

Las empresas encuestadas en el 'Especial Remolques NEXOTRANS 2021' coinciden en su análisis a corto y medio plazo

Los 'bodybuilders' tienen grandes expectativas de crecimiento, si las circunstancias lo permiten

La fabricación nacional de remolques y semirremolques es histórica en nuestro país. Eso queda fuera de toda duda. Y, por lo que indican las opiniones de los responsables de las marcas que comercializan sus

productos en nuestro país, el futuro está asegurado. Eso sí, la actual coyuntura económica, con la subida de las materias primas y la falta de suministro de algunos componentes, pone temporalmente en cuestión

esta evolución. En este 'Especial Remolques 2021' analizamos los resultados del sector, sus favorables previsiones para el corto y medio plazo, y ofrecemos un amplio dossier con todos los productos disponibles.

Las principales compañías fabricantes de remolques y semirremolques que tienen actividad comercial en nuestro país participan en este 'Especial Remolques 2021', compartiendo sus pareceres, analizando los resultados obtenidos a lo largo de este ejercicio por sus respectivas marcas y por el Sector, y adelantando lo que puede deparar el futuro más inmediato, marcado por una previsión al alza de las matriculaciones, porque se considera que el mercado ya a demandar más vehículos, aunque la crisis de componentes y el importante incremento de precio que están sufriendo las materias primas podrían truncar esta positiva evolución.

Y no es que esta situación les haya pillado por sorpresa. Como muchos de los responsables consultados por NEXOTRANS reconocen, quien más quien menos ha intentado poner remedio a la escasez de producto (acero, aluminio, componentes...), algo que "no es nada sencillo", como la mayoría coincide en afirmar.

"Hemos hecho lo posible por buscar soluciones alternativas, por acumular stock de materiales y por negociar con nuestros proveedores", afirman casi por unanimidad, pero



la crisis es algo que afecta a todo el mundo y, por eso, las posibles soluciones se antojan complejas, y pasan casi sin remedio en la repercusión de este incremento de costes en el precio final del producto. Una medida impopular, todos son conscientes, pero irremediable, dadas unas circunstancias que, según algunas fuentes consultadas, podrían volver a la normalidad a mediados del año 2022.

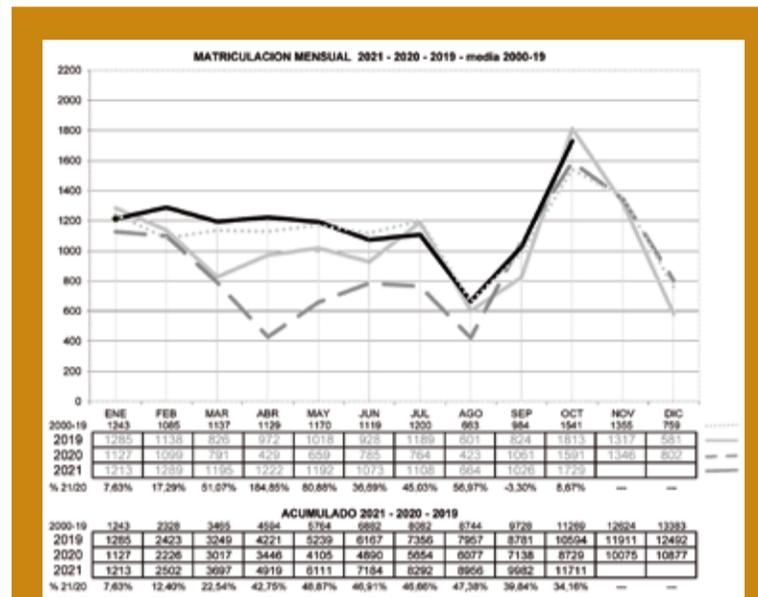
Esperanza y optimismo

Aún así, las previsiones son esperanzadoras. Los fabricantes con presencia en el mercado español esperan incrementar sus ventas

en el corto plazo. Y las razones se encuentran en que la demanda crecerá, al hilo de lo que sucederá con total seguridad en cuanto a las necesidades de transporte, tanto de larga distancia como, especialmente, en el ámbito de la distribución y la 'última milla'.

De este modo, el sentir general es de moderado optimismo.

En este 'Especial' también se aborda la necesidad de que los vehículos estén, cada vez, más conectados, algo que muchos ofrecen ya de serie. Y concluye con una extensa explicación de la oferta de vehículos que están disponibles en nuestro país, con sus correspondientes fotografías y descripciones.



El acumulado hasta octubre mejora a 2020

Los últimos datos facilitados por Asfares al cierre de esta edición Especial, correspondientes al mes de octubre, evidencian un notable comportamiento alcista en las matriculaciones de remolques y semirremolques (11.711 unidades). Concretamente, el acumulado de los 10 primeros meses del ejercicio supera en un 34,8% la cifra del mismo periodo del año anterior, gracias sobre todo al segmento de los portacontenedores (718 vehículos, +66,6%) y las lonas y semilonas (4.026 unidades, +61,9%), que con ayuda de los frigos compensan el descenso en furgones (-17,2%) y cisternas (-4,9%).

‘El mercado sigue al alza y esperamos un 2022 muy estable’

Julio Viartola es el presidente de Asfares, y desde su privilegiada posición, afirma que "las previsiones de matriculación para todo el año 2021 se sitúan en unos 13.600 remolques y semirremolques de más de 12 toneladas. Respecto a 2020 representa un aumento del 25% y del 8,8% si lo comparamos con 2019. Pero si compensamos 2021 con 2020 y hallamos la media, esta se sitúa aún un 2% por debajo de 2019. Para 2022 se prevén cifras comparables con 2019 y una tendencia estable".

El presidente considera que "el sector de fabricación de remolques y semirremolques es muy diverso, con una gama de productos muy amplia y tipologías muy diferentes que llevan a la especialización en determinados productos. En carga general tenemos lonas, semilonas o furgones. En transporte ATP, frigoríficos

o isoterms. En cisternas, tenemos ADR (combustibles, químicas, gases...), alimentarias, pulverulentos... Además están los basculantes, portacontenedores, góndolas y vehículos especiales, plataformas... En el mercado, esto se traduce en tendencias distintas dependiendo de la actividad del sector de transporte relacionado con cada tipología. Este ejercicio ha crecido la matriculación de lonas, portacontenedores, basculantes y frigos, mientras que cisternas y furgones han bajado algo después de un año 2020 de mucha demanda".

Problemas de costes

La coyuntura es un tanto compleja, ya que "la energía es un factor que encarece la fabricación, pero no es el problema de costes más importante. Afecta más el encarecimiento de las materias primas como el acero, inoxidable

y aluminio. En tipologías como cisternas y basculantes, el incremento de coste es preocupante, sobre todo por la imposibilidad de conocer en el momento de firmar un pedido el precio del material suministrado en la fecha de fabricación. En estos momentos de alta demanda, algunos productos tienen varios meses de plazo de entrega. La actualización de tarifas es constante y las previsiones, por eso, muy difíciles".

Ante ello, surgen "problemas de suministros puntuales en forma de retrasos, que se van alternando entre uno y otro componente. Esto afecta mucho a una fabricación programada e incrementa enormemente los tiempos y costes de producción. En algunos componentes se está intentando tener almacenado un mínimo que evite contratiempos, pero es imposible volver al modelo de almacenes de hace



años. Todos dependemos de la logística y de que los plazos entre pedido y entrega se mantengan".

Problemas de costes

Sin embargo, el negocio no para, y "el desarrollo tecnológico aplicado al transporte es uno de los mayores retos a los que se enfrenta el Sector. La

mayoría de los avances se están integrando a través de la unidad de control electrónica (ECU), que inicialmente controlaba el frenado y que cada vez incorpora nuevas compatibilidades para opciones de conectividad y gestión de flotas. Es también la forma de comunicación entre vehículo motor y remolcado de otros sistemas como el control de presión de neumáticos, suspensión inteligente, sensores de posición y distancia... Esto plantea nuevos problemas como la ciberseguridad, que se está regulando y habrá unos requisitos técnicos y administrativos que entrarán en vigor en julio del próximo año, a la vez que el control de presión (TPMS), la detección de usuarios vulnerables marcha atrás y la señal de frenado de emergencia. Todo un reto de innovación, homologación y fabricación para los próximos meses".

FM5 FERRUZ

‘Que se disparen los costes no es bueno para nadie’

1.- Previsiones de ventas de 2021 en España y para el ejercicio 2022.

La previsión de ventas para el año 2021 es de 220 unidades, lo que significaría más del doble de las unidades vendidas en 2019. Para el ejercicio 2022 contamos con superar las 300 unidades.

2.- Breve explicación de la gama de producto.

Nuestra gama de fabricados de aluminio comprende los chasis chatarreros, ganaderos y otros chasis para carroceros; semirremolques de cualquier tipo, tanto en costillas como en lamas y plataformas especiales, así como los pisos móviles de cualquier tipo. Asimismo fabricamos cajas especiales de aluminio para aplicaciones agrícolas, de reciclaje e industriales. Igualmente, somos fabricantes de recolectores de RSU de carga lateral.

3.- ¿Cómo incide en su operativa el incremento de los costes de la energía?

Obviamente es un factor importante que, unido al alza constante de los materiales, hace que los costes de fabricación se disparen. Esto no es beneficioso ni para el productor ni para el cliente.

4.- ¿De qué manera les afecta la crisis de los componentes? ¿Qué están haciendo para resolverlo?

Los componentes inciden directamente en el plazo de entrega, lo que nos obliga a incrementar los *stocks* de los mismos para poder cumplir con los compromisos



José Luis Martínez, director general de la división de semirremolques de aluminio y recolectores de RSU del Grupo Industrial Ferruz.

pactados al respecto. En el caso de los recolectores, dependemos de la llegada de los camiones para poderlos carrozar, por lo que allí tenemos las manos más atadas al estar supeditados a los fabricantes de los vehículos. En lo que respecta a la carrocería, procuramos adelantarla al máximo y tenerla preparada para cuando llega el camión, acortando así los plazos de carrozado en el mismo.

5.- ¿Qué acciones están llevando a cabo en relación con la digitalización y la conectividad de sus productos?

Trabajamos siempre con la última tecnología disponible en el mercado y la aplicamos caso por caso a nuestros productos, según la demanda del cliente.

FARCINOX

‘Las incertidumbres podrían afectar al volumen de las ventas’

1.- Previsiones de ventas de 2021 en España y para el ejercicio 2022.

En líneas generales, las ventas en 2021 empezaron bastante bien aunque se han ido ralentizando por el incremento del precio de las materias primas que han encarecido el precio del producto final, y esto hace que los clientes se estén pensando hacer una inversión de estas características. Aun así, gracias a nuestro buen producto y la labor comercial, estamos consiguiendo mantener unos niveles altos de ventas. De cara al año que viene hay bastante incertidumbre, porque si los precios continúan igual, es probable que repercuta en el volumen de ventas, sobre todo a la hora de postponer pedidos.

2.- Breve explicación de la gama de producto.

Somos expertos en la fabricación de cisternas en acero inoxidable, tanto en transporte de productos químicos como en alimentarios y dentro de éstos, intentamos abarcar todas las tipologías posibles, ya que nos adaptamos a las necesidades de cliente y personalizamos sus vehículos en la medida de lo posible, siendo una de las cualidades que nos definen. Actualmente estamos empezando a abrir nuestro portfolio a las necesidades del mercado y, por ejemplo, hemos detectado que hay una demanda en cuanto a renovación de



Miguel Ángel Muñoz Jaime (de pie) y Juan Francisco Sanz Rosado, gerentes de Farcinox.

flota de cisternas de asfalto, por lo que hemos comenzado a fabricar este tipo de cisternas en 2021. Al igual que hicimos en su momento con los contenedores cisterna o con cualquier otro de los productos que tenemos en nuestro portfolio. Nuestra seña de identidad es la innovación y por ello continuamente buscamos la mejor forma de ofrecer a nuestros clientes el vehículo que necesitan para cumplir

con su trabajo con la máxima seguridad, calidad y eficiencia.

3.- ¿Cómo incide en su operativa el incremento de los costes de la energía?

Como industria manufacturera que somos, el incremento de la energía nos impacta al igual que lo está haciendo a la mayor parte de la industria. En nuestro caso se ha sumado el incremento del precio de la materia prima, en concreto del acero inoxidable, además del resto de componentes de la cisterna. Pero la subida del acero ha sido un imprevisto con el que no contábamos en el Sector, por lo que la subida de los costes de la energía se suma a esta problemática. En la medida de lo posible, estamos haciendo acopio de *stock* para no repercutir el coste en nuestros clientes, pero cuando no es posible, como en el caso de la energía, no nos queda otra que aplicarlo al precio del vehículo terminado.

4.- ¿De qué manera les afecta la crisis de los componentes? ¿Qué están haciendo para resolverlo?

La subida del precio de las materias primas va acompañada de la escasez de las mismas y viceversa pero, además, las fábricas metalúrgicas ante la subida del precio de la energía que comentábamos anteriormente,

están empezando a parar sus fábricas, por lo que escasea el material y en ese caso lo que estamos haciendo es hacer acopio de material y una previsión a largo plazo; alargando nuestros plazos de pedido, nos anticipamos para asegurar el suministro. En el caso de suministros electrónicos, como en el caso de *chips*, estamos haciendo también una previsión para amortiguar la falta de materiales que hay en este momento y que no repercute en las fechas de entrega de nuestros clientes.

5.- ¿Qué acciones están llevando a cabo en relación con la digitalización y la conectividad de sus productos?

En Farcinox llevamos varios años trabajando en este entorno desde todos los ámbitos de la empresa. Lo más destacable es que hemos implantado recientemente un nuevo RP, que nos permite digitalizar todas las áreas, como la informática, digital, almacén, producción... controlándolo todo desde un *software* de gestión integrado. En este sentido, hemos notado mejoras considerables desde su aplicación y estamos siendo más eficientes, pero aún seguimos trabajando para extenderlo a otras áreas de la compañía, para explorar nuevas formas de continuar consiguiendo mejoras en todos los procesos.

FLIEGL

‘Esperamos crecer un 50% en el ejercicio 2022’

1.- Previsiones de ventas de 2021 en España y para el ejercicio 2022.

En el año 2021 vamos a cerrar con un volumen de 80 unidades, que prevemos elevar hasta 120 en el ejercicio 2022.



naves y de autogeneración de calefacción para la producción.

2.- Breve explicación de la gama de producto.

Somos un fabricante con 30 años de experiencia, y contamos con una gama completa de producto que incluye: — Semirremolque lonas, lonas portabobinas, gama aligerada *greenlight*, — Portacontenedores, químicos, — Bañeras acero y aluminio, estándar y aligerado, — Piso móvil, góndolas, trenes de carretera...

3.- ¿Cómo incide en su operativa el incremento de los costes de la energía?

Nuestra planta en Alemania tiene sus costes de energía en parte controlados gracias a la instalación de placas solares en todas sus

4.- ¿De qué manera les afecta la crisis de los componentes? ¿Qué están haciendo para resolverlo?

De manera muy directa en falta de suministros de todo tipo de componentes y encarecimiento de los mismos, con subidas de precio permanentes.

5.- ¿Qué acciones están llevando a cabo en relación con la digitalización y la conectividad de sus productos?

Disponemos desde hace años de sistemas de geolocalización de vehículos para una correcta gestión de flota, y de sistema de cierre con control electrónico en las puertas de los semirremolques para controlar su apertura y cierre desde el ordenador o el teléfono.

Alberto del Santo es director comercial de Fliegl Ibérica.

GRANALU

‘Ahora, más que nunca, es esencial la comunicación con el cliente’

1.- Previsiones de ventas de 2021 en España y para el ejercicio 2022.

2021 está siendo buen año en general; y en nuestro caso particular, en las ventas de nuestros semirremolques de aluminio, estamos haciendo un año fantástico en lo que a fabricación y matriculaciones se refiere. A pesar de la crisis de la Covid-19 y el estado de incertidumbre que ha generado, y sobre todo a las subidas en los precios de las materias primas, en 2021 seguimos siendo líderes de nuestro sector. Queremos ser optimistas para 2022, pero está claro que

para ello, los mercados, los carburantes, la inflación y las materias primas se tienen que estabilizar.

2.- Breve explicación de la gama de producto.

Granalu es una de las principales marcas fabricantes de semirremolques de aluminio (basculantes, pisos móviles y plataformas). Nuestra empresa es líder del sector a nivel nacional y un referente a nivel europeo, exportando a más de 20 países. En los últimos 25 años hemos fabricado más de

TITAN, drástica reducción del impacto ambiental

Leciñena
TITAN

Leciñena, empresa líder de fabricación de remolques y semirremolques tras 50 años en funcionamiento, lanza el pasado abril TITAN, una nueva gama de vehículos que, gracias al tra-

bajo de optimización de diseño y materiales, reduce drásticamente el peso de los remolques, lo que se traduce en una gran reducción en el impacto medioambiental de sus clientes.

En su constante apuesta por la innovación y sostenibilidad, Leciñena ha lanzado una nueva línea de vehículos de peso reducido, llamada TITAN. Con la sostenibilidad y las necesidades de los clientes en mente, TITAN busca guiar su producción hacia vehículos más ligeros para hacer más eficientes las operaciones y reducir el impacto ambiental del transporte, una problemática a la que se enfrenta el Sector a la que Leciñena pretende poner fin.

El equipo de ingeniería y de innovación de Leciñena ha trabajado en colaboración de la Cátedra de Transportes de la Universidad de Zaragoza en el desarrollo del nuevo vehículo. El trabajo de optimización de diseño y la reducción de espesores en la producción, junto con la utilización de aceros de alto límite elástico y otros materiales a la vanguardia como los no metálicos, han tenido como resultado la obtención de una línea de vehículos con una reducción de más de 1.000 kg de peso, o cerca de un 25% del valor total, ubicándolos entre los más ligeros del mercado.

Peso reducido

Estos vehículos de peso reducido permiten a los clientes de la empresa, entre otras cosas, optimizar la carga de los vehículos, reduciendo así los viajes necesarios para el transporte de las mercancías y aumentando la eficiencia de la operación logística. Además, al estar equipado con una carrocería funcional estudiada y diseñada íntegramente para ofrecer una mayor seguridad, los conductores de TITAN disfrutarán de una mayor comodidad en el uso y un gran ahorro en los tiempos de carga y descarga de la misma.



A su vez, el peso ligero del vehículo reduce el consumo de combustible, conlleva una disminución considerable en el impacto de las emisiones y, por tanto, una reducción en la huella de carbono de sus clientes, demostrando una vez más su compromiso con el medio ambiente.

Leciñena busca que sus clientes disfruten de sus vehículos, fiables y robustos, a la vez que ligeros, con el que pueden rentabilizar su negocio. Asimismo, apuesta también por el trabajo colaborativo, centrando sus

esfuerzos en acuerdos con centros tecnológicos y universidades que den la cobertura que requieren los proyectos a desarrollar.

A nivel de producto, la misión de la compañía se centra en ampliar el ciclo de vida de los productos al salir de sus fábricas, incluyendo la recuperación máxima de sus materiales cuando queden obsoletos, cumpliendo con la llamada Economía Circular que comparten todas las empresas bajo el paraguas del Grupo Partners Connect. De esta manera, potencian la innovación y sostenibilidad en todos los procesos de fabricación.



15.000 unidades; la experiencia, y por tanto el amplio conocimiento que en Granalu tenemos del sector y el producto, hacen que nuestros semirremolques sean una opción segura. Actualmente contamos con distintas gamas de producto:

- Gama Obra Pública: basculantes para el transporte de materiales a granel para obra pública como áridos, arenas, escombros, etc.
- Gama Graneles: basculantes para el transporte de materiales a granel como cereal, remolacha, abono, etc.
- Gama Graneles y Paletizados: basculantes para cargas polivalentes a granel y paletizadas.
- Gama Piso Móvil: transporte polivalente de cargas a granel y paletizadas, en grandes volúmenes.
- Gama Especiales: plataformas portatracos, madereras, portacontenedores, etc.

Además, nuestro modelo Omega Evo (cuyo diseño está patentado por Granalu), incluido dentro de las gamas Obra Pública y Graneles, ha revolucionado el sector en los últimos años. Su diseño curvo está pensado para ser el vehículo más aerodinámico y, de esta forma, reducir el consumo y conseguir más rentabilidad y menos emisiones de CO₂. Nuestra Omega Evo destaca también por la facilidad de descarga, limpieza y diseño, entre otras muchas características.

3.- ¿Cómo incide en su operativa el incremento de los costes de la energía?

Está claro que negativamente. Aumentar costes es sinónimo posiblemente de aumentar tarifas y es lo que nos está tocando hacer a todos los fabricantes. La energía es otro aspecto importante a sumar en la evolución al alza del incremento de precios de todos los componentes que lleva un semirremolque.

4.- ¿De qué manera les afecta la crisis de los componentes? ¿Qué están haciendo para resolverlo?

Desde Granalu llevamos tiempo tomando



Héctor González, responsable de Ventas de Granalu.

distintas medidas para atajar dicha problemática, buscando alternativas y soluciones que puedan dar respuesta a las necesidades de nuestros clientes. Para nosotros, un buen servicio es primordial: contar con el respaldo de un equipo cercano capaz de resolver cualquier incidencia de una manera ágil y eficaz. En estos momentos, más que nunca se necesita comunicación fluida con nuestros clientes para explicar las situaciones inusuales que nos está tocando vivir y que, lógicamente, les afectan también a ellos.

5.- ¿Qué acciones están llevando a cabo en relación con la digitalización y la conectividad de sus productos?

Como pasa en todos los mercados, la evolución de producto cada vez es más exigente y tiende hacia la digitalización. La tecnología de nuestros vehículos, en colaboración con nuestros proveedores, está enfocada hacia la ergonomía y a facilitar el día a día de los transportistas. Para ello, implementamos mejoras en procesos como por ejemplo, la apertura de lona, la descarga o el control del vehículo desde cabina, para que puedan realizarse de manera cómoda y conectada.

un aumento aproximado hasta alcanzar 13.975 unidades, al final de año.

2.- Breve explicación de la gama de producto.

Todo semirremolque Guillén mantiene unas características inconfundibles en el diseño, inmersas en el ADN de la marca. Nuestros vehículos cuentan con un diseño de alta resistencia y con una Tara reducida, con el objetivo de mantener un equilibrio perfecto entre la durabilidad y la ligereza, cuidando estas dos características tan importantes para los semirremolques actuales, gracias a nuestro conocimiento en el uso de aceros de alto límite elástico.

En primer lugar, cabe destacar nuestros semirremolques tipo Lona Corredera, como el modelo G-120 Pro y el G-LIG como semirremolque aligerado, ya que se trata de vehículos que aportan soluciones muy versátiles (citar las versiones de portabobinas, de carga aérea, o con pilares ensanchables entre otros). Seguidamente tenemos los furgones DFV, un tipo de vehículo que ofrece seguridad y está más enfocado para la distribución de paquetería y *e-commerce*. Este tipo de vehículo está teniendo una creciente demanda debido al cambio de los hábitos de consumo que estamos experimentando en la actualidad, propiciados por las nuevas tecnologías de venta *online* y por los condicionantes sociales propiciados por la pandemia de la Covid-19 en la que estamos inmersos. La carga de mercancía a temperatura controlada con unidades frigoríficas Mono Temp y Multi Temp (ambas con opción de sistema doble piso) y el transporte de contenedores, con una amplia gama de unidades que van desde los semirremolques de la serie X Light hasta los completos y multifuncionales Pc-Ideal (extensible preparado para el transporte de todas las dimensiones de contenedores ISO y caja móviles FFCC).

Se está apostando fuertemente por la sostenibilidad tanto en nuestros procesos productivos como en el producto en sí. Se están consiguiendo unas reducciones importantes de emisiones a todos los niveles, lo cual tiene un impacto muy positivo en nuestro entorno. En este sentido, se han desarrollado las combinaciones de vehículos Euro Modulares (como el B-Link y el remolque Dolly Pro) y Dúo Tráilers, los cuales nos aportan beneficios tales como: ahorro de combustible y de emisiones de CO₂ de entre un 25-30%, menor carga por eje sobre la calzada, descarga del volumen de tráfico, incremento de la capacidad vial, aumento de la capacidad de carga, versatilidad de circulación por separado de los semirremolques, contribuye a mejorar el problema de escasez de conductores...

Una de nuestras características más destacables en todos nuestros modelos es el tratamiento de galvanizado en caliente, pues se trata del mejor tratamiento que se le puede dar al acero, que asegura la falta de oxidación tanto en las partes externas como internas del bastidor, con una durabilidad muy por encima de cualquier otro tratamiento realizado con pinturas.

Las ventajas de este tratamiento son muchas, pero la principal es su gran durabilidad, donde dependiendo del modelo y el tipo de trabajo del semirremolque, el tratamiento pudiera alcanzar hasta 100 años en ambiente rural, 40-100 años en ambiente urbano, 20-40 años en ambiente industrial, y 10-20 años en entorno marino.

Con un coste cero en cuanto al mantenimiento del mismo, ya que los recubrimientos galvanizados no requieren mantenimiento para garantizar sus propiedades. Una alta resistencia ante la abrasión y golpes, debido al recubrimiento

metalúrgico de zinc del acero, y una gran diferencia con otros tratamientos como el zincado, taponando los desperfectos producidos por daños o rasguños en el material. Todas estas características de este tratamiento están integradas en todos nuestros modelos, velando por la calidad y la durabilidad, dotando de una estética reluciente y llamativa a un modelo Guillén.

3.- ¿Cómo incide en su operativa el incremento de los costes de la energía?

El incremento de los costes de energía tiene un impacto directo sobre nuestra operativa, ya que nuestra actividad es intensiva en el uso de energía dentro de nuestros procesos productivos, máquinas de corte láser, robots, equipos de soldadura, etc. Bien es cierto que muchos de estos equipos tienen la "autonomía" que permite su constante desempeño las 24 horas sin necesidad de personal y que nos permiten ponderar el impacto de los costes de energía en las horas trabajadas, minimizando en cierta medida el coste de la energía en sus periodos más caros. Aun así, el incremento de coste de la energía está resultando un importante hándicap. Este hecho, junto a los incesantes y grandes incrementos sufridos por las materias primas y accesorios, nos han llevado a la obligación constante de revisión de costes de producción con la resultante de un imprescindible incremento de nuestras tarifas.

4.- ¿De qué manera les afecta la crisis de los componentes? ¿Qué están haciendo para resolverlo?

Un reto "externo" que nos afecta tanto a nosotros como al resto de los fabricantes de manera directa. Por ello, en Guillén trabajamos exhaustivamente desde el Departamento de Compras para poder minimizar cualquier situación súbita que podamos sufrir. Esperamos volver a la normalidad en lo que concierne a la estabilidad del abastecimiento de las materias primas durante el primer semestre de 2022. Hasta entonces, trabajaremos todavía con más ahínco que lo hemos estado haciendo, y que nos ha llevado a conseguir no demorar los plazos de las entregas ya comprometidas a pesar de la situación de falta o desabastecimiento de materias primas o componentes.

5.- ¿Qué acciones están llevando a cabo en relación con la digitalización y la conectividad de sus productos?

Colaboramos estrechamente junto a nuestros proveedores para brindar soluciones tecnológicas que permiten mejorar la eficacia, la seguridad y la comodidad de los conductores. En nuestra gama de semirremolques, integramos la última tecnología disponible actualmente en el mercado, enfocada a la interconectividad entre el conductor y el control de datos de nuestro vehículo. A través de la sensorización podemos medir todos los parámetros de nuestro semirremolque, que nos informe de la seguridad y estado del mismo.

Datos como la presión y temperatura del neumático, el desgaste de las pastillas de freno, reducción de batalla para la mejora de radios de giro, control del reparto de masas para evitar sobrecargas en zonas críticas, control telemático a través de GPS, sistema auto inflado... Qué decir de la conectividad en nuestras combinaciones E.M.S. y Dúo Trailer, sobre los que estamos haciendo constante seguimiento de todos los parámetros funcionales y de comportamiento para llevar a cabo los proyectos de investigación y desarrollo que conjuntamente realizamos con la Universidad Politécnica de Valencia.

GUILLÉN

‘Esperamos mantener el crecimiento por encima del 50%’

1.- Previsiones de ventas de 2021 en España y para el ejercicio 2022.

Los objetivos marcados por Guillén Group en su Plan Estratégico 2020-2025 son ambiciosos en crecimiento. Tras haber conseguido igualar el nivel de ventas del pasado año 2020, con el año 2019, a pesar de la situación pandémica que sufrimos, este 2021 nos situamos en un nivel de ventas y de facturación que mantiene la línea prevista en nuestros KPI's, tanto en Guillén Desarrollos Industriales como en NEXT-rent, lo que nos proporciona una mayor seguridad en nosotros mismos para cumplir el Plan Estratégico previsto.

Este aumento se debe a diferentes factores internos y externos a la compañía. El aumento de la demanda de semirremolques (impulsado principalmente por los planes de estímulo y recuperación del comercio) y nuestra estrategia CRM, que prima la cercanía y el contacto directo con nuestros clientes, donde la ampliación de nuestro equipo de Delegados Comerciales, junto a la apertura de nuestras bases de NEXT-rent Proximity, en el ámbito de alquiler y *renting*, sitúa a Guillén Desarrollos Industriales con un crecimiento del 58% y de un 15% en NEXT-rent comparativamente hablando con el mismo periodo anterior, que esperamos mantener o mejorar al finalizar el año.



José Luis Guillén es el director general de Guillén Group.

Objetivamente hablando, existen 9.982 unidades comercializadas desde Enero hasta Septiembre, según datos oficiales. Por la tanto, si realizamos una comparativa entre el paso año en este mismo periodo, y los datos que disponemos del número de matriculaciones actualmente, podemos afirmar un crecimiento relativo del mercado del 40% actual, respecto al pasado 2020. Lo cual significa, que el número de matriculaciones de este año experimentará

Nuevo Ford F-MAX Blackline

Exclusividad sin límites

Con 5 años de garantía, sin límite de kilometraje

Compartimos la carga



Descubre más www.fordtrucks.es



Sharing the load

INDETRUCK

‘Esperamos matricular entre 800 y 1.000 unidades, si nada cambia’

1.- Previsiones de ventas de 2021 en España y para el ejercicio 2022.

En el año 2021 tenemos una previsión de ventas en torno a los 800 frigoríficos en España. El año 2022 no sabemos qué nos va a deparar, hay una incertidumbre en lo referente a materias primas, componentes... que no sabemos qué podrá ser. De momento tenemos confirmados los pedidos para la primera parte del año. Esperamos matricular en España entre 800 y 1.000 unidades si no cambia nada, puesto que parece que hay una demanda de transporte frigorífico para ello.

2.- Breve explicación de la gama de producto.

Antes fabricábamos bastantes tipos de vehículos, pero el aumento en la demanda ha hecho que nos concentremos en el semirremolque frigorífico. Dentro de los semirremolques frigoríficos tenemos la gama completa con vehículos multitemperatura, doble piso, transporte de farmacia... En especial hemos fabricado una gama nueva de vehículos con sistemas de seguridad y antiintrusión de lo más completo del mercado.

3.- ¿Cómo incide en su operativa el incremento de los costes de la energía?

El coste de la energía nos está suponiendo un aumento de costes significativo, pero con la subida de materias primas y componentes hemos tenido un incremento del 25% en los costes.

4.- ¿De qué manera les afecta la crisis de los componentes? ¿Qué están haciendo para resolverlo?

Estamos teniendo muchos problemas de suministro y de aumento de precios, lo cual nos hace perder eficacia y eficiencia, y ello



provoca pérdidas económicas. Además, no vemos que haya una solución. Se intenta buscar nuevos proveedores, pero no hay opciones ya que el problema es generalizado y los proveedores cercanos son los que menos están fallando al final. Lo que intentamos es aumentar los volúmenes y la confianza en los proveedores de cercanía.

5.- ¿Qué acciones están llevando a cabo en relación con la digitalización y la conectividad de sus productos?

Nosotros no queremos tener nada propio en este aspecto. Lo que sí hacemos es colaborar estrechamente con nuestros proveedores de este tipo de servicios y ofrecemos un vehículo con una conectividad total con la oficina. Hemos desarrollado sistemas contra la intrusión, sistemas de seguridad, cámaras... Pero como digo, lo estamos haciendo con empresas expertas en el tema y nosotros preparamos los vehículos para que se instalen correctamente.

Roberto Asín es el director comercial de Indetruck.

INOXTANK

‘Las previsiones son buenas, a pesar de que hay temas en contra’

1.- Previsiones de ventas de 2021 en España y para el ejercicio 2022.

Las previsiones son buenas, a pesar de que es por todos sabido que aún no hemos terminado completamente esta pandemia, unido al preocupante estado actual de subida constante de precios de los materiales y, sobre todo, la escasez de los mismos.

2.- Breve explicación de la gama de producto.

Fabricamos varios productos encaminados a satisfacer las distintas necesidades de nuestros clientes, como son las cisternas para normas ATP, ADR y sin normas, en los que cada tipo de vehículo tiene distintos tipos de materiales y componentes, dependiendo de los productos que suministren los mismos.

3.- ¿Cómo incide en su operativa el incremento de los costes de la energía?

Negativamente, ya que es un incremento importante en nuestros costes de producción y eso provoca un encarecimiento grande del producto.

4.- ¿De qué manera les afecta la crisis de los componentes? ¿Qué están haciendo



José Sánchez es el gerente de Inoxtank.

para resolverlo?

Es un grave problema en nuestra cadena de producción, debido a la escasez de materiales, unida al encarecimiento de los mismos, ya que si no hay componentes, llega un momento que no se puede seguir fabricando. Hemos intentado hacer todo el acopio posible de material, con todos nuestros proveedores, y así poder seguir con nuestro proceso productivo.

5.- ¿Qué acciones están llevando a cabo en relación con la digitalización y la conectividad de sus productos?

Estamos trabajando en ello para llegar al

máximo número de personas y que, además de nuestros clientes, nos puedan conocer más de los mismos y darles una garantía de calidad de nuestros productos.

KOGEL

‘Tenemos el mejor vehículo de lonas aligerado del mercado’

1.- Previsiones de ventas de 2021 en España y para el ejercicio 2022.

La previsión de ventas para 2021, que no de entregas, es superar las 500 unidades. En cuanto a 2022, el objetivo es duplicar esta cifra.

2.- Breve explicación de la gama de producto.

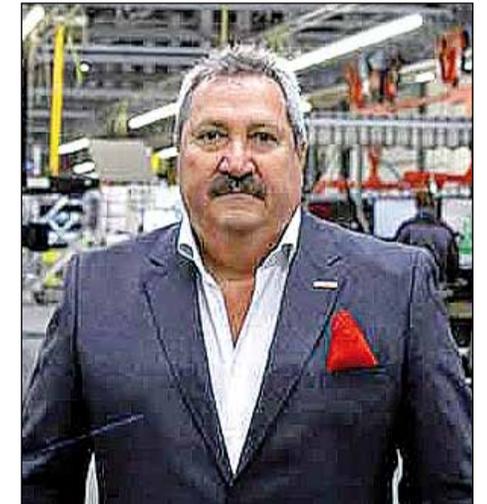
Nuestros semirremolques tipo Lonas son de primerísima calidad, y además, tenemos el que yo considero mejor vehículo de lonas aligerado del mercado, tanto en carga general como en Porta Bobinas.

3.- ¿Cómo incide en su operativa el incremento de los costes de la energía?

Es evidente que es uno de los primeros motivos por los que los precios no cesan de aumentar, aunque nos afecta más la subida de precio del acero y del aluminio.

4.- ¿De qué manera les afecta la crisis de los componentes? ¿Qué están haciendo para resolverlo?

Estamos recibiendo continuos aumentos de precio de las materias primas, sumados a la escasez de suministro. Hay una parte que podemos absorber con mejoras productivas y reduciendo beneficios, pero al final nos



Javier del Mazo es el director general de Kogel para España y Portugal.

vemos obligados a aumentar los precios.

5.- ¿Qué acciones están llevando a cabo en relación con la digitalización y la conectividad de sus productos?

Todos nuestros semirremolques incorporan de serie nuestro sistema telemático gratuito durante los primeros tres meses.

KRONE

‘La telemática en Krone se ha convertido en servicio de serie’

1.- Previsiones de ventas de 2021 en España y para el ejercicio 2022.

Como los demás fabricantes, Krone sufre el cuello de botella de la materia prima, junto con una fuerte demanda generada por la recuperación del mercado. Considerando el contexto, Krone ha revisado sus previsiones y expectativas en el mercado español. Seguimos apoyando a nuestros clientes con la flexibilidad que aporta nuestra disponibilidad de vehículos usados. 2021 y 2022 serán años de transición para Krone España, abriendo cartera de clientes y oferta de servicios, asentando las bases del futuro.

2.- Breve explicación de la gama de producto.

En España, Krone vende y alquila vehículos nuevos, semi-nuevos y usados. En nuestra gama, los *bestsellers* son:

- Cool Liner: Excelente aislamiento térmico, chasis continuo, práctico portal trasero, paragolpes optimizado, cubierta de piso hermética... Nuestros semirremolques frigoríficos ofrecen la respuesta adecuada a cada necesidad de transporte. Tanto el chasis como la estructura y equipamiento de nuestro Cool Liner son sólidos y han sido desarrollados junto con nuestros clientes para cubrir todas sus necesidades (desde el canal de aire flexible, pasando por la cubierta de piso hermética, hasta los cierres traseros de acero inoxidable).



Francois Riveiro es el director general de Krone para España.

Mediante Krone Telematics el cliente estará siempre al corriente *online* sobre la posición, estado y temperatura de su transporte, además de un control de presión de los neumáticos, así como el asistente de arranque en rampa.

- ProfiLiner: Rigidez estructural certificada, marco exterior Multi Lock, doble protección antigolpes, pared frontal de tres piezas estable, prácticos pilares centrales... En nuestro Profi Liner reside todo nuestro conocimiento. Una amplia

experiencia que llevamos a la carretera con la máxima calidad, que constituye la base de todos los semirremolques Krone. Su chasis soldado, imprimación catódica anticorrosiva y el galardonado marco exterior Krone Multi Lock ofrecen al cliente una elevada estabilidad, protección y resistencia óptimas.

- Mega Liner: Alturas de enganche desde 880 mm, sistema hidráulico del techo levadizo certificado, ajuste de la altura de marcha de los cierres de puerta, prácticos pilares centrales... El chasis bajo se ocupa de que el Mega Liner no deje de satisfacer ningún deseo con su mega volumen de carga de 100 m3. Gracias a un techo levadizo hidráulico de alta eficiencia, es posible la carga y descarga inmediata.

3.- ¿Cómo incide en su operativa el incremento de los costes de la energía?

Considerando el disparate de los precios de la materia prima, estamos intentando contener ese sobrecoste en la producción, pero sabemos que tarde o temprano se tendrá que repercutir.

4.- ¿De qué manera les afecta la crisis de los componentes? ¿Qué están haciendo para resolverlo?

Como todos los fabricantes, la crisis de los componentes entorpece las entregas, pues no podemos servir un vehículo sin neumáticos o sin ejes. Tratamos de gestionarlo, siendo sinceros con nuestros clientes, y trabajando sobre la planificación en la medida de lo posible, dado que la situación cambia y se tensa cada vez más.

5.- ¿Qué acciones están llevando a cabo en relación con la digitalización y la conectividad de sus productos?

Desde Krone, pensamos que la telemática se ha convertido en un servicio estándar: la digitalización del transporte es un hecho. Se están concentrando los proveedores nacionales y Krone sigue por la vía del desarrollo e implementación de su propia telemática (el grupo lo está trabajando a nivel global), aunque según petición del cliente, Krone es capaz de integrar otros operadores de telemática en su oferta.

LECIÑENA

‘Buscamos alternativas para paliar el efecto de la escasez de materiales’

1.- Previsiones de ventas de 2021 en España y para el ejercicio 2022.

La previsión para este año es acabar por encima de los 500 vehículos. El año 2022 es una incógnita dado que estamos en una situación de incertidumbre generalizada, tanto por el alza de los precios de todos los componentes y materiales, como por su aprovisionamiento en cuanto a plazos y continuidad. Es preciso observar cómo evoluciona el mercado tras meses de continuas alzas de precios. No obstante, entendemos que irá en la misma tendencia positiva que hemos tenido los últimos años.

2.- Breve explicación de la gama de producto.

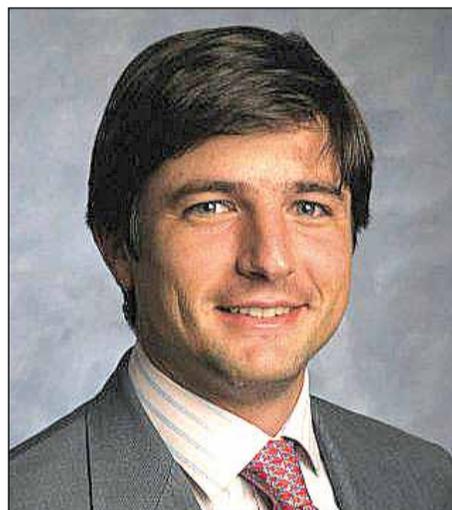
Leciñena es un fabricante que se caracteriza por tener un porfolio de modelos muy extenso, siendo capaces de dar solución al vehículo más estandarizado como al más especial. Este año hemos lanzado una gama de plataformas premium (Titan) destinadas a clientes que buscan un vehículo con un gran equipamiento y prestaciones, sin perder de vista lo que hasta ahora nos ha caracterizado, que ha sido la alta posibilidad de personalización de cualquier modelo.

3.- ¿Cómo incide en su operativa el incremento de los costes de la energía?

El incremento del coste energético ha sido otro factor negativo que se ha venido a sumar a la ya complicada ecuación en los procesos de fabricación, tanto por lo que afecta a nuestro propio proceso productivo, como por lo que supone en los productos que nos sirven nuestros proveedores.

4.- ¿De qué manera les afecta la crisis de los componentes? ¿Qué están haciendo para resolverlo?

Tal como hemos señalado, si ya los incrementos de precio de los materiales han sido demoledores, la dificultad de acopio de éstos ha sido concluyente para que haya una lucha permanente por poder cumplir con los compromisos adquiridos.



Juan Fernández es el CEO de Leciñena.

Desde Leciñena se está trabajando estrechamente con nuestros principales colaboradores con el fin de reducir el impacto de estas circunstancias y, en los casos que no es posible, buscar nuevas alternativas.

5.- ¿Qué acciones están llevando a cabo en relación con la digitalización y la conectividad de sus productos?

Leciñena, dentro de la filosofía del grupo al que pertenece, tiene un compromiso con la innovación y la economía circular, teniendo como punto de referencia la sostenibilidad.

Sabemos que la conectividad de nuestros productos es vital para poder tomar decisiones adecuadas en cada momento de cara a que las rutas, los mantenimientos y el uso del vehículo sean los óptimos en cada caso, y que eso repercute en una reducción del coste de explotación de nuestros vehículos. De igual forma, esperamos próximamente poder poner herramientas en manos de nuestros clientes para que su interacción con nuestra empresa y la información que requiera de nuestro producto la tenga donde lo necesite y en el momento que la precise.

LECITRAILER

‘Estamos con resultados por encima de los que marca el mercado’

1.- Previsiones de ventas de 2021 en España y para el ejercicio 2022.

El mercado de remolques y semirremolques está teniendo un comportamiento muy positivo con volúmenes superiores a los que tenía los años anteriores a la pandemia, se encuentra a día de hoy en niveles de 2017. Sin duda, superaremos los objetivos que nos planteamos a principios de año. En el caso de nuestra organización, en lo que va de año, presentamos crecimientos superiores a los del mercado, por lo que vamos creciendo en cuota de mercado, llegando a matricular una cuarta parte de todos los remolques y semirremolques en España. De cara a 2022 debemos ser moderadamente optimistas pero prudentes a la vez. La inestabilidad en la que nos movemos no ha terminado y en este aspecto tendrá una elevada influencia la falta de suministro de algunos componentes o materiales.



Karlos Martínez, director comercial para España y Portugal de Lecitrailer.

2.- Breve explicación de la gama de producto.

Fabricamos vehículos de la máxima calidad, resistencia, seguridad, rentabilidad y versatilidad para el transportista. Gracias a la confianza de nuestros clientes, somos marca de referencia en las principales categorías de producto del mercado nacional como son las lonas, furgones, portacontenedores y basculantes de acero. En frigos, la excelente aceptación de nuestro nuevo modelo Evolution nos llevó a terminar el año como primera marca nacional.

3.- ¿Cómo incide en su operativa el incremento de los costes de la energía?

Indudablemente, la escalada de precios de la energía, de otros componentes y materias primas hace que nuestros costes de producción se incrementen. Los diferentes incrementos los hemos soportado en un espacio de tiempo pequeño y, evidentemente, está siendo muy complicado trasladarlos al mercado, con las connotaciones negativas que lleva este mensaje. Nosotros estamos muy agradecidos a la comprensión por parte de nuestros clientes, con los que hemos intentado ser transparentes, como siempre.

4.- ¿De qué manera les afecta la crisis de los componentes? ¿Qué están haciendo para resolverlo?

Como todos los fabricantes, la crisis de los componentes entorpece las entregas, pues no podemos servir un vehículo sin neumáticos o sin ejes. Tratamos de gestionarlo, siendo sinceros con nuestros clientes, y trabajando sobre la planificación en la medida de lo posible, dado que la situación cambia y se tensa cada vez más.

Esta complicada situación que estamos soportando nos afecta a todos sin excepción. Nosotros siempre hemos trabajado intensamente con todos nuestros proveedores, y en esta situación excepcional han demostrado una gran profesionalidad y responsabilidad con Lecitrailer. Hasta hoy hemos podido asegurar la producción y suministrar semirremolques a nuestros clientes sin incidencias, que es la prioridad en estos momentos. Seguiremos trabajando para que a nuestro cliente 'Nada le pare'.

5.- ¿Qué acciones están llevando a cabo en relación con la digitalización y la conectividad de sus productos?

Cada vez más, los transportistas requieren información en tiempo real de varios puntos de su semirremolque. Mucho más que la lógica localización, tenemos a nuestra disposición la posibilidad de incorporar al semirremolque sistemas que nos permiten saber si las puertas están abiertas o cerradas, la temperatura interior de un frigorífico, la presión y temperatura de los neumáticos o el estado de la mecánica del semirremolque, entre otros. A día de hoy no es una prioridad en la decisión de compra. Pero para los clientes que así lo requieren, en Lecitrailer integramos a los mejores proveedores con los elementos más actuales del mercado, sumando el *know-how*, la especialización y el potencial de cada uno de ellos.

LIDERKIT

‘Estamos inmersos en un proceso de implantación de industria 4.0’

1.- Previsiones de ventas de 2021 en España y para el ejercicio 2022.

Durante el año 2021 hemos tenido un incremento de ventas en torno al 17% en el mercado nacional con respecto al año 2020. En volumen de negocio, hablamos de cerrar el año en una cifra cercana a los 11.000.000 euros de facturación. Las previsiones para el ejercicio 2022 son de un crecimiento aproximado de un 8% del volumen cerrado en el año 2021, lo que arrojará un volumen de negocio en el mercado nacional en el año 2022 en torno a los 12 millones.

2.- Breve explicación de la gama de producto.

Diseñamos y fabricamos todo tipo de carrocerías para el transporte de mercancías, tanto para carga seca como para producto perecedero. Disponemos de una amplia variedad de productos según el material utilizado para su fabricación. La fabricación se puede realizar en formato kit, o ensamblado, según necesidad del cliente. Nuestra diferencia es que realizamos cualquier producto a medida, en plazos de fabricación que no superan las cuatro

semanas. Fabricamos carrocerías ligeras, aerodinámicas, seguras, eficientes, funcionales y versátiles, con una premisa respetuosa con el entorno, tratando de reducir nuestra huella de carbono.

3.- ¿Cómo incide en su operativa el incremento de los costes de la energía?

Actualmente y gracias a una estrategia interna encaminada a reducir nuestra huella de carbono, una de las líneas de trabajo era invertir en energía limpia fotovoltaica para autoconsumo de nuestra factoría en Guarromán (Jaén), lo que nos ha permitido no tener que soportar estos elevados sobrecostes por el consumo de energía, con lo que, el cliente final también se ha beneficiado de esta actuación, sin tener que repercutir en el coste energético.

4.- ¿De qué manera les afecta la crisis de los componentes? ¿Qué están haciendo para resolverlo?

Hay un desequilibrio total en el mercado de componentes, de materia prima y transporte. Nos está afectando en varios puntos:

- Coste financiero: para garantizar el abastecimiento a nuestros clientes hemos tenido que prácticamente duplicar el *stock* de materia prima.

- Coste de aprovisionamiento: el desequilibrio entre oferta y demanda ha impactado directamente en el coste de materiales, teniendo un efecto multiplicador en su coste, provocando una inestabilidad sin precedentes en los costes de compra. Desde nuestra empresa hemos tratado de absorber y no repercutir esta inestabilidad en nuestras tarifas, realizando solo un incremento de tarifa durante el año.

Otro punto que nos está afectando directamente es la escasez de vehículos en el mercado, lo que hace que nuestros clientes tengan el pedido cerrado, pero ante la falta de información de entrega del vehículo, hace que trabajemos con fechas irreales de entrega.

5.- ¿Qué acciones están llevando a cabo en relación con la digitalización y la conectividad de sus productos?

Liderkit está embarcada en un proyecto para implementar de forma definitiva un sistema de industria 4.0, el cual permita



Manuel Soria es el director adjunto de Liderkit.

aumentar su competitividad, no solo en el entorno nacional, sino en una estrategia de expansión internacional. Gracias a la estrategia llevada a cabo por Liderkit durante los últimos años, conseguimos ser la empresa de referencia europea en la fabricación de carrocerías en kit. Las líneas inminentes de actuación pasan por la implementación de sistemas de fabricación avanzados. Para ello estamos inmersos en un proceso de inversión a corto plazo:

— Adquisición de maquinaria conectada para producción, lo que nos permitirá mediante un sistema de comunicación avanzado generar todas las órdenes desde un entorno web, mejorando de esta manera nuestros plazos de entrega, al ser gran parte de las órdenes enviadas por el propio cliente.

— Creación de plataforma web basada en un configurador de producto. Este configurador proporcionará una serie de preguntas y respuestas que el cliente rellenará a través de la web de Liderkit. Prácticamente, el cliente será el creador de nuestra orden de fabricación. Solo será monitorizada por el departamento técnico y enviada a fabricación.

— Adquisición de dispositivos móviles, tablet de última generación, monitores de gran dimensión, y cableado de fibra por toda la planta de producción. Con esto conseguiremos eliminar el papel en fábrica, consiguiendo hacer seguimientos de fabricación en tiempo real de las órdenes que se tratan en planta.

PARCISA

‘Alcanzamos los objetivos gracias a la confianza de los clientes’

1.- Previsiones de ventas de 2021 en España y para el ejercicio 2022.

Durante y después de la pandemia ha habido mucha incertidumbre sobre qué respuesta tendría el mercado de cisternas, provocando una ligera bajada en matriculaciones con respecto al ejercicio 2020. No obstante, Parcisa sigue manteniéndose líder, matriculando las mismas unidades. En cuanto a las previsiones de 2021, a pesar de todos los inconvenientes que nos estamos encontrando en el camino, como retrasos en plazos, falta de suministro, precios elevados de las materias primas... se está consiguiendo llegar a los objetivos marcados gracias a la confianza de los clientes. En cuanto al ejercicio 2022, decir que se percibe una mayor incertidumbre desde el mercado, lo que nos va indicando una posible disminución en la demanda. Aun así, no perderemos nuestro optimismo y fuerza para marcar unas previsiones similares a las del año pasado.



Constancio Villodre es el director general de Parcisa.

2.- Breve explicación de la gama de producto.

Desde hace más de una década, Parcisa enfoca su producción en la fabricación de productos materializados en acero

inoxidable y aluminio. Con el fin de conseguir la máxima especialización, buscando operatividad y seguridad para nuestros clientes. Dentro de nuestra gama de productos, podemos destacar la cisterna destinada al transporte de productos alimentarios, químicos e hidrocarburos. Todo ello, tanto en semirremolque como cisterna sobre camión.

3.- ¿Cómo incide en su operativa el incremento de los costes de la energía?

Supongo como en la gran mayoría de las empresas. Un aumento de costes en la producción conllevaría, tarde o temprano, un incremento en los precios finales de nuestros productos. No obstante, Parcisa ante este tipo de situaciones críticas, actúa siempre aplicando políticas de empresa con el propósito de ayudar a sus clientes. Por ejemplo, en estos momentos donde estamos sufriendo subidas de materia prima constantes, nos comprometemos en nuestra venta a fijar un precio final.

4.- ¿De qué manera les afecta la crisis de

los componentes? ¿Qué están haciendo para resolverlo?

De forma muy negativa. En la existencia de Parcisa se han vivido momentos difíciles provocados por distintas causas, pero nunca por una crisis logística de estas dimensiones. Se están cambiando una serie de procesos, dentro de nuestros flujos de trabajo, que anticipan y resuelven la entrega de estos componentes en la medida de lo posible.

5.- ¿Qué acciones están llevando a cabo en relación con la digitalización y la conectividad de sus productos?

Además de la adaptación de nuestro equipo personal a las nuevas tecnologías, dado el cambio a la digitalización, también lo estamos implantando en la gama de productos que fabricamos. Observamos que el mercado demanda sistemas que permitan la conectividad de sus vehículos a sus plataformas. Por ello, nuestro departamento de I+D tiene una tarea continua en este sentido, que se irá aplicando en los proyectos en curso y futuros.

SCHMITZ CARGOBULL

‘Hicimos acopio de materiales, pero por desgracia no ha sido suficiente’

1.- Previsiones de ventas de 2021 en España y para el ejercicio 2022.

El año 2021 está siendo muy atípico, en el sentido de estar afectado profundamente por el incremento de las materias primas y de las roturas de la cadena de suministros por otro lado. La demanda de vehículos es errática e inestable. Además, hay problemas adicionales como la falta de conductores o la dificultad derivada de la situación del Brexit con el Reino Unido, por citar ejemplos. Aun así, seguimos manteniendo nuestras previsiones originales, ya que está siendo un buen año respecto a las matriculaciones de semirremolques, donde Schmitz Cargobull Ibérica es líder en los principales segmentos (Frigoríficos y Lonas Correderas). Nuestro objetivo es alcanzar como mínimo el 30% de cuota de mercado, y por ahora lo hemos conseguido. Para 2022, Schmitz Cargobull debe continuar el crecimiento en cuotas de mercado. Para ello, la inversión en nuestra nueva planta de producción en Figueruelas (ZGZ) será clave, dado que podremos triplicar la producción actual de vehículos. Nuestra previsión es estar operativos en estas nuevas instalaciones a finales de 2022.

2.- Breve explicación de la gama de producto.

Este año lanzamos al mercado el EcoGeneration, un semirremolque de lona que nos permite replantearnos por completo la sostenibilidad. Su estructura dinámica da lugar a un ahorro de combustible de hasta el 5% y una reducción de las emisiones de CO₂. Su particularidad reside en la regulación de altura, convirtiendo un vehículo en tres modelos distintos: EcoFlex, EcoVARIOS y EcoFIX, capaz de responder a las necesidades concretas de transporte de una compañía según el volumen que transporta. Por otro lado, estamos profundamente inmersos en el desarrollo del vehículo EcoDuo, dos semirremolques estándar unidos por un Dolly.

En cuanto al semirremolque frigorífico, ahora nos referimos a él como el tráiler "inteligente". El S.KO Coll Smart, con sensorización de temperatura y bloqueo eléctrico de puertas traseras (tema cada



Miguel Iglesias es el director comercial de Schmitz Cargobull Ibérica.

vez más importante por la seguridad en la manipulación de la mercancía), está fabricado con la más avanzada tecnología. El semirremolque tiene paneles Ferroplast, ofreciendo al cliente un mayor aislamiento térmico, mayor durabilidad y aumento del valor residual. A su vez, hemos puesto en el mercado el nuevo equipo de frío S.CU, lo que supone una reducción del consumo en un 10%, disminución de las emisiones, del ruido gracias al kit silenciador y una reducción del peso hasta un 50kg.

En concordancia con la continua apuesta innovadora por parte de Schmitz Cargobull, se está desarrollando un nuevo equipo de frío eléctrico S.CUE, que contribuye a la sostenibilidad medioambiental.

Además, como marca, incluimos la financiación a medida con nuestra propia financiera, con modalidades que se adaptan a todas las necesidades. Por ejemplo, un cliente se puede acoger al Pack Executive Plus y tener todo integrado (servicios también) bajo el pago de una única cuota mensual, disfrutando de todos los avances tecnológicos de Schmitz Cargobull.

Y, seguimos apostando por nuestra cartera de vehículos basculantes en todas las modalidades (obra pública, áridos, cereales, etc).

3.- ¿Cómo incide en su operativa el incremento de los costes de la energía?

La situación es similar para todos los

fabricantes de vehículos industriales, y en Schmitz Cargobull también sufrimos el incremento de costes de la materia prima en general y de la energía en particular. Sin embargo, ya habíamos anticipado esta tendencia a finales de 2020 y empezamos a tomar las medidas pertinentes para minimizar el impacto de estos incrementos, mejorando la productividad en nuestra producción, y también en nuestros procesos productivos. De todas maneras, no existe otra solución que transferir estos incrementos de costes al mercado.

4.- ¿De qué manera les afecta la crisis de los componentes? ¿Qué están haciendo para resolverlo?

Como he dicho anteriormente, llevamos meses enfocados en la mejora de procesos y fabricación de nuestros vehículos. Sin duda que las roturas en la cadena de suministro y la concentración de demanda frente a la falta de oferta y capacidad de producción de componentes, afecta a nuestros plazos de entrega, que por otro lado, es lo que está ocurriendo en general en nuestro sector. Fuimos capaces de anticipar esta situación y pudimos hacer compras masivas de materiales, aunque desafortunadamente vemos que no ha sido suficiente. Estamos continuamente en contacto con los principales proveedores a nivel global para buscar soluciones a esta falta de componentes.

5.- ¿Qué acciones están llevando a cabo en relación con la digitalización y la

conectividad de sus productos?

Sin duda, la digitalización va a ser un factor clave en la evolución del mercado. Pasar gradualmente de un transporte "mecánico" a uno "digital" y saber adaptarse a la situación actual es uno de los retos a los que se van a enfrentar las empresas de transporte. En este sentido, Schmitz Cargobull lleva años trabajando con servicios de valor añadido. La cartera de servicios de Schmitz Cargobull abarca todo el ciclo vital de un tráiler y su conectividad. Hoy, se hace esencial. Desde la gestión de flota a través del sistema telemático de última generación TrailerConnect®, estándar en todos nuestros semirremolques, el cual ofrece la más alta fiabilidad de los datos, hasta el portal de servicio EPOS (Electronic Parts Order System) donde se identifican las piezas de repuesto originales y se puede ejecutar el pedido en la tienda online. Aquí, también está disponible nuestro sistema Cargobull Repair, así como una gran cantidad de informaciones del taller para nuestros servicios oficiales. Pero, incluso en el peor de los casos, los clientes estarán perfectamente preparados gracias a los servicios Premium: Cargobull Euroservice presta ayuda en caso de avería en carretera las 24 horas del día, para lo cual aprovecha la red de talleres compuesta por 1.700 servicios oficiales especializados para la asistencia in situ. Además, el cliente dispone de una amplia variedad de aplicaciones como beSmart, beUpToDate S.KI Control, entre otras, que le ayudan a estar conectado en cada momento.

1.- Previsiones de ventas de 2021 en España y para el ejercicio 2022.

El año 2021 en comparación a 2020, la subida ha sido notable, pero el presente año 2021 quedará un 5% por debajo respecto a 2019. Y 2022 es una incógnita: hay ya bastantes pedidos, pero no sabemos si habrá falta de suministro.

2.- Breve explicación de la gama de producto.

Nuestra producción tiene dos vertientes. Por un lado, carrozados de vehículos industriales y comerciales, entre los que encontramos:

- camiones militares y la UME, carrozados especiales,
 - camiones industriales, carrozados para sectores O.P., residuos animales, grúas y equipos de gancho, transporte en general,
 - vehículos comerciales y pick up, carrozados camiones taller y capota,
- Y, por otro, fabricación de semirremolques, chasis y basculantes:
- basculante bañera acero para Obra Pública,
 - basculante bañera aluminio para transporte de áridos,
 - basculante bañera aluminio variedad de graneles y cerealeras,
 - basculante bañera aluminio cargas paletizables y gran volumen,
 - plataformas basculantes,
 - chasis para basculante con cilindro frontal y doble cilindro inferior.

3.- ¿Cómo incide en su operativa el incremento de los costes de la energía?

Lógicamente, de forma muy negativa tanto al producir, y la materia prima que ya llega con subidas desmesuradas.

4.- ¿De qué manera les afecta la crisis de los componentes? ¿Qué están haciendo para resolverlo?



José Buitrago es el director comercial de Zamarbú.

Por nuestra parte, realizamos una mayor previsión en la compra de materia prima y componentes, para intentar no quedar desabastecidos y la paralización de los procesos de producción. Pero esto es una cadena y a nuestra previsión tendrían que corresponder en tiempo nuestros proveedores /suministradores.

5.- ¿Qué acciones están llevando a cabo en relación con la digitalización y la conectividad de sus productos?

En nuestra empresa se han digitalizado todos los procesos, desde el stock de almacén, diseño, procesos de fabricación, montaje, trazabilidad de procesos y productos... Estas mejoras se orientarán a reducir los tiempos de ciclo, evitar repetición de trabajos, ganar en control de procesos y, en definitiva, optimizar el trabajo de la empresa y sus trabajadores. Las centralitas de los semirremolques y de las grúas sobre camión, cuentan con sistemas de supervisión remota de equipos y soluciones de eficiencia energética.

ZAMARBÚ

‘La crisis energética y de suministros nos afectan negativamente’

FICHAS DE PRODUCTO

CMC CEREZUELA



www.cmccerezuela.eu

SEMIRREMOLQUE GLP



Características: Semirremolque cisterna para el transporte y distribución de GLP, equipado con tuberías de carga y descarga con bomba, medidor y manguera, con amplias opciones de sistemas de control, seguridad, accesorios, tipos de rodaje y sistemas de freno. Homologado para el transporte por carretera y el transporte marítimo (ADR – IMDG).
Versiónes: En uno, dos y tres ejes, y de tres ejes para transporte primario (amoniaco).

AUTOCISTERNA GLP



Características: Autocisterna móvil para el transporte y la distribución de GLP. Equipados con tuberías de carga y descarga, bomba, medidor y manguera, amplias opciones de sistemas de control, seguridad, accesorios y modelos de camión. Homologadas para el transporte por carretera y marítimo (ADR – IMDG). Este modelo permite que el depósito, junto con su equipamiento de carga y descarga, pueda ser montado y desmontado del camión e incluso intercambiarlo entre otros camiones. De esta manera el camión puede ser utilizado para el transporte de otras mercancías o para operaciones de mantenimiento.

Versiónes: autocisterna fija en dos y tres ejes, y móvil en dos y tres ejes.

SEMIRREMOLQUE GNL

Características: Semirremolques cisterna criogénicos TPED para el transporte de gases líquidos refrigerados, con aislamiento térmico en vacío multicapa (MLI) y equipamientos de distribución diseñados para garantizar la mayor protección térmica.



mica, seguridad y velocidad de descarga del mercado: (LNG) Gas natural líquido; (LIN) Nitrógeno líquido; (LAR) Argón líquido; (LCO2) CO2 líquido; (LOX) Oxígeno líquido; y Etileno líquido.

Versiónes: En uno y tres ejes. Además, versión tres ejes para transporte primario de amoniaco.

AUTOCISTERNA GNL



Características: Autocisternas fijas y móviles criogénicas TPED para el transporte de gases líquidos refrigerados, con aislamiento térmico en vacío multicapa (MLI) y equipamientos de distribución diseñados para garantizar la mayor protección térmica, seguridad y velocidad de descarga del mercado. Disponible en tres ejes.

CDT TRAILERS



www.cdt-trailers.com

SILOTRAILERS CR60



Características: Semirremolque cisterna autoportante para transporte de arroz, azúcar, café, cereales, plástico granulado, harina...

Longitud: 12,83 metros

Altura: 3,95 metros

Anchura: 2,55 metros

Distancia entre ejes: 6,96 metros

Volumen de carga: hasta 60 m³

Carga útil: 27,5 - 32,5 ton

SILOTRAILERS CM35

Características: Semirremolque cisterna autoportante para arena, azúcar, cemento, ceniza volante, forraje, harina...

Longitud: 8,92 metros
Altura: 3,94 metros
Anchura: 2,25 metros
Distancia entre ejes: 6,15 metros
Volumen de carga: hasta 35 m³
Carga útil: 29,6 - 34,6 ton

STAS AGROSTAR



Características: Basculante con bastidor y caja de aluminio para transporte de productos agrarios, abonos, despojos, palets... Eje de volteo integrado en el chasis y anchura del bastidor de 1.400 mm.
Longitud interior: 9.445 a 13.315 mm
Altura interior: 1.900 a 2.400 mm
Anchura interior: 2,46 metros
Volumen de carga: 45-79 m³

STAS BIOSTAR



Características: Piso móvil con bastidor de aluminio o acero y caja de aluminio, para el transporte de biomasa, madera, papel, productos agrarios, palets, abonos... Marco posterior reforzado para carretillas elevadoras.
Longitud interior: 13.500 mm
Altura interior: 2.100 a 3.000 mm
Anchura interior: 2.475 mm
Volumen de carga: 72-104 m³

STAS BUILDSTAR



Características: Basculante con bastidor y caja de aluminio para transporte de arena, grava, tierra, arcilla, lodo, piedras pequeñas, asfalto... Eje de volteo integrado en el chasis y anchura del bastidor de 1.400 mm.
Longitud interior: 7.810-9.450 mm
Altura interior: 1.450 a 1.500 mm
Anchura interior: 2.200-2.300 mm
Volumen de carga: 24-31 m³ en versión X (hasta 48 m³)

STAS U-ROCKSTAR



Características: Basculante con bastidor y caja de acero para transporte de piedras grandes y demoliciones... Eje de volteo integrado en el chasis y anchura del bastidor de 1.400 mm.
Longitud interior: 7.565-8.540 mm
Altura interior: 1.500 a 1.650 mm
Anchura interior: 2.160 mm
Volumen de carga: 24-31 m³

STAS ECOSTAR



Características: Piso móvil con bastidor de aluminio o acero y caja de aluminio, para el transporte de chatarra, residuos domésticos, vidrio... Estructura superreforzada y marco posterior reforzado para carretillas elevadoras.
Longitud interior: 13.500 mm
Altura interior: 2.285 a 3.200 mm
Anchura interior: 2.475 mm
Volumen de carga: 79-104 m³

STAS FERROSTAR



Características: Basculante con bastidor y caja de acero, para el transporte de chatarra y bobinas de acero. Eje de volteo integrado en el chasis y anchura del bastidor de 1.400 mm.
Longitud interior: 9.015-13.110 mm
Altura interior: 2.285 a 2.770 mm
Anchura interior: 2.340 mm
Volumen de carga: 50-86 m³

STAS FARMSTAR



Características: Piso móvil con bastidor y caja de aluminio, para el transporte de sacas (big bags). Calidad de aluminio premium y marco posterior reforzado para carretillas elevadoras.
Longitud interior: 10.600-12.200 mm
Altura interior: 2.100 a 2.770 mm
Anchura interior: 2.475 mm
Volumen de carga: 52-82 m³

STAS SCRAPSTAR



Características: Piso móvil con bastidor y caja de acero, para el transporte de chatarra ligera, chatarra pesada o ruinas. Diseño exclusivo de Stas en acero Hardox V9 Keith walking floor.
Longitud interior: 13.300 mm
Altura interior: 2.380 mm
Anchura interior: 2.500 mm
Volumen de carga: 83 m³

CIDEGA



www.cisternascidegainox.com

CISTERNA SOBRE CAMIÓN



Versiónes: Adaptadas bajo normativa ADR; y para productos alimenticios en dos (formato elíptico o policéntrico), tres (leche y líquidos con o sin equipo laboratorio) y cuatro ejes (con ejes separados y con cámara trasera).

REMOLQUES



Versiónes: Para transporte de productos perecederos y alimentarios con dos y tres ejes.

SEMIRREMOLQUES



Versiónes: Cisternas autoportantes para transporte de mercancías peligrosas construidas bajo normativa ADR; o para productos perecederos en dos y tres ejes.

COBO

cobo

www.cisternascobo.com

SEMIRREMOLQUE PETROLÍFERO

Características: Gama de modelos con capacidades que van desde los 22.000 li-



tros con un eje hasta los 43.000 litros con tres ejes, así como sus especificaciones técnicas, adaptadas a las necesidades de cada cliente y de cada mercado. Aquellos modelos que su capacidad es superior a 41.000 litros son modelos donde la normativa de pesos del país es de 44 toneladas. Línea especial de fabricación de semirremolques para el transporte de combustibles fabricados en acero al carbono para países donde este tipo de vehículos son los más demandados. Así mismo todos los vehículos cumplen con la última normativa vigente en cada uno de los países a los que van destinados.

Versiónes: SOA-22, SOA-28, SOA-32, SOA-34, SOA-36, SOA-38, SOA-40, SOA-41, SOA-42, SOA-43, SOF-30.

SEMIRREMOLQUE ASFÁLTICO



Características: Semirremolques con destino al transporte de asfaltos y fuel en acero al carbono y acero inoxidable con diferentes tipos de sistemas de calentamiento y aislamiento, fundamental para este tipo de transporte. Las capacidades son 28.000 litros para el modelo fabricado en acero al carbono y 29.000 litros para el modelo fabricado en acero inoxidable. También existe la posibilidad de fabricar modelos en acero inoxidable de 32.000 litros para países cuya normativa de pesos este en 44 toneladas. En cuanto a las unidades de fuel, se construyen en aluminio con una capacidad de 33.000 litros.

Versiónes: SCA-33, SCCI-29, SCF-28, SCF-28A.

SEMIRREMOLQUE QUÍMICO



Características: Semirremolques con destino al transporte de productos químicos, con la posibilidad de fabricar unidades acero inoxidable con diferentes calidades 304L, 316L... Las capacidades pueden ir desde los 15.000 litros hasta los 39.000 litros.

Versiónes: SCI-18, SCI-23, SCI-30, SCI-32.

SEMIRREMOLQUE PULVERULENTO



Características: Semirremolques con destino al transporte de materias pulverulentas. Dos tipos de unidades: los semirremolques basculantes y los semirremolques de tolvas, que en ambos casos pueden incorporar compresores para la descarga. Normalmente su fabricación es en aluminio, pero se puede ofrecer la posibilidad de fabricar también en acero al carbono.

Versiónes: SBA-58, SEA-33.

SEMIRREMOLQUE GAS



Longitudes: Semirremolques con destino al transporte de Gases Licuados del Petróleo (GLP). Amplia gama de unidades con diferentes capacidades y con la posibilidad de incorporar equipos de trasvase. En su fabricación se utilizan las últimas tecnologías.

Versiónes: SGL-35.

SEMIRREMOLQUES ESPECIALES



Características: Amplia experiencia en la fabricación de semirremolques especiales como son los Furgones de negro de humo, los semirremolques para transporte de melaza, azufre líquido o Adblue.

Versiónes: FNH-84, SCA-28 melaza, SCI-29 AdBlue, SCI-Azufre.

CISTERNA PETROLÍFERA



Características: Cisternas de reparto de combustibles, gama amplia y variada, las capacidades van desde los 3.000 litros en camiones de de ejes hasta los 20.000 litros en camiones con tres ejes. Normalmente se fabrican en aluminio, con las capacidades y número de compartimentos que

requieren los clientes. Todos ellos están dotados de equipos de trasiego de gasoil con diferentes caudales.

Versiónes: COA-3, COA-7, COA-8, COA-9, COA-10, COA-11, COA-13, COA-20, COF-12.

CISTERNA GAS CGL-12



Características: Cisternas sobre camión con destino al transporte de Gases Licuados del Petróleo (GLP), ofreciendo una amplia gama de unidades con diferentes capacidades, todos ellos con equipos de trasvase.

CISTERNA ESPECIALES



Características: Amplia y variada oferta de cisternas especiales, poniendo como ejemplo las unidades para reparto de AdBlue, unidades tolva, unidades para ser instaladas sobre Ampiroil, etc.

Versiónes: CCF-10, COI-10, COI-10R.

CHEREAU



www.chereau.com

CONGELADOS



Características: La particularidad del transporte de congelados es la temperatura de transporte, que debe situarse siempre por debajo de -18°C. La legislación exige la trazabilidad de esta temperatura. Por tanto, es esencial ofrecer vehículos provistos de un buen aislamiento para responder a estas limitaciones consumiendo el mínimo de carburante. Chereau ofrece carrocerías con flancos gruesos ultraaislados, una anchura interior de 2.470 mm

y una altura interior optimizada gracias al empotramiento del chasis, sin superar el límite de cuatro metros de altura total.

CONSOLIDACIÓN



Características: Durante la "recogida", el semirremolque frigorífico debe ser suficientemente polivalente para adaptarse a las distintas limitaciones de carga (presencia de muelle o no) y a las diferentes mercancías (temperaturas de transporte diferentes). Dado que las cantidades previstas no siempre son las cantidades reales que se recogen, es necesario poder gestionar los excesos de mercancía fácilmente, pues en caso contrario se tendrá que movilizar otro vehículo. La integración de un dispositivo informático que permita localizar los vehículos es igualmente esencial. Chasis con anchura autorizada de 2.600 mm.

DISTRIBUCIÓN



Características: CityTrailer es la solución de Chereau para acceder al centro de las ciudades. Disponible en tres versiones de uno, dos o tres ejes, CityTrailer se adapta a diferentes necesidades en términos de capacidad. Su eje trasero direccional Steering-C aporta manejabilidad y agilidad para poder entregar los productos a los clientes incluso en lugares de difícil acceso.

LARGA DISTANCIA



Características: Cuando se trata de desplazamientos de más de 600 km/día sin abrir las puertas, a menudo con el lote completo de 33 palés, los semirremolques tienen una definición simplificada. Para optimizar la carga útil o limitar el consumo de carburante, el peso en vacío de los semirremolques debe ser lo más reducido posible. El alto rendimiento isotérmico de la carrocería es una garantía de seguridad para las mercancías transportadas y contribuye a la productividad del transportista gracias a la reducción del tiempo de funcionamiento del grupo frigorífico. La estructura del chasis, el tren de rodaje y los equipos de frenado y señalización deberán ser robustos y fiables en el tiempo y en todo momento.

FERROCARRIL



Características: El transporte combinado por ferrocarril y carretera requiere equipos específicos con carrocerías frigoríficas desmontables montadas sobre un chasis para la carretera y sobre una plataforma de tren para el ferrocarril. La carrocería debe tener integrado el depósito de carburante y ser independiente del chasis. También debe poseer un diseño especial para las repetidas operaciones de transbordo con grúas de pinzas.

FARCINOX



www.farcinox.com

CISTERNA ASFALTO



Características: Sección tronco-cónica con una capacidad de 33.000 litros, fabricadas bajo normativa ADR e IMDG para transporte por carretera y por vía marítima. Preinstalación para seis resistencias eléctricas y termostato, pasarela y barandilla situadas alrededor del cajón antiderrame y medidas de seguridad mediante un sistema de seguridad accionado neumáticamente con apertura secuencial, detección de parking accionado y manguera conectada.

AUTOPORTANTE ATP



Características: Vehículo ATP destinado al transporte de productos alimentarios de gran densidad, de 31.000 litros de capacidad y una tara de 6.410 kg, que requiere de equipos específicos de calefacción y de descarga que faciliten su operativa. Instalación de la bomba Unibloc 551 M2 eléctrica con variador electrónico y un diseño compacto, capaz de trabajar a altas presiones. Equipo calefactor Webasto Thermo 300 destinado a la calefacción en ruta, para mantener el líquido a una temperatura constante en todo momento y reforzar de este modo el trabajo del isotérmico. Cuenta con circuito de vapor

de 8 líneas, sistema manual de descarga, colector de limpieza con 6 duchas giratorias, sistema antiderrame con bandeja longitudinal e isotermo reforzado. Nueva escalera desmontable patentada, a través de la cual puede limitarse el acceso a la parte superior del vehículo. Accesorios elaborados mediante estampación a través de una novedosa técnica de conformado, que permite diseñar formas más complejas que aumentan la resistencia y reducen el peso de los componentes. Montada sobre la nueva versión del chasis Moduline que incorpora elevadores de ejes en el primer y tercer eje.

AUTOPORTANTE ADR



Características: Cisterna química con ADR para transporte de mercancías peligrosas por carretera con 37.500 litros de capacidad repartidos en 3 compartimentos, con rompeolas en el depósito mayor. Circuito de vapor con 8 líneas longitudinales, válvulas para carga y descarga, aireación y recogida de gases mediante accionamiento neumático, cajones antiderrame individuales calorifugados, forro exterior todo en poliéster, ejes Jost y pasarela de aluminio con línea de vida. Chasis Moduline con elevador de ejes, con el que se reduce la tara 180 kg. Accesorios elaborados mediante estampación. Escalera desmontable patentada.

AUTOPORTANTE ADR (NO ISOTÉRMICA)



Características: Cisterna cilíndrica-recta ADR para el transporte de mercancías peligrosas. Monocuba con una capacidad de 30.000 litros, acabado en acero inox brillo espejo y fondos en blanco. Cuatro líneas de vapor, colector de descarga unificado, línea de vida en pasarela, colector de presión con accionamiento neumático y depósito de prelavado.

CONTENEDORES CISTERNA



Características: Contenedor de sección cilíndrica, capacidad 28.800 litros con un rompeolas, 20 pies, forrados en poliéster, cajones cuadrados antiderrame, normativa ATP, 6 líneas para vapor.

FELDBINDER



www.feldbinder.com/es

SEMIRREMOLQUE CISTERNA SILO



Características: Para el transporte de productos pulverulentos y líquidos Fliegl fabrica en aluminio semirremolques cisterna silo, semirremolques cisterna basculantes, construcciones silo sobre camión y remolques silo. Vehículos industriales con la menor tara y con la mayor carga útil posible sin pérdida de calidad es esencial, y no sólo en el campo de los vehículos cisterna. Configuración de todos los vehículos conforme a los deseos de los clientes al fabricarlos a la medida de sus necesidades logísticas. Los clientes pueden participar en el diseño del volumen, número y tamaño de las cámaras individuales, sistema de fluidificación, ejes, tipo de tubería para materiales, equipos...
Versiónes: EUT 31.3-2/1, EUT 35.3-2/1, EUT 37.3-2/1, EUT 40.3-2/1, EUT 46.3-3/1, EUT 49.3-3/1, EUT 52.2-6/6, EUT 54.3-4/1, EUT 58.3-4/1, EUT 58.3-4/4, EUT 60.3-4/4, EUT 63.3-4/4, EUT 65.3-4/1, FEUT 32.3-2/1.

SEMIRREMOLQUE CISTERNA BASCULANTE



Versiónes: KIP 38.3, KIP 40.3, KIP 42.3, KIP 45.3, KIP 48.3, KIP 52.3, KIP 57.3, KIP 60.3, KIP 60.3 ADR, KIP 63.3, KIP 63.3 ADR S+D, KIP 66.3.

CARROZADOS SOBRE CAMIÓN



Versiónes: AUF 22-3/3, AUF 30-4/1, AUF 30-4/4, AUF 30-4/5, AUF 31-4/4, AUF 31-4/5, HEUT 30.2-3/3, HEUT 31.2-3/3, HEUT 31.2-3/4, HZEUT 30.2-2/2.

SEMIRREMOLQUE CISTERNA ALIMENTARIOS



Características: Vehículos cisterna para el transporte de mercancías peligrosas y productos químicos sensibles, alimentos o líquidos neutros. Una configuración de los vehículos individualizada y adaptada al transporte de cada mercancía garantiza un alto grado de especialización y proporciona ventajas competitivas. Fabricación a la medida de las necesidades específicas del cliente. Mejora la superficie interior del recipiente mediante un pulido electro-lítico. Uso del aluminio como material del recipiente o el equipamiento con revestimientos especiales.

Versiónes: TSA 26.3-1 LM, TSA 32.3-1 LM, TSA 32.3-3 LM, TSA 48.3-3 LM, TSA 54.3-3 LM.

SEMIRREMOLQUE CISTERNA LÍQUIDOS



Versiónes: TSA 27.3-1 NF, TEUT 31.3-2, TEUT 34.3-2, TEUT 35.3-2.

SEMIRREMOLQUE CISTERNA PELIGROSAS



Versiónes: TSA 30.3-1 ADR, TSA 30.3-1 ADR BIT, TSA 30.3-4 ADR, TSA 33.3-3 ADR, TSA 49.3-3 ADR, TSA 58.3-3 ADR, TSA 58.3-4 ADR.

CHASIS PORTACONTENEDORES



Características: Bastidor basculante en una construcción soldada de acero, o de forma opcional en una construcción atornillada y soldada fabricada en una aleación de aluminio especial.

Versiónes: CONC 30.3 K, CONC 40.3 K.

FM5 FERRUZ



FERRUZ

www.ferruz.com/semirremolques

RSU



Características: Recolector de carga lateral que utiliza la última tecnología para trabajar con contenedores entre 760 y 3.200 litros de capacidad. Cuenta con software propio y cinco cámaras para un control total del ciclo de carga. Solera, frontales de tolva y caja en aceros Hardox. Sistema multicontrol en la pantalla de la cabina, posibilidad de accionamiento manual, sistema anti-atasco en la tolva y baja emisión de ruidos (102 dB).

SMR



Oferta: Basculante de lamas para transporte de mercancías a granel o palletizables; bañeras de obra pública de dos y tres ejes para carga general entre 20 y 34 m³; portacontenedores de 20", 30" y 40"; chasis de aluminio para cualquier carrocería y/o aplicación; suelo móvil de aluminio para grandes volúmenes; diferentes módulos de puerta trasera, y distintas configuraciones de toldos y accesos a la caja.

FLIEGL



www.fliegl-iberica.com

MEGA RUNNER

Características: Semirremolque para el transporte de gran volumen con gran capacidad de carga útil (hasta 33.100 kg), flexibilidad y durabilidad. Altura libre interior de hasta tres metros.

Versiónes: Greenlight, Twin y Twin 200



PORTACONTENEDOR



Características: Chasis para transporte de contenedores entre 20 y 45". Variedad de posibilidades, capacidad de carga útil, construcción robusta, desde eje simple para aplicaciones urbanas hasta cuatro ejes con uno direccional.

Versiones: Para transporte de químicos, para transporte de químicos aligerado, cuello de cisne y Vario.

ROADRUNNER



Características: Los vehículos de lona de Fliegl cuentan con un peso en vacío de aproximadamente seis toneladas, con una ventaja de carga útil de aproximadamente de 800 kg. Múltiples versiones para todo tipo de operaciones.

ROADTRAIN



Características: Material de construcción, lonas o carrocerías móviles: Fliegl equipa tanto camiones como remolques. Un sistema que ha sido probado en la producción a gran escala combina el vehículo de motor y el remolque en una unidad fiable y eficiente. Fliegl también ensambla enganches de remolque y accesorios especiales como, por ejemplo, soportes para carretillas elevadoras.

STONEMASTER



Características: Volquetes para construcción que, gracias a su proceso de fabricación, reducen hasta un 10% el consumo. Materiales ligeros de alta resistencia, paquete aerodinámico, chasis curvo, centro de gravedad rebajado...

GRANALÚ



www.granalu.com

GRANELES PALETIZADOS



Características: Nuestra gama de graneles y paletizados está especialmente diseñada para el transporte de cargas de media y baja densidad en grandes volúmenes y permite la carga a granel, así como la carga paletizada. Polivalencia hasta 80 m³ de capacidad, con chasis que pueden ser rectos o de cuello de cisne.

OMEGA Evo



Características: Disponible para obra pública (con volúmenes de 24 a 35 m³) y graneles (entre 40 y 60 m³). Modelos fabricados con perfiles dispuestos de manera longitudinal. Mayor volumen útil gracias a esa mayor anchura. Se reduce la carga de soldadura y el tiempo de fabricación optimizando los procesos. Nuevo diseño de puertas con solape, sistema de cierre con nuevo marco de goma, puertas estancas con bisagras de aluminio forjado, y renovado perfil superior con mejor comportamiento ante torsiones y flexiones.

PISOS MÓVILES



Características: Gama dividida en dos tipos, con volúmenes de hasta 94 m³: cargas generales a granel (serrines, astilla, abonos, madera, cereal...) y RSU,

recogida de residuos sólidos urbanos con total seguridad debido a su estanqueidad y recogida de lixiviados. Disponibles con chasis recto o cuello de cisne.

PORTATRONCOS



Características: Vehículo integral de aluminio con sistema de postes Exte/Ecco para el transporte de madera. Tara de 5.280 kg, con posibilidad de incorporar una grúa frontal. robustez, versatilidad y mayor carga útil.

GUILLÉN



www.guillen-group.com

B-LINK LONA



Características: Equipado con sistema de frenos EBS con CAN router, el Sistema RSS de ayuda contra el vuelco. Además incluye un sistema tándem de dos ejes desagregados con freno de disco de 19"5, lo que aporta una capacidad de carga sobre ejes de hasta 20 toneladas. Las configuraciones de altura de 5ª rueda pueden ir desde los 1.050 hasta los 1.180 mm.

DUO DOLLY EVO



Características: El Dolly Evo es el complemento perfecto para las combinaciones EMS (25,25 / Megacamión) para cumplir con las altas exigencias de Maniobrabilidad y de Masas y Dimensiones. Garantía de 10 años. Lanza inferior homologada para 18 toneladas de MMTA. **Versiones:** Lonas y portaccontenedores.

FURGÓN DFV

Características: El semirremolque DFV tiene en común con la Lona G-110 el chasis que tan buenos resultados sigue



dando. Un furgón para exigentes trabajos con una protección superficial preparada para resistir en las climatologías más adversas. Furgón para carga seca estándar, maxi, mega, carga aérea, transporte de ropa colgada, metálico chapa grecada. Puerta trasera de libro o persiana. Todas con la opción EN-12642 código XL para una carga neta de 27.000 kg, hasta 3.020 mm de altura. Máximo número de elementos comunes del carrozado en todas las variantes, fijados con uniones mecánicas, para fácil y rápida sustitución.

Altura útil: hasta 3,02 metros
Anchura: 2,48 metros
Longitud: hasta 13,63 metros
Carga útil: hasta 27.000 kg
Tara: desde 7.130 kg

G-120



Características: El nuevo semirremolque G-120 PRO sustituye al reputado G-110. Incluye numerosas ventajas, proporcionando una mejora considerable en resistencia además de una reducción en la Tara. MMTA hasta 41.000 kg.

Altura útil: hasta 3,02 metros
Altura 5ª rueda: entre 950 y 1.200 mm
Anchura: 2,55 metros
Longitud: hasta 13,63 metros
Carga útil: hasta 27.000 kg
Tara: desde 5.700 kg

G-LIG



Altura útil: hasta 3,02 metros
Altura 5ª rueda: entre 950 y 1.200 mm
Anchura: 2,55 metros
Longitud: hasta 13,63 metros
Carga útil: hasta 27.000 kg
Tara: desde 5.300 kg

PG IDEAL

Características: Chasis galvanizado en caliente con garantía de 10 años. Tres ejes con freno de disco de 430 mm. Eje delantero adelantado con distancia al segundo de 1.410 mm.

Altura 5ª rueda: 1.180 mm
MMTA: 41.000 kg



Versiónes: disponible para contenedores de 20', 2x20', 30', 40' (con y sin túnel), y 45' elevado. Opciones con extensión frontal y con bolster atornillado central de 20'.

PORTACONTENEDORES



Características: La serie de semirremolques portaccontenedores fijos para 40' o 45' son la herramienta perfecta para los que necesitan transportar contenedores pesados o contenedores reefer. Chasis galvanizado en caliente con garantía de 10 años. Soluciones innovadoras como es el caso del brazo delantero articulado (sistema patentado) gracias al cual nace el modelo PC-45/40 HC X Light.

MMTA: 41.000 kg

Versiónes: PC20 3 ejes, PC20 3 ejes Tipper, PC40 Multi 12, PC40 HC X-Light, PC40/45 HC X-Light, PC45 HC X-Light.

SEMIREMOLQUE FRIGO



Características: Frigorífico estándar, maxi, mega, multi temperatura, doble piso, carga aérea, piso aluminio, puertas laterales. Todas con la opción EN-12642 código XL para una carga neta de 27.000 kg hasta 3.000 mm de altura. G.L.S.S. (Guillén Load Security System) Sistema patentado de cierre con opción de aviso telemático en caso de apertura.

Altura útil interior: 2,65 metros

Anchura: 2,6 metros

Longitud: hasta 13,55 metros

Altura 5ª rueda: entre 950 y 1.150 mm

Tara: desde 7.300 kg

MMTA: 41.000 kg

Versiónes: disponible para contenedores de 20', 2x20', 30', 40' (con y sin túnel), y 45' elevado. Opciones con extensión frontal y con bolster atornillado central de 20'.

INDETRUCK

www.indetruck.com



FRIGORÍFICO



Características: "Cuando hablamos de semirremolques frigoríficos hablamos de una delicada herramienta de trabajo que es indispensable para la exportación de productos por carretera. Ponemos toda la experiencia acumulada de nuestros trabajadores a la disposición de nuestros clientes para ofrecer la mejor calidad en nuestro producto. Nuestros vehículos frigoríficos se diferencian por tener la calidad como característica principal. El bastidor de acero se construye con vigas IP enteras de fundición, de gran robustez y flexibilidad, que recuperan su posición original sin sufrir deformaciones tras ser sometidas a las tensiones de la carretera.

INDOX



www.indox.com

CISTERNA CARBURANTES



Características: Cisterna autoportante para transporte de productos petrolíferos de distintos modelos y capacidades. ,

Altura: hasta 4 metros

Anchura: desde 2.550 mm

Volumen de carga: desde 20.000 hasta 44.000 litros

Compartimentos: de 1 a 6

CISTERNA CRIOGENICA



Características: Cisterna para transporte de gases criogénicos que permite el suministro de productos con gran variedad de opciones y capacidades.

Longitud: hasta 14.040 metros

Altura: hasta 4 metros

Anchura: desde 2.400 hasta 2.600 mm

Volumen de carga: desde 24.000 hasta 58.000 litros

Tara: desde 9.800 hasta 16.500 kg

CISTERNA GLP



Características: Cisterna autoportante para transporte de gas licuado de petróleo, construida sobre tren de rodadura de uno, dos o tres ejes con varias opciones de equipo de descarga. Gran variedad de diseños y capacidades.

Anchura: desde 2.550 hasta 2.600 mm

Volumen de carga: desde 30.000 hasta 62.000 litros

CISTERNA JET-A I



Características: Cisterna autoportante para transporte de queroseno, repostaje de helicópteros y aeronaves.

Anchura: 2.550 mm

Volumen de carga: 40.000 litros

Tara: 5.080 kg

INOXTANK



www.inoxtank.com

ADR



Características: Cisternas químicas ADR que cumplen con todos los requisitos para el transporte de mercancías peligrosas y están personalizadas en función de las necesidades del cliente, con el fin de ofrecer un vehículo que les aporte una alta rentabilidad, con los mayores estándares

en seguridad y en la calidad de materiales y terminaciones. Opciones con y sin isotérmico.

ATP CON ISOTÉRMICO



Características: Capacidad según especificaciones del cliente y limitaciones técnicas o reglamentarias; depósito en acero inoxidable con la calidad requerida según el líquido a transportar y de forma cilíndrica recta, tronco-cónica o cuello de cisne; bocas de hombre en acero inoxidable electropulido de marca Farcinox (500 mm) montada sobre cuellos de acero inoxidable con o sin aislamiento; 2, 4 o 6 líneas de calefacción con presión de trabajo de 2 bar instalados en la parte inferior de la cisterna; aislamiento con certificación IR; recubrimiento exterior con chapa de acero inoxidable en acabado mate o brillo espejo, chapa de aluminio o polyester; pasarela de 400 mm. de ancho y fabricada en aluminio o acero inoxidable con barandilla accionable desde la parte inferior del vehículo y acceso desde escalera; tren de rodaje compuesto por 3 ejes de 9 Tn de carga máxima con posibilidad de eje autodireccionable, suspensión neumática, neumáticos modelo Mod. 385/65 R 22,5 o 385/55 R 22,5 y llantas de aluminio.

KASSBOHRER



www.kaessbohrer.com/es

LONAS LATERALES



Características: Para proporcionar la máxima seguridad, las lonas Kässbohrer están equipadas con K-Fix, un sistema de aseguramiento de la carga de múltiples puntos que le asegura que puede proteger las diversas formas de carga rápida, flexible y con la máxima fiabilidad. El chasis ligero pero robusto y el proceso de recubrimiento por inmersión catafórica (KTL) garantizan una alta eficiencia y, al mismo tiempo, una alta retención del valor del vehículo.

Versiónes: La serie de lonas laterales se compone de los siguientes modelos: Estándar, Bobina, Ligera, Mega y Carga Aérea. Además de las diversas series de modelos, puede seleccionar entre varias opciones de equipos.

PLATAFORMA



Características: La serie Kässbohrer Standard Platform proporcionan la máxima capacidad de carga útil como resultado de una construcción de chasis ligera pero robusta. El chasis revestido KTL garantiza un rendimiento superior durante toda la vida de los semirremolques plataforma, que se pueden configurar con bolsillos posteriores con unidad de almacenamiento posterior y anillos de amarre de conformidad con EN 12640, para una mayor seguridad de carga. Las plataformas estándar también pueden equiparse con paneles laterales desmontables, suelo de madera noble de 30 mm de espesor o cerraduras de contenedores.

Versiones: Plataforma fija ligera, fija ligera+safety, jumbo, mega remolque con cama plana, cama plana estándar.

CHASIS CONTENEDOR



Características: Gama de Chasis de Contenedor de Kässbohrer permite el transporte de todo tipo de contenedores. La carga se distribuye siempre de manera óptima y mantiene una alta maniobrabilidad. Kässbohrer entrega chasis para contenedores de hasta 45 pies con una amplia gama de opciones. Chasis multifuncional optimizado para el transporte de un solo contenedor o de una caja móvil.

Versiones: Fijo y extensible.

CAJA INTERCAMBIABLE



Características: Semirremolques intermodales de lona de la más alta calidad, respectivamente K. SWAU C, K. SWAU C+, K. SWAU CL y K. SWAU CC. La serie de productos de lona K. SWAU C Intermodal se clasifica como estándar, de alto volumen, el único Intermodal de portabobinas ligeras con 45 pies de longitud K. SWAU CC y Ligero Intermodal K. SWAU CL, que es el Intermodal de lona más ligero del mercado con 7,2 toneladas de carga por eje de montacargas.

Versiones: Productos intermodales Semirremolques Huckepack y Chasis de Contenedores Ligeros y Cajas Móviles.

FRIGORÍFICOS



Características: Con más de 800 opciones diferentes de vehículos, Kässbohrer responde a las necesidades de transporte de los productos frescos, productos congelados, productos farmacéuticos como con sus frigoríficos Kässbohrer K.SRI. Aislamiento sustancial en condiciones climáticas difíciles, robustez contra las carreteras en mal estado.

Versiones: Dobles, flores, frigoríficos.

CAJA



Características: El semirremolque Kässbohrer, con caja de madera contrachapada, de la serie K.SBT y el semirremolque City, con dirección forzada y caja de madera contrachapada, de la serie K.SBT C, están diseñados para operaciones robustas y versátiles. El K.SBT está diseñado con su chasis completo de acero S460MC de alta resistencia para condiciones de carretera difíciles. El K.SBT C está especialmente diseñado para carreteras urbanas estrechas gracias a su eje de dirección mecánico.

SILO



Características: El primer semirremolque de silo Kässbohrer basculante se desarrolló en 1953. Los semirremolques de silo no basculantes están disponibles desde 31 m³ a 40 m³. Los basculantes están disponibles en volúmenes de 40 m³ a 90 m³. El sistema opcional de control digital de remolque (DTC) aumenta la seguridad durante el proceso de descarga y aumenta la productividad.

Versiones: Basculante y no basculante.

CISTERNAS



Características: Los semirremolques cisterna de Kässbohrer con diferentes volúmenes y especificaciones están optimi-

zados para diferentes requisitos y hechos de acero inoxidable o aluminio. Opciones de aislamiento o calefacción.

Versiones: Alimentación, mercancías peligrosas y residuos naturales.

GÓNDOLAS



Características: Para nuestras plataformas bajas, Kässbohrer produce modelos con hasta ocho ejes en sus versiones estándar, con chasis extraíble, controles hidráulicos y ejes de dirección hidráulica. En la serie de carga baja, se puede elegir entre los modelos de dos a un máximo de cuatro ejes. Además, ofrecemos numerosas opciones de seguridad y alta movilidad para los procesos de carga y descarga por el diseño de cuello de cisne atornillado.

Versiones: Fijo, extensible, pesado, hidráulico y plataforma baja.

VOLQUETES



Características: Semirremolque volquete, K.SKS, para el sector de la construcción. El sistema en forma de V de un solo toque de pavimentación de freno y la inclinación de sistema de alerta ofrece la descarga rápida y segura.

Versiones: Acero y aluminio.

KOGEL

KÖGEL

www.koegel.com/es

EUROTRAILER



Características: El Kögel Euro Trailer crea nuevos estándares entre los semirremolques para empresas transportistas. Es un semirremolque alargado en 1,30 m que ofrece hasta un 10 % más de volumen de transporte que un tráiler convencional.

Longitud interior: 14,92 m

Volumen carga: hasta 111 m³

Versiones: Carga, Mega, Box (dos o tres ejes), Cool.

VOLQUETE



Características: Con el remolque volquete Kögel, las empresas de construcción se aseguran un apoyo competente para el transporte de cargas a granel. Fabricado con aceros de alta resistencia, aporta costes de mantenimiento reducidos y buen comportamiento de marcha. Gracias a su tara reducida, el volquete ofrece una carga útil máxima para productos a granel de todo tipo. La caja de volquete de acero con estructura modular. Dos y tres ejes.

Volumen carga: 24-27 m³

Versiones: Estándar y asfaltos.

PLATAFORMA



Versiones: Kögel Cargo (coil, papel, ferry y Coil rail, bebidas, automoción), Mega (coil, ferry, ferrocarril y papel) y Lightplus (tara reducida de 4.822 kg, para coil, papel y bebidas) de la generación NOVUM. También para transporte de bobinas.

MULTI



Características: El Kögel Multi es la solución para el transporte de materiales de construcción y mercancías resistentes a la intemperie. El chasis de varios tipos de vehículos (Kögel Cargo, Mega, Coil y Light) sirve como base y se completa con una carrocería compuesta por una pared delantera, cartolas laterales y una pared trasera. De este modo, el Multi está disponible en una amplia gama de variantes.

FLEXIUSE



Características: Pueden usarse vehículos tractores con diferentes alturas de acoplamiento de enganche gracias al chasis especial. Al mismo tiempo, el FlexiUse puede adaptarse a estas alturas de acoplamiento de enganche gracias a carrocería ajustable en altura.

CHASIS CONTENEDORES

Características: De serie, el Kögel Port 45 Triplex con el chasis sin extender resulta apropiado para el transporte de un contenedor ISO de 20 pies hasta el borde trasero. Con las extensiones trasera y central desplegadas, caben dos contenedores ISO de 20 pies o un contenedor ISO de 30 pies o un contenedor Highcube de 40 pies o un contenedor Highcube de 45 pies con Short Tunnel. Si las tres extensiones están desplegadas, nada impide tampoco el transporte de un contenedor Highcube Eurocorner de 45 pies. Los equipamientos individuales que ahorran peso, como las llantas y los acumuladores neumáticos de aluminio, pueden reducir aún más la tara en el equipamiento básico y garantizar así una carga útil aún mayor.

KRONEwww.krone-trailer.com**COOL LINER**

Características: El Krone Cool Liner cuenta con estructura y equipamiento sólidos y bien diseñados, desde el canal de aire flexible, pasando por la cubierta de piso hermética, hasta los cierres traseros de acero inoxidable. Ya sean frutas, carne o mercancías congeladas, cumple con HACCP. Los sistemas de seguridad como Krone Door Protect también ofrecen una protección especial.

Altura útil interior: 2,65 metros
Anchura útil interior: 2,46 metros
Longitud interior: hasta 13,31 metros
Altura 5ª rueda: 1.150 mm
Tara: desde 8.360 kg, con equipo de frío y depósito
MMA: 39.000 kg
Versiónes: Cool Liner Pharma y Cool Liner City.

MEGA LINER

Características: Semirremolque de plataforma innovador para grandes volúmenes equipado con tecnología sofisticada. Con el modelo de transporte combinado se ofrece además un Mega Liner especialmente adecuado para tramos de alta velocidad para el transporte de mercancías. Y el Mega Liner Coil combina la flexibilidad de los transportes de grandes volúmenes con un chasis reforzado preciso, así como una cuna portabobinas de 7.236 mm de longitud para el transporte de bobinas de acero en un vehículo. Características prácticas de rendimiento como el toldo lateral EasyTarp permiten un transporte eficiente de mercancías voluminosas.

Altura útil interior: 2,86 metros
Anchura útil interior: 2,48 metros
Longitud interior: hasta 13,62 metros
Altura 5ª rueda: 950 mm
Tara: desde 6.470 kg, reducida a 5.950 en el modelo Ultra
MMA: 39.000 kg
Versiónes: Múltiples aplicaciones: Coil, Automotive...

PROFI LINER

Características: Semirremolque de plataforma para carga completa. Está pensado hasta el más mínimo detalle y equipado con componentes de serie de gran calidad. Con el chasis soldado, la imprimación catódica anticorrosiva y el galardonado marco exterior Krone Multi Lock, puede contar con una elevada estabilidad, protección y resistencia óptimas y, en una segunda vida, con un alto valor de reventa. Gran capacidad de personalización.

Altura útil interior: 2,86 metros
Anchura útil interior: 2,575 metros
Longitud interior: hasta 13,62 metros
Altura 5ª rueda: 1.050-1.170 mm
Tara: desde 6.160 kg, reducida a 5.630 en el modelo Ultra
MMA: 39.000 kg

LAMBERETwww.lamberet.fr/es**CAJA MÓVIL**

Características: La caja móvil para rail y carretera es la solución ideal para las

aplicaciones de transporte multimodal de media o larga distancia. Permite optimizar la productividad del transporte entre plataformas logísticas. Cumple con las normativas ATP y de la UIC.

Longitudes: 13.305 mm
Alturas interiores: entre 2,5 y 2,60 m.
Tara: desde 5.200 kg

CAMIÓN RÍGIDO

Características: La gama de camiones Lamberet ofrece desde un pequeño vehículo de 7,5 toneladas PTAC a los grandes camiones de carga de 3 ó 4 ejes. Cajas de carga concebidas para fijarse en todo tipo de chasis. Mono o multitemperatura, soluciones técnicas como los tabiques fijos o móviles, puertas laterales deslizantes o correderas, puertas traseras con hojas batientes, levadizas o de visera y trampillas elevadoras retráctiles o abatibles. Palés, carros, flores, carne colgante, productos frescos, congelados, helados...

Longitudes: entre 3,45 y 9,95 m
Alturas interiores: entre 1,95 y 2,80 m.
Anchuras interiores: entre 2,06 y 2,50 metros
Capacidad: entre 7 y 32 ton.

CAMIÓN CON REMOLQUE

Características: Remolque sobre chasis específico de dos ejes y conjunto camión rígido+remolque homogéneos y compatibles. Integración del grupo en la cara delantera, en cámara o en el chasis. Distribución personalizable: remolques de dos frentes, multicompartmentos, puerta lateral, etc... Distribuciones estudiadas bajo solicitud: remolque de dos frentes, apertura total delantera y trasera, compuerta...

Capacidad: entre 10 y 50 m3.

SR2 FRIGORÍFICOS

Características: Semirremolque frigorífico con múltiples versiones.
Capacidad: entre 80 y 95 m3.
Versiónes: SR2 Rail-Road, SR2 Pah-

mafe+, SR2 X-City, SR2 GreenLiner, SR2 Heavy-Duty, SR2 SuperBeef, SR2 SuperFlex, SR2 SuperCity, SR2 CX.

LECIÑENAwww.lecinena.com**TITAN**

Características: Leciñena apuesta por la innovación y la sostenibilidad con la nueva gama de vehículos de peso reducido Titan. El peso ligero del vehículo sin carga (ganancia de casi 1.000 kg de carga útil) reduce el combustible y conlleva una disminución considerable en el impacto de las emisiones y, por tanto, una reducción en la huella de carbono.

Altura total: hasta 4 metros
Altura útil interior: 2,76 metros
Altura 5ª rueda: 1.140 mm
Anchura: 2,55 metros
Longitud: 13,62 metros
MMA: hasta 43.000 kg
Tara: desde 5.650 kg

LECITRAILER**LeciTrailer**www.lecitruiler.es**K-LIGHT**

Características: Bañeras de acero Har-dox 450 para el transporte de materiales de construcción, los modelos K-Limit y K-Light, que combinan estabilidad, robustez, resistencia y seguridad para el transportista. Caja de acero encastrada en la estructura del chasis. Distancia entre largueros de 1.400 mm para mayor estabilidad.

Versiónes: La versión más ligera, K-Light de 24 m3, se presenta con una tara a partir de 5.500 kg. La tara del modelo K-Limit de 24 m3 es de 6.300 kg.

EVOLUTION



Características: Nueva generación de vehículos frigoríficos. El chasis cuenta con hasta 10 años de garantía antiperforación por corrosión ya que ha sido sometido al tratamiento de KTL de Lecitrailer.

ELITE



Características: Nueva generación de semirremolques lonas. Incrementan la resistencia, la durabilidad, facilitan el manejo, generan menos mantenimientos y se ha optimizado un 5% su tara. El frente y la trasera de la carrocería es un 20% más resistente, el piso tiene doble fijación al chasis y es igualmente un 15% más resistente.

Versiones: Gama compuesta por 22 modelos diferentes de lonas entre los que destacan: Multipunto XL, lonas de apertura rápida, ultra-aligeradas, portabobinas... y soluciones de transporte para intermodalidad, automoción, bebidas, neumáticos, carga aérea, aves, cargas especiales, astilleras, etc.

LIDERKIT



www.liderkit.com

ISOTERMO ULTRALIGERO



Características: Carrocería diseñada para la gama ligera de vehículos industriales. Ha sido concebida para maximizar la carga útil debido a su ligereza, sin dejar de lado su resistencia y durabilidad.

ISOTERMO GRAN TONELAJE

Características: Carrocería diseñada



para medianas o grandes dimensiones y/o tonelajes. Concebida para soportar las condiciones más extremas y adversas, garantizando en todo momento el transporte seguro de la carga y su durabilidad. Cuenta con altas propiedades protectoras y una estructura preparada para soportar y aislar la mercancía de intensas temperaturas exteriores, tanto positivas como negativas, garantizando el respeto de la cadena de frío.

MODELO X



Características: Carrocería fabricada en chapa de aluminio con refuerzos internos tipo omega. Máxima ligereza para un rango de uso muy extenso, aunque el más usual es el transporte de mobiliario o similares, ya que permite la instalación de numerosos opcionales para la sujeción y protección de este tipo de mercancía.

MODELO Z/ZR



Características: Se adapta casi a cualquier uso. Existen dos variantes: una de poliéster de 2 mm y otra reforzada con poliéster de 3 mm. Sus principales características con la ligereza y un precio competitivo. Aunque es ligeramente más caro y pesado que el modelo de aluminio, las reparaciones son mucho más sencillas y económicas.

MODELO W/WR/W40



Características: Sus laterales y frontales están compuestos por paneles Liderfoam. Modelo muy ligero pero a la vez tan resistente que está disponible para carrocerías de hasta 26 Ton. Es totalmente personalizable gracias a la fabricación propia de paneles (tipo sandwich). Admite refuerzos internos o externos y de

cualquier material. Al estar fabricado con paneles aislantes, puede utilizarse para mercancías que precisen una ligera isotermización, como transporte de pan, dulces o flores. Cuenta con tres variantes en función de la tipología de carga: modelo básico, compuesto por paneles Liderfoam de 30 mm (W), otra variante Plus (WR) reforzada con paneles de 30 mm y poliéster de 2,5 mm, y una tercera variante elaborada con paneles de 40 mm (W40).

MODELO E



Características: Sus laterales y frontales están compuestos por paneles Liderfoam de 18 mm, tipo sandwich. Mantiene el sistema propio de perfilaría del fabricante, que en conjunción con los paneles y poliéster de fabricación propia, le otorgan una gran resistencia.

MODELO J/K



Características: Modelo resistente para un uso más intensivo o agresivo. Laterales y frontal compuestos por paneles Liderwood, con núcleo de madera de alta calidad-resistencia y caras exteriores de poliéster. Dos versiones: una más ligera, con paneles de 14 mm, y otra más reforzada con paneles de 17 mm. Acabado con todas las opciones disponibles.

MODELO Q



Características: Fabricado con paneles Liderwood de 20 mm, presenta un sistema de perfilaría "extraordinariamente robusto". Por ello, este modelo está adaptado para vehículos de más de 12 toneladas de MMA.

MODELO Ex

Características: Modelo *low cost* fabricado con paneles Liderfoam de 17 mm con núcleo de poliestireno extruido y caras de poliéster reforzado. Su perfilaría es de color aluminio natural, reduciendo el coste de reparación. Así mismo, los herrajes y el marco trasero se fabrican en chapa galvanizada con tratamiento especial antioxidación.



MODELO T



Características: El modelo botellero está compuesto por laterales de lona correderos, ideal para una carga/descarga en ámbitos urbanos. Nuevo sistema de cierre que maximiza un 15% el hueco libre útil.

MODELO BAT



Características: Este modelo está orientado en tres líneas claras de diseño: ligereza, elegancia y durabilidad. Fabricado en aluminio y totalmente personalizable.

MODELO PC



Características: Fabricado para rescates y transportes de vehículos. Cuenta con dos versiones, de acero y de aluminio, para aumentar su ligereza sin renunciar a características como resistencia y funcionalidad.

TRÁILER



Características: Novedad. Capacitado para transportar hasta 40 toneladas de peso, posee propiedades especiales en resistencia y durabilidad. Su pieza más extensa mide 13.600x2.700 mm y está elaborada en una única estructura, sin divisiones de elementos.

PARCISA

www.parcisa.com

ASFALTO

Características: Cisterna para transporte de productos asfálticos y bituminosos, fabricada en acero o acero inoxidable. Sistema de calentamiento mediante resistencias eléctricas, o mediante quemador.
Tara: desde 6.100 kg.
Capacidad: de 25.000 hasta 34.000 l.

ALIMENTICIAS

Características: Cisterna para transporte de mercancías perecederas y alimenticias (incluido alcohol bajo normativa vigente), con acabados en acero inoxidable o en poliéster. Normativa ATP y/o ADR. Versión para recogida de leche en dos y tres ejes.
Tara: desde 5.800 kg.
Capacidad: de 16.000 hasta 32.000 l.
Interior: 1-5 compartimentos.

QUÍMICOS

Características: Cisterna para transporte de productos químicos, productos corrosivos, monocubas o compartimentadas, en material de acero inoxidable especial para su comportamiento. También autoportante destinada para un transporte específico dentro del ADR, agrupadas con normativa L4BH, L4BN. Cisternas destinadas al transporte de productos corrosivos y especiales sobre tren de rodaje de dos o tres ejes. Cisternas para el transporte de AdBlue, con equipo contador; y opción de cisterna sobre camión o remolque, en acero inoxidable.

Tara: desde 6.300 kg.
Capacidad: de 16.000 hasta 48.000 l.
Interior: 1-5 compartimentos.

VACÍO

Características: Cisterna combinada de alta precisión y vacío en acero inoxidable, sobre camión o remolque, destinada al tratamiento de residuos (bajo normativa ADR), con sistema de limpieza a presión y bomba de absorción.
Capacidad: de 8.000 hasta 16.000 l.
Interior: 1-3 compartimentos.

ROJO

ROJO TRAILER

www.rojotrailer.com

PE LINE

Características: Plataformas de 2 a 6 ejes. Con longitud fija o hasta cuatro expansiones (4X). Ofrece modelos extensibles que alcanzan longitudes de 65 metros.

GR LINE

Características: La gama de camas extra bajas ofrece estructura con alturas desde solo 120 mm. Versiones telescópicas de simple o doble expansión, dolly desmontable, cuellos de vigas laterales y capacidades de cargas hasta 140 ton.

GP LINE

Características: Gama completa de camas bajas desde 2 a 11 ejes. Versiones

fijas o telescópica (1X), (2X) o (3X). Suspensiones neumáticas, hidráulicas o Pendular. Dirección hidráulica integral, o auto-direccional.

VOLQUETE ALUHARD 450+

Características: Bañera de acero especial. Más ligera que las de aluminio integral y más resistente que las de acero convencional. Pensada para prácticamente todos los usos y aplicaciones. Disponible en dos y tres ejes y desde 18-53 m³: Obra Pública, Multi y Maxi.

VOLQUETE ALUHARD 500

Características: La AluHard 450+ evoluciona con la última tecnología en metales especiales. Desde 2020, está disponible la versión más resistente y ligera: AluHard 500. Actualización del diseño buscando una mayor resistencia y mejora del peso con la incorporación del nuevo acero SSABHardox 500 TUF en la caja, un 20% más resistente al desgaste que el tradicional Hard 450. El chasis y las partes estructurales de la caja incorporan aceros de extra-alto límite elástico.

SCHMITZ CARGOBULL

SCHMITZ CARGOBULL

www.cargobull.com/es

M.KO

Características: Carrocías de furgón y frigorífico para camión rígido M.KO de alto rendimiento para el transporte con temperatura controlada sobre vehículos básicos de todos los fabricantes habituales de camiones.
Longitudes: de 6.050 hasta 8.900 mm.
Capacidad: hasta 12 toneladas.
Versiones: Cool, Express y M.KO/Z. KO.

S.CF

Características: El chasis portacontenedores S.CF 40' LX ofrece el diseño adecuado cuando la prioridad está en el transporte eficiente de contenedores de 20' y 40'. Transporta contenedores de 20' enrasados atrás, así como dos de 20' y de 40' con túnel. La extensión trasera con tubo central neumático se maneja de forma sencilla y en poco tiempo, y no requiere de ajustes para los contenedores de 40' sin túnel.
Versiones: La gama de portacontenedores se completa con los modelos S.CF 45' Euro y S.CF 45' Euro Light.

S.CS

Características: La estructura modular de los semirremolques de lona para mercancía de carga general permiten una configuración personalizada.
Longitudes: desde 13,6 hasta 16,5 m
Tara: desde 4.950 kg en el modelo X-Light
Versiones: Universal, Mega, Coil, Paper, Fixed Roof. Opciones de Speed Curtain y Power Curtain.

S.KI

Características: Gama de semirremolques basculantes fabricados en Gotha, Alemania. Adaptados a las necesidades de cada empresa, en acero y aluminio.
Versiones: Light y Solid, ambas también con aislamiento térmico o en versión volumen.

S.KO Box

Características: Gracias al sistema modular, los semirremolques S.KO pueden configurarse de forma personalizada para los más diversos usos.

Versiónes: Cool, Cool Smart, Express Smart, City.

SOR IBÉRICA



www.soriberica.com

LOGÍSTICA URBANA



Características: Engloba los camiones pesados a partir de 12 toneladas y los semirremolques de 1 a 2 ejes con sistemas direccionales o no.

Versiónes: Distribución de carne (SP39), paletizado a granel (SP33) y rígido más remolque (SP33, SP70).

SEMIRREMOLQUES



Características: Todas las soluciones posibles de vehículos frigoríficos de acuerdo con las necesidades del cliente y sus necesidades. Optimización del consumo de combustible, máxima capacidad de carga útil, vehículos más ligeros, uno de los mejores coeficientes K del mercado, fabricación a medida.

Versiónes: Distribución de carne (SP79), largo recorrido, logística y distribución, flores, doble piso, unidades calefactadas, transporte multitemperatura, pescado y pharma (SP71).

A LA CARTA



Características: Las unidades de MMA hasta 12.000 kg SOR tienen la flexibilidad suficiente para transportar temperatura positiva o negativa. Admiten todo tipo de composición interior con estanterías, paletizado, bandejas, encajado, etc.

Versiónes: Hasta 3.500 kg (SPX1,

SP19), hasta 12.000 kg (SP2X, SP29), helados y ultracongelados (SP5X, SP51X).

BIMODAL



Características: SOR Ibérica fabricó su primera caja móvil en 1989 y fue construida con una estructura metálica similar a la de los contenedores y un peso, sin equipo de frío, de 5.375 kg. En la actualidad, el peso de la caja móvil sin equipo ronda los 4.700 kg, dependiendo de la especificación final. Cajas móviles de 20" y 40" y huckpack con cualquier tipo de especificación isoterma o frigorífica.

Versiónes: Caja móvil 20" y/o 40" (SP75, SP75/7M), huckpack (SP71 huckpack).

PERSONALIZADOS



Características: Reparto en grandes ciudades con vehículos articulados, semirremolques de hasta 21 metros y una altura interior de 3.100 mm, conjunto euromodular con las tres configuraciones homologadas.

TAFYMSA



www.tafymsa.com

CISTERNAS ADR



Características: Cisterna para transporte de mercancías peligrosas. CON o SIN Isotermo, autoportante fija o desmontable, cuerpo cilíndrico, cuello de cisne.

Capacidad: entre 5.000 y 38.000 l.

CISTERNAS ATP

Características: Cisternas para transporte de productos alimenticios. Este tipo



de cisterna también se puede construir para presión, con presiones de prueba de 2,9 bar. Acero inoxidable AISI 304L o AISI 316L, cisterna con Isotermo, autoportante fija o desmontable, cuerpo cilíndrico, cuello de cisne.

Capacidad: entre 5.000 y 38.000 l.

CISTERNAS ADR + ATP



Características: Cisternas polivalentes para transporte de mercancías por carretera. Acero inoxidable AISI 304L o AISI 316L, cisterna con isotermo, autoportante fija o desmontable, cuerpo cilíndrico, cuello de cisne.

Capacidad: entre 5.000 y 38.000 l.

CARBURANTES



Características: Cisternas para transporte de carburantes. Aluminio y otros materiales a petición del cliente. Cisterna SIN isotermo, montaje sobre auto-bastidor y chasis semirremolque, sección elíptica o panorámica.

Capacidad: entre 3.000 y 35.000 l.

SIN NORMA



Características: Cisternas para transporte de mercancías que no estén reguladas por ninguna normativa. Acero inoxidable, aluminio o acero carbono, cisterna CON o SIN isotermo, autoportante fija o desmontable, cuerpo cilíndrico o cuello de cisne, sección cilíndrica u ovalada.

Capacidad: hasta 38.000 l.

TISVOL



www.tisvol.com

CHASIS CLASSIC



Características: Chasis basculante S9 de dos piezas para cilindro frontal para aquellas aplicaciones especiales que requieren la máxima resistencia y fiabilidad. Tecnología de soldadura aplicada y diseño de dos piezas sin ninguna soldadura transversal.

CHASIS SAETA



Características: Chasis basculante de tres piezas para carrozados de cilindros centrales, especialmente diseñado para las carrocerías de chatarrerías de acero. La solución aplicada por Tisvol es integrar los tradicionales escudos inferiores en el alma de la viga, consiguiendo una distribución de esfuerzos que permite la reducción de tara en el conjunto.

CHASIS GAN



Características: Chasis de aluminio, pensado para el transporte de ganado, con suelo integrado ranurado. Cuello reducido y tecnología aplicada a la unión del suelo con el chasis.

PISO MÓVIL



Características: Tisvol comercializa los semirremolques de piso móvil del fabricante holandés Knapen.

Versiónes: Gama Next: K100, K100 Light, K400, K100 Waste, K100 UK, K100 Scan.

TERRA



Características: Basculante para movimiento de tierras y asfaltos. 8.300 mm de longitud con una altura de 1.400 mm ó 8.700 mm con una altura de 1.500 mm. Capacidad entre 25 y 30 m³. Frontal inclinado 21° modelo E.

Versiónes: FE para carga extrema. 8.300 mm de longitud con una altura de 1.400 mm ó 1.600 mm; y 8.600 mm con una altura de 1.600 mm. Capacidad entre 24 y 30 m³.

ORGANIC



Características: Basculante para transporte de residuos. Tres posibles longitudes combinadas con un rango de alturas: 9.100, 9.600 y 10.600 mm de longitud; y entre 1.600 y 1.900 mm de altura. Capacidad entre 35 y 50 m³.

NATURA



Características: Basculante para movimiento de restos biológicos. 10.100 y 10.600 mm de longitud; y entre 1.700 y 2.100 mm de altura. Capacidad entre 42 y 55 m³.

SOLID



Características: Basculante de múltiples cargas para graneles medios. 9.600 y 10.600 mm de longitud; y 1.800, 1.900 y 2.000 de altura. Capacidad entre 41 y 50 m³.

CERES



Características: Basculante versátil para graneles medios y palets. 10.600 y 11.600 mm de longitud; y 1.900, 2.000, 2.100 y 2.200 de altura. Capacidad entre 50 y 63 m³.

METAL



Características: Basculante para transporte de chatarra fragmentada. 10.600 y 11.600 mm de longitud; y 1.900, 2.000 y 2.100 mm de altura. Capacidad entre 48 y 58 m³.

COROA



Características: Sello de identidad premium de los basculantes de Tisvol. Chasis con reducción total de momentos flectores provocados por la descarga. Se reduce la altura del chasis en 70 mm. Dos opciones de carrocería: la CC y la E-30. Exclusivo Frontal H que combina las características del Frontal I y el Frontal E.

ZAMARBÚ



www.zamarbu.com

ZSA+ZAD



Características: Basculante integral de aluminio con capacidad entre 22 y 25 m³. Caja con diseño semicurvo. Moldura reforzada en la parte superior de los laterales. Piso de 6 mm y frontal y lateral de 4 mm. Trasera de una hoja con bisagras superiores para el giro pendular con apertura mecánica-automática al comenzar a activar el volteo. Chasis integral con estructura de aluminio de alta resistencia mecanosoldada, sección doble T en Aluminio alto límite elástico; Largueros de una pieza con distancia entre centros de 1.300 mm.

Altura 5ª rueda: 1.200 mm

ZALI



Características: Semirremolque con chasis y basculante de aluminio.
Capacidad: 26 a 57 m³

ZAGR

Características: Semirremolque con chasis y basculante de aluminio.
Capacidad: 30 a 68 m³



ZALR



Características: Semirremolque con chasis y basculante de aluminio.

Capacidad: 31 a 71 m³

Versiónes: Universal una hoja, oscilante y lateral, universal dos hojas.

BASCULANTES O.P.



Características: Bañeras de obra pública y graneles con chasis y basculante de aluminio.

Versiónes: Modelo ZACI, con capacidad entre 22 y 54 m³. Disponible bañera mixta, con chasis de aluminio y caja de acero antidesgaste Hardox.

PLATAFORMA



Características: Plataforma basculante de aluminio con laterales abatibles de aluminio o poliéster. Chasis con escudos integrados para cilindros internos.

Versiónes: También opción de semilonas basculantes.

EDICIÓN ESPECIAL 2021

Nexotrans Remolques