuerza, de la cual se pueden obtener hasta 16 kW de potencia; además de toma de fuerza en el motor, la toma se puede instalar también en el cambio", explica el director nacional.

Al respecto de las motorizaciones, "en

Nexotrans / Diciembre 2021

coherencia con el compromiso del Grupo Piaggio, siempre a la vanguardia del respeto por el medio ambiente y a la mejora de la calidad de vida, las motorizaciones se han desarrollado con el objetivo de reducir el consumo de energía. Porter NP6 abandona la tradicional versión alimentada a gasolina y propone dos motorizaciones ecológicas: un cuatro cilindros en línea de 1.5 litros, Euro 6, con alimentación combinada gasolina/GLP o gasolina/GNC, las cuales a su vez se desdoblan en dos diferentes versiones en función de la necesidad de autonomía de la misión a cubrir: Short Range, dedicada a un uso prevalentemente urbano, y Long Range, capaz de una mayor autonomía y también una mayor capacidad de carga para misiones más allá de los confines urbanos".

"La potencia máxima se ha incrementado un 30%, llegando a los 78 kW a 6.000 rpm, mientras que el par motor llega a los 136 Nm a 4.500 rpm, un incremento de más del 27% con respecto a la motorización Multitech precedente". Además, Piaggio tiene en desarrollo la versión eléctrica "que se añadirá a la gama NP6 para complementarla y que permitirá satisfacer las exigencias del mercado, continuando el trabajo realizado por el Porter desde 1995 y que ha representado la innovación tecnológica para el transporte verde", recuerda Bayón.

A estas novedades se sumarán en breve "soluciones innovadoras en el campo de la conectividad, con una particular atención dirigida a las aplicaciones dedicadas a la gestión de flotas".

Red comercial

"Hemos necesitado una restructuración de la red comercial dadas las nuevas necesidades de la gama", expone Bayón, dado que "ahora se abre un potencial campo de actuación en un canal que habíamos prácticamente abandonado por la propia evolución del mercado y de nuestro producto. La nueva red, entre la que se encuentran los concesionarios de mayor nivel de comerciales en España, está reconociendo ese gran potencial en el canal retail y renting, además de los que ya han venido siendo los tradicionales. Han visto en Piaggio Commercial un complemento a los productos que ya comercializaban y han incluido nuestra marca dentro de una estrategia de oferta global, dirigida a satisfacer todas las posibles necesidades del mercado con una gama completa".

Y en cuanto a las posibles repercusiones de la escasez de componentes, el director concluye que "las altas expectativas del proyecto se reflejan en una planificación productiva preparada para una situación de alta demanda. Piaggio Commercial tiene actualmente disponibilidad de producto y posibilidades de entregas en los plazos habituales, lo cual es una gran ventaja competitiva de la gama Porter NP6 y una opción que se hace necesaria en muchas de las propuestas".

RENAULT

'La línea estará marcada por la electrificación y el hidrógeno'

Virginia Bernal, product manager LCV Renault Spain, recuerda que "en el año 2020, Renault acabó TOP2 total Canal dentro del Segmento VU", destacando que "tanto Kangoo Furgón como Trafic en sus dos carrocerías, fueron los modelos más vendidos en el canal de empresas dentro su segmento". Y a esto habría que añadir que el "Kangoo E-tech 100% eléctrico mantiene el liderazgo desde 2018" entre los eléctricos.

Ahora, después de 12 años, Renault renueva totalmente su gama de vehículos comerciales en el segmento de pequeñas furgonetas, "ofreciendo vehículos espaciosos, polivalentes e innovadores".

— Nuevo Express Furgón, llega como la furgoneta práctica y eficaz. Líder en apertura de la puerta lateral y en eficiencia de longitud de carga. Integra el sistema multimedia Renault Easy Link y propone diferentes ayudas a la conducción, como el asistente de visión trasera o el detector de ángulo muerto.

— Nuevo Kangoo Furgón, la furgoneta innovadora de estilo deportivo y dinámico, que evoluciona a una gama superior gracias a sus acabados y a las innovaciones prácticas que nos hacen ser los primeros en ofrecerlas en el mercado, como 'Ábrete Sésamo por Renault' o la Galería interior retráctil. Todo ello, sin dejar atrás la seguridad activa y pasiva.

Este modelo se une a Nuevo Express Furgón, poniendo a disposición del cliente profesional la gama más amplia del mercado y ofreciendo distintas alternativas que se adaptan perfectamente a sus necesidades.

— Nuevo Kangoo Combi, el Combispace elegante y espacioso, conserva sus puntos fuertes e incorpora equipamientos que mejoran la seguridad de los ocupantes, además de numerosas ADAS. El estilo



Virginia Bernal, directora de Producto LCV Renault Spain.

y la calidad percibida se elevan al nivel de los turismos (faros Full LED, barras longitudinales, llantas de aleación 17", climatizador bizona...), alcanzando las expectativas de las familias que piensan en el monovolumen como la solución perfecta, sin olvidar la practicidad y modularidad necesaria para los clientes profesionales.

Actualmente, Renault comercializa "Kangoo y Master E-tech 100% eléctrico, en carrocería Furgón. A finales de 2021, con Nuevo Kangoo, llegarán las versiones 100% eléctricas tanto en carrocería Furgón como en Combi, y a finales de 2022 la gama se verá ampliada, incorporando a la oferta comercial Trafic E-Tech 100% eléctrico, consiguiendo así una gama completa de vehículos comerciales totalmente electrificada". Y es que "la compañía apuesta por la electrificación en los vehículos comerciales. Es por ello que

todos los desarrollos y novedades llegarán dentro de este ámbito".

Además, Bernal apunta que "junto con nuestro socio Plug Power, comenzaremos a desarrollar la oferta de hidrógeno. Una vez la infraestructura sea la suficiente para dar servicio de carga a nuestros clientes, podremos ofertar esta alternativa tanto en Kangoo como en Master".

Eso no es óbice para que "la gama de vehículos comerciales de Renault mantenga el diésel. Las ventas en este tipo de vehículos suponen más del 90% bajo este combustible y tenemos que atender a las necesidades de nuestros clientes",

por lo que "debemos esperar" para que las energías alternativas supongan más del 50% de las ventas totales: "Es difícil estimar una fecha, pero necesitamos que los clientes conozcan los beneficios de las diferentes alternativas al combustible 'habitual', como los vehículos 100% eléctricos o los vehículos híbridos", prevé la directiva.

Eso sí, incide en que "si el Gobierno sigue apoyando estas nuevas energías con ayudas a la compra de vehículos sostenibles, y conseguimos que la infraestructura necesaria siga creciendo, los clientes, cada vez más, podrán considerar estos vehículos dentro de su cesta de la compra".

RENAULT TRUCKS

'Tenemos casi las mismas versiones en eléctrico que en diésel'

El mercado de vehículos industriales hasta 3,5 toneladas del pasado 2020 terminó con un resultado de 23.785 unidades matriculadas. Este cierre arroja una caída del 21,8% respecto al periodo 2019, "claramente influido por el impacto de la crisis sanitaria y económica desencadenada por la pandemia del Covid-19. Un impacto no obstante menor que en otros segmentos y sectores, dado que el transporte en la 'última milla' ha sido el que más ha mantenido su actividad en estos momentos. Para Renault Trucks, en concreto, la cuota de mercado en 2020 fue del 3,3%, con cerca de 800 unidades vendidas", explica Sergio Fernández, responsable de gama ligera de Renault Trucks.

La gama de vehículos ligeros "by Renault Trucks se centra en el modelo Master, con versiones desde las 2,8 hasta las 4,5 t y con diferentes carrocerías: furgón, furgón doble cabina, chasis cabina, chasis doble cabina, plataforma cabina y combi 8/9 plazas, disponibles en tracción delantera, tracción trasera o 4x4. En cualquiera de estos modelos, el cliente puede disfrutar de las nuevas motorizaciones biturbo de alto rendimiento y más eficaces en términos de consumo (de 130 a 180 CV), así como de la opción 100% eléctrica de la variante Master Z.E".

A las motorizaciones biturbo disponibles en toda la gama (hasta 400 Nm de par) se le unen "sistemas de asistencia a la conducción y transmisiones automáticas (en versiones de 150 y 180 CV), que garantizan el ahorro de combustible. Con una capacidad de carga excepcional, con un volumen en furgón de 5 a 17 m3 y números espacios interiores que permiten trasportar objetos voluminosos. Con capacidad de cargar hasta cinco europalets, destaca por su bajo umbral de carga y la amplitud de puertas de 270 grados", apunta Fernández.

Además de poder operar "con seguridad en cualquier terreno, con sistemas como el control electrónico de estabilidad ESC, o la gestión electrónica para todo tipo de superficies (arena, nieve, barro... en tracción delantera y trasera), este modelo cuenta con una estructura modular que permite adaptarlo a todo tipo de carrocerías. En este aspecto, la red Renault Trucks aporta además una asesoría experta y los contactos necesarios para proporcionar la mejor solución, adaptada siempre al trabajo del profesional", recuerda el responsable de la gama.

Oferta eléctrica

En la actualidad, "prácticamente tenemos los mismos modelos en diésel que en la



Sergio Fernández es el responsable de la gama ligera de Renault Trucks.

versión eléctrica. La apuesta de la marca por el transporte sostenible es clara y, a día de hoy, ponemos a disposición del cliente una oferta en la que poder elegir el tipo de energía, ofreciendo dentro de nuestra gama tanto el motor diésel como el vehículo eléctrico"

De cara al futuro, en Renault Trucks "pensamos que la solución viable para la distribución regional y la 'última milla' desde el punto de vista del transporte sostenible es el vehículo eléctrico. Por ello, disponemos, ya desde el pasado año, de una gama de distribución con soluciones 100% eléctricas (hasta 26 toneladas) y como vehículo ligero la Master Z.E. by Renault Trucks en versiones de 3,1 y 3,5 t en furgón, chasis cabina y plataforma cabina".

Eso no quiere decir que el diésel tenga los días contados, algo que "tenemos claro que será muy gradual. Las posibles ayudas reforzarán y potenciarán la tendencia hacia la transición eléctrica, pero durante unos años perdurarán ambas tecnologías. La oferta diésel se mantendrá hasta el año 2040".

En cuanto al mercado, la marca "está recibiendo los primeros pedidos de clientes de la nueva Master Z.E., y en términos de ventas podemos decir que, respecto a nuestra variante eléctrica, prevemos que suponga entre el 3 y el 4% de nuestras ventas anuales. Nuestros cálculos apuntan a un periodo en torno al año 2032" para que las ventas de diésel sean menores que las de otras propulsiones, según afirma Fernández.

La pandemia, como todo el mundo coincide en reconocer, "ha supuesto un cambio importante para toda la industria, generando incertidumbre e inestabilidad en algunos sectores del mercado, pero ofreciendo nuevas oportunidad y vías 10 Nexotrans LIGER S Diciembre 2021 / Nexotrans

de negocio. Nuestra red de servicio ha mantenido su disponibilidad plenamente para poder ofrecer el servicio que siempre ha dado a sus clientes, tanto el habitual, como la asistencia 24 horas. En términos de producto, podemos decir que en Renault Trucks hemos podido continuar con el desarrollo de nuestra gama, incorporando nuevas variantes al modelo Master Z.E. en versiones de 3,5 t y la recién estrenada oferta combi 8/9 plazas, siempre enfocados en apoyar la actividad de nuestros clientes y contribuir a que sus negocios no paren".

Y el siguiente paso en la evolución de los

vehículos comerciales es la "digitalización, cada vez más extendida en el mercado de los vehículos turismo y que poco a poco se va incorporando a los vehículos comerciales para otorgar un mayor confort, seguridad y una mejor experiencia de uso. En este sentido, en Renault Trucks tenemos un espíritu innovador y apostamos por soluciones de conectividad e infoentretenimiento, como sistemas de navegación compatibles con Apple Car Play y Android Auto, o sistemas de carga inalámbrica para smartphones, que sin duda ayudan y mejoran la experiencia del usuario y su uso diario".

TOYOTA

'Esperamos que las ventas de eléctricos sean un 20% en 2022'

Rubén García, Toyota Brand GA-K Senior Specialist de Toyota España, afirma que "los resultados de ventas en 2020 de vehículos comerciales de 3,5 toneladas o menos en Toyota es de 7.715 unidades entre familia Proace, Hilux y Yaris hybrid Ecovan. Si le sumáramos el volumen de Land Cruiser Comercial serían 9.100, lo que supone un incremento aproximado de un 25% de nuestras ventas en este segmento respecto al año 2019".

Dentro de la gama de vehículos comerciales, Toyota ofrece los siguientes vehículos, explicados por García:

- Hilux: una pick-up legendaria tanto por su resistencia como por su fiabilidad y durabilidad. Es líder indiscutible de mercado del segmento pick-up.
- Land Cruiser: en su versión de trabajo (GX) destaca por su excelente capacidad todoterreno. Como Hilux, se trata de un vehículo legendario que es líder de mercado en su segmento y que en 2021 celebra su 70° aniversario.
- Proace: Se trata de una furgoneta de tamaño medio que destaca por su versatilidad y su gran capacidad de carga, de hasta 1.400 kσ
- Proace City: Se trata de una furgoneta más pequeña, que al igual que su hermana mayor Proace, destaca por su versatilidad y gran capacidad de carga útil; se pueden transportar hasta 1.000 kg de carga.
- Yaris hybrid Ecovan: derivado de turismo, proviene de la transformación de Yaris hybrid en vehículo comercial. Sobresale por su eficiencia y buena respuesta, gracias a su motorización hibrida, y los beneficios y ventajas que le otorga la etiqueta ECO.

Electrificación

Por lo que respecta a la oferta electrificada, Toyota ya comercializa "una versión 100% eléctrica de Proace, disponible con batería de 50 y 75 kWh, tanto en categoría M1 como N1, y estamos trabajando para disponer también de versiones 100% eléctricas en Proace City".

En todo caso, la oferta diésel "se mantendrá mientras haya demanda de los clientes y la legislación lo permita". Y es que, según el directivo de Toyota, "la incorporación de vehículos eléctricos al mercado de comerciales es muy reciente y, por tanto, los datos que tenemos no son maduros como para ser tenidos en consideración. Por el momento, el mix es mayoritariamente diésel, aunque esperamos poder cumplir nuestro objetivo y que en el año 2022 el mix de eléctricos suponga aproximadamente el 20% del total de nuestras ventas en vehículos comerciales".

"El peso del diésel va bajando en el



Rubén García, Toyota Brand GA-K Senior Specialist de Toyota España.

mercado de comerciales como también lo hace en el de turismos, pero no al mismo ritmo ya que, por el momento, la oferta de motorizaciones alternativas no es tan extensa como entre los turismos. La necesidad de renovación del parque de vehículos comerciales es evidente y la revolución de las entregas de 'última milla' por el comercio electrónico empujarán la demanda de vehículos comerciales eléctricos y de tecnologías alternativas en los próximos años", vaticina el responsable de la marca nipona.

Impulso administrativo

En tal sentido, "consideramos fundamental que las entidades públicas sean una fuerza impulsora de la transición hacia tecnologías alternativas al diésel, y en Toyota queremos ser líderes de una movilidad sostenible basada en la electrificación", situación que se verá afectada también por la necesidad de los fabricantes a consecuencia de la regulación comunitaria, las normativas de emisiones en las ciudades y el desarrollo de infraestructuras de recarga.

Lo peor de la pandemia ha quedado atrás, pero "más allá de los problemas y complicaciones que hemos tenido para mantener el ritmo de producción en nuestras fábricas, seguimos padeciendo complicaciones en la integración de algunos productos en los sistemas, ya que algunos de los desarrolladores más importantes se encuentran en países que están siendo muy castigados por la pandemia", aunque "ha quedado patente que el transporte de mercancías es una actividad de primera necesidad que no puede detenerse. En este sentido, Toyota dispone de una amplia gama de vehículos comerciales para cubrir las necesidades de nuestros clientes y a pesar del complicado contexto en el que estamos, la innovación y desarrollo de nuevos productos

es uno de nuestros pilares fundamentales".

Para finalizar, y respecto a la digitalización en el segmento, García concluye que "Toyota se encuentra trabajando en ofrecer una gama de motorizaciones electrificadas para que todo el mundo pueda disfrutar de la tecnología más sostenible y que mejor se ajuste a sus necesidades en todo momento. En el ADN de la compañía está ofrecer siempre los productos adecuados para todo tipo de clientes, adaptados 100% a sus necesidades de movilidad".

VOLKSWAGEN

'Tenemos eléctricos en todas las gamas y seguiremos ampliando'

A pesar del impacto del Covid, "que nos obligó a cerrar nuestra red de concesionarios durante varias semanas, Volkswagen Vehículos Comerciales logró cerrar 2020 con un volumen de ventas de más de 12.500 unidades. Un resultado que valoramos de forma positiva y que ha sido posible gracias a la rapidez y solidez del plan de recuperación que pusimos en marcha en marzo del año pasado", explica Alex García, director de Marketing de Volkswagen Vehículos Comerciales.

Con un mercado a la baja, "en 2020 logramos mantener el liderazgo de nuestra gama T6 en el segmento de particulares y registramos un *market share* de cerca del 10% en *renting*, gracias a nuestra clara posición de liderazgo en los valores residuales, el mejor activo y el más potente indicador de la salud de nuestra marca".

Y estos datos se basan en "una de las gamas de vehículos más completas del mercado con modelos orientados al ocio y al trabajo", afirma García. "Atributos como emoción, innovación, versatilidad y fiabilidad forman parte de nuestro ADN. Con la gama Commerce, nos posicionamos en la parte más profesional del mercado con modelos como el Crafter o el Caddy, vehículos que destacan por la eficiencia de sus motores y unos costes operativos competitivos. Este año hemos iniciado la comercialización de la nueva generación del Caddy, que supone un salto cualitativo muy importante. En muchos aspectos, el nuevo Caddy se acerca a un turismo, tanto por la tecnología que incorpora como por la eficiencia de sus motores, la calidad de sus acabados interiores y su confort de marcha y dinámica de conducción".

Por otro lado, la gama Life "está orientada al ocio y al transporte de personas. Con el California como modelo más representativo, la gama Life ofrece un abanico de vehículos muy completo, desde el Caddy, pasando por la gama del renovado T6, o el Grand California, con el que entramos a competir en el segmento camper de más de 6 metros".

Movilidad 'eco'

En Vehículos Comerciales, "venimos apostando hace tiempo por la movilidad 'eco' como uno de los elementos importantes en nuestra estrategia. Prueba de ello ha sido la excelente evolución que hemos tenido en los últimos años con nuestro Caddy GNC. En 2020, dimos un paso más y completamos nuestra gama de eléctricos. Al e-Crafter se sumaron el e-Caddy ABT y el e-Transporter ABT, lo que nos permite ofrecer a nuestros clientes una opción 100% eléctrica en cada uno de los segmentos de transporte de vehículos comerciales ligeros".

Al diésel y a la electricidad se suma "la versión GNC del Caddy 5, que estará disponible a principios de 2022. Más adelante, contaremos con una versión hibrido-enchufable del Caddy y, a final de este año, llegará la versión hibrido enchufable del T7. Nuestra ofensiva eléctrica culminará con el lanzamiento del ID. Buzz, en su



Alex García Llobet, director de Marketing de Volkswagen Vehículos Comerciales.

versión cargo y de pasajeros, que estarán disponibles a finales de 2022. El ID. Buzz nos van a impulsar claramente en nuestro objetivo estratégico de ser la referencia en movilidad 'eco' para el transporte y el reparto de la 'última milla', negocio clave de presente y de futuro", vaticina García.

de presente y de futuro", vaticina García. Sin embargo, "el diésel seguirá conviviendo muchos años con las energías alternativas. Para el cliente de vehículos comerciales, el diésel continúa siendo la opción más interesante y la más eficiente", reconoce el director de Marketing, añadiendo que "en el segmento de vehículos comerciales, las matriculaciones de vehículos propulsados por energías alternativas apenas alcanzan todavía el 1%. Nosotros hemos hecho una apuesta fuerte por el Caddy GNC como vehículo 'eco' de reparto en ciudad y para largos viajes. En el caso de vehículos comerciales, la tecnología GNC es una de las alternativas más eficientes para afrontar estos años de transición hasta que lleguemos a la electrificación de la flota".

Y en esa línea, aunque "es difícil responder con precisión", García cree que las propulsiones alternativas superarán las matriculaciones de diésel "dependiendo, por un lado, del desarrollo de los vehículos eléctricos y la infraestructura de carga, que provocará un aumento en la demanda y, por otro, del marco regulatorio".

A pesar de la pandemia, como explicaba al principio, García comenta que "en Volkswagen seguimos nuestra hoja de ruta en cuanto a nuevos desarrollos, tanto de nuestra gama convencional como de nuestra ofensiva eléctrica. En este sentido, el compromiso por parte de la marca y del grupo es muy sólido. Somos el primer grupo del Sector en comprometerse con los acuerdos de París y tenemos como objetivo ser una compañía neutral en emisiones de CO2 en el año 2050".

En esa misma dirección, y "como ya hemos visto en el Caddy 5, seguimos avanzando en el terreno de la digitalización. Gracias al uso de la plataforma MQB, la misma que la del Golf, con el nuevo Caddy damos un paso hacia delante en el terreno de la digitalización y la conectividad, proporcionando nuevas funcionalidades a nuestros clientes, similares a las que se ofrecen en el segmento de los turismos", concluye Alex García.

Nexotrans / Diciembre 2021 NexotransLIGER⊖S / 11

- FICHAS DE PRODUCTO



www.citroen.es/vehiculos/ vehiculos-comerciales

Berlingo



Longitudes: 4,403 / 4,753 metros Altura: 1,880 metros

Anchura: 1,848 metros Distancia entre ejes: 2,785 / 2,975

metros Carga útil: desde 487 hasta 558 kg (hasta 888 kg en carga ampliada) Motores: BlueHDI 1.5 / PureTech 1.2.

Potencias: 75-100-130 CV / 110 CV. Transmisión: manual (opción automá-

tica en 130 CV)

Versiones: Acabados Control M y XL, Club M y XL, Driver M, Worker M y Doble Cabina XL. Versión Live para uso más particular. Diésel y gasolina.

eBerlingo



Longitudes: 4,400 / 4,750 metros

Altura: 1,84 metros Anchura: 1,848 metros

Distancia entre ejes: 2,785 / 2,975

Volumen de carga: 3,3 / 4,4 m3 Carga útil: hasta 800 kg Potencias: hasta 100 kw. Par máximo: 260 Nm. Baterías: 50 kWh.

Autonomía: hasta 275 km. Forma de carga: AC en 3,7-22 kW /

DC en 100 kW

Tiempo de carga: 7h30'-5h / 30' al 80% Transmisión: automática.



Longitudes: 4,609 / 4,959 / 5,309 /

Altura: 1,895 / 1,905 metros

Anchura: 1,920 metros

Distancia entre ejes: 2,925 / 3,275

Volumen de carga: desde 4,6 hasta

Carga útil: desde 745 hasta 1.258 kg (con aplicador de carga útil)

Motores: BlueHDI 1.5 / BlueHDI 2.0. Potencias: 100 hasta 180 CV.

Par máximo: 270-300 Nm / 340-370

Transmisión: manual 6 vel. (opción

automática en 180 CV).

Versiones: Acabados Control, Club, CityVan, Worker, Driver, Doble Cabina, Chasis. Tallas M, XS y XL.



Longitudes: 4,609 / 4,959 / 5,309 metros

Altura: 1,881 / 1,94 metros

Anchura: 1,92 metros Distancia entre ejes: 2,925 / 3,275

Volumen de carga: desde 4,6 hasta 6,1

m3 (con aplicador de carga útil) Carga útil: desde 888 hasta 1.066 kg Motores: eléctrico 50 / 75 kWh.

Potencias: hasta 100 kw. Par máximo: 260 Nm.

Forma de carga: AC en 7,4-11 kW /

DC en 100 kW

Tiempo de carga: 4h30'-11h / 30'-45'

Transmisión: automática. **Autonomía:** 230-330 km.

Versiones: Control, Club, Doble cabina. Disponible también con propulsión de

hidrógeno, próximamente.



Longitudes: 4,963 / 5,413 / 5,998 /

6,363 metros

Altura: 2,254 / 2,760 metros Anchura: 2,05 metros

Distancia entre ejes: 3,000 / 3,450 /

Volumen de carga: 8 / / 10 / 11,5 / 13

Carga útil: desde 1.110 hasta 1.560 kg

Motores: BlueHDI 2.2. Potencias: 120-140-165 CV. Par máximo: 310-340 Nm.

Transmisión: manual 6 velocidades. Versiones: Furgón cerrado, doble cabina, chasis cabina, chasis doble cabina, camión doble cabina, Driver, Worker. Múltiples

opciones de carrozado. Pasajeros hasta 16 pax. Diésel y GNC.

EJUMPER

Longitudes: 4,963 / 5,413 / 5,998 metros **Altura:** 2,254 / 2,760 metros



Anchura: 2,05 metros

Distancia entre ejes: 3,000 / 3,450 /

4.035 metros

Volumen de carga: 8 / / 10 / 11,5 / 13 15 /17 m3

Motores: eléctrico 96 kW. Par máximo: 260 Nm. Baterías: 37 / 70 kWh

Autonomía: 117 / 224 km (WLTP). Forma de carga: AC en 3,5-22 kW / DC en 50 kW

Tiempo de carga: 80% en 1 hora

Tracción: delantera. Transmisión: automática.

DACIA



www.dacia.es

DOKKER VAN



Longitudes: 4,363 metros Altura: 1,809 metros Anchura: 1,751 metros

Distancia entre ejes: 2,810 metros Volumen de carga: hasta 3,3 m3 Carga útil: 600 - 750 kg Motores: Blue dCi 1.5 / Eco-G 1.6

(GLP). Potencias: 95 / 110 CV

Par máximo: 220 / 150 Nm. Transmisión: manual. Versiones: Access, Essential.

DFSK



www.dfsk.es

Longitudes: 4,730 / 4,930 metros **Altura:** 1,960 metros

Anchura: 1,655 / 1,755 metros Distancia entre ejes: 3,050 metros



Carga útil: hasta 1.050 kg Motores: 1.5 gasolina. Potencias: 100 CV. **Transmisión:** manual 5 vel. Tracción: trasera



Longitudes: 4,740 / 4,940 metros

Altura: 1,960 metros Anchura: 1,735 metros Distancia entre ejes: 3,050 metros

Carga útil: hasta 1.200 kg Motores: 1.5 gasolina. Potencias: 100 CV. Transmisión: manual 5 vel.

Tracción: trasera

EG35



Longitudes: 4,500 metros Altura: 1,985 metros Anchura: 1,680 metros

Distancia entre ejes: 3,050 metros Carga útil: hasta 1.090 kg Volumen Carga: hasta 5 m3 Baterías: 38,7 kWh. Potencia máxima: 60 kW.

Tiempo de carga: 8h en AC / 1h30' al 80% en DC Autonomía: 331 km

Tracción: trasera.

KOIH



Longitudes: 4,280 metros Altura: 1,828 metros **Anchura:** 1,560 metros

Distancia entre ejes: 2,515 metros

Carga útil: 915 kg Motores: 1.2. Potencias: 70 CV. Transmisión: manual 5 vel.

Tracción: trasera

12 Nexotrans LIGER S Diciembre 2021 / **Nexotrans**

KO I HE



Longitudes: 3,910 metros Altura: 1,810 metros Anchura: 1,560 metros Carga útil: 900 kg Motores: eléctrico AC 9 kW. Par motor: 150 Nm. Baterías: 15 kWh. Tiempo de carga: 4h. Autonomía: 120 km. Tracción: trasera

Versiones: caja abierta, volquete lateral

y trasero. Carrozable.

FIAT



www.fiatprofessional.com/es

Panda Van



Longitudes: 3,653 metros Altura: 1,551 metros Anchura: 1,882 metros Distancia entre ejes: 2,300 metros

Carga útil: entre 460 y 510 kg Motores: 1.0 GSE / 1.2 GLP / 0.9 1. /

Potencias: 70 / 69 / 70 / 85 CV. Par máximo: 92 / 102 / 135-145 / 100-

Transmisión: Manual, 5-6 velocidades Versiones: Diésel, GNC, GLP y 4x4.

FIORINO



Longitudes: 3,957 metros **Altura:** 1,721 metros Anchura: 1,716 metros

Distancia entre ejes: 2,513 metros Volumen de carga: entre 2,1 y 2,8 m3 Carga útil: entre 500 y 660 kg Motores: 1.3 diésel; 1.4 GNC. Potencias: 80 y 95 CV; 70 en GNC. Par máximo: 200 Nm; 104-115 en

Versiones: Cargo, Combi, diésel y GNC.

Dobló



Longitudes: 4,406 / 4,756 metros **Altura:** 1,845-2,125 / 1,880 metros

Anchura: 1,832 metros

Distancia entre ejes: 2,755 / 3,105

Volumen de carga: 3,4-3,8 / 4,2-4,6 m3 Carga útil: 750-1.005 kg Motores: 1.3 Multijet / 1.6 Multijet /

Potencias: 80-95 CV / 100-105-120 CV 120 CV en GNC.

Par máximo: 200 / 320 / 206 Nm en

Versiones: Batalla corta o larga (Maxi), techo normal o alto, Work up (pick-up), chasis-cabina con plataforma corta y larga, Combi normal y Maxi (con techo normal y alto), propulsión diésel y GNC.

TALENTO



Longitudes: 4,999 / 5,399 metros **Altura:** 1,971 / 2,493 metros Anchura: 1,956 metros

Distancia entre ejes: 3,098 / 3,498

Volumen de carga: 5,2/6/7,2/8,6 m3 Carga útil: entre 1.010 y 1.261 kg **Motores:** Ecojet 1.6 / Ecojet 2.0. **Potencias:** 95 CV / 120-140-170 CV. **Par máximo:** 260 Nm / 320-350-380

Nm. **Tracción:** delantera.

Transmisión: manual 6 vel.

Versiones: Acabado panelado, semiacristalada y acristalada; furgón Maxi; doble cabina, cabina plancher (5,248 m de largo); combi (N1 y M1); también para pasajeros hasta 9 pax. La gama también contará a partir de 2022 con el modelo



Longitudes: 5,155 / 5,285 metros Altura: 1,780 metros Anchura: 1,820 metros

Distancia entre ejes: 3 metros

Carga útil: hasta 1.100 kg **Motores:** 2.4 litros. Potencias: 150-180 CV. Par máximo: hasta 430 Nm.

Tracción: trasera y 4x4. Transmisión: manual o automática.

Versiones: SX, LX, cabina simple, cabina doble, cabina extendida.

DUCATO



Longitudes: 4,963 / 5,413 / 5,998

6,363 metros **Altura:** 2,254 / 2,269 / 2,539 / 2,764

metros

Anchura: 2.05 metros

Distancia entre ejes: 3,000 / 3,450 /

4,035 metros

Volumen de carga: 5,5 / 8 / 9,5 / 10 /

11,5 / 13 / 15 m3

Carga útil: desde 905 hasta 2.140 kg **Motores:** Multijet 2.3 / Natural Power

Potencias: 120-140-160-177 CV / 136

CV en GNC.

Par máximo: 320-350-380-400 Nm /

136 NM en GNC. Tracción: delantera.

Transmisión: manual o automática. Versiones: Furgón cerrado, acristalado, semiacristalado, doble cabina, chasis cabina, chasis doble cabina, Múltiples

opciones de carrozado. Pasajeros hasta 16 pax. Diésel y GNC.



Longitudes: 5,413 / 5,998 / 6,363

Altura: 2,299 / 2,567 / 2,805 metros

Anchura: 2,05 metros

Distancia entre ejes: 3,450 / 4,035

metros

Carga útil: hasta 1.067 kg Motores: eléctrico 47 / 79 kWh. **Baterías:** (3 y 5) 120 Ah

Potencias: hasta 90 kw. Par máximo: 288 Nm.

Forma de carga: AC en 7-11-22 kW / DC en 50 kW

Tiempo de carga: 2h25'-8h / 50'-1h25' Tracción: delantera. Transmisión: automática. Autonomía: hasta 370 km.

Versiones: Furgón panelado, acristalado.

FORD



www.ford.es/ vehiculoscomerciales

RANGER



Longitudes: 5,282 / 5,335 metros **Altura:** 1,839 / 1,848 metros **Anchura:** 1,867 / 1,924 metros Distancia entre ejes: 3,220 metros Carga útil: desde 1.024 hasta 1.158 kg

Motores: EcoBlue 2.0 litros Potencias: 170 / 213 CV. Par máximo: 420 / 500 Nm. Tracción: trasera y 4x4.

Transmisión: manual (6v) o automática

Versiones: cabina simple, cabina doble,

cabina extendida.

Transit Courier



Longitudes: 4,157 metros Altura: 1,747 metros Anchura: 2,060 metros

Distancia entre ejes: 2,489 metros Volumen de carga: desde 1,9 hasta

Carga útil: desde 645 hasta 660 kg Motores: TDCi 1.5 / TDCi 1.6 litros / Ecoboost 1.0.

Potencias: 75 / 95 / 100 CV.

Par máximo: 190-215 / 170 Nm. Transmisión: manual.

Versiones: Van, kombi, diésel o gasolina.

Transit Connect



Longitudes: 4,418 / 4,818 metros Altura: desde 1,836 hasta 1,862 metros

Anchura: 2.137 metros

Distancia entre ejes: 2,662 / 3,062

Volumen de carga: desde 1,2 hasta Carga útil: desde 625 hasta 1.004 kg

Motores: TDCi 1.6 litros / EcoBoost 1.0 / EcoBoost 1.6.

Potencias: 75-95-115 / 100 / 150 CV. **Par máximo:** 220-230-270 / 170 / 240

Transmisión: manual o automática, según modelos.

Nexotrans / Diciembre 2021 *Nexotrans* LIGER⊕S / 13

Versiones: Van, kombi (5 y 7 plazas), diésel o gasolina.

RANSIT



Longitudes: 5,531/5,981/6,704 metros Altura: desde 2,426 hasta 2,790 metros Anchura: 2,474 metros

Distancia entre ejes: 3,300 / 3,750

metros

Volumen de carga: desde 8,8 hasta 15.1 m3

Carga útil: desde 849 hasta 1.186 kg

Motores: TDCi 2.0. **Potencias:** 105 / 130 / 170 / 185 CV. Par máximo: 310/360/405/415 Nm. Transmisión: manual o automática. Tracción: delantera, trasera, total.

Versiones: Van, kombi, kombi mixta, doble cabina. Acabados Trend, Limited. También Trail Active.

TRANSIT E



Longitudes: 5,531 / 5,981 / 6,704 metros Altura: desde 2,426 hasta 2,790 metros Anchura: 2,474 metros

Distancia entre ejes: 3,300 / 3,750

metros

Carga útil: hasta 1.616 kg en furgón y

1.967 kg en chasis cabina

Volumen de carga: desde 9,5 hasta 15.1 m³

Baterías: 67 kWh Potencias: hasta 198 kw. Par máximo: 430 Nm.

Forma de carga: AC en 11,3 kW / DC

en 115 kW

Tiempo de carga: 8,2h / 34' al 80%

Transmisión: automática. Autonomía: hasta 350 km.

Versiones: hasta 25 posibilidades. MMA en 3,5, 3,9 y 4,25 toneladas.

FUSO



www.fuso-trucks.es

CANTER Longitudes: 4,790 / 5,140 / 5,940 /

6,690 metros

Altura: desde 2,150 hasta 2,160 metros

Anchura: 1,995 metros



Distancia entre ejes: 2,500 / 2,800 /

3,400 / 3,800 metros **Carga útil:** desde 1.425 hasta 1.475 kg

Motores: diésel 3.0. Potencias: 150 CV. Par máximo: 400 Nm.

Transmisión: manual o automatizada.

ECANTER



Longitudes: 5,940 metros Anchura: 1,995 metros Distancia entre ejes: 3,400 metros **Carga útil:** 4.155 kg (MMA 7,5 ton)

Motores: 82,8 kWh. Potencias: 129 kW. Par máximo: 390 Nm. Autonomía: 100 km. Transmisión: automatizada. Versión: chasis carrozable.

GOUPIL



GOUPIL

www.grau-maquinaria.com

G2



Longitudes: 3,170 metros Altura: 1,785 metros **Anchura:** 1,105 metros

Distancia entre ejes: 2,215 metros Carga útil: desde 389 hasta 540 kg Baterías: plomo 5,8 kW / litio 5,2-8,6

Potencias: 11,5 kW. Par máximo: 60 Nm.

Tiempo de carga: 6h / 6h30'-11h **Autonomía:** 45 / 61-100 km Transmisión: automática.

Versiones: Caja abierta, furgón, reja protectora con portaherramientas.

Longitudes: 3,600 metros



Altura: 1,893 metros

Anchura: 1,574 metros Distancia entre ejes: 2,022 metros

Carga útil: hasta 1.240 kg
Baterías: plomo 8,6-11,5-15,4 kW/litio
9-14-25 kW
Potencias: 16,5 kW.
Par máximo: 81 Nm.
Tiempo de carga: 8h30'-9h45'/4h15'-

6h30'-11h

Autonomía: 62-82-92 / 92-135-159 km

Transmisión: automática. Versiones: Caja fija o basculante con alzas abatibles, caja abierta, furgón, furgón isotermo, baldeadora, equipo de alta presión/riego, aspiradora de hojas...



Longitudes: 4,796 metros Altura: 1.921 metros Anchura: 1,704 metros Distancia entre ejes: 3,450 metros

Carga útil: hasta 1.100 kg Baterías: litio 28,8 - 15,4 kW Potencias: 62 kW.

Par máximo: 182 Nm. Tiempo de carga: 5h-9h30' / 3h-5h

Autonomía: 153 - 89 km Transmisión: automática.

Versiones: Caja fija o basculante, furgón

INVICTA



www.invictaelectric.es

EIDOLA



Longitudes: 3,150 metros Altura: 1,570 metros

Anchura: 1,290 metros
Distancia entre ejes: 2,300 metros

Carga útil: hasta 300 kg Capacidad: hasta 1,64 m3

Motores: 7,7 kw. Batería: 10 kWh.

Par máximo: 24 Nm.

Tiempo de carga: 4-6h en AC.

Tracción: trasera.

Autonomía: hasta 150 km. Versiones: caja cerrada o pick-up.

Metro



Longitudes: 2,36 metros Altura: 1,635 metros Anchura: 1,400 metros

Distancia entre ejes: 1,560 metros

Carga útil: hasta 8 m3 Motores: 8,5 kW. Batería: 20 / 26 kWh. Tiempo de carga: 3 h en AC. Autonomía: hasta 270 km. Versiones: caja cerrada.

ORCA



Longitudes: 3,940 metros Altura: 1,890 metros

Anchura: 1,575 metros Distancia entre ejes: 2,500 metros

Carga útil: hasta 1.000 kg

Motores: 30 kW. Batería: 144 V. Tiempo de carga: 6-10 h en AC.

Autonomía: 200 km. Versiones: caja cerrada, chasis, pick-up, isotermo, persianas, caja refrigerada.

ISUZU

ISUZU

www.isuzu.es/es

D-Max



Longitudes: 5,215 metros Altura: 1,685 metros Anchura: 1,775 metros

Distancia entre ejes: 3,095 metros Carga útil: por encima de 1 tn

Motores: diésel 1.9. Potencias: 164 CV. Par máximo: 360 Nm.

Transmisión: manual o automatizada.

14 Nexotrans LIGER S Diciembre 2021 / **Nexotrans**

Versión: cabina sencilla, space y doble cabina. 4x2 y 4x4. Cuatro tipos de aca-

M21



Longitudes: 4,760 / 4,780 / 5,295 / 6,015 / 6,085 metros

Anchura: 1,815 metros

Altura: 2,125 / 2,135 / 2,160 metros Distancia entre ejes: 2,500 / 2,760 /

Carga útil: desde 1.315 hasta 1.695 kg

Motores: diésel 1.9. Potencias: 123 CV. Par máximo: 320 Nm.

Transmisión: manual o automatizada. Versión: Single, Ground, Heavy, Active,

Adaptor S.

L35



Longitudes: 5,295 / 6,015 / 7,032 /

7,565 metros

Anchura: 1,815 metros

Altura: 2,150 / 2,160 / 2,270 metros **Distancia entre ejes:** 2,750 / 3,350 /

3,845 / 4,175 metros Motores: diésel 3.0. Potencias: 150 CV. Par máximo: 375 Nm. Transmisión: manual.

Versión: Bleu, Adaptor S, Crew, rueda

simple o gemelada.

IVECO

IVECO

www.iveco

DAILY



Longitudes: 5,189 / 5,709 / 6,109

7.274 metros

Áltura: 2,315 / 2,684 / 2,849 / 2,952

Anchura: 2,010 metros

Distancia entre ejes: 3,000 / 3,520 /

4,100 metros

Volumen de carga: 7,3 / 9 / 10,8 / 12 /

Carga útil: desde 851 hasta 1.364 kg **Motores:** F1C Euro 6e 3.0 / 156 FY22

Euro 6d 2.3 litros.

Potencias: 136 / 156 CV. Par máximo: 350 / 380 Nm. **Tracción:** trasera y 4x4. Transmisión: Hi-Matic

Versiones: Furgón, chasis-cabina y mminibús. Propulsión GNC con motor 3.0, con 136 CV y 350 Nm. Camio manual o Hi-Matic

Daily Eléctrica



Longitudes: 5,189 / 5,709 / 6,109 /

7,274 metros

Altura: 2,315 / 2,684 / 2,849 / 2,952

metros Anchura: 2,010 metros

Distancia entre ejes: 3,000 / 3,520 /

Carga útil: desde 989 hasta 1.740 kg

(para versión 4,25 tn MMA)

Volumen de carga: hasta 19,6 m3 Baterías: 36 kWh **Potencias:** 60 / 80 kW. Par máximo: 290 Nm.

Transmisión: automática Autonomía: hasta 250 km

Tiempos de carga: 2h en DC (40 kW)

LEVC

LEVC



www.londonelectricmadrid.es



Longitudes: 5,233 metros Altura: 1,990 metros Anchura: 1,945 metros

Distancia entre ejes: 3,386 metros Carga útil: hasta 850 kg

Volumen de carga: hasta 5,5 m3 **Motores:** 81 kW, y uno de gasolina para generar electricidad de 1,5 litros.

Batería: 31 kWh. Transmisión: automática

Autonomía: 531 km en total, 120 km

en puro eléctrico

Tiempos de carga: 140' en AC (11 kw)

y 30' en DC (50 kw) Tracción: delantera

MAN



www.van.man/es

TGE



Longitudes: desde 5,986 / 6,836 / 7,391

Altura: 2,355 / 2,590 / 2,798 / 2,835

metros

Anchura: 2,040 metros

Distancia entre ejes: 3,640 / 4,490 Carga útil: desde 868 hasta 1.512 kg

(máximo versiones 3,5 tn MMA) Volumen de carga: desde 9,9 hasta

18,4 m3

Motores: diésel 2.0. Potencias: 102-122-140-177 CV. Par máximo: 300-340-410 Nm. Transmisión: manual o atomatizada

Tracción: delantera, trasera, total Versiones: Furgón, chasis cabina, chasis doble cabina, combi, camper. Múltiples opciones de carrozado. Pasajeros hasta 17 plazas.

eTGE



Longitudes: 5,986 metros Altura: 2,590 metros Anchura: 2,040 metros

Distancia entre ejes: 3,640 metros Carga útil: desde 989 hasta 1.740 kg (para versión 4,25 tn MMA) **Volumen de carga:** 10,7 m3

Baterías: 36 kWh Potencias: 136 CV. Par máximo: 290 Nm. Transmisión: automática

Autonomía: 173 km Tiempos de carga: 5h20' en AC (7,2 kw) y 40' al 80% en DC (40 kw)

MAXUS

www.maxus-automotive.es



eDeliver 3



Longitudes: 4,555 / 5,145 metros

Altura: 1,900 metros Anchura: 1,780 metros

Distancia entre ejes: 2,910 / 3,285 m **Volumen carga:** 4,8 / 6,3 m3

Carga útil: desde 865 hasta 1.020 kg **Motor:** 90 kW (122 CV) Par máximo: 255 Nm. Baterías: 35 / 53 kWh

Tiempo de carga: 5-7h / 34' carga

Autonomía: 210 / 342 km. Tracción: delantera. Transmisión: automática.

EDELIVER 9



Longitudes: 5,546 / 5,940 / 6,680 metros

Altura: 2.525 metros

Anchura: 2.062 metros Distancia entre ejes: 3,366 / 3,760 /

4.048 metros

Volumen carga: 9,7 / 11 m3 Carga útil: desde 860 hasta 1.200 kg Motor: 150 kW (204 CV)

Par máximo: 310 Nm.
Baterías: 52 / 89 kWh
Tiempo de carga: 7-12h / 36-45' carga

rápida

Autonomía: 237 / 353 km. Tracción: delantera.
Transmisión: automática. Versiones: furgón y chasis-cabina.

Deliver 9



Longitudes: 5,180 / 5,940 / 6,200 /

6,680 metros

Altura: 2,385 / 2,535 / 2,755 metros

Anchura: 2.062 metros

Distancia entre ejes: 3,000 / 3,366 /

3,760 / 4,048 metros

Volumen carga: 8,1 / 12,3 m3 Carga útil: desde 1.110 hasta 1.520 kg

Motor: TDi 2.0 **Potencia:** 150 / 163 CV Par máximo: 375 Nm. Tracción: delantera-trasera. Transmisión: manual.

Versiones: furgón y chasis-cabina.

Nexotrans / Diciembre 2021 *Nexotrans* LIGER⊕S / 15

MERCEDES-BENZ



Mercedes-Benz Vans

www.mercedes-benz.es/ vans/es

CITAN



Longitudes: 4,498 metros Altura: 1,832 metros Anchura: 1,859 metros

Distancia entre ejes: 2,716 metros Volumen de carga: hasta 2,9 m3

Carga útil: 786 kg Motores: 108 CDi - 110 CDi - 112 CDi

(1.5) / gasolina (1.3). **Potencias:** 70-95-116 CV / 102-131 CV. Par máximo: 230-260-270 / 200-240

Tracción: delantera

Versiones: Furgón y Tourer mixta uso profesional (435 kg de carga útil). En el futuro, batalla larga y, en el segundo semestre de 2022, la eléctrica.

VITO



Longitudes: 4,895-5,140-5,370 metros

Altura: 1,890 metros Anchura: 1,928 metros

Volumen de carga: 3,1 / 4,1 / 5,5 / 6

/ 6,6 m3

Carga útil: desde 846 hasta 1,374 kg Motores: 110 CDi / 114 CDi

Potencias: 102 / 136 CV. Par máximo: 270 / 330 Nm. **Tracción:** delantera, trasera, 4x4 Transmisión: manual o automática.

según modelos Versiones: Furgón y mixta. Tourer mixta uso profesional. Base, Pro, Sport, Select.

EVITO

Longitudes: 5,140 / 5,370 metros

Altura: 1,945 metros Anchura: 1,928 metros

Carga útil: desde 579 hasta 1.004 kg Volumen de carga: hasta 6,6 m3

Baterías: 35 kWh



Potencias: 85 kw. Par máximo: 295 Nm.

Forma de carga: AC en 7,4 kW **Tiempo de carga:** 6h

Transmisión: automática. Autonomía: hasta 149 km.

Versiones: Tourer hasta 9 plazas. Nueva Long Range, con hasta 357 km en ciclo WLTP. Varias opciones de carrozado (ambulancia, fúnebre, refrigerado...).

SPRINTER



Longitudes: 5,267 / 5,932 / 6,967 / 7,367 metros

Altura: 2,356 / 2,642 / 2,831 metros

Anchura: 2,175 metros

Distancia entre ejes: 3,259 / 3,924 /

Volumen de carga: desde 7,8 hasta 15,5 m3

Carga útil: desde 833 hasta 1.475 kg Motores: CDi 211 / CDi 311.

Potencias: 114 CV.

Transmisión: manual o automática. Tracción: delantera, trasera, total. Versiones: Furgón, Mixto, Tourer, plaraforma abierta (9,2 m3 de carga útil),

chasis-cabina (simple o doble).



Longitudes: 6,088 metros Altura: 2,676 metros Anchura: 2,175 metros

Distancia entre ejes: 3,924 metros Carga útil: 1.034-885 kg Volumen de carga: hasta 11 m3

Baterías: 41-55 kWh Potencias: 85 kW.

Forma de carga: AC en 7,4-20 kW

Tiempo de carga: 6-8h /20' al 80%

Transmisión: automática. Autonomía: hasta 156 km.

MITSUBISHI

www.mitsubishi-motors.

es



L200



Longitudes: 5,215 / 5,225 metros

Altura: 1,780 metros Anchura: 1,815 metros

Distancia entre ejes: 3,000 metros Carga útil: hasta 1.075 kg Motores: diésel 220 DI-D.

Potencia: 150 CV. Par máximo: 400 Nm.

Transmisión: manual o atomatizada

(ambas de 6 vel)

Tracción: trasera y total

Versiones: Cabina simple v doble

NISSAN



www.nissan.es/vehiculos/ vehiculos-comerciales



Longitudes: 4,48 / 4,91 metros **Altura:** 1,800 / 1,840 metros Volumen de carga: 3,9 m3 Carga útil: 800 kg Motores: 1.3 TCe gasolina Potencias: 130 CV Par motor: 240 Nm.

Townstar **EV**

Transmisión: manual.

Longitudes: 4,48 / 4,91 metros **Altura:** 1,800 / 1,840 metros

Baterías: 44 kWh Motor: 90 kW. Par máximo: 245 Nm.

Forma de carga: AC / DC Transmisión: automática.



Autonomía: hasta 285 km. Versiones: Pasajeros y carga.

Primastar



Longitudes: 4,999 / 5,399 metros

Altura: 1,956 metros

Anchura: 1,971 / 2,493 metros

Distancia entre ejes: 3,098 / 3,498 metros

Carga útil: desde 828 hasta 1.172 kg Volumen de carga: desde 2,5 hasta

Motores: 1.6 / 2.0 diésel / 2.0 DCi

Potencias: 96 / 120-145-170 / 110-150-

Par máximo: 260 / 350-380 Nm. Transmisión: manual.

Versiones: Furgón y combi. Múltiples opciones de carrozado.



Longitudes: 5,048 / 5,548 / 6,198 /

6,848 metros **Altura:** 2,307 / 2,527 / 2,808 metros

Anchura: 2,070 metros Distancia entre ejes: 3,182 / 3,682 /

4.332 metros

Volumen de carga: desde 7,75 hasta 16 m3

Carga útil: desde 1.040 hasta 1.623 kg Motores: 2.3 DCi E6d.

Potencias: desde 130 hasta 180 CV.

Par motor: 400 Nm. Transmisión: manual 6 vel.

Tracción: delantera, trasera. Versiones: Furgón, chasis-cabina, furgón kombi 6 plazas, volquete, caja cerrada, caja abierta con laterales abatibles.

Navara



16 Nexotrans LIGER S Diciembre 2021 / **Nexotrans**

Longitudes: 5,210 / 5.330 metros

Altura: 1,855 metros Anchura: 1,850 metros Carga útil: 1.100 kg Motores: 2.3 diésel biturbo. Potencias: 163 / 190 CV. Par motor: 425 / 450 Nm.

Transmisión: manual o automática.

Tracción: total.

Versiones: cabina simple y doble.

OPEL



www.opel.es/

Combo



Longitudes: 4,403 / 4,753 metros

Altura: 1,860 metros Anchura: 2,107 metros

Distancia entre ejes: 2,785 / 2,975

Volumen de carga: 3,8 hasta 4,4 m3

Carga útil: hasta 1.001 kg

Motores: PureTech 1.2 (gasolina) / Blue

HDi 1.5 (diésel)

Potencias: 109 / 74-100-129 CV. Par motor: 205 / 230-250-300 Nm. Transmisión: manual o automática.

Tracción: delantera y total Versiones: Cargo, XL y doble cabina.

COMBO-E



Longitudes: 4.403 / 4.753 metros

Altura: 1.860 metros Anchura: 2,107 metros

Distancia entre ejes: 2,785 / 2,975

metros

Volumen de carga: 3,8 hasta 4,4 m3

Carga útil: hasta 800 kg Batería: 50 kWh

Motor: 57 kW. Forma de carga: DC en 100 kW Tiempo de carga: 80% en 30' **Autonomía:** hasta 275 km (WLTP)

Tracción: delantera

Versiones: Cargo, XL y doble cabina.

Vivaro

Longitudes: 4,609 / 4,959 / 5,309 metros



Altura: 1,905 / 1,935 metros Anchura: 1,920 metros

Distancia entre ejes: 2,925 / 3,275

Volumen de carga: desde 4,6 hasta

 $6.6 \, \text{m}^3$

Carga útil: hasta 1.480 kg

Motores: Blue HDi 1.5 / Blue HDi 2.0 Potencias: 100-120 / 120-150-180 CV. Transmisión: manual o automática.

Tracción: delantera y total Versiones: Combi, furgón, doble cabina,

chasis-cabina.

Vivaro-E



Longitudes: 4,609 / 4,959 / 5,309 metros

Altura: 1,905 / 1,935 metros

Anchura: 1,900 metros
Distancia entre ejes: 2,925 / 3,275

metros

Carga útil: 1.000 / 1.275 kg

Volumen de carga: desde 4,6 hasta

 $6.6 \, \text{m}^3$

Baterías: 50 / 75 kWh Potencias: 100 kw. Par máximo: 260 Nm.

Forma de carga: AC en 7,4-11 kW /

DC en 100 kW

Tiempo de carga: 8h' / 80% en 30-45'

Transmisión: automática. **Autonomía:** 230 / 330 km.

Versiones: Compacto, estándar, largo.

Kombi.

Movano



Longitudes: 4,963 / 5,413 / 5,998 / 6,363

/ 6,693 metros Altura: 2,254 / 2,522 / 2,760 metros Anchura: 2,050 metros

Distancia entre ejes: 3,000 / 3,450 /

Volumen de carga: desde 8 hasta 17 m3
Motores: 2.2 HDi
Potencias: 120-140-165 CV.
Par motor: 310-340 Nm. Transmisión: manual 6 vel. Tracción: delantera, trasera.

Versiones: Furgón, chasis-cabina, doble cabina, caja doble cabina, caja cabina, combi. También minibús hasta 17 plazas.

Movano-e



Longitudes: 4,963 / 5,413 / 5,998 metros **Altura:** 2,254 / 2,522 / 2,760 metros

Anchura: 2,050 metros

Distancia entre ejes: 3,000 / 3,450 /

4.040 metros

Carga útil: hasta 1.890 kg Volumen de carga: hasta 17 m3 Baterías: 37 / 70 kWh

Potencias: 90 kW. Par máximo: 260 Nm.

Forma de carga: AC en 7-22 kW / DC

en 100 kW

Tiempo de carga: 5-12h' / 80% en 60'

Transmisión: automática. Autonomía: 200 / 340 km.

Versiones: Chasis cabina, chasis doble

cabina, furgón, plataforma.

PEUGEOT



www.empresas.peugeot.

PARTNER



Longitudes: 4,403 / 4,753 metros

Altura: 1,860 metros Anchura: 2,107 metros

Distancia entre ejes: 2,785 / 2,975

metros Volumen de carga: 3,3 hasta 4,4 m3 Carga útil: desde 600 hasta 1.001 kg Motores: PureTech 1.2 (gasolina)/Blue

HDi 1.5 (diésel)

Potencias: 109 / 100-129 CV. Par motor: 205 / 230-250-300 Nm. Transmisión: manual o automática

Tracción: delantera

Versiones: Pro, Premium, Grip, Asphalt. Long y doble cabina. Rifter y eRifter para

E-PARTNER Longitudes: 4,403 / 4,753 metros

Altura: 1,860 metros Anchura: 2,107 metros



Distancia entre ejes: 2,785 / 2,975

Volumen de carga: 3,9 hasta 4,4 m3

Carga útil: hasta 800 kg Motores: 100 kW Par motor: 260 Nm. Batería: 50 kWh.

Autonomía: hasta 275 km. Tiempo de carga: 30' al 80% en DC

Transmisión: automática Tracción: delantera

EXPERT



Longitudes: 4,609 / 4,959 / 5,309

Altura: 1,905 / 1,935 metros

Anchura: 1,920 metros Distancia entre ejes: 2,925 / 3,275

Volumen de carga: desde 4,6 hasta 6.6 m³ Carga útil: desde 688 hasta 1.480 kg **Motores:** Blue HDi 1.5 / Blue HDi 2.0 **Potencias:** 100-120 / 150-180 CV.

Transmisión: manual o automática.

Tracción: delantera Versiones: Pro, Premium, Kombi, Grip. Plataforma cabina y doble cabina replegable. Traveller y eTraveller para pasajeros.

EEXPERT



Longitudes: 4,609 / 4,959 / 5,309

metros **Altura:** 1,905 / 1,935 metros Anchura: 1,900 metros

Distancia entre ejes: 2,925 / 3,275

Carga útil: 1.000 / 1.275 kg Volumen de carga: desde 4,6 hasta $6.6 \, \text{m}^3$

Baterías: 50 / 75 kWh Potencias: 100 kw. Par máximo: 260 Nm.

Forma de carga: AC en 7,4-11 kW /

DC en 100 kW

Tiempo de carga: 8h' / 80% en 30-45'

Transmisión: automática. **Autonomía:** 230 / 330 km.

Versiones: Compacto, estándar, largo.

Kombi (Traveller).

Nexotrans / Diciembre 2021 *Nexotrans* LIGER ⇔S / 17

Boxer



Longitudes: 4,963 / 5,413 / 5,998 /

6.363 / 6.693 metros

Altura: 2,254 / 2,522 / 2,760 metros **Anchura:** 2,050 metros

Distancia entre ejes: 3,000 / 3,450 /

4,035 metros

Volumen de carga: desde 8 hasta 17 m3

Motores: 2.2 HDi

Potencias: 120-140-165 CV. **Par motor:** 310-340 Nm. Transmisión: manual 6 vel. Tracción: delantera, trasera.

Versiones: Furgón, chasis-cabina, doble cabina, caja doble cabina, caja cabina, combi. También minibús hasta 17 plazas.

EBOXER



Longitudes: 4,963 / 5,413 / 5,998

Altura: 2,254 / 2,522 / 2,760 metros

Anchura: 2,050 metros Distancia entre ejes: 3,000 / 3,450 /

4.040 metros

Carga útil: hasta 1.890 kg Volumen de carga: desde 5 hasta 17 m3 Baterías: 37 / 70 kWh

Potencias: 90 kw.

Par máximo: 260 Nm. Forma de carga: AC en 7-22 kW / DC en 100 kW

Tiempo de carga: 5-12h' / 80% en 60'

Transmisión: automática. **Autonomía:** 200 / 340 km.

Versiones: Chasis cabina, chasis doble cabina, furgón, plataforma.

PIAGGIO



www.commercial.piaggio. com/es ES

Porter NP6

Longitudes: 4,215 hasta 4,815 metros (rueda simple) / 4,545 hasta 5,095 metros (rueda gemela)

Anchura caja: hasta 1,800 metros Distancia entre ejes: 2,650 - 3,070 metros (rueda simple) / 3,000 - 3,250 metros (rueda gemela).

Carga útil: desde 815 hasta 1.440 kg



Motores: 1.5 litros Potencias: 75 / 68 kWh. **Par máximo:** 132 / 118 Nm.

Versiones: gasolina+GLP / gasolina+metano. Chasis, platforma fija, plataforma basculante.

RENAULT



www.renault.es/ comerciales

Express



Longitudes: 4,393 metros Altura: 1,850 metros Anchura: 1,775 metros

Distancia entre ejes: 2,812 metros Volumen de carga: 3,3 hasta 3,7 m3 Carga útil: desde 524 hasta 790 kg Motores: Blue dCi 1.5 (diésel) / TCe

1.3 (gasolina) **Potencias:** 75-95 / 100 CV. **Par motor:** 220-240 / 200 Nm. Transmisión: manual 6 velocidades.

Tracción: delantera Versiones: Basic y Confort.

KANGOO



Longitudes: 4,486 metros **Altura:** 1,864 metros Anchura: 1,860 metros

Tracción: delantera

Distancia entre ejes: 2,716 metros Volumen de carga: 3,3 / 3,9 m3 Carga útil: desde 583 hasta 823 kg Motores: Blue dCi 1.5 (diésel) / TCe

1.3 (gasolina) **Potencias:** 75-95-115 / 130 CV. Par motor: 230-270 / 240 Nm. Transmisión: manual 6 velocidades. Versión eléctrica: Furgón y Maxi (4,66 m). Volumen de carga hasta 4,6 m3, entre 500 y 800 kg. 230 km de autonomía. Batería de 33 kWh, motor de 44 kW. Carga completa en 6 h.

TRAFIC



Longitudes: 4,999 / 5,399 metros **Altura:** 1,971 / 2,465 metros Anchura: 1.956 metros

Distancia entre ejes: 3,098 / 3,498

Volumen de carga: desde 3,2 hasta 8.6 m3

Carga útil: desde 895 hasta 1.000 kg **Motor:** dCi 2.0 / Energy dCi **Potencias:** 110 / 130 / 150 / 170 CV. Par motor: 300 / 380 Nm.

Transmisión: manual y automática Versiones: configurable hasta en 275 posibilidades. Este mismo año se ha lanzado la versión Trafic Combi, con nuevo

Master



Longitudes: 5,075 / 5,575 / 6,225 /

6,875 metros **Altura:** 2,310 / 2,503 / 2,815 metros

Anchura: 2,470 metros Volumen de carga: desde 8 hasta 22 m3

Carga útil: hasta 1.603 kg Motor: dCi 2.3 / Energy dCi Potencias: 130-145-175 / 135-150-180

Par motor: 330-360-380 / 360-385-400

Tracción: delantera y trasera Transmisión: manual y robotizada Versiones: configurable hasta en 350 posibilidades. Chasis-cabina (con tracción delantera y trasera), furgón, cabina alargada (7 plazas).

MASTER ZE



Longitudes: 5,075 / 5,575 / 6,225 metros **Altura:** 2,307 / 2,500 metros

Anchura: 2,070 metros Distancia entre ejes: 3,182 / 3,682 /

4.332 metros

Volumen de carga: hasta 13 m3

Carga útil: hasta 1.700 kg

Motor: 57 kW Par motor: 225 Nm.

Tiempo de recarga: 6h a 7,4 kW

Autonomía: 130 km Transmisión: automática

Versiones: furgón, piso-cabina y Chasis-

RENAULT TRUCKS



www.renault-trucks.es

Master



Longitudes: 5,075 / 5,575 / 6,225 /

6.875 metros

Altura: 2,310 / 2,503 / 2,815 metros

Anchura: 2,070 metros

Distancia entre ejes: 3,182 / 3,682 / 4,432 metros

Volumen de carga: desde 8 hasta 17 m3

Carga útil: hasta 1.603 kg Motor: dCi 2.3 / Energy dCi **Potencias:** 135-150-180/130-145-165 CV.

Par motor: 330 hasta 400 Nm. Tracción: delantera y trasera (rueda

simple o gemela) Transmisión: manual y robotizada

(ambas de 6 vel.)

Versiones: furgón (cabina simple o doble), chasis-cabina (cabina simple o doble), plataforma-cabina. Especial Red



Longitudes: 5,075 / 5,575 / 6,225 metros

Altura: 2,310 / 2,503 metros Anchura: 2,070 metros

Distancia entre ejes: 3,182 / 3,682 / 4.432 metros

Volumen de carga: 8-22 m3 Carga útil: 941-1.044 kg

Motor: 57 kW Par motor: 225 Nm.

Batería: 52 kWh Tiempo de recarga: 6h a 7,4 kW

Autonomía: 190 km Transmisión: automática

Versiones: furgón, plataforma-cabina.

18 Nexotrans LIGER S Diciembre 2021 / Nexotrans

TOYOTA



Toyota Professional

www.toyota.es/coches/ toyota-profesional

PROACE



Longitudes: 4,609 / 4,959 / 5,309 metros **Altura:** 1,899 / 1,91 / 1,944 metros

Anchura: 1,630 metros

Distancia entre ejes: 2,925 / 3,275 m **Volumen de carga:** 4,6 hasta 6,1 m3 **Carga útil:** 1.000 / 1.400 kg **Motores:** YH01 (1.5 l.) / AN01 (2.0 l.)

Potencias: 100-120 / 145 CV. Par motor: 270-300 / 340-370 Nm. Transmisión: manual (6v) o automática (8v).

Tracción: delantera

Versiones: Van y Van doble cabina.

PROACE EV



Longitudes: 4,959 metros Altura: 1,899 metros Anchura: 1,630 metros

Distancia entre ejes: 3,275 metros Volumen de carga: 5,3 m3 Carga útil: 1.000 kg

Motores: 50 / 75 kW **Autonomía:** 230 / 330 km.

PROACE CITY

Longitudes: 4,403 / 4,753 metros

Altura: 1,880 metros Anchura: 1,848 metros

Distancia entre ejes: 2,785 / 2,975 m Volumen de carga: 3,3 / 3,9 m3 Carga útil: 650 / 1.000 kg



Motores: YHY / YHZ (1.5 l.) Potencias: 100 / 130 CV. Par motor: 250 / 300 Nm.

Transmisión: manual (6v) o automática

Tracción: delantera Versiones: Van y Kombi

Land Cruiser



Longitudes: 4,565 / 4,840 metros

Altura: 1,845 metros Anchura: 1,855 metros

Distancia entre ejes: 2,450 / 2,790 m

Volumen de carga: 3,3 / 3,9 m3 **MMA:** 2.600 / 2.990 kg **Motores:** 1GD-FTV

Potencias: 204 CV. Par motor: 420 / 500 Nm. Transmisión: manual 6 velocidades.

Versiones: Tres y cinco puertas

HII IIV



Longitudes: 5,325 metros **Altura:** 1,795 / 1,810 / 1,815 metros **Anchura:** 1,800 / 1,855 / 1,925 metros **Distancia entre ejes:** 3,085 metros

Motores: 2.4 y 2.8 diésel Potencias: 150 / 204 CV. Par motor: 400 / 420 / 500 Nm. Transmisión: manual 6 velocidades. Versiones: Cabina sencilla, Extra y Doble

cabina, y 4x4

VOLKSWAGEN



Vehículos Comerciales

www.volkswagencomerciales.es

CADDY



Longitudes: 4,50 / 4,85 metros **Altura:** 1,85 / 1,86 metros **Anchura:** 1,850 metros

Distancia entre ejes: 2,755 / 2,970

metros

Volumen de carga: 3,1 / 3,7 m3 Carga útil: 676 / 723 kg Motores: TDI (1.5 l.) / TSI Potencias: 75-102-122 / 114 CV. Transmisión: manual 6 velocidades o

DSG de 7.

Tracción: delantera o 4Motion **Versiones:** Pasajeros, Cargo, Kombi, Maxi, California. 19 sistemas de asistencia a la conducción. Se espera versión CNG y eHybrid.

eCaddy: 159 km de autonomía.

TRANSPORTER



Longitudes: 4,904 / 5,304 metros

Altura: 1,990 / 2,477 metros Anchura: 1,904 metros Distancia entre ejes: 3 / 3,4 metros Volumen de carga: hasta 6,7 m3

Carga útil: hasta 1.400 kg Motores: 110 - 150 CV Transmisión: manual 6 velocidades o

DSG de 7. **Tracción:** delantera o 4Motion

Versiones: Furgón, Mixto, Mixto Plus, Kombi, Chasis, y e-Transporter.

CRAFTER



Longitudes: 5,986 / 6,836 / 7,391 metros **Altura:** 2,355 / 2,59 / 2,798 metros

Anchura: 2,04 metros

Distancia entre ejes: 3,64 / 4,49 metros **Volumen de carga:** hasta 18,4 m3

Carga útil: hasta 1.400 kg

Motores: TDI 2.0 1. **Potencias:** 102 / 140 / 177 CV.

Par: 300 / 340 / 410 Nm.
Tracción: delantera, trasera o 4Motion

Transmisión: manual 6 velocidades o automática de 8.

Versiones: Furgón, Chasis, Chasis con caja abierta, volquete, diferentes transformaciones.

E-CRAFTER



Longitudes: 6,836 metros **Altura:** 2,59 metros **Anchura:** 2,04 metros

Distancia entre ejes: 4,49 metros Volumen de carga: hasta 11 m3

Carga útil: hasta 1.000 kg Motores: 100 kW Par: 290 Nm. Autonomía: 115 km Tiempo de carga: 5h 20'

EDICIÓN ESPECIAL 2021

