

NexoTrans **LIGEROS**

Las empresas encuestadas en el 'Especial Ligeros NEXOTRANS 2023' coinciden en mostrar un optimismo generalizado

Los Vehículos Comerciales recuperarán su senda positiva a lo largo de este año

El ejercicio 2022 fue un 'annus horribilis' para el segmento de los vehículos comerciales. No solo por registrar un descenso del 21% en sus matriculaciones, sino porque la subida de costes les pilló

intentando recuperarse de las consecuencias de la pandemia, especialmente en lo relacionado con el suministro de componentes, lo que hizo ralentizar aún más sus respectivas producciones. Sin embargo,

el horizontes se presenta mucho más benévolo, según las opiniones de los responsables de las marcas que compiten en el mercado nacional, encuestadas en la edición 2023 del 'Especial Ligeros NEXOTRANS'.

Citroën, Dacia, Fiat Professional, Ford, Fuso, Isuzu, Iveco, MAN, Maxus, Mercedes-Benz, Nissan, Peugeot, Piaggio, Renault, Renault Trucks, Toyota y Volkswagen. Estas son las 17 compañías que participan en este 'Especial Ligeros NEXOTRANS' en su edición 2023, 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 la recuperación de las matriculaciones (como se aprecia en el cu, por los cambios normativos de emisiones a nivel internacional y las restricciones al tráfico en determinadas ciudades y, ahora más aún, con un optimismo común ante lo que nos viene a pesar de que la subida de precios y la incertidumbre geopolítica todavía podrían truncar estas buenas previsiones.

La propulsión eléctrica se ha convertido en una realidad. Las versiones eléctricas están disponibles 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, más allá del mantenimiento de las propulsiones diésel, necesi-

MATRICULACIONES DE VEHICULOS COMERCIALES LIGEROS. Abril 2023				
DERIVADOS, FURGONETAS Y PICK-UP				
Derivados de turismo	Abril 2023	%2023/2022	Enero-Abril 2023	%2023/2022
	46	109,1%	216	120,4%
Furgonetas	5.106	43,3%	22.452	50,6%
Pick-up	575	-10,7%	2.213	-13,2%
Total Derivados, Furgonetas y Pick-up	5.727	35,5%	24.881	41,7%
FURGONES Y CAMIONES/CHASIS LIGEROS				
Comerciales ligeros <2,8 Tn.	Abril 2023	%2023/2022	Enero-Abril 2023	%2023/2022
	948	-36,5%	4.594	-0,3%
Furgon/Combi >=2,8 <=3,5	3.098	6,1%	11.763	14,3%
Camión/Chasis Cabina >=2,8 <=3,5Tn	862	10,5%	3.558	13,2%
Total Fg/Ch Ligeros	4.908	-5,5%	19.915	10,4%
TOTAL COMERCIALES LIGEROS	10.635	12,9%	44.796	25,8%

rias para algunas aplicaciones. De hecho, el porcentaje de ventas distintas al diésel en la mayoría de los encuestados es, todavía, minoritaria.

Sin embargo, la necesidad de tender a las cero emisiones, por convencimiento propio y por las exigencias de la normativa, que apuesta por la descarbonización de las ciudades, servirá sin duda de acicate para el desarrollo de este segmento.

La cada vez mayor conciencia medioambiental (en el Sector y en la sociedad), la normativa existente y las zonas de bajas emisiones, que se tienen que implantar en las ciudades más importantes son

claros elementos dinamizadores 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' apunta a que aún quedan, como mínimo, cinco años para que las matriculaciones que no cuentan con motores de combustión desaparezcan de sus ofertas. Se apunta la fecha de 2030 para que tales compromisos sean cumplidos, por lo que al diésel le queda una vida por delante, especialmente en aquellas aplicaciones que no sean exclusivamente urbanas y que

apunten a un transporte de mayor recorrido.

Eso sí, para que todas estas expectativas se hagan realidad es necesario que la red de recarga para vehículos eléctricos adquiera una dimensión más acorde con las necesidades del mercado.

El hidrógeno

Aunque el hidrógeno como combustible es una solución en estudio como alternativa a los fósiles, en algunas operaciones de transporte, podemos comprobar en el resumen de las respuestas de los directores generales de las marcas que compiten en el mercado nacional que, a lo

mejor, su llegada a los comerciales ligeros no está tan próxima. O que, al menos, no será mayoritaria.

A pesar de que, algunas marcas (sobre todo las que componen el Grupo PSA) ya presentaron una versión de hidrógeno de su furgón medio, con un desarrollo bastante avanzado y que incluso a comenzado sus pruebas con clientes, lo cierto es que el resto de fabricantes no van tan adelantados, y es por decisión propia, considerando que las baterías serán una solución mejor y más asequible, especialmente a medida que vayan mejorando sus prestaciones y reduciendo su precio: "Todavía tienen un amplio margen de mejora", podría ser una frase que resuma este aspecto.

En cualquier caso, la realidad es que se respira cierto optimismo entre los principales directivos del segmento de vehículos comerciales. Entienden que la cadena de suministro está próxima a estabilizarse y que la demanda va en aumento, lo que debería traducirse en un incremento de las ventas.

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.nexo-trans.com. Este 'Especial Ligeros' permanecerá disponible en la web durante varios meses.



DACIA

'El lanzamiento del Spring Cargo potenciará nuestra variada gama'

1.- Resultados de ventas de 2022 en España en el segmento de vehículos comerciales de 3,5 toneladas o menos.

El mercado en España de vehículos comerciales ligeros en el año 2022 fue de 56.494 matrículas, siendo aproximadamente -20% inferior al de 2021. Este segmento representa entre el 6% y el 8% del mercado total en España.

2.- ¿Cómo espera que termine el año 2023 para su marca?

Las expectativas para Dacia son excelentes para 2023, en tanto que nuestro objetivo sigue siendo mantener el número 1 en ventas de particulares para Sandero, el crecimiento de Jogger con la nueva incorporación del motor híbrido, y la continuidad del liderato de Spring dentro del segmento A eléctrico. Para finales de año se espera el *reveal* del nuevo Duster, modelo emblema de la marca. En cuanto a comerciales ligeros, el lanzamiento del nuevo Spring Cargo potenciará aún más la variedad de tipología de vehículos ofertados junto a Sandero Van y Duster Van.

3.- Breve explicación de la gama de producto.

La gama de producto ofertada por Dacia se centra en:

-Spring Cargo, vehículo del segmento A con motorización eléctrica que se beneficia de todas las ventajas de la etiqueta 0. Con una autonomía de 220 km (WLTP uso combinado) demuestra que no sólo es un vehículo de última milla.

-Sandero Van, el vehículo del segmento B más reconocido de la gama, que se puede beneficiar de la etiqueta ECO con su motor GLP de 100 CV.

-Duster Van, el SUV de segmento B+ que también puede incorporar dicha motorización GLP y, por tanto, beneficiarse de etiqueta ECO. Todos ellos, con una relación valor/precio insuperable en el mercado.

4.- ¿Tienen en su oferta algún otro modo de propulsión alternativo al diésel? ¿Trabajan en algún otro de cara al futuro?

Como ya hemos indicado, disponemos de motorización eléctrica en Spring Cargo y del motor ECO-G 100 bi-combustible GLP-gasolina para Sandero y Duster. Igualmente,



Declaraciones corporativas. La compañía es dirigida en España por Francisco Hidalgo.

disponemos de motorizaciones gasolina.

5.- ¿Qué porcentaje de sus ventas procede de vehículos no diésel?

En Dacia, el porcentaje de ventas de vehículos no diésel crece de forma constante cada año, llegando en 2022 a un 84% del total de ventas Dacia.

6.- Las nuevas normativas (Ley de Movilidad Sostenible, ZBE...), ¿serán un impulso para su actividad?

Al disponer de motorizaciones eléctricas y bi-combustibles GLP, y por tanto beneficiarse de las etiquetas 0 y ECO, respectivamente, todas las nuevas normativas que van surgiendo en cuanto a la movilidad sostenible suponen una verdadera ventaja para nuestra marca, y por tanto ya están suponiendo una diferenciación positiva con respecto a otras marcas.

7.- El siguiente paso en la evolución de los vehículos comerciales es la digitalización. ¿Qué están llevando a cabo en este sentido?

En Dacia, el reto es volver a introducirnos en este segmento con Spring Cargo. Este vehículo estará disponible en todas las plataformas web, disponible para que el cliente pueda configurarlo según sus necesidades.

el ritmo de producción a medida que la situación de semiconductores se va poco a poco normalizando.

3.- Breve explicación de la gama de producto.

La de Vehículos Comerciales de Ford es una gama muy completa que nos permite poder ofrecer el vehículo más adecuado, sean cuales sean las necesidades de nuestros clientes. Tenemos estructurada la gama 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.

- 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 la convierten en uno de los vehículos más versátiles de nuestra gama. En la segunda parte del año, llegarán las primeras unidades de la nueva Transit Custom, que incluirá versiones de combustión, una versión híbrida enchufable y una versión 100% eléctrica, la nueva E-Transit Custom.

- Pick-Ups: estos vehículos son una subcategoría del segmento anterior, y aquí tenemos el vehículo pick-up más vendido en Europa, la Ford Ranger, con la Ranger Raptor como el máximo exponente en cuanto a deportividad y prestaciones off-road.

4.- ¿Tienen en su oferta algún otro modo de propulsión alternativo al diésel? ¿Trabajan en algún otro de cara al futuro?

En Ford Pro, la división que engloba los vehículos comerciales, apostamos firmemente por la electrificación de nuestra gama. En el segmento de 2T, ya hemos lanzado la nueva E-Transit que ha tenido una gran acogida por el mercado.

A mediados de 2023, llegarán las primeras unidades de la nueva Transit Custom que además de motorizaciones diésel, incluyen una motorización híbrida enchufable y una versión 100% eléctrica, la nueva E-Transit Custom.

Para el año 2024, lanzaremos la nueva Transit Courier, que tendrá también una nueva versión 100% eléctrica.

5.- ¿Qué porcentaje de sus ventas procede de vehículos no diésel?

Actualmente tenemos la E-Transit como nuestro primer vehículo comercial 100%



Elena Burguete, directora de Ford Vehículos Comerciales.

eléctrico, y aunque el ritmo de pedidos es muy bueno, el nivel de matriculaciones no ha llegado a su potencial debido a los retrasos en producción. No obstante, estamos convencidos de que en los próximos meses se convertirá en un porcentaje importante de nuestras ventas de vehículos de 2 Toneladas. Como hemos comunicado, en el año 2030 esperamos que 2/3 de nuestras ventas de vehículos comerciales serán de versiones de cero emisiones.

6.- Las nuevas normativas (Ley de Movilidad Sostenible, ZBE...), ¿serán un impulso para su actividad?

Nuestra apuesta por la electrificación es total y por eso en el año 2024 contaremos con 5 vehículos comerciales 100% eléctricos: la E-Transit e E-Tourneo Courier, la E-Transit e E-Tourneo Custom, y la E-Transit de 2 Toneladas.

7.- El siguiente paso en la evolución de los vehículos comerciales es la digitalización. ¿Qué están llevando a cabo en este sentido?

En Ford hemos sido líderes en ventas de vehículos comerciales durante los últimos ocho años de forma consecutiva, y el año 2022 hemos lanzado Ford Pro, la división de productos y servicios dirigidos a empresas y organismo oficiales, que engloba no solo la gama de vehículos comerciales, sino también soluciones de Software, Recarga, Telemática y soluciones de financiación. Las soluciones de software y de telemática permiten a los clientes tener en todo momento, la información sobre el estado de su vehículo de forma totalmente digitalizada.

FUSO

'Esparábamos 2023 con mucha ilusión por nuestras novedades'

1.- Resultados de ventas de 2022 en España en el segmento de vehículos comerciales de 3,5 toneladas o menos.

2022 ha sido un año pospandemia donde esperábamos cierta recuperación respecto a 2021, pero la invasión rusa de Ucrania ha provocado, entre otros sucesos, la falta de suministros en las materias primas que, unido al problema de semiconductores, afectó a la producción de nuestros vehículos FUSO Canter. Sin embargo, gracias a la buena planificación del grupo Daimler Truck, pudimos afrontar satisfactoriamente esta situación, y terminamos el año en línea con el año pasado, muy similar a la evolución del mercado de chasis cabina de 3,5 toneladas.

2.- ¿Cómo espera que termine el año 2023 para su marca?

Para FUSO el año 2023 seguirá siendo un año de crecimiento. Teniendo en cuenta el entorno donde vivimos (guerra de Ucrania, la crisis energética, la inflación...) nos hace estar muy satisfechos con los resultados que estamos obteniendo. Además, 2023 es un año que esperábamos con mucha ilusión, ya que hemos lanzado al mercado toda la gama 100% eléctrica en producción de serie masiva, lo cual nos da un carácter innovador y diferenciador respecto a la competencia.

3.- Breve explicación de la gama de producto.

FUSO es, dentro de Daimler Truck, la gama

FORD

'Hemos vuelto a ser líderes en los segmentos más relevantes'

1.- Resultados de ventas de 2022 en España en el segmento de vehículos comerciales de 3,5 toneladas o menos.

El año 2022 ha estado influido todavía por la falta de semiconductores, así como otros componentes fundamentales para la fabricación de nuestros vehículos, por lo que el ritmo de entregas de vehículos ha estado condicionado por esta situación.

No obstante, ha sido un año muy positivo para la división de Vehículos Comerciales de Ford, ya que hemos vuelto a ser líderes de mercado en el segmento más importante del mercado, el de los Vehículos Comerciales Medios, gracias a la excelente

acogida que tienen nuestros productos más representativos como la Transit 2 Toneladas con la nueva E-Transit 100% eléctrica como el vehículo comercial de referencia, la Transit Custom y el Ford Ranger.

2.- ¿Cómo espera que termine el año 2023 para su marca?

El año 2023 ha empezado muy bien en cuanto al ritmo de generación de pedidos y somos optimistas en lo que queda de año. Tenemos una cartera de pedidos de clientes muy importante que esperamos que se vayan entregando en los próximos meses y podamos progresivamente recuperar

ligera de camiones. Abarcamos la gama de producto chasis cabina que va desde 3,5 a 8,55 toneladas. Por lo tanto, somos el producto ideal para la distribución de última milla. Partiendo de esta base, queremos destacar que somos la primera marca en el mercado de camiones que ha replicado todo su portfolio de diésel en vehículos 100% eléctricos, con hasta 200 km de autonomía.

Respecto a la gama 3,5 toneladas, disponemos tanto en diésel como 100% eléctrico, modelos con diferentes anchos de cabina, distancias entre ejes y configuraciones. Gracias a la normativa vigente, los FUSO Canter en versión eléctrica pueden alcanzar las 4,25 toneladas y se pueden conducir con el carnet B.

4.- ¿Tienen en su oferta algún otro modo de propulsión alternativo al diésel? ¿Trabajan en algún otro de cara al futuro?

Sí. La estrategia del grupo Daimler Truck pasa por electrificar todos sus modelos y en este camino FUSO es pionero con su gama completa 100% eléctrica.

FUSO Canter es un camión urbano, preparado para trabajar en las ciudades, en calles estrechas muy transitadas, donde ya están implantadas zonas de bajas emisiones. Por ello, la línea de FUSO es continuar apostando por energías alternativas, con baterías más ligeras, eficientes y con más capacidad, para ofrecer al cliente justo lo que necesita.

5.- ¿Qué porcentaje de sus ventas procede de vehículos no diésel?

En FUSO somos pioneros en vehículos impulsados por energías alternativas. Comenzamos hace 30 años con el concepto de vehículo híbrido, y en 2006 lanzamos al mercado el vehículo híbrido. Fue un camión que nos dio muchos éxitos, dejamos de producirlo hace cuatro años para centrarnos en los vehículos 100% eléctricos. Fue en ese mismo año cuando comenzamos a vender los primeros FUSO eCanter y, por fin, hemos dado el gran salto en 2023, cuando hemos comenzado a comercializar la gama completa en tecnología 100% eléctrica. Esperamos continuar con nuestra historia de éxito los próximos años.

6.- Las nuevas normativas (Ley de



Laura Rodríguez es la gerente para España de Fuso.

Movilidad Sostenible, ZBE...), ¿serán un impulso para su actividad?

La normativa es importante para conseguir que cumplamos las exigencias de reducción de los gases de efecto invernadero y proteger el medio ambiente. Sin embargo, también es importante que vaya acompañada con subvenciones e infraestructuras. Es conocido que los vehículos eléctricos, a día de hoy, tienen un coste superior a su homólogos diésel, por lo que es importante estimular el mercado facilitando a los usuarios la adquisición de este tipo de vehículos, y por supuesto es importantísimo crear una infraestructura de carga suficiente, que permita normalizar el trabajo para estas flotas. Nuestros clientes necesitan realizar su trabajo como hasta ahora, pero además sumando su granito de arena al planeta.

7.- El siguiente paso en la evolución de los vehículos comerciales es la digitalización. ¿Qué están llevando a cabo en este sentido?

FUSO es el camión ligero del grupo Daimler Truck, empresa líder en transformación digital, enfocada a conseguir un transporte sostenible y neutro en carbono. Este es uno de los aspectos clave en nuestra estrategia, donde no solo queremos ser un fabricante de camiones que provee vehículos, también trabajamos codo a codo con nuestros clientes buscando soluciones al nuevo transporte sin emisiones.

también la llegada de unidades comienza a normalizarse y, sin duda, este será un año de un importante crecimiento de Isuzu en este segmento.

3.- Breve explicación de la gama de producto.

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. Tenemos una de las gamas más completas de camiones ligeros 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 M27, 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 litros), 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.

4.- ¿Tienen en su oferta algún otro modo de propulsión alternativo al diésel? ¿Trabajan en algún otro de cara al futuro?

De momento, las alternativas al diésel vienen de la mano de modificaciones locales, tanto a eléctrico 100% como a hibridaciones y GLP. Sin embargo, en 2024 está previsto que lleguen las primeras unidades del camión ligero 3,5 Tn 100% de producción directamente de Isuzu Japón. Sin duda, será un gran salto y nos permitirá llegar a clientes, especialmente institucionales y aquellos que distribuyen en grandes ciudades con restricciones de movilidad, que nos están demandando alternativa eléctrica para la distribución.

5.- ¿Qué porcentaje de sus ventas procede de vehículos no diésel?

El año 2024 está marcado por Isuzu en rojo, con el comienzo de la distribución de sus propios modelos 100% eléctricos. De momento, las modificaciones respecto al diésel en nuestro caso son casi testimoniales.

6.- Las nuevas normativas (Ley de Movilidad Sostenible, ZBE...), ¿serán un impulso para su actividad?

Tenemos que esperar un poco para valorar todas estas iniciativas, pero sin duda son bienvenidas; la transformación de la distribución con la incorporación de camiones que emplean combustibles menos contaminantes es un reto para los fabricantes, pero depende de manera crítica de las medidas y facilidades que adopten los gobiernos; la legislación y las inversiones de los gobiernos tiene que estar en línea



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

con la nueva realidad, para que el usuario final pueda hacer un uso eficiente de los vehículos eléctricos y que finalmente le compense. Por tanto, estas medidas son de aplaudir y esperamos que se sigan en esta misma dirección.

7.- El siguiente paso en la evolución de los vehículos comerciales es la digitalización. ¿Qué están llevando a cabo en este sentido?

También desde nuestro punto de vista este es el gran próximo paso. Con la creación de la Commercial Japan Partnership Technologies Corporation por parte de Isuzu Motors Limited, en colaboración con otros importantes fabricantes japoneses, 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 consumidor.

ISUZU

‘Hemos empezado el año con crecimientos sin precedentes’

1.- Resultados de ventas de 2022 en España en el segmento de vehículos comerciales de 3,5 toneladas o menos.

En 2022 hemos acelerado la tendencia de crecimiento de Isuzu en el mercado español de los últimos años, no sólo en vehículo ligero, sino en todos los segmentos. En concreto, en el mercado de 3,5 Tn chasis cabina, hemos crecido casi un 40% respecto a 2021, alcanzando las 400 unidades matriculadas y una cuota de mercado en nuestro segmento (chasis cabina) del 8%.

En cuanto al pick up D-Max, estamos muy satisfechos por la apuesta decidida por el mercado europeo de Isuzu como fabricante, en un momento en el que las exigencias normativas europeas han expulsado a muchos competidores del mercado español. En el año 2022 también hemos crecido, aunque en menor medida de lo que podríamos haberlo hecho como consecuencia de las limitaciones de

fabricación y problemas de suministro de proveedores que aún nos afectan en el segmento de pick up.

2.- ¿Cómo espera que termine el año 2023 para su marca?

En Isuzu tenemos unas previsiones muy buenas para el año 2023; en realidad, los cuatro primeros meses del año ya son una realidad y constatan un crecimiento de la marca Isuzu en España sin precedentes, no solo en ligeros y D-Max, sino en toda la gama de producto. En 3,5 Tn chasis cabina, hemos alcanzado ya una cuota muy cercana al 10%, y esperamos incrementarla todavía más en lo que queda de año. El ritmo de producción y suministro de camiones por parte de nuestra casa madre en Japón está absolutamente normalizado y, a la par, vemos una demanda fuerte y muchas ganas de seguir creciendo por parte de los clientes.

Respecto al pick up D-Max, parece que

IVECO

‘Hemos vuelto a liderar el segmento hasta 7 tn después de mucho tiempo’

1.- Resultados de ventas de 2022 en España en el segmento de vehículos comerciales de 3,5 toneladas o menos.

2022 ha sido un año particular debido a las diversas complicaciones de todo tipo con las que hemos tenido que lidiar. Empezamos

el año arrastrando aún los últimos estragos del Covid y con una situación sensible en cuanto a la producción de vehículos motivada por la falta de componentes.

No obstante, tras finalizar el año, podemos decir que nuestro balance de

2022 ha sido muy bueno en términos de resultados para Iveco España, y también para nuestra red de concesionarios. Hemos llegado líderes en la gama de vehículos ligeros, de hasta siete toneladas, tras mucho tiempo sin estar en esta posición, con una cuota de mercado superior al 20%. Además, cabe destacar que nuestra cuota en retail, donde se encuentra prácticamente el 60% de mercado, seguimos siendo líderes y hemos aumentado la diferencia en cuota frente a la competencia.

2.- ¿Cómo espera que termine el año 2023 para su marca?

Somos optimistas y nuestra previsión para 2023 es buena, sobre todo teniendo en cuenta los óptimos resultados obtenidos el año anterior. Lo más importante es que partimos con un buen portfolio, que nos da una cierta tranquilidad de cara a abordar este año, pero continúa la incertidumbre de cómo evolucionará la situación económica y de cómo irá el mercado.

3.- Breve explicación de la gama.

Los profesionales, autónomos, flotistas y grandes empresas quieren un producto eficiente, rentable y que cumpla 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 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, el lanzamiento de la nueva Iveco eDaily 100% eléctrica supone la culminación de estos 45 años de éxitos de nuestro vehículo comercial, manteniendo su reconocida resistencia y fiabilidad, una versatilidad sin precedentes y una capacidad de carga que la convierte en el vehículo industrial ligero eléctrico más capaz del mercado. Otra de las claves del éxito del modelo es su completo ecosistema de conectividad, gracias a la incorporación de una caja telemática que ayuda a los propietarios y conductores a optimizar su eficiencia. A través del portal Iveco ON, al que también se puede acceder con la aplicación para móvil con la Easy Daily App, se puede gestionar todos los datos relativos al uso de cada Daily, y así optimizar su eficiencia monitorizando el estado del vehículo, el estilo de conducción, incrementar la disponibilidad operativa del vehículo gracias a los servicios proactivos o interactuar con el propio vehículo gracias a Driver Pal, basado en la tecnología de Alexa.

4.- ¿Tienen en su oferta algún otro modo de propulsión alternativo al diésel? ¿Trabajan en algún otro de cara al futuro?

En Iveco disponemos de una amplia oferta de tecnologías alternativas para que el cliente pueda elegir la energía que más se adapta a sus necesidades y misiones como, por ejemplo, gas natural o 100% eléctrica. La disponibilidad de la versión Daily de gas natural, que desarrollamos desde hace más de 20 años, es prácticamente la misma que se ofrece en la versión diésel: partiendo del chasis-cabina al furgón, pasando por la doble cabina y el family (furgón con 6-7 plazas). Además del gas natural que cumple con los estándares de la normativa vigente de emisiones contaminantes, reduciendo en un 99% las emisiones de partículas contaminantes y en un 44% de emisiones de NOx, haciendo a esta gama Daily más ecológica que los límites de tal normativa.



Andrés Redolar es el director de la Business Line de Ligeros de Iveco.

También disponemos de la eDaily, un modelo que se ha concebido como la "gemela de la Daily en versión eléctrica", y esto implica que la versión eléctrica debe ofrecer unas prestaciones tan potentes como las de las versiones con motor de combustión, pero con la ventaja de contar con la etiqueta de Cero emisiones, perfecta para realizar entregas de última milla.

5.- ¿Qué porcentaje de sus ventas procede de vehículos no diésel?

Desde el lanzamiento de nuestra versión de gas natural, las matriculaciones de nuestras versiones alternativas se han incrementado de forma paulatina año tras año, llegando a aumentar en siete puntos porcentuales con respecto a 2019, debido, también, a las siempre más presentes restricciones de acceso a los centros urbanos y el aumento de la concienciación sobre la importancia del medio ambiente entre los clientes. Además, ahora con la recién lanzada eDaily, nuestra previsión es aumentar más nuestras matriculaciones en este segmento respecto al año anterior.

6.- Las nuevas normativas (Ley de Movilidad Sostenible, ZBE...), ¿serán un impulso para su actividad?

No es sólo una excelente iniciativa que ayuda a seguir trabajando en la descarbonización del transporte por carretera, sino que se trata de un claro reconocimiento de los beneficios ambientales de esta tecnología en el camino hacia cero emisiones. Cualquier plan de ayuda siempre será algo positivo, pero lo más importante es que hay que seguir fomentando la existencia de planes de ayuda a la compra de este tipo de vehículos.

7.- El siguiente paso en la evolución de los vehículos comerciales es la digitalización. ¿Qué están llevando a cabo en este sentido?

Somos pioneros en el sector del vehículo industrial en realizar una transformación digital y modernización de nuestros talleres y concesionarios, en colaboración con Samsung en la parte de *hardware* y de Inforserveis para el *software*, llamado CAR. El objetivo es asegurar al cliente la máxima disponibilidad de su vehículo y la mejor forma de conseguirlo es usando la innovación y la tecnología, que nos permite ser capaces de reparar el 90% de vehículos que entran en el taller en el mismo día, lo que a su vez se traduce en una mayor productividad y en un menor tiempo de espera del cliente.

También gracias a la caja telemática de nuestra Daily, el cliente puede disfrutar de numerosos servicios como la Control Room, una plataforma que comunica y recibe datos en tiempo real sobre el funcionamiento de

nuestros vehículos, y con la que somos capaces de gestionar con más rapidez cualquier incidencia e, incluso de forma preventiva, contactar al cliente para evitar paradas en carretera y agendar la cita en el punto de la red que se elija. También, gracias a la telediagnóstico se ahorra tiempo, ya que no es necesario desplazar el vehículo a un concesionario para realizar un diagnóstico;

un sistema que ya comenzamos a ofrecer desde Iveco a nuestros clientes con las primeras centralitas en 2002.

Además, entre los últimos servicios que hemos incluido están el asistente vocal Iveco Driver Pal, basado en Alexa, o el sistema de actualizaciones Over The Air para que el *software* del vehículo siempre esté actualizado.

MAN TRUCK & BUS

‘Nos hemos consolidado gracias al producto y a encontrar nuestro nicho’

1.- Resultados de ventas de 2022 en España en el segmento de vehículos comerciales de 3,5 toneladas o menos.

La verdad es que estamos muy contentos. El mercado está al alza, y eso lo hace un poco más fácil. El último dato indica que se sitúa un 18% por encima del año pasado. En este escenario, desde que comenzamos a comercializar nuestra TGE, nos hemos hecho con un hueco en el mercado, por delante de otros fabricantes históricos, consolidando una posición no solo en España, sino también en el entorno europeo. Ya hemos superado las 100.000 furgonetas vendidas en toda Europa, quizá porque hemos encontrado nuestro nicho y tenemos el producto adecuado.

2.- ¿Cómo espera que termine el año 2023 para su marca?

Nuestra cuota de mercado actual es del 3,4%, creciendo un 56% sobre el año pasado a estas alturas (cuando el mercado lo hace al 18%, como he comentado). MAN ha pasado de ser un proveedor de camiones a ofrecer toda una gama, gracias a que contamos con las personas correctas en los sitios adecuados, que están haciendo una gran labor tanto comercial como técnica. Si nos mantenemos en la horquilla del 3-3,5% de cuota de mercado, habremos más que cumplido nuestro objetivo.

3.- Breve explicación de la gama de producto.

Cualquier cosa que imagine un cliente, se lo podemos hacer. No hay que olvidar que MAN es un proveedor reconocido en el segmento de los camiones rígidos, con una gestión óptima de sus carrozados (de fábrica o mediante transformadores de confianza), lo que nos concede una gran ventaja. Por eso, carrozar una TGE no tiene ningún secreto para nosotros. La ofrecemos con cabina simple y doble, con distintos tipos de tomas de fuerza, con tracción trasera, delantera o total...

4.- ¿Tienen en su oferta algún otro modo de propulsión alternativo al diésel? ¿Trabajan en algún otro de cara al futuro?

En 2018 salimos al mercado con una de las primeras furgonetas 100% eléctrica, la MAN eTGE, de producción en serie que nos ha permitido adquirir mucha experiencia. Hasta la fecha, hemos vendido alrededor de 2.200 eTGE. El futuro pertenece a la



Jaime Baquedano, director de Camiones y Furgonetas en MAN Truck & Bus Iberia.

propulsión eléctrica, estamos convencidos de ello. Ya estamos trabajando en la sucesora totalmente eléctrica, que, en el momento que salga, será un producto de última generación que satisfaga plenamente las necesidades del mercado.

6.- Las nuevas normativas (Ley de Movilidad Sostenible, ZBE...), ¿serán un impulso para su actividad?

En cierto modo, creo que la normativa se irá adaptando a la realidad. Todavía queda bastante tiempo para que la infraestructura de recarga que sería necesaria para un cambio hacia la electromovilidad a gran escala, esté disponible.

7.- El siguiente paso en la evolución de los vehículos comerciales es la digitalización. ¿Qué están llevando a cabo en este sentido?

Debemos tener en cuenta que no es lo mismo la digitalización y la conectividad que requiere el segmento pesado, con más flotas y otras necesidades de gestión, que los vehículos comerciales. Por eso, nuestra labor se enfoca hacia las herramientas que permiten un uso más similar al de un turismo, como la información sobre las baterías, los puntos de recarga, la ubicación de los vehículos en el caso del motor diésel, la apertura a distancia... Todo ello se enmarca también en la plataforma RIO, donde este tipo de cliente puede encontrar los servicios digitales que le ayuden a optimizar la eficiencia y rentabilidad de su negocio.

MAXUS

‘Afrontamos el año con optimismo y con tres nuevos lanzamientos’

1.- Resultados de ventas de 2022 en España en el segmento de vehículos comerciales de 3,5 toneladas o menos.

Actualmente Maxus está ofreciendo una gama completa de vehículos comerciales 100% eléctricos, que va desde los 4,8 hasta

los 11m3. Maxus ha cerrado el ejercicio del año 2022 con un 8% de cuota de mercado de comerciales ligeros eléctricos.

- La eDeliver3 se ha posicionado como el comercial ligero eléctrico de tamaño medio más vendido de España, consiguiendo una cuota de mercado del 22% en 2022.

- Y por su parte, la eD9 alcanza el Top 3 de su segmento, con un 15% de cuota de mercado en 2022.

2.- ¿Cómo espera que termine el año 2023 para su marca?

En los tres primeros meses de 2023, Maxus ha tenido un crecimiento del 400% con respecto al año pasado y una cuota de mercado de Comerciales ligero eléctrico de más de 10%.

3.- Breve explicación de la gama de producto.

Actualmente nuestra gama de divide en dos modelos eléctricos, eD3 y eD9, los cuales se comercializan en diferentes batallas, e incluso en versiones chasis cabina, ofertando baterías de hasta 89 kWh. Este año vamos a tener tres nuevos lanzamientos: - MIFA 9: un monovolumen de grandes dimensiones con motor totalmente eléctrico con una batería de 90 kWh y una potencia máxima de 180 kW (245 CV) y 350 Nm. Un vehículo destinado a transfers de hoteles, familias numerosas... que desean subirse al carro de la electrificación en su máximo nivel. La autonomía del MIFA 9 alcanza los 435 kilómetros según el ciclo WLTP. Dicha autonomía se sitúa en los 580 km si atendemos exclusivamente a la autonomía urbana.

- T90 EV: Primera pick up 100% eléctrica de nuestro mercado con 177 CV de potencia y 310 Nm de par. El conjunto con 89 kWh de capacidad con la que se declaran 330 km según el ciclo WLTP, aunque puede elevarse hasta los 471 km si se opta por la homologación urbana. Admite cargas rápidas de hasta 80 kW

- eDeliver 7: Es el tercer modelo de la gama de furgonetas eléctricas que desembarcará en España a finales de 2023, y se sitúa entre las actuales eDeliver 3 y eDeliver 9. El eDeliver 7 se basa en una plataforma totalmente nueva que no comparte con ningún otro vehículo de la gama Maxus. Los



Declaraciones corporativas. La compañía es dirigida por Manuel Salvadores.

compradores pueden elegir entre un pack de baterías de 77 kWh o de 88 kWh, el mayor de los cuales proporciona una autonomía de más de 350 km WLTP.

4.- ¿Tienen en su oferta algún otro modo de propulsión alternativo al diésel? ¿Trabajan en algún otro de cara al futuro?

Como comentábamos antes, actualmente Maxus está ofreciendo una gama completa de vehículos comerciales 100% eléctricos, que va desde los 4,8 hasta los 11m3. Por otro lado, tenemos en nuestro portfolio un furgón de combustión, que va desde los 11 hasta los 12,3 m3.

5.- ¿Qué porcentaje de sus ventas procede de vehículos no diésel?

Actualmente, Maxus es líder del segmento mediano de comerciales ligeros eléctricos, siendo el 85% de las ventas de Maxus vehículos 100% eléctricos.

6.- Las nuevas normativas (Ley de Movilidad Sostenible, ZBE...), ¿serán un impulso para su actividad?

Sin lugar a duda estas nuevas normativas beneficiaron a marcas como Maxus, ya que está orientada casi en su totalidad al vehículo 100% eléctrico.

renovar el parque de furgonetas nos hacen ser optimistas para cerrar el año ligeramente por encima de 2022.

3.- Breve explicación de la gama de producto.

Nuestra gama de furgonetas 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 y 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 los monovolúmenes Clase T y Clase V y con la gama de vehículos camper Marco Polo.

4.- ¿Tienen en su oferta algún otro modo de propulsión alternativo al diésel? ¿Trabajan en algún otro de cara al futuro?

Todos nuestros modelos disponen de una versión 100% eléctrica, desde la pequeña eCitan (recién lanzada al mercado), la mediana eVito, hasta la grande eSprinter, y para 2025 ya hemos anunciado la nueva plataforma VAN-EA que será la base de la nueva generación de furgonetas (medianas y grandes) 100% eléctricas con una mayor capacidad de carga, mayor autonomía y más variantes de carrocería.

5.- ¿Qué porcentaje de sus ventas procede de vehículos no diésel?

Pese a que cada vez hay más interés en las furgonetas eléctricas en las grandes ciudades, las ventas apenas alcanzan el 4% del total de nuestras matriculaciones

en 2022. La nueva eCitan nos permitirá estar presentes en el segmento de mayor demanda de versiones eléctricas, y con ello aumentaremos sustancialmente nuestra participación.

6.- Las nuevas normativas (Ley de Movilidad Sostenible, ZBE...), ¿serán un impulso para su actividad?

Estas nuevas normativas tienen que ir acompañadas de una política adecuada para la renovación del parque de furgonetas y un mayor y rápido despliegue de infraestructuras de recarga para, además, favorecer la implantación de la furgoneta eléctrica en la distribución de última milla. Un parque con una antigüedad media de 16 años implica que muchas de ellas no tienen siquiera etiqueta medioambiental, lo que en breve impedirá su acceso a las ZBE. Su sustitución por una furgoneta diésel de última generación no solo reducirá exponencialmente sus emisiones, sino que también aumentará su seguridad ayudando a reducir la siniestralidad.

7.- El siguiente paso en la evolución de los vehículos comerciales es la digitalización. ¿Qué están llevando a cabo en este sentido?

Desde el lanzamiento de la actual generación de la Sprinter en 2018, la conectividad en toda la gama de furgonetas de Mercedes-Benz ha sido una realidad y hoy toda nuestra gama dispone de múltiples servicios para atender las necesidades de cada cliente. Desde la localización del vehículo, la apertura y cierre remoto, la gestión de flotas y planificación de rutas, actualizaciones OTA, hasta lo último disponible en la Sprinter que predice las posibles averías enviando un diagnóstico al propio taller y así reducir al mínimo la paralización del vehículo. La digitalización permite un mayor control y reducción de los costes.

MERCEDES-BENZ

‘La situación mejora y nos hace ser optimistas de cara a final de año’

1.- Resultados de ventas de 2022 en España en el segmento de vehículos comerciales de 3,5 toneladas o menos.

Cualquier análisis que hagamos de 2022 estará condicionado por la escasez de semiconductores y materias primas. El año comenzó con un moderado descenso para ir recuperándose en las gamas Mid y Large a medida que la actividad económica se fue activando en muchos sectores. La entrada de pedidos también ha sido buen indicador de la buena tendencia del mercado, pero lamentamos las limitaciones de producción, a las que hay que sumar los problemas logísticos del último trimestre que han afectado a todo el sector por la falta de camiones portavehículos, que no han permitido cerrar el año en positivo.

2.- ¿Cómo espera que termine el año 2023 para su marca?

Normalmente era fácil hacer previsiones de mercado a un año vista, pero actualmente y con tantas variables, es difícil acertar. La



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

escasez de semiconductores ya ha empezado a remitir y los problemas logísticos confiamos en que se resolverán en breve. La demanda contenida y la necesidad de

NISSAN

‘Prevedemos duplicar nuestra cuota y situarnos alrededor del 3%’

1.- Resultados de ventas de 2022 en España en el segmento de vehículos comerciales de 3,5 toneladas o menos.

Para el año calendario 2022, nuestras ventas se han visto afectadas por la falta de suministro de piezas e incidencias de logística, limitando las ventas a 2.380 unidades con una cuota de 1,8%.

2.- ¿Cómo espera que termine el año 2023 para su marca?

Para el año 2023, con menor afectación de suministros y logística, prevemos unas ventas cercanas a las 4.000 unidades y una cuota próxima al 3%.

3.- Breve explicación de la gama de producto.

La actual gama de producto ofrece una amplia cobertura dentro de los tres principales segmentos de vehículos comerciales de 3,5 toneladas o menos. El segmento de los derivados de turismo se cubre con la Nissan Townstar y se compone por versiones Combi de cinco plazas y Furgón de dos y tres plazas, con motorizaciones tanto de gasolina como 100% Eléctricas.

Para el segmento del furgonetas hasta 2,8 toneladas, Nissan Primastar se ofrece en las versiones Combi de 5, 6, 8 y 9 plazas con una versión mixta de seis plazas, así como la versión furgón disponible en dos longitudes (L1H1 y L2H1).



Marta Marimón, brand manager de Nissan LCV.

Finalmente, para el segmento de los furgones hasta 3,5 tn, ofrecemos nuestro modelo Interstar, con una amplia oferta comercial gracias a los cuatro largos y tres altos disponibles en la versión furgón, así como distintas versiones en Chasis, Caja Cerrada, Caja Abierta, Volquete y Plataforma.

4.- ¿Tienen en su oferta algún otro modo de propulsión alternativo al diésel? ¿Trabajan en algún otro de cara al futuro?

Nuestra gama actual, a parte de ofrecer motorizaciones propulsadas por combustible diésel, también dispone de motorizaciones

propulsadas por gasolina, así como motorizaciones 100% eléctricas. En un futuro próximo, todos nuestros modelos de vehículos comerciales dispondrán de una amplia oferta de motorizaciones 100% eléctricas, siguiendo de este modo con la apuesta de la marca por la electrificación.

5.- ¿Qué porcentaje de sus ventas procede de vehículos no diésel?

Actualmente el 50% de nuestras ventas de comerciales procede de motorizaciones no diésel.

6.- Las nuevas normativas, ¿serán un impulso para su actividad?

Las nuevas normativas sobre movilidad sostenible tienen un claro impacto en el desarrollo de tecnologías. Es por esto que Nissan esta apostando por la electrificación de la gama de Comerciales, de manera que nuestros productos cumplirán con los requisitos indicados en las nuevas normativas y permitirán a nuestros clientes renovar la flota con modelos sostenibles.

7.- El siguiente paso en la evolución de los vehículos comerciales es la digitalización. ¿Qué están llevando a cabo en este sentido?

Al igual que la electrificación, la digitalización es uno de los pilares claves para la evolución de los vehículos comerciales. Por ello desde Nissan apostamos por la conectividad de nuestros vehículos a través de la aplicación NCS (Servicios conectados de Nissan). Los servicios conectados de Nissan permiten a nuestros usuarios controlar a distancia muchas de las funciones del coche, recibir alertas de conducción, enviar comandos al coche desde el móvil y muchas otras utilidades como mapas de tráfico en vivo, wifi, recordatorios de mantenimiento y petición de citas, estado de las baterías de nuestros vehículos eléctricos, presión de los neumáticos, etc. La aplicación NCS es compatible con la mayoría de smartphones iOS y Android y está disponible para Townstar, Primastar (a partir Junio 2023) e Interstar (a principios 2024).

PIAGGIO

‘Nuestra oferta con NP6 crecerá con un eléctrico durante el año que viene’

1.- Resultados de ventas de 2022 en España en el segmento de vehículos comerciales de 3,5 toneladas o menos.

El ejercicio pasado lo cerramos en el entorno de las 250 unidades.

2.- ¿Cómo espera que termine el año 2023 para su marca?

Somos optimistas y esperamos crecer hasta, aproximadamente, las 300 unidades.

3.- Breve explicación de la gama de producto.

El Porter NP6 es un vehículo ideal para moverse por la ciudad por su compacto tamaño, y se diferencia de la competencia por ser el único que garantiza extraordinaria capacidad de carga, dimensiones compactas y una maniobrabilidad excepcional con motores respetuosos con el medio ambiente (Etiqueta Eco). Cuenta con un motor de 1.500 cc, con TDF disponible tanto en el motor como en el cambio. Se presenta en versiones Gasolina/GLP o gasolina/GNC, y cuenta con cambio con embrague hidráulico, montaje oblicuo y dirección asistida eléctrica que funciona incluso con el motor apagado.

4.- ¿Tienen en su oferta algún otro modo de propulsión alternativo al diésel? ¿Trabajan en algún otro de cara al futuro?

Nuestro vehículo NP6 y un bifuel, es decir gasolina/GLP o gasolina/Metano. A finales del año que viene está prevista la comercialización de un nuevo vehículo eléctrico.

5.- ¿Qué porcentaje de sus ventas procede de vehículos no diésel?

No tenemos en gama vehículos diesel, con



Valentino Zecca, director Nacional Vehículos Comerciales Grupo Piaggio.

lo cual todas las ventas son con el producto bifuel.

6.- Las nuevas normativas, ¿serán un impulso para su actividad?

Creemos que sí, porque teniendo en gama vehículos bifuel disponemos del etiqueta ECO que nos permite poder acceder a los centros de las ciudades donde está prevista la limitación de circulación a los coches sin etiqueta.

7.- El siguiente paso en la evolución de los vehículos comerciales es la digitalización. ¿Qué están llevando a cabo en este sentido?

Estamos trabajando para una conectividad del vehículo y para 2024 tendremos una renovación de toda la gama, prevista a partir de junio, que se ajustará a la normativa de seguridad y ADAS.

RENAULT

‘Podemos presumir del liderazgo alcanzado al cierre de 2022’

1.- Resultados de ventas de 2022 en España en el segmento de vehículos

comerciales de 3,5 toneladas o menos. En Renault podemos presumir de haber

sido líderes de este mercado en 2022, consiguiendo una cuota de mercado del 16%. Además, tanto Trafic Furgón, Express Furgón como Kangoo Furgón E-Tech 100% eléctrico son Top1 de sus respectivos segmentos.

2.- ¿Cómo espera que termine el año 2023 para su marca?

Todavía es muy pronto para hablar sobre ello, pero hasta ahora lo resumiría con el siguiente dato: Dacia y Renault son las dos marcas que más crecen del mercado, tanto en vehículos particulares como en vehículos comerciales. Además, Renault sigue siendo la marca líder en vehículos comerciales ligeros, como lo fue el año pasado.

3.- Breve explicación de la gama de producto.

Contamos con una completa gama formada por Kangoo, Express, Trafic y Master. Todos ellos, excepto Express, cuentan con versiones eléctricas y carrocerías tanto combi como furgón. Además, especialmente en Trafic y Master, cuentan con una amplia oferta de configuración: piso cabina, doble cabina, transporte abierto, volquete...

La novedad más reciente es la llegada de una versión eléctrica a Trafic por primera vez, un modelo del que se han vendido más de 2,2 millones de unidades en más de 50 países desde 1980 y que históricamente ha ocupado los pódiums de vehículos comerciales más vendidos en Europa.

Todos estos productos atestiguan la histórica apuesta de Renault por los vehículos industriales y sus clientes, desarrollando históricamente numerosas innovaciones. Recientemente dimos a conocer en Kangoo la apertura lateral ‘Ábrete Sésamo’ que, con 1,45 metros, se ha convertido en la más grande del mercado.

4.- ¿Tienen en su oferta algún otro modo de propulsión alternativo al diésel? ¿Trabajan en algún otro de cara al futuro?

Renault ha hecho una fuerte apuesta por los vehículos eléctricos; hace más de 10 años ya contábamos con una gama completa. Sin embargo, las circunstancias actuales no posibilitan una generalización de esta tecnología, pues no hay la suficiente infraestructura de recarga. De ahí que nosotros pensamos que es necesaria una transición ecológica ordenada que pase por los híbridos y los híbridos enchufables. Los híbridos tienen un importante recorrido, pues la hibridación permite conseguir un bajo consumo y reducir las emisiones sin que el cliente cambie sus hábitos, evitando depender de la infraestructura de recarga aún sin desarrollar.

Por lo tanto, estamos seguros de que la penetración de este tipo de vehículos continuará creciendo hasta que las



Sébastien Guigues, director general de Renault y Alpine en Iberia

condiciones sean más favorables para los eléctricos y hasta que se desarrollen otras tecnologías como podrían ser el hidrógeno o los combustibles sintéticos.

5.- ¿Qué porcentaje de sus ventas procede de vehículos no diésel?

Además de ser líderes en comerciales ligeros, Renault también lo es en eléctricos dentro de este mercado. De hecho, por quinto año consecutivo, Kangoo Furgón E-Tech 100% eléctrico fue el comercial ligero eléctrico más vendido de 2022. Como referencia, el primer trimestre de 2023, un 91,9% de nuestros comerciales ligeros matriculados fue diésel, un 4,6% eléctrico y 3,5% gasolina.

6.- Las nuevas normativas (Ley de Movilidad Sostenible, ZBE...), ¿serán un impulso para su actividad?

Dentro de un par de años podremos hacer una valoración. Por un lado, será un aliciente para la renovación de una parte del parque más antiguo. Sin embargo, no todos los clientes tienen los recursos para hacerlo.

7.- El siguiente paso en la evolución de los vehículos comerciales es la digitalización. ¿Qué están llevando a cabo en este sentido?

Nuestro proyecto más disruptivo es FlexEVan. Lo anunciamos en noviembre de 2022 en el Capital Market Day y encarna la transformación digital de Renault Group. Será la primera gama de vehículos en beneficiarse del Software Defined Vehicle (SDV) desarrollado en Ampere. En concreto, la tecnología le permitirá convertirse en una extensión totalmente conectada del almacén, integrada en el ecosistema digital del cliente, permitiendo, por ejemplo, la supervisión de las operaciones en tiempo real de extremo a extremo y la gestión de flotas basada en datos.

RENAULT TRUCKS

‘El entorno VICA nos obliga a estar en alerta ante posibles cambios’

1.- Resultados de ventas de 2022 en España en el segmento de vehículos comerciales de 3,5 toneladas o menos.

En 2022 estuvimos inmersos en un entorno cambiante y completamente volátil. El incremento del precio de las materias primas y las disrupciones en la cadena de suministro no cesaron y supusieron un gran reto para nuestro día a día. No obstante, lo afrontamos con decisión e ilusión y pensando en nuestros clientes.

El mercado de vehículos ligeros cayó un 9% en 2022, la escasez de producto ha complicado las entregas de las marcas, pero nosotros, gracias al trabajo continuo entre fábrica y red, hemos trabajado para optimizar la gestión de nuestra logística y poder así mantenernos como un importante actor del vehículo ligero. Un ejemplo de este éxito es que alcanzamos el podio del sector de vehículos chasis-cabina de 3,2 a 3,5 toneladas.

Además, las soluciones de movilidad urbana tuvieron gran relevancia, siendo parte de nuestro ADN y, junto a nuestros socios de Renault turismos, colaboramos en el desarrollo de nuestra oferta de soluciones. Por último, a finales del año presentamos la Cargo Bike Kleuster By Freegones, nuestra bicicleta eléctrica, ideal para la distribución en distancias urbanas por el centro de la ciudad y que puede combinarse ya a día de hoy con nuestra Renault Trucks Master.

2.- ¿Cómo espera que termine el año 2023 para su marca?

En 2023 seguimos inmersos en el entorno VICA. Esto supone que hay que estar en alerta y pendientes de los posibles cambios del entorno para poder afrontar con determinación cualquier reto que surja. El contexto macroeconómico actual está marcado por una elevada inflación y unos tipos de interés que permanecerán altos previsiblemente hasta 2024, lo que genera dudas a nuestros clientes.

Esto conlleva una ralentización de la demanda. No obstante, en Renault Trucks y junto a nuestra red, tenemos una hoja de ruta basada en tres pilares fundamentales: las personas, las soluciones de logística urbana como el alquiler y la electromovilidad.

Todos estos puntos hacen que los vehículos ligeros cobren una especial importancia para nuestro camino eléctrico y esperamos seguir progresando durante este año.

3.- Breve explicación de la gama de producto.

En Renault Trucks disponemos de una gama ligera que va de los 650 kilogramos a las 3,5 toneladas. En primer lugar, contamos con nuestra Renault Trucks Master, el vehículo ideal para la última milla. Con ella, nuestros clientes apuestan por la fiabilidad y una amplia carrozabilidad.

Por otro lado, contamos también con la Renault Trucks E-Tech Master, silenciosa, 0 emisiones y 100% eléctrica. Es nuestra apuesta por un futuro sostenible y el vehículo ideal para poder circular por el centro de la ciudad, sin ningún tipo de restricción.

Tanto la gama Renault Trucks Master como la gama Renault Trucks E-Tech Master son un icono de la polivalencia con versiones furgón, chasis cabina y plataforma cabina disponibles para nuestros clientes y que se adaptan a sus necesidades.

Por último, como comentábamos anteriormente, disponemos también de nuestra Cargo Bike Kleuster By Freegones, nuestra bicicleta 100% eléctrica que permite dar servicio en las zonas urbanas de difícil acceso.

Además, en adición, nuestra gama se complementa también con nuestra financiera de marca, Renault Trucks Financial Services, ofreciendo a nuestros clientes soluciones globales de financiación adaptadas a las necesidades del cliente y la solidez de un equipo de profesionales especializados en el vehículo industrial.

4.- ¿Tienen en su oferta algún otro modo de propulsión alternativo al diésel? ¿Trabajan en algún otro de cara al futuro?

Fuimos pioneros en la electromovilidad y contamos ya con soluciones testadas, 100% eléctricas. Esto demuestra nuestra apuesta por ser actores principales en la descarbonización del transporte y poder ser así parte de la solución y colaborar en el desarrollo de una sociedad limpia y 0 emisiones. Para ello, nuestra hoja de ruta marca el desarrollo de vehículos con batería y todavía tenemos por delante un importante



Ignacio Lazcoz es el director comercial de Renault Trucks España.

camino que recorrer. Tenemos un gran reto tecnológico por delante y estudiamos también otras posibles soluciones de propulsión como los biocombustibles y el hidrógeno pero que consideramos que estarán más orientadas a la larga distancia.

5.- ¿Qué porcentaje de sus ventas procede de vehículos no diésel?

Cerramos 2022 con una penetración de mercado de vehículos eléctricos del 5% lo que demuestra que, paso a paso, nuestra gama ligera eléctrica se va abriendo camino como una solución óptima para la distribución de última milla de nuestros clientes. En este sentido, el desarrollo de nuestra oferta 100% eléctrica y nuestra continua evolución nos permitirá seguir desarrollándola y tener cada vez más vehículos 0 emisiones en la calle.

6.- Las nuevas normativas (Ley de Movilidad Sostenible, ZBE...), ¿serán un impulso para su actividad?

En Renault Trucks tenemos un fuerte compromiso con el medio ambiente y, para ello, reducir las emisiones contaminantes es uno de los pilares fundamentales de nuestra estrategia.

Trabajamos alineados con los objetivos de reducción de emisiones de Science Based Targets y nuestra hoja de ruta pasa por eliminar los gases de efecto invernadero para 2040 y la neutralidad en carbono para 2050. En este sentido, todas aquellas normativas que apuesten por las 0 emisiones y la eliminación de la contaminación son el camino que seguir.

7.- El siguiente paso en la evolución de los vehículos comerciales es la digitalización. ¿Qué están llevando a cabo en este sentido?

La automoción y la digitalización están íntimamente relacionadas. Actualmente, nos encontramos en un momento en el que cada vez más se está apostando por el desarrollo de servicios digitalizados que nos permitan asesorar a nuestros clientes, informando, ayudando e incluso reparando, de manera remota, sus vehículos. Nuestra gama eléctrica nos ofrece una gran oportunidad y contamos ya con herramientas digitales que nos ayudan a hacer un seguimiento exhaustivo del estado de las baterías de tracción de la gama eléctrica, permitiéndonos incentivar la mejora continua.

Además, queremos estar al lado de nuestros clientes y estamos trabajando para que en un futuro próximo podamos incorporar diferentes sistemas que ayuden a nuestros clientes a seguir en marcha, evitando paradas imprevistas.

STELLANTIS

‘Lideramos el mercado eléctrico con una cuota del 44,7%’

1.- Resultados de ventas de 2022 en España en el segmento de vehículos comerciales de 3,5 toneladas o menos.

Stellantis cerró 2022 como líder del mercado de vehículos comerciales ligeros, con 47.542 matriculaciones y una cuota del 39,5%. Además, el grupo fue líder del mercado de vehículos comerciales 100% eléctricos, con una cuota del 44,7%.

2.- ¿Cómo espera que termine el año 2023 para su marca?

Stellantis mantiene en lo que va de año su histórico e indiscutible liderazgo en España en esta categoría y estamos convencidos de que seguirá manteniéndolo. Un resultado en línea con los objetivos del plan estratégico a largo plazo de Stellantis, Dare Forward 2030, que incluye liderar el mercado de vehículos comerciales con la cartera más eficiente de productos y servicios.

3.- Breve explicación de la gama de producto.

Stellantis, a través de sus marcas Citroën, Fiat, Opel y Peugeot, cuenta con una amplia gama de vehículos comerciales ligeros, que ofrecen una respuesta adaptada a las necesidades específicas de los clientes particulares, profesionales y empresas, con versiones de pasajeros y comerciales, así como 100% eléctricas en todos los casos. Vehículos que destacan por su calidad, robustez y fiabilidad. Algunos de ellos se fabrican en España, en Stellantis Vigo, los Citroën Berlingo, Fiat Doblò, Opel Combo y Peugeot Partner y sus versiones eléctricas.

4.- ¿Tienen en su oferta algún otro modo de propulsión alternativo al diésel? ¿Trabajan en algún otro de cara al futuro?

El objetivo de Stellantis es ofrecer a los clientes soluciones a todas sus necesidades de movilidad y transporte y hacerlo con soluciones que sean limpias, seguras y asequibles.

Toda la gama de vehículos comerciales de las marcas de Stellantis está electrificada con versiones 100% eléctricas. De hecho, Stellantis es líder indiscutible en ventas de comerciales eléctricos en nuestro país, con una cuota de mercado en el primer trimestre de este año del 55,6%.

Además, el hidrógeno también es una opción incluida en el plan estratégico Dare Forward 2030. Stellantis ha sido pionera en la comercialización de vehículos de pila de hidrógeno, desde 2021. Este tipo de vehículos eléctricos de pila de combustible ofrecen una combinación única de tres propiedades: cero emisiones, gran autonomía y carga rápida.



Alberto de Aza, director de la LCV Business Unit de Stellantis en España y Portugal.

5.- ¿Qué porcentaje de sus ventas procede de vehículos no diésel?

En el primer trimestre del año, el 17% de las ventas de Stellantis en LCV fueron de versiones 100% eléctricas.

6.- Las nuevas normativas (Ley de Movilidad Sostenible, ZBE...), ¿serán un impulso para su actividad?

Ante la demanda de un tipo de transporte que se adapte a las características del tráfico urbano y a los nuevos planes de movilidad sostenible de las ciudades, la electrificación surge como una solución para asegurar la distribución de productos en áreas metropolitanas. En Stellantis tenemos el producto. Como digo, toda nuestra gama de vehículos comerciales está ya completamente electrificada con versiones 100% eléctricas. Todos ellos, modelos que cubren las necesidades de empresas y profesionales, con etiqueta Cero de la DGT, la misma capacidad de carga, diversidad de oferta, confort y prestaciones que las versiones térmicas.

7.- El siguiente paso en la evolución de los vehículos comerciales es la digitalización. ¿Qué están llevando a cabo en este sentido?

Los vehículos comerciales de las marcas Stellantis destacan por su nivel de sistemas de ayuda a la conducción y por incorporar un infoentretenimiento equiparable al de los turismos. En ellos se pueden encontrar, por ejemplo, pantallas táctiles desde las que acceder a avanzados sistemas de navegación con información sobre tráfico en tiempo real, parkings, gasolineras, etc, así como Apple Car Play y Android Auto.

TOYOTA

‘Confiamos en reducir los plazos de entrega a lo largo de este año’

1.- Resultados de ventas de 2022 en España en el segmento de vehículos comerciales de 3,5 toneladas o menos.

Los resultados de ventas en 2023 de vehículos comerciales de 3.5 toneladas o menos en Toyota es de 5.688 unidades entre Proace, Proace City y Hilux. Se

ha producido una caída con respecto a 2021 de un 23% debido a la falta de suministros. Si le sumáramos el volumen de Land Cruiser Comercial serían 8.613 uds, lo que supone un incremento de las ventas en este segmento respecto al año 2021 de un 72%.

2.- ¿Cómo espera que termine el año 2023 para su marca?

Desde Toyota España esperamos que 2023 sea un año de recuperación del mercado de vehículos comerciales en términos de volumen y suministro, como así hemos visto reflejado en el cierre del primer trimestre del año. Por tanto, esperamos que se confirme esta tendencia positiva durante los próximos meses y poder cerrar 2023 ofreciendo plazos de entrega más reducidos a nuestros clientes.

3.- Breve explicación de la gama de producto.

Dentro de nuestra gama de vehículos comerciales ofrecemos los siguientes vehículos:

-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 de mercado desde 2015.

-Proace: se trata de una furgoneta de tamaño medio que destaca por su versatilidad y su gran capacidad de carga, de hasta 1.400 kg. Existen tres carrocerías: Van, Combi y Shuttle.

-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, pues se pueden transportar hasta 1.000 kg. También se comercializa en versiones Van y Combi.

Ambos modelos de la familia Proace se comercializan bajo la categoría M1 y N1 y se ofrecen en versión diésel y eléctrica.

4.- ¿Tienen en su oferta algún otro modo de propulsión alternativo al diésel? ¿Trabajan en algún otro de cara al futuro?

Actualmente comercializamos una versión 100% eléctrica de Proace, disponible con batería de 50 y 75 kWh, tanto en categoría M1 como N1, y de Proace City, disponible con batería de 50 kWh tanto en categoría M1 como N1, y continuamos trabajando para aumentar nuestra oferta de productos alternativos al diésel.

5.- ¿Qué porcentaje de sus ventas procede de vehículos no diésel?

En el caso de Proace City Electric, un 4,1%



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

de las ventas de 2022 viene de la versión eléctrica, mientras que en Proace Electric, la cifra asciende al 14%.

6.- Las nuevas normativas (Ley de Movilidad Sostenible, ZBE...), ¿serán un impulso para su actividad?

La nueva legislación supone un impulso para la movilidad mediante formas de energía alternativas a los combustibles convencionales. Como líder en electrificación, y teniendo la oferta más amplia del mercado respecto a tipo de tecnologías empleadas en nuestros vehículos, desde Toyota España consideramos muy positivamente la implantación de este tipo de normativas.

7.- El siguiente paso en la evolución de los vehículos comerciales es la digitalización. ¿Qué están llevando a cabo en este sentido?

Actualmente estamos trabajando para ofrecer una mejor experiencia del cliente a través de la web y poder proporcionarle todos los materiales y contenido que necesite. Para ello dispone de la web de Toyota Professional, en la que podrá encontrar toda la información que necesite acerca de los vehículos comerciales, y la web 'Toyota Se Adapta' en el caso de que desee realizar una transformación sobre dichos vehículos. A su vez, estamos trabajando en un configurador personalizado que muestre al cliente el vehículo comercial que mejor se adecua a sus necesidades.

representaba el 45% del mercado, pesa ya cerca del 65%, 20 puntos más.

En este contexto, en Volkswagen Vehículos Comerciales hemos cerrado 2022 con unas ventas de más de 8.000 unidades, cifra también lastrada por la situación de producción. Sin embargo, y a pesar del difícil contexto en el que nos hemos movido, nuestra red de concesionarios ha logrado una rentabilidad media del 2,5%, una cifra récord y por encima de la media del sector. Un porcentaje fruto de los excelentes resultados que hemos obtenido en el negocio de posventa, el VO, a nuestra estrategia de especialización y el gran trabajo de nuestra red comercial.

2.- ¿Cómo espera que termine el año 2023 para su marca?

Esperamos un mercado total de 140.000 unidades, que representaría un crecimiento del 25%. Nuestro objetivo es impulsar nuestro *market share*, continuar con nuestra estrategia *commerce* y consolidar los buenos resultados en posventa y VO, ya que creemos que todavía hay recorrido para seguir creciendo. Éste es un año clave en nuestra estrategia de electrificación, pues con el ID. Buzz sentamos las bases para convertirnos en la marca de referencia en movilidad Eco.

3.- Breve explicación de la gama de producto.

Contamos con una de las gamas de vehículos más completas del mercado con modelos orientados al ocio y al trabajo. Con la gama Commerce, nos posicionamos en la parte más profesional del mercado con modelos como el Crafter, un vehículo que destaca por la eficiencia de sus motores y unos costes operativos competitivos, mientras que la gama Life está orientada al ocio y al transporte de personas.

Sin duda, estamos en el mejor momento de nuestra historia en cuanto a gama de producto se refiere. Hace dos años lanzamos el nuevo Caddy, un modelo muy importante por el peso que tiene en nuestro mix de ventas, al que siguió el nuevo Multivan, cuya versión híbrida enchufable de siete plazas está teniendo una aceptación excepcional, posicionándose como una alternativa real a los SUV. Acabamos de lanzar el ID. Buzz, en su versión Commerce (ID. Cargo) y de pasajeros, un vehículo con el que consolidamos nuestra estrategia de electrificación. Este año tendremos también la última generación del Amarok, un modelo completamente nuevo fruto de la colaboración con Ford.

4.- ¿Tienen en su oferta algún otro modo

de propulsión alternativo al diésel? ¿Trabajan en algún otro de cara al futuro?

Uno de los objetivos prioritarios de nuestra estrategia corporativa GRIP 2030 es incrementar el porcentaje de ventas de vehículos BEV, porque creemos que la electrificación es la mejor herramienta para alcanzar nuestros compromisos de sostenibilidad. En 2022, entregamos 7.500 vehículos electrificados a nivel mundial, duplicando la cifra del año anterior. Estamos convencidos de que el nuevo ID. Buzz nos ayudará a mejorar estas cifras e impulsará nuestra transformación hacia un proveedor líder en soluciones de movilidad sostenible.

5.- ¿Qué porcentaje de sus ventas procede de vehículos no diésel?

El porcentaje de versiones diésel continúa siendo predominante, aunque sin embargo, tenemos algunos datos que nos permiten ser optimistas. Por ejemplo, en el caso del Multivan, la versión PHEV representó más de un 60% de las ventas totales de este modelo en 2022. Sin duda, el punto de inflexión será este año, con la llegada del nuevo ID. Buzz, con el que esperamos que las ventas de eléctricos comiencen una progresión ascendente.

6.- Las nuevas normativas (Ley de Movilidad Sostenible, ZBE...), ¿serán un impulso para su actividad?

Estamos totalmente de acuerdo con las medidas orientadas a una movilidad más limpia y sostenible. En lo que se refiere a la entrada en vigor de las ZBE, creo que puede ser de gran ayuda especialmente en los municipios con problemas de calidad del aire. Sin embargo, desde el sector pedimos que se desarrollen unas directrices mínimas que sirvan de orientación para las ciudades, para que las normas sean coherentes en todos los sitios, comprensibles y accesibles para los ciudadanos. Es importante crear este marco para no generar incertidumbre en el usuario y que el mercado no se resienta.

7.- El siguiente paso en la evolución de los vehículos comerciales es la digitalización. ¿Qué están llevando a cabo en este sentido?

En nuestro caso, la electrificación y la digitalización van de la mano, ya que nuestra ofensiva eléctrica incorpora los últimos desarrollos en cuanto a conectividad, *software* y desarrollo de nuevas tecnologías. Por ejemplo, el ID. Buzz, que equipa el último *software* de Volkswagen (el ID. *Software* versión 3.2) ya se puede actualizar como un teléfono móvil, 'Over the Air' (actualización OTA), sin tener que ir al taller.

VOLKSWAGEN

‘A pesar de las dificultades, la red ha obtenido una rentabilidad de récord’

1.- Resultados de ventas de 2022 en España en el segmento de vehículos comerciales de 3,5 toneladas o menos.

2022 ha sido un año atípico, especialmente marcado y lastrado por la falta de semiconductores, lo que ha propiciado una situación bastante compleja desde el punto de vista de producción y ha afectado a las ventas. El mercado de vehículos comerciales ligeros cerró el pasado ejercicio con algo más de 119.500 unidades, lo que supone un retroceso del 21,3% respecto a 2021. Un volumen menor de lo previsto y que está muy lejos de la velocidad de cruce de un mercado como España, en el que se deberían alcanzar unas matriculaciones de entre 180.000 y 200.000 unidades por año. Un mercado en el que, además, el segmento Commerce, que hace apenas cuatro años



Alberto Teichmann, director de Volkswagen Vehículos Comerciales.

EDICIÓN ESPECIAL 2023

Nexotrans LIGERAS

FICHAS DE PRODUCTO**CITROËN**

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 545 hasta 848 kg en carga ampliada, 766 kg en doble cabina.
Motores: BlueHDI 1.5 / PureTech 1.2.
Potencias: 100-130 CV / 110 CV.
Transmisión: manual (opción automática en 130 CV)
Versiónes: Hasta nueve packs que permiten la personalización de cada unidad. Opción de doble cabina. Diésel y gasolina.

eBERLINGO

Longitudes: 4,403 / 4,753 metros
Altura: 1,88 metros
Anchura: 1,848 metros
Distancia entre ejes: 2,785 / 2,975 metros
Carga útil: hasta 678 / 725 kg
Potencias: hasta 100 kw.
Par máximo: 260 Nm.
Baterías: 50 kWh.
Autonomía: hasta 245 km.
Forma de carga: AC en 7,4 / 11 / 22 kW

JUMPY

Longitudes: 4,959 / 5,309 / metros
Altura: 1,895 / 1,940 metros
Anchura: 1,920 / 1,970 metros
Distancia entre ejes: 3,275 metros
Volumen de carga: desde 5,3 hasta 6,6 m3
Carga útil: desde 744 hasta 1.255 kg (con aplicador de carga útil)

Motores: BlueHDI 1.5 / BlueHDI 2.0.
Potencias: 100 hasta 145 CV.
Par máximo: 270-300 Nm / 370 Nm.
Transmisión: manual 6 vel. (opción automática en 145 CV).
Versiónes: Acabado Piso Cabina abatible, dos longitudes y varias alturas. Distintos packs de personalización.

eJUMPY

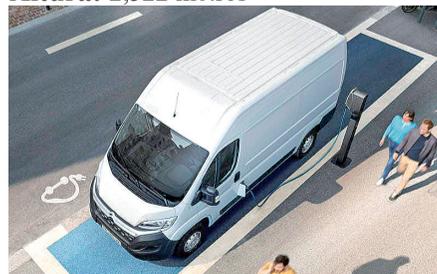
Longitudes: 4,959 / 5,309 metros
Altura: 1,881 / 1,94 metros
Anchura: 1,92 metros
Distancia entre ejes: 3,275 metros
Volumen de carga: desde 5,3 hasta 6,6 m3 (con aplicador de carga útil)
Carga útil: desde 916 hasta 1.066 kg
Motores: eléctrico 50 / 75 kWh.
Potencias: hasta 100 kw.
Forma de carga: AC en 7,4 / 11 / 22 kW
Autonomía: 196 / 285 km.
Versiónes: Furgón, Doble cabina fija, Piso Cabina. Disponible también con propulsión de hidrógeno, próximamente.

JUMPER

Longitudes: 4,963 / 5,413 / 5,998 / 6,363 metros
Altura: 2,254 / 2,522 / 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
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.
Versiónes: 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: 5,413 / 5,998 metros
Altura: 2,522 metros



Anchura: 2,05 metros
Distancia entre ejes: 3,450 / 4,035 metros

Volumen de carga: 11,5 / 13 m3
Carga útil: 710 / 1.040 kg
Motores: eléctrico 100 kW máximo.
Par máximo: 260 Nm.
Baterías: 37 / 70 kWh
Autonomía: 116 / 213 km (WLTP).

DACIA

www.dacia.es

SANDERO VAN

Longitudes: 4,088 metros
Altura: 1,499 metros
Anchura: 1,848 metros
Distancia entre ejes: 2,604 metros
Carga útil: 600 - 750 kg
Motores: Eco-G 100 (GLP).

SPRING CARGO

Longitudes: 3,734 metros
Altura: 1,513 metros
Anchura: 1,579 metros
Distancia entre ejes: 2,423 metros
Carga útil: 600 - 750 kg
Potencias: 33 kW
Par máximo: 260 Nm.
Baterías: 26,8 kWh.
Autonomía: hasta 230 km.
Forma de carga: AC en 3,7 / 7,4 kW y DC a 30 kW

FIAT**PROFESSIONAL**

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 l. / 0.9 GNC.
Potencias: 70 / 69 / 70 / 85 CV.
Par máximo: 92 / 102 / 135-145 / 100-145 Nm.
Transmisión: Manual, 5-6 velocidades
Versiónes: 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 GNC.
Versiónes: 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 metros
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 / 1.4 GNC.
Potencias: 80-95 CV / 100-105-120 CV / 120 CV en GNC.
Par máximo: 200 / 320 / 206 Nm en GNC.
Versiónes: 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.
Versión eDobló: potencia de 100 kW para una autonomía en ciclo combinado de 286 km.

SCUDO



Longitudes: 4,959 / 5,309 metros
Altura: 1,881 / 1,935 metros
Anchura: 1,920 metros
Distancia entre ejes: 3,275 metros
Volumen de carga: 5,3 a 5,8 m³ / 6,1 a 6,8 m³
Carga útil: entre 1.013 y 1.318 kg
Motores: Multijet 2.0.
Potencias: 102 / 120 / 145 / 177 CV.
Par máximo: 270 / 300 / 340 / 370 / 400 Nm.
Tracción: delantera.
Transmisión: manual 6 vel o automática de 8 vel.
Versiones: Acabado panelado, doble cabina, combi (N1) y plataforma cabina.
Versión eléctrica: Motor de 100 kW con un par motor de 260 Nm, y dos opciones de batería: 50 y 75 kW, para una autonomía de 230 y 330 km, respectivamente.

TALENTO



Longitudes: 4,999 / 5,399 metros
Altura: 1,971 / 2,493 metros
Anchura: 1,956 metros
Distancia entre ejes: 3,098 / 3,498 metros
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, semicristalada y acristalada; furgón Maxi; doble cabina, cabina plancher (5,248 m de largo); combi (N1 y M1); también para pasajeros hasta 9 pax.

FULLBACK



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 3.0.
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.

DUCATO E



Longitudes: 5,413 / 5,998 / 6,363 metros
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: 5,225 / 5,331 metros
Altura: 1,880 / 1,922 metros
Anchura: 2,028 metros
Distancia entre ejes: 3,270 metros
Carga útil: desde 652 hasta 1.361 kg
Motores: EcoBlue 2.0 litros, Ecoblue 3.0 litros y EcoBoost 3.0 litros.
Potencias: 170 / 292 CV.
Par máximo: 405 / 600 Nm.
Tracción: trasera y 4x4.
Transmisión: manual (6v) o automática (10v).
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 2,6 m³
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. La versión eléctrica llegará a finales de este año o comienzos de 2024.

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 metros
Volumen de carga: desde 1,2 hasta 3,6 m³
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 Nm.
Transmisión: manual o automática, según modelos.

Versiones: Van, kombi (5 y 7 plazas), diésel o gasolina. La versión eléctrica llegará a finales de este año o comienzos de 2024.

TRANSIT



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



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 / 3,850 metros
Carga útil: desde 1.425 hasta 1.475 kg
Motores: diésel 3.0.
Potencias: 130 - 150 CV.
Par máximo: 400 Nm.
Cabinas: Estándar, Confort y doble cabina.
Transmisión: manual o automatizada.

ECANTER



Longitudes: 5,940 metros
Anchura: 1,695 - 1,995 metros
Distancia entre ejes: 2,500 - 2,800 - 3,400 metros
Carga útil: 4.155 kg (MMA 7,5 ton)
Motores: 110 kWh.
Baterías: distintos paquetes
Par máximo: 390 Nm.
Autonomía: hasta 140 km.
Versión: chasis carrozable.

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

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 / 3,360 metros
Carga útil: desde 1.315 hasta 1.695 kg
Motores: diésel 1.9.
Potencias: 120 CV.
Par máximo: 320 Nm.
Transmisión: manual
Versión: TT Single, T Single Plataforma Aérea, Th Single, T, T Plataforma Aérea, Th, TT y TTh.

M27



Longitudes: 5,295 / 6,015 / 7,032 / 7,565 metros
Anchura: 1,815 / 2,04 metros
Altura: 2,170 / 2,185 / 2,270 metros
Distancia entre ejes: 2,750 / 2,800 / 3,350 / 3,395 metros
Motores: diésel 3.0.
Potencias: 150 CV.
Par máximo: 375 Nm.
Transmisión: manual o Robotizada NEES II.
Versión: M27, M27 Large.

IVECO

IVECO

www.iveco.es

DAILY



Longitudes: Desde 5,189 hasta 7,669 metros
Altura: Desde 2,263 hasta 3,054 metros
Anchura: 2,010 metros
Distancia entre ejes: 3.000 / 3.520 / 3.520L / 4,100 / 4,100L metros
Volumen de carga: 7,3 / 9,0 / 10,8 / 12,0 / 13,4 / 16,0 / 17,5 / 18,0 / 19,6 m3
Carga útil: desde 910 hasta 4.193 kg

Motores: F1A 2.3 L y F1C 3.0 L.
Potencias: Diésel: 116 / 136 / 156 / 176 / 207 CV. Gas: 136 CV.
Par máximo: 320 / 350 / 380 / 430 / 470 Nm.
Tracción: 4x2 y 4x4.
Transmisión: Manual y Hi-Matic

DAILY CHASIS CABINA



Longitudes: Desde 5,096 hasta 8,284 metros
Altura: Desde 2,232 hasta 2,325 metros
Anchura: 2,052 metros
Distancia entre ejes: 3.000 / 3.450 / 3.750 / 4.100 / 4.350 / 4.750 / 5.100 mm
Carga útil: desde 1.504 hasta 4.750 kg
Motores: F1A 2.3 L y F1C 3.0 L.
Potencias: Diésel: 116 / 136 / 156 / 176 / 207 CV. Gas: 136 CV.
Par máximo: 320 / 350 / 380 / 430 / 470 Nm.
Tracción: 4x2 y 4x4.
Transmisión: Manual y Hi-Matic

DAILY ELÉCTRICA



Longitudes: Desde 5,189 hasta 7,669 metros
Altura: Desde 2,263 hasta 3,054 metros
Anchura: 2,010 metros
Distancia entre ejes: 3.000 / 3.520 / 3.520L / 4.100 / 4.100L mm
Carga útil: desde 1.445 hasta 4.065 kg (para versión 7.200 kg MTMA)
Volumen de carga: 7,3 / 9,0 / 10,8 / 12,0 / 13,4 / 16,0 / 18,0 / 17,5 / 19,6 m3
Baterías: De 1 a 3 baterías de 37 kWh cada una
Potencias: 100 / 140 kW (Equivalente a 136 y 190,4 CV)
Par máximo: 300 y 400 Nm.
Transmisión: automática
Autonomía: hasta hasta 300 km bajo ciclo WLTP
Tiempos de carga: 1,5h en DC (40 kW)
Toma de fuerza disponible: Si

DAILY CHASIS CABINA ELÉCTRICA



Longitudes: Desde 5,096 hasta 8,284 metros

Altura: Desde 2,232 hasta 2,325 metros
Anchura: 2,052 metros
Distancia entre ejes: 3.000 / 3.450 / 3.750 / 4.100 / 4.350 / 4.750 mm
Carga útil: desde 1.695 hasta 4605 kg (Para versión 7.200 kg MTMA)
Baterías: De 1 a 3 baterías de 37 kWh cada una
Potencias: 100 / 140 kW (Equivalente a 136 y 190,4 CV)
Par máximo: 300 y 400 Nm.
Transmisión: automática
Autonomía: hasta hasta 300 km bajo ciclo WLTP
Tiempos de carga: 1,5h en DC (40 kW)
Toma de fuerza disponible: Si

LEVC

LEVC



PEOPLE DRIVEN

www.londonelectricmadrid.es

VN5



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

Anchura: 2,040 metros
Distancia entre ejes: 3,640 / 4,490 metros
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 automatizada
Tracción: delantera, trasera, total
Versiónes: Furgón, chasis cabina, chasis doble cabina, combi, camper. Múltiples opciones de carrozado. Pasajeros hasta 17 plazas.

MAXUS



www.maxus-automotive.es

eDELIVER 3



Longitudes: 4,555 / 5,145 / 5,090 (chasis cabina) metros
Altura: Desde 1,885 hasta 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 905 hasta 1.070 kg
Motor: 90 kW (122 CV)
Par máximo: 255 Nm.
Baterías: 50,2 kWh
Tiempo de carga: 7h convencional / 45' hasta el 80% carga rápida
Autonomía: Desde 214 km en ciclo combinado hasta 371 km en urbano.
Tracción: delantera.

eDELIVER 9



Longitudes: 5,546 / 5,940 / 6,2 / 6,680 metros
Altura: 2,29 / 2,525 metros
Anchura: 2,052 / 2,062 metros
Distancia entre ejes: 3,366 / 3,760 / 4,048 metros
Volumen carga: 9,7 / 11 m³

Carga útil: desde 860 hasta 1.410 kg
Motor: 150 kW (204 CV)
Par máximo: 310 Nm.
Baterías: 65 / 72 / 89 kWh
Tiempo de carga: 10h convencional / 36-45' carga rápida hasta 80%
Autonomía: 207 / 353 km.
Tracción: delantera.
Versiónes: furgón y chasis-cabina.

DELIVER 9



Longitudes: 5,940 / 6,200 / 6,680 metros
Altura: 2,32 / 2,535 metros
Anchura: 2,052 / 2,062 metros
Distancia entre ejes: 3,760 / 4,048 metros
Volumen carga: 11 / 11,6 m³
Carga útil: desde 1.140 hasta 1.520 kg
Motor: TDi 2.0
Potencia: 150 / 163 CV
Par máximo: 375 Nm.
Tracción: delantera-trasera.
Transmisión: manual.
Versiónes: furgón y chasis-cabina.

T90 EV



Longitud: 5,365 metros
Altura: 1,809 metros
Anchura: 1,9 metros
Distancia entre ejes: 3,155 metros
Carga útil: 1.000 kg
Motor: 130 kW (177 CV)
Par máximo: 310 Nm.
Baterías: 89 kWh
Tiempo de carga: 7,5h convencional / 45' carga rápida hasta 80%
Autonomía: 330 km en ciclo combinado / 471 km en ciclo urbano.
Tracción: trasera.
Versiónes: furgón y chasis-cabina.

MERCEDES-BENZ



Mercedes-Benz
Vans

www.mercedes-benz.es/vans/es

CITAN

Longitudes: 4,498 / 4,922 metros



Altura: 1,832 / 1,852 metros
Anchura: 1,859 metros
Distancia entre ejes: 2,716 / 3,100 metros
Volumen de carga: 2,9 / 3,9 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 Nm.
Tracción: delantera
Versiónes: Furgón y Tourer mixta uso profesional (435 kg de carga útil).

ECITAN



Longitudes: 4,498 / 4,922 metros
Altura: 1,819 / 1,830 metros
Anchura: 1,859 metros
Distancia entre ejes: 2,716 / 3,100 metros
Volumen de carga: 2,9 / 3,7 m³
Carga útil: L1: 532-544 kg / L2: 710-722 kg
Autonomía: hasta 285 km
Batería: 45 kWh (usables)
Cargas: AC: 11 kW | 3:50 h (15-100%)
 AC: 22 kW opción
 DC: 80 kW (opción) | ~ 40-45 min
Potencias: 90 kW (pico)
Par máximo: hasta 245 Nm.
Tracción: delantera
Versiónes: Furgón y Tourer profesional (435 kg de carga útil). Mixta para Q4 de 2023.

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 / 116 CDi / 119 CDi
Potencias: 102 / 136 / 163 / 190 CV.
Par máximo: 270 / 340 Nm.
Tracción: delantera, trasera, 4x4

Transmisión: manual o automática, según modelos.
Versiónes: 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: hasta 832 kg
Volumen de carga: hasta 6,6 m³
Baterías: 60 kWh



Potencias: 85 kw.
Par máximo: 360 Nm.
Forma de carga: AC 11 kW/ CC 80 kW / Tourer AC 11 kW / CC 110 kW
Tiempo de carga: 35 min a 10h / Tourer 40 min a 10h
Transmisión: automática.
Autonomía: hasta 309 km / Tourer hasta 358 km.
Versiónes: Tourer hasta 9 plazas. 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 / 4,325 metros
Volumen de carga: desde 7,8 hasta 15,5 m³
Carga útil: desde 833 hasta 1.475 kg
Motores: CDi 1.955 cc.
Potencias: 114 / 150 / 170 / 190 CV.
Par motor: 300 / 440 Nm.
Transmisión: manual o automática.
Tracción: delantera, trasera, total.
Versiónes: Furgón, Mixto, Tourer, plataforma abierta (9,2 m³ de carga útil), chasis-cabina (simple o doble).

eSPRINTER



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.
Par máximo: 360 Nm
Forma de carga: AC en 7,4-20 kW / DC
Tiempo de carga: 6-8h / 20' al 80%
Transmisión: automática.
Autonomía: hasta 156 km.

MITSUBISHI**MITSUBISHI
MOTORS**

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 automatizada (ambas de 6 vel)
Tracción: trasera y total
Versiónes: Cabina simple y doble

NISSAN

www.nissan.es/vehiculos/vehiculos-comerciales

TOWNSTAR

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.



Transmisión: manual.

TOWNSTAR EV

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.
Versiónes: Pasajeros y carga.

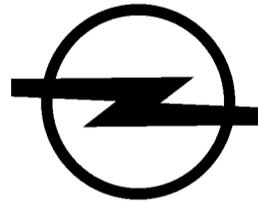
PRIMASTAR

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 7,2 m³
Motores: 1.6 / 2.0 diésel / 2.0 DCi
Potencias: 96 / 120-145-170 / 110-150-170 CV.
Par máximo: 260 / 350-380 Nm.
Transmisión: manual.
Versiónes: Furgón y combi. Múltiples opciones de carrozado.

INTERSTAR

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.
Versiónes: Furgón, chasis-cabina, furgón kombi 6 plazas, volquete, caja cerrada, caja abierta con laterales abatibles.

OPEL

www.opel.es/

COMBO

Longitudes: 4,403 / 4,753 metros
Altura: 1,880 metros
Anchura: 1,848 metros
Distancia entre ejes: 2,785 / 2,975 metros
Volumen de carga: 3,8 hasta 4,4 m³
Carga útil: hasta 909 kg
Motores: PureTech 1.2 (gasolina) / Blue HDi 1.5 (diésel)
Potencias: 110 / 100 - 130 CV.
Par motor: 205 / 250-300 Nm.
Transmisión: manual o automática.
Tracción: delantera y total
Versiónes: Cargo, Life, XL y doble cabina.

COMBO-E

Longitudes: 4,403 / 4,753 metros
Altura: 1,880 metros
Anchura: 1,848 metros
Distancia entre ejes: 2,785 / 2,975 metros



Volumen de carga: 3,8 hasta 4,4 m³
Carga útil: hasta 725 kg
Batería: 50 kWh
Motor: 100 kW.
Forma de carga: Embarcado de 11 kW
Tiempo de carga: 80% en 30'
Autonomía: hasta 293 km (ciclo urbano WLTP) y 187 en urbano
Tracción: delantera
Versiónes: Cargo, Life, 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 metros
Volumen de carga: desde 4,6 hasta 6,6 m³
Carga útil: hasta 1.480 kg
Motores: Blue HDi 1.5 / Blue HDi 2.0
Potencias: 100-120 / 145 CV.
Transmisión: manual o automática.
Tracción: delantera y total
Versiónes: Combi, furgón, doble cabina, chasis-cabina. Opciones de pasajeros bajo la denominación Zafira.

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 m³
Baterías: 50 / 75 kWh
Potencias: 100 kW.
Par máximo: 260 Nm.
Forma de carga: AC en 11 kW / DC en 100 kW
Tiempo de carga: 8h / 80% en 30-45'
Transmisión: automática.
Autonomía: 218 hasta 317 km.
Versiónes: estándar, largo, Kombi y chasis cabina. Opciones de pasajeros bajo la denominación e-Zafira.

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 / 4,035 metros
Volumen de carga: desde 8 hasta 17 m³
Motores: 2.2 BlueHDi
Potencias: 120-140-165 CV.
Par motor: 310-340 Nm.
Transmisión: manual 6 vel.
Tracción: delantera, trasera.
Versiónes: 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: 75 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: 201 / 220 km.
Versiones: Chasis cabina, chasis doble cabina, furgón, plataforma.

PEUGEOT



www.empresas.peugeot.es

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 (130 CV).
Tracción: delantera
Versiones: Pro, Premium, Grip, Asphalt. Long y doble cabina. Rifter y eRifter para pasajeros.

E-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: 3,9 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 metros
Altura: 1,905 / 1,935 metros
Anchura: 1,920 metros
Distancia entre ejes: 2,925 / 3,275 metros
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 metros
Carga útil: 1.000 / 1.275 kg
Volumen de carga: desde 4,6 hasta 6,6 m³
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).

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 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: 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

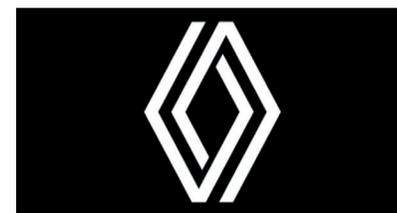
PORTER NP6

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, plataforma fija, plataforma basculante.

RENAULT



www.renault.es/comerciales

EXPRESS



Longitudes: 4,393 metros
Altura: 1,811 metros
Anchura: 1,775 metros
Distancia entre ejes: 2,812 metros
Volumen de carga: 3,3 m³
Carga útil: desde 650 hasta 698 kg
Motores: Blue dCi 1.5 (diésel) / TCe 1.3 (gasolina)
Potencias: 75 / 100 CV.
Par motor: 200 / 240 Nm.
Transmisión: manual 6 velocidades.
Tracción: delantera
Versiones: Furgón.

KANGOO



Longitudes: 4,486 metros
Altura: 1,864 metros
Anchura: 1,919 metros
Distancia entre ejes: 2,716 metros
Volumen de carga: 3,3 / 3,9 m³
Carga útil: desde 583 hasta 819 kg
Motores: Blue dCi 1.5 (diésel) / TCe 1.3 (gasolina)
Potencias: 75 / 130 CV.
Par motor: 230 / 270 Nm.
Transmisión: manual 6 velocidades o automática.

Tracción: delantera
Versión: Furgón y Combi
Versión eléctrica e-Tech: Furgón y Maxi (4,66 m). Volumen de carga hasta 4,6 m³, entre 500 y 800 kg. 300 km de autonomía. Batería de 45 kWh, motor de 122 kW. Carga completa en 6 h.

TRAFIC



Longitudes: 5,080 / 5,480 metros
Altura: 1,971 / 2,495 metros
Anchura: 1,956 metros
Distancia entre ejes: 3,098 / 3,498 metros
Volumen de carga: desde 5,8 hasta 8,9 m³
Carga útil: 1.017 hasta 1.503 kg
Motor: Blue dCi 2.0
Potencias: 110 / 170 CV.
Par motor: 300 / 380 Nm.
Transmisión: manual y automática
Versiones: Furgón, Combi, Piso Cabina y Doble Cabina.
Versión eléctrica: Potencia de 120 CV, baterías de 52 kWh y autonomía de 240 km.

MASTER



Longitudes: 5,075 hasta 7,169 metros
Altura: entre 2,259 y 3,250 metros
Anchura: 2,070 metros
Volumen de carga: desde 7,75 hasta 21,66 m³
Carga útil: desde 901 hasta 2.040 kg
Motor: Blue dCi 2.3
Potencias: entre 110 y 180 CV.
Par motor: desde 330 hasta 400 Nm.
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) y gran volumen.

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
Baterías: 37 kWh
Motor: 76 CV
Par motor: 225 Nm.
Tiempo de recarga: 6h a 7,4 kW
Autonomía: 204 km
Transmisión: automática
Versiones: furgón, piso-cabina y Chasis-cabina.

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

MASTER E-TECH



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
Versiónes: furgón, plataforma-cabina.

TOYOTA



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: 120 / 145 CV.
Par motor: 300 / 370 Nm.
Transmisión: manual (6v) o automática (8v).
Tracción: delantera
Versiónes: Combi y Shuttle.

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

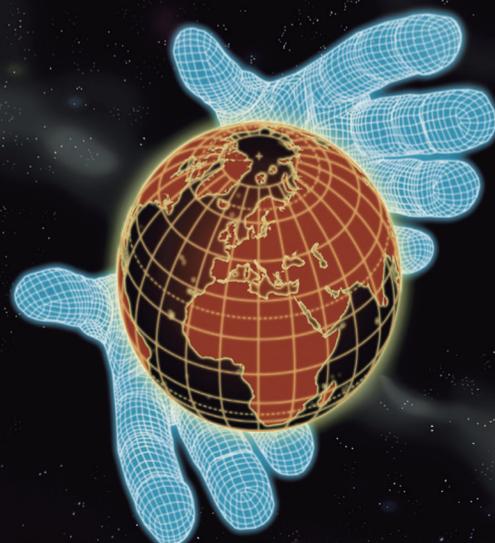


Autonomía: 230 / 330 km.
Versiónes: Combi y Shuttle.

PROACE CITY



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



**Date de alta
 en Nexotrans.com**

Diario online del Transporte

**... y recíbelo cada mañana
 en tu email**

Nexotrans.com
 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Colaboración con el CNL: MAN presenta su camión eléctrico
 Durante la firma del acuerdo para la asociación de desarrollo con el CNL, MAN Truck & Bus presenta su prototipo de camión eléctrico, listo para ser conducido, destinado al transporte de reparto urbano.

Volvo Trucks y las soluciones de conectividad en el Mobile World Congress

Extrema de Camiones premiado por su labor en prevención de riesgos laborales

Primafrío participa en el libro de historias de RSC de la Universidad de Murcia

Iveco gana dos de los tres premios de los nuevos 'Sustainable Truck of The Year 2017'

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
Versiones eléctricas: Dos longitudes con baterías de 50 kWh

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

HILUX



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.volkswagen-comerciales.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 l.
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'

ID. BUZZ CARGO



Longitudes: 4,712 metros
Altura: 1,927 / 1,951 metros
Anchura: 1,985 metros
Distancia entre ejes: 2,989 metros
Volumen de carga: 3,9 m³
Carga útil: hasta 650 kg
Motores: 150 kW
Par: 310 Nm.
Baterías: 77 kWh
Autonomía: hasta 414 km en ciclo urbano
Tiempo de carga: 30' en carga rápida de 170 kW
Versiones: Van con dos o tres asientos

EDICIÓN ESPECIAL

AÑO 2023

Nexotrans LIGERAS