

www.camionactualidad.es

TRUCK

EN PORTADA

PROTESTAS DE AGRICULTORES

FORD vs VOLKSWAGEN



FILOSOFÍA DISTINTA,
MISMO OBJETIVO



PRUEBA CAMIÓN **DAF XF ELECTRIC**

EL ELÉCTRICO MÁS POTENTE DE DAF



¡A -40°C!

VOLVO WINTER TEST

DAKAR 2026



ŽALA CAMPEÓN



Hay proyectos que solo caben en el nuevo Crafter.

Dale la bienvenida a tu nuevo compañero de trabajo. El nuevo Volkswagen Crafter viene cargado de innovación y de equipamiento para ayudarte en tu trabajo.



Capacidad de carga de hasta 18,4 m³



Dirección asistida electromecánica



Lo último en sistemas de asistencia al conductor



Diferentes batallas y alturas disponibles



Nuevo Digital Cockpit



Nueva pantalla infotainment de 10"

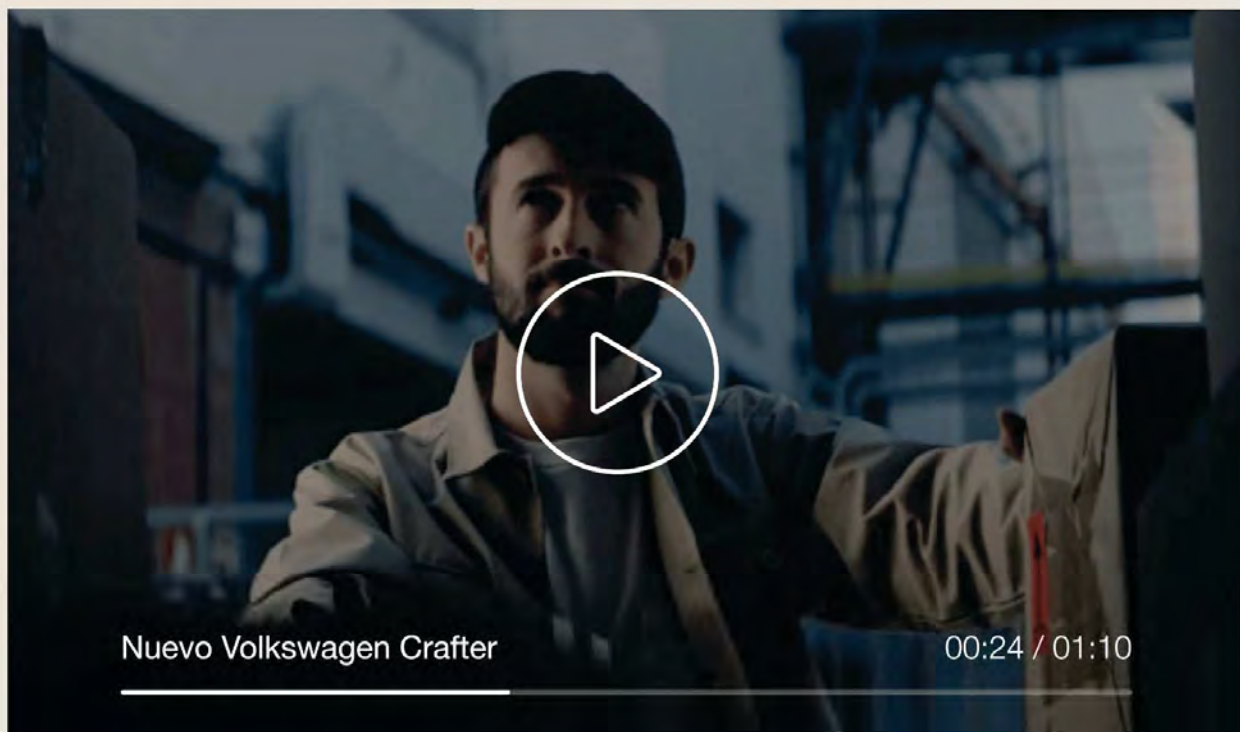


Freno de mano eléctrico



Vehículos
Comerciales

Gama Crafter con motores EU6 consumo medio combinado WLTP: 8,0 – 12,6 l/100 km.
Emisión en el ciclo combinado de CO₂ según WLTP: 211 – 330 g/km.



Encuentra el Crafter perfecto para tus proyectos.

¿Cuál es tu Crafter?



Crafter Chasis



Crafter Box



Crafter Carrier Plus



Crafter Carrier



Crafter Fresh



Crafter Fresh Van

[¡Descúbrelos!](#)



Vehículos
Comerciales

Vale, pero no te lo voy a poner fácil

Lo del llamado paro de los autónomos ya no admite paños calientes. **Algo está claramente mal** cuando casi **seis de cada diez solicitudes** de cese de actividad acaban rechazadas, pese a que los profesionales por cuenta propia **cotizan mes a mes** para tener esa red de seguridad. No es una anomalía puntual ni una estadística aislada: es la prueba de que el sistema **no está diseñado para proteger**, sino para filtrar... y demasiado.

El problema no es la prestación en sí, sino la filosofía que hay detrás. Un entramado administrativo farragoso, requisitos difíciles de cumplir incluso para quien cierra su negocio de forma involuntaria y una interpretación excesivamente restrictiva convierten un derecho teórico en una carrera de obstáculos. El resultado es perverso: autónomos que han hecho lo que se les pidió —cotizar— y que, cuando llega el momento crítico, **se encuentran la puerta cerrada**.

Desde la Unión de Profesionales y Trabajadores Autónomos llevan tiempo denunciándolo, y los datos de la Seguridad Social no hacen más que darles la razón. Si el sistema expulsa a miles de profesionales, especialmente en sectores tradicionales y frágiles, no estamos ante un fallo técnico, sino ante **un modelo mal planteado**.

Lo más preocupante es la **parálisis política**. 2025 ha pasado sin avances reales en la adaptación del sistema a la cotización por ingresos reales, una reforma clave para que el cese de actividad tenga sentido. Mirar hacia otro lado no solo es una mala decisión: es una irresponsabilidad.

Un nuevo curso político debería empezar con prioridades claras. Y una de ellas debería ser evidente: **reformular de una vez el cese de actividad** para que funcione cuando de verdad hace falta. Porque si una prestación solo sirve en el papel, no protege... y **acaba siendo un espejismo caro para quien más lo necesita**.





ÁLVARO PEDROCHE

Director

apedroche@difundalia.es

Miembro español de los
jurados Internacionales
Truck of the Year,
Van of the Year y
Truck Innovation Award.



truck@difundalia.es

FUNDADOR

F. JAVIER PEDROCHE

DIRECTOR

Álvaro Pedroche

REDACCIÓN

Raquel Arias, Saúl Camero

COLABORADORES: Joan

Garriga, Alberto Puerta, Pedro
Gutiérrez, Gianenrico Griffini,
Fausto Grilo, Oliver Willms, Milan
Olsansky
y Manuel Pérez

PRUEBAS:

José Antonio Maroto

PUBLICIDAD:

José Manuel Huertas
jmhuertas@difundalia.es

DISEÑO Y MAQUETACIÓN:

José Manuel Cebrián

**PRESIDENTES
HONORÍFICOS**

Javier Baranda / F. Javier Pedroche

DIRECTOR GENERAL

Saúl Camero

DIRECTOR FINANCIERO

Ismael González

**DESARROLLO DE
PROYECTO**

Ana Morcillo

**PRODUCCIÓN
AUDIOVISUAL**

Juan Caraballo

SERVICIOS GENERALES

Ismael González
igonzaalez@difundalia.es

DEPÓSITO LEGAL

M-13720-2007

DIFUNDALIA, S.L.

Calle López de Hoyos, 322
1ª planta
28043 MADRID
Tel.: 91 744 03 95

 **Difundalia**



Gama Nissan de vehículos comerciales



Diseñados para tu negocio, pensados para tu bienestar
Busques lo que busques, necesites lo que necesites...
¡Nuestra gama de vehículos comerciales lo tiene!

Solicita tu oferta y encuentra tu modelo ideal en nissan.es

LCV: Townstar VAN EV. Consumo mixto 177-195 kWh/100 km. Emisiones de CO₂ 0g/km.
Primastar: Consumo mixto WLTP: 6,9 - 7,1 l/100 km. Emisiones de CO₂ WLTP: 180 - 185 g/km.
Interstar: Consumo mixto WLTP: 7,44 - 8,2 l/100 km. Emisiones CO₂ 194 - 214 g/km (Pendiente homologación final)



Descubre toda nuestra
Gama Nissan LCV



PROFESIÓN

16 **Agricultores en la calle.** El conflicto de los agricultores provoca pérdidas millonarias al sector del transporte.

PRODUCTO/TÉCNICA

64 **VOLVO Winter Test.** Volvo Trucks North America somete a sus VNL pesados de Clase 8 a -40°C.

74 **Grand Tourneo vs Caravelle.** Ponemos a prueba estas dos celebridades del transporte de pasajeros.

CONTACTO CAMIÓN



40 **DAF XF 350E.** Nos ponemos al volante del camión eléctrico más potente de la marca neerlandesa.

PRODUCTO/TÉCNICA



32 **Astra HD9.** Este camión es el encargado de transportar una pala de 30 metros de aerogenerador Nordex N163.

REPORTAJES

26 **Entrevista** La voz de María Dolores pone sobre la mesa la dura realidad del transporte por carretera: falta de conductores, inseguridad y condiciones que ya no compensan.

84 **Buen año para Ford Pro.** La marca del óvalo cierra 2025 como la marca más vendida en el mercado de furgonetas.

90 **Stellantis en Bruselas.** El Salón reunió las principales novedades de la marca, que abarcan desde la micromovilidad hasta el gran tamaño.

96 **DAKAR 2026.** Zala ha demostrado en esta edición que la inteligencia prima sobre la velocidad.

REPORTAJES

52 **Mercado de industriales.**

Como cada año, repasamos cómo han sido las matriculaciones de camiones en 2025.



SECCIONES FIJAS

10 **Este mes en CA**
Toda la actualidad del mundo del transporte y el vehículo industrial en www.camionactualidad.es

14 **De un vistazo**
Las noticias buenas si son breves, son dos veces buenas.

70 **Noticias de furgonetas**
Las novedades y noticias del mercado de vehículos comerciales.

104 **El Mix de Truck**
Miscelánea del sector del transporte.

106 **Guía del mercado**
Toda la información sobre concesionarios y entregas de vehículos a los transportistas.



Camiones autónomos rumbo a España

IVECO y PlusAI lanzarán en España un programa pionero para probar camiones pesados con **conducción autónoma de nivel 4**. El proyecto se desarrollará junto al operador logístico Sesé y el Gobierno de Aragón. A partir de 2026, dos **IVECO S-Way** equipados con el sistema **PlusAI SuperDrive™** realizarán pruebas en rutas reales de transporte de mercancías entre Madrid y Zaragoza, a lo largo de un corredor de unos 300 km.

DAF XB repite galardón

La serie **DAF XB de Nueva Generación** ha sido reconocida por segundo año consecutivo como **TOP Light Truck** por la revista especializada Transport a Logistika en República Checa y Eslovaquia. El jurado ha valorado especialmente su **bajo impacto ambiental**, la eficiencia, el alto nivel de seguridad y el confort de conducción, claves en el reparto urbano y regional. Profesionales del sector destacan su **maniobrabilidad**, capacidad de carga y una experiencia de conducción líder en su categoría.



Alianza logística y football

Crane Worldwide Logistics será el patrocinador principal de **Camioneros de Coslada** en la temporada 2026, a través de su partner **Blue Cargo**.

El acuerdo se presentó en Coslada y permitirá que el logo de Crane luzca en las camisetas de todas las categorías del club.

La alianza une a una ciudad referente en logística con una multinacional del sector y un deporte de raíces estadounidenses.

El patrocinio llega en un momento de fuerte crecimiento del fútbol americano y el flag football en España.



TruckCharge acelera la recarga

Daimler Truck lanza **TruckCharge**, una red de recarga semipública para camiones eléctricos que permitirá a las empresas abrir sus cargadores a terceros cuando no los utilicen.

Los primeros proyectos piloto ya están operativos en Alemania y el despliegue oficial en Alemania y Austria arrancará en el primer trimestre de 2026. El objetivo es alcanzar **más de 3.000 puntos de carga rápida** en Europa en 2030.

La iniciativa busca mejorar la disponibilidad de infraestructura, reducir costes y generar ingresos adicionales para los operadores.



Perform suma inteligencia artificial

El servicio digital de gestión de flotas **MAN Truck & Bus Perform** incorpora un asistente basado en inteligencia artificial que genera informes personalizados y recomendaciones prácticas para los gestores de flotas. Gracias a un sistema de chat en lenguaje natural, permite analizar de forma rápida datos de conducción, consumo y uso del vehículo. Tras su estreno en Austria, la función ya está disponible en Alemania y se desplegará progresivamente en otros mercados europeos.



I-Roll da un paso más

Volvo Trucks presenta una **nueva generación del sistema I-Roll** que incorpora por primera vez la función stop/start en camiones pesados. Esta tecnología apaga el motor de forma automática en pendientes descendentes, **reduciendo consumo** y emisiones de CO₂. El sistema se apoya en los datos topográficos de la ruta y funciona a partir de 60 km/h. Según la marca, puede lograr hasta un 1 % adicional de ahorro sobre lo ya conseguido.



Scania prueba el hidrógeno

En colaboración con **Asko Norge AS**, la marca está probando camiones con **pila de combustible de hidrógeno** en operaciones reales.

Los ensayos, presentados en Transport.CH en Berna, buscan

evaluar su viabilidad técnica, operativa y comercial.

Las primeras pruebas apuntan a **autonomías de hasta 1.000 kilómetros**, con emisiones limitadas a vapor de agua.

Scania insiste en que el hidrógeno no sustituye su apuesta eléctrica, pero sí ayuda a entender mejor el papel de otras tecnologías. El objetivo final es acelerar la descarbonización del transporte con soluciones contrastadas en condiciones reales.



Ford Trucks acelera la electrificación

Ford Trucks lanza el **Ford F-LINE E**, su primer camión 100 % eléctrico de gran tonelaje, con **hasta 300 km de autonomía** y carga rápida. El modelo ya ha protagonizado su primera entrega a **ATS Transport B.V.** en Países Bajos y se ha presentado oficialmente en Solutrans 2025. El F-LINE E es el primer paso del compromiso de la marca para abandonar los combustibles fósiles en 2040. Este vehículo ofrece un tren motriz eléctrico potente, frenado regenerativo y gestión inteligente de baterías.



De un **VISTAZO** en **TRUCK**

Volvo Trucks España cerró 2025 como líder del mercado de camiones pesados en España, logrando su mayor cuota histórica (18,1%)



en vehículos de **más de 16 toneladas**. Además, dominó el segmento de tractor as por sexto año consecutivo con un 20,7% de cuota, mientras que el Volvo FH se mantiene como el camión más vendido del país durante los últimos seis años.

Movilia es un nuevo grupo tecnológico de gestión de flotas que nace de la unión de **Movertis y Localizador Sherlog**, manteniendo la identidad y operativa de cada marca. El grupo ofrece soluciones adaptadas a todos los niveles de madurez digital y parte de una posición sólida con cerca de 100.000 vehículos gestionados y **10.000 clientes en España**. Movilia



prevé crecer a doble dígito anual y generar ingresos recurrentes próximos a los 10 millones de euros, con el respaldo financiero de Seaya Andromeda. La Dirección ejecutiva recae en Pablo Mazón.

Webfleet, la solución de gestión de flotas de **Bridgestone**, cerró 2025 con un año sobresaliente marcado por la innovación tecnológica, la inteligencia artificial y nuevas alianzas estratégicas. Destacan lanzamientos como **Fleet Advisor**, IA generativa para convertir datos complejos en decisiones claras, y **Webfleet**



Video 2.0, que refuerza la seguridad vial con análisis en tiempo real. La compañía avanzó en mantenimiento predictivo, aparcamiento seguro junto a Bosch y conectividad sin hardware mediante OEM.connect.

Ford Trucks España cierra 2025 con un balance muy positivo, consolidando su posición en el mercado nacional gracias a avances en producto, posventa y red, que ya supera los **30 puntos de servicio** en toda España.



Asimismo, la marca del óvalo ha reforzado su cercanía con el transportista, apostando por fiabilidad y rentabilidad operativa. El año ha estado marcado por el **lanzamiento del GEN2** y una nueva cabina centrada en confort, ergonomía y seguridad.



La baliza V16 conectada es el único sistema legal para señalar un vehículo detenido, que mejora la seguridad. Por su parte, **OSRAM** destaca que este sistema reduce de forma clara el riesgo de atropello y recomienda usar dispositivos conectados y **compatibles con DGT 3.0**.

Iveco nombra a **Ruggero Mughini** nuevo presidente de IVECO España en sustitución de Ángel Rodríguez Lagunilla, que deja la compañía para afrontar nuevos retos. Mughini compaginará el cargo con su actual responsabilidad como



director general de IVECO en España y Portugal, con el objetivo de **reforzar el posicionamiento** institucional de la marca como único fabricante de vehículos industriales en España.

EN PORTADA / CORTES DE CARRETERAS

Así afecta el conflicto de los agricultores al transporte





Las protestas de los agricultores han tenido repercusiones en otros sectores, como el transporte. Millones de euros perdidos y mercancía desperdiciada es el otro resultado de un conflicto que ha tenido como rehén al transporte por carretera.

Texto: Raquel Arias

Los **cortes de carretera** provocados por los agricultores han convertido el mapa viario español en el reflejo más visible del malestar que recorre el campo. Entre los meses de diciembre y enero, columnas de tractores colapsaron varias vías terrestres que **obligaron a detener el tráfico** durante días.

El sector agrícola reivindica una serie de cuestiones que el sector considera ignoradas desde hace años: precios justos, menos burocracia y protección frente a una competencia internacional que consideran desleal.

Las escenas se repiten en distintos puntos del país: **carreteras cortadas con tractores alineados**, neumáticos ardiendo sobre el asfalto y pancartas que denuncian los **recortes de la Política Agrícola Común** y el impacto del acuerdo comercial entre la Unión Europea y Mercosur.

En Cataluña, los **bloqueos de la AP-7, la N-II o la C-16** se prolongaron durante días, con decenas de vehículos pesados detenidos y estructuras colocadas sobre la calzada para impedir la circulación de cualquier vehículo, **camiones incluidos**. En regiones como Extremadura, Andalucía, Castilla y León o Galicia, las tractoradas dejaron vías estratégicas casi inoperativas.

Por su parte, en el País Vasco, se prohibió la circulación, en dirección a Francia, de todos los **vehículos transfronterizos de más de 7.500 kilogramos** por las vías públicas de la región, desde el 9 de enero y hasta que el Gobierno francés

comunicase la solución de la incidencia y la vuelta a la normalidad de la situación.

Reivindicaciones

Detrás de cada retención kilométrica hay una lista de agravios que los convocantes repiten como un mantra: reducción del presupuesto de **la Política Agrícola Común (la PAC)**, acuerdos comerciales que abren el mercado europeo a productos de terceros países con estándares más laxos y un exceso de exigencias ambientales y burocráticas que, aseguran, asfixia a las explotaciones familiares.

Reclaman que se cumpla **la ley de la cadena alimentaria** para garantizar que producen

Las “tractoradas” se multiplicaron en varios puntos de la red vial, con especial incidencia en las fronteras de País Vasco y Cataluña con Francia.



Las consecuencias de los cortes

- **Retrasos generalizados en entregas** que obligan a reprogramar la producción, aumentar stocks de seguridad y recurrir a transportes urgentes mucho más caros.

- **Riesgo de roturas de stock** en almacenes y tiendas, sobre todo en productos frescos y de alta rotación, lo que reduce niveles de servicio y deteriora la relación con clientes.

- **Aumento de los costes logísticos** (combustible, horas extra, penalizaciones por incumplir plazos) que termina trasladándose a los precios finales y presiona al alza la inflación.



por encima de costes, mantener la rebaja fiscal del gasóleo agrícola y poner freno a una espiral de costes que ya ha dejado a muchos profesionales al borde del cierre.

La otra cara de las protestas se ve en **las áreas de servicio colapsadas** y en los miles de **camiones atrapados en los arcones**, incapaces de llegar a destino. La patronal del transporte Fenadismer habla de **más de 40.000 vehículos bloqueados** y de pérdidas millonarias por la paralización de rutas hacia Francia y el resto de Europa, mientras reclama al Gobierno "*medidas inmediatas*" para garantizar la libertad de circulación.

Las imágenes de **mercancías perecederas en riesgo de echarse** a perder y de

conductores que pasan días sin poder avanzar alimentan un debate incómodo: hasta dónde puede llegar la protesta cuando se convierte en un problema para el resto de la economía.

Según las estimaciones de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), **cada camión parado por un bloqueo supone un coste medio de 600 euros diarios**, entre carburante desperdiciado, salarios, penalizaciones por retrasos y

40.000 camiones parados suponen unas pérdidas de 24 millones de euros por jornada de bloqueo

El sector agrícola reivindica precios justos, menos burocracia y protección frente a una competencia internacional que consideran desleal.



Sectores más afectados

- **Alimentación y gran consumo:** industria cárnica, hortofrutícola, lácteos y fabricantes de alimentación envasada sufren retrasos en materias primas y salida de producto terminado, con avisos de sobrecostes y tensión en el abastecimiento de supermercados.
- **Distribución y logística:** operadores logísticos y cadenas de retail ven colapsadas plataformas y rutas, asumen recargos por desvíos y tiempos muertos y pierden ventas por lineales vacíos.
- **Automoción e industria manufacturera:** cualquier interrupción en el suministro de componentes provoca paradas de línea, pérdida de productividad y necesidad de reconfigurar turnos y pedidos.

rutas que se quedan sin cubrir. Con decenas de miles de vehículos afectados de forma simultánea, las pérdidas se cuentan en **millones de euros por jornada de protesta**, una factura que las empresas asumen sin apenas

mecanismos de compensación.

Desde la CETM insisten en que *"el derecho a la protesta es plenamente legítimo, pero no puede ejercerse a costa de **paralizar un sector esencial** ni de generar un perjuicio económico de esta magnitud. Permitir que estos bloqueos se*



Según la CETM, cada camión parado por un bloqueo supone un coste medio de 600 euros diarios

Pese a las presiones, los agricultores insisten en que no se moverán hasta ser escuchados y advierten de que los **cortes pueden prolongarse** e incluso llegar a un paro indefinido si no obtienen respuestas concretas. Las principales organizaciones agrarias han

*prolonguen, supone asumir conscientemente un daño económico que afecta a empresas, trabajadores, consumidores y al normal funcionamiento de la actividad productiva. Las cifras son claras: cada día sin actuar multiplica el daño económico que **sufren las empresas de transporte españolas** y debilita la cadena logística de la que depende el conjunto de la economía”.*

En situaciones similares de protestas agrarias en Francia se llegaron a calcular **daños de hasta 120 millones de euros**, una referencia que los transportistas españoles utilizan para dimensionar el golpe potencial de los actuales bloqueos.



Las consecuencias de las protestas se hicieron palpables nada más comenzar.



Los agricultores españoles se unieron a los franceses en su oposición al acuerdo con Mercosur.

fijado en el calendario **nuevas jornadas de tractoradas y concentraciones**, hasta que algún representante político se siente a negociar con ellos.

Los cortes de carretera han dejado de ser sólo una imagen de protesta para convertirse en una **fuentes de pérdidas millonarias** que se multiplica día a día. **Transportistas y cargadores hablan** de un impacto que va mucho más allá de los camiones atrapados en los arcones y apunta a toda la cadena logística del país.

Respuesta a los cortes
En este sentido, las **federaciones catalanas de**

transportistas CETCAT (integrada en CETM) y **COT** (en Fenadismer) han denunciado *"la connivencia de la Generalitat de Cataluña con dichos cortes, al autorizar dichas movilizaciones sin garantizar el derecho fundamental a la libre circulación de personas y mercancías por la red viaria"*.

Ambas organizaciones han exigido a la Consejería de Territorio, Vivienda y Transición Ecológica del Gobierno catalán que, debiendo velar por el derecho de manifestación, **"también debe garantizar la libre circulación de personas y que no se ponga en riesgo la seguridad e integridad de los**

profesionales y trabajadores del transporte de mercancías por carretera”.

“En caso contrario, las organizaciones de transportistas de carretera CETCAT y COT exigiremos las correspondientes responsabilidades políticas y compensaciones por las pérdidas causadas, tanto a los convocantes de las movilizaciones, como a la propia Administración por su connivencia”.

Los cargadores, también

El impacto no se limita al asfalto. **Aecoc, la patronal del gran consumo** que integra a más de 34.500 empresas, alerta de retrasos, sobrecostes operativos y alteraciones significativas en el funcionamiento de fábricas, **plataformas logísticas y cadenas de supermercados**, donde empiezan a notarse problemas de abastecimiento en determinados productos.

El impacto acumulado ascendería a unos 120 millones de euros sólo en costes directos para el transporte, sin incluir a la industria, distribución y comercio

Cada jornada de carreteras cerradas obliga a reorganizar turnos, parar líneas de producción por falta de materias primas y **asumir recargos en el transporte** urgente para intentar cumplir plazos, lo que erosiona los márgenes de sectores que ya operan con beneficios muy ajustados.

Las organizaciones de transportistas recuerdan que **más de 20.000 camiones cruzan a diario la frontera entre España y Francia**, y

Consecuencias económicas y operativas

- **Pérdidas directas para el transporte** por los costes diarios de miles de camiones inmovilizados, que se traducen en decenas de millones de euros por jornada de bloqueo.
- **Efectos en cadena:** contratos incumplidos, sanciones, pérdida de clientes y deterioro de la confianza en la fiabilidad de los proveedores, sobre todo en operaciones internacionales.
- **Mayor vulnerabilidad futura:** las empresas se ven obligadas a replantear su modelo de aprovisionamiento, aumentar inventarios y diversificar rutas, lo que encarece la cadena de suministro.



Los conductores han sido los que más han sufrido los cortes de carretera, realizando jornadas interminables de trabajo.

que buena parte de ellos ha quedado atrapada en los principales ejes que conectan con Europa. Fenadismer cifra en más de **40.000 los camiones bloqueados** durante los días más duros de los cortes, una situación que no solo genera pérdidas directas, sino que rompe contratos, deteriora la relación con los clientes y compromete la viabilidad de muchas pequeñas y medianas empresas del transporte.

Si se toma como referencia un coste medio de 600 euros por camión y día, **40.000 camiones parados suponen unas pérdidas de 24 millones de euros** por jornada de bloqueo. Sólo en cinco días consecutivos con

un tal volumen de vehículos afectados, el impacto acumulado ascendería a unos **120 millones de euros sólo en costes directos para el transporte**, sin incluir daños adicionales en industria, distribución y comercio.

Los cortes de carretera han roto la continuidad de la cadena de suministro y han concentrado el golpe en unos pocos sectores clave, **amplificando el impacto de cada camión parado** y de cada ruta bloqueada. No solo se encarecen los costes de transporte, sino que se desajusta todo el flujo de mercancías, desde la fábrica hasta el lineal del supermercado.

5 Marzo 2026

Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos

C/ Almagro, 42 Madrid

De 9:00 h a 14:00 horas

4^o Congreso Nacional de la **MUJER**



en el **TRANSPORTE**



Asociación Nacional de la Mujer en el Transporte

Impulsoras del Transporte

Organiza



Difundalia

transporte
Profesional

TRUCK

transporte
Profesional.es

CAMION

transporteTV
you tube



Ver vídeo

ENTREVISTA / MARÍA DOLORES JIMÉNEZ



**Cuando el camión
pasa factura**

Esta entrevista no habla sólo de camiones, sino de personas. De jornadas interminables, de inseguridad en carretera, de conciliación inexistente y de una profesión que pierde vocaciones mientras sigue moviendo el país sobre ruedas. La voz de esta conductora profesional pone palabras —duras, directas y necesarias— a una realidad que muchos conocen, pero que pocas veces se cuenta sin filtros.

Texto y Fotos: TRUCK

RRSS: TIKTOK e INSTAGRAM: @mariadolorescamionera
FACEBOOK: @Maria Dolores

TRUCK: ¿Cómo valoras la actual escasez de conductores profesionales en España y cuáles crees que son sus principales causas?

MARÍA DOLORES: Por mi parte valoro actualmente esta situación como una crisis prolongada, no solo puntual. Y por experiencia puedo decir que cada vez hay menos profesionales en esta profesión. Como yo digo sólo hay cuatro "pisapedales" que no saben lo que es el compañerismo, no saben lo que llevan en las manos y **no valoran su vida ni la de los demás**. Encuentran

atractivo este trabajo por el sueldo que se les ofrece, que realmente es una miseria para un buen profesional que sabe cuidar la máquina que lleva en sus manos, que sabe llevar a su destino la mercancía en perfecto estado. Es un trabajo donde **no existen fiestas, ni domingos**, ni días de asuntos propios (se olvidan de que somos humanos), no hay horarios, donde no puedes normalmente darte una ducha si la necesitas y si la hay **pueden llegar a cobrarte hasta 10 euros** por ello, ¡vergonzoso! Tu horario de comida no existe. Comes cuando la

ENTREVISTA / MARÍA DOLORES JIMÉNEZ



“Aquí se nos trata como máquinas, no como personas.”

fábrica, el carretillero o tu gestor de tráfico lo vea oportuno y sino, pues ayunas y no comes.

Sin contar con la poca seguridad que tenemos. Cada vez nos roban más y a veces amenazan nuestra vida. No olvidemos los casos de muertes que ha habido. ¿Y todo esto por 1500 euros?

TR: ¿Cuáles son los principales retos en materia de seguridad en el transporte por carretera y cómo afectan específicamente a las

mujeres que ejercen como conductoras profesionales?

MD: En primer lugar, yo mencionaría la **poca profesionalidad** de los que hoy ya están montados en los camiones y que son un riesgo para todos (exceso de velocidad, conducción agresiva, consumo de alcohol y drogas, comer mientras conducen porque su gestor no le deja parar para ello, manipular el teléfono y gps mientras circulan,...).

Otro factor importante es el **mantenimiento de los vehículos**. Cada vez hay más empresas que no se preocupan de que encima del vehículo vaya montada una vida humana, solo importa generar dinero pero el camión que revienta y si le pasa algo al conductor... otro.

Continúo con las **carreteras en mal estado**, la falta de áreas de servicio para conductores y conductoras, una iluminación insuficiente en las pocas que encontramos y sin contar la poca vigilancia que hay y la alta

Faltan conductores y sobran problemas: malas condiciones, inseguridad y poco reconocimiento

criminalidad que estamos sufriendo últimamente. En esta pregunta podría decirte, y digo, que afecta a los dos géneros por igual, un transporte seguro nos beneficia a todos independientemente de que seamos hombre o mujer.

TR: ¿Cómo crees que el sector está abordando actualmente la conciliación familiar y situaciones como el embarazo? ¿Qué crees que debería mejorar?

MD: La conciliación familiar en este sector es **nula por completo**. Trabajar en este mundo significa soledad, perderte momentos importantes de los tuyos y vivir para el camión, es lo peor con diferencia de este trabajo. Siempre el hombre ha estado en él y la mujer ha criado a sus hijos sola, no ha podido contar con su pareja nunca para nada (en las que me incluyo ya que soy y he sido mujer de un camionero desde muy jovencita).

Ahora que **las mujeres hemos decidido entrar a formar parte del transporte**, ¡imagínate cómo llevamos esto! FATAL. Piensa que sobre todo las que tenemos hijos es porque necesariamente hay que llevar un sueldo a casa y, por supuesto, que debería cambiar a ser al menos como

cualquier otro trabajo con las mismas condiciones.

El **embarazo**, por su parte, es causa de despido porque la excusa es siempre la misma: el camión no puede estar parado. Por mi parte este sería uno de los puntos que más me afecta a la hora de trabajar con un camión, la conciliación familiar.

TR: En materia de salud, ¿qué carencias o dificultades higiénico-sanitarias existen actualmente en las áreas de descanso, centros logísticos o rutas habituales?



“¿Quién va a vivir así por 1.500 euros? Sin horarios, sin descanso y lejos de la familia, la vocación ya no compensa.”

ENTREVISTA / MARÍA DOLORES JIMÉNEZ



"La inseguridad ya no es una sensación: es miedo real en carretera."

MD: Contestando esta pregunta me dan ganas de llorar. En materia de salud tienes que estar ágil y fuerte para poder desarrollar tu trabajo. No importa edad, sólo **importa que cargues y descargues** sin problema. Y respecto a las dificultades higiénico-sanitarias... todas, con todas las letras. Desde **no encontrar una ducha para mujeres**, que ya en este caso sería lo más insignificante, a no encontrar baños de mujer ni en áreas de descanso, ni en centros logísticos cuando cada vez somos más. Es una

vergüenza que te manden a orinar en los típicos urinarios colgados en la pared o encontrarte baños o duchas sin puertas. ¿Y la noche? ¿Y si llega la madrugada y necesitas orinar? ¿Qué seguridad tenemos al tener que ponernos debajo del remolque a hacer pipi? Este tema sí que es una vergüenza absoluta visto desde los ojos de una conductora profesional

TR: Tradicionalmente, el diseño de los camiones ha estado pensado para un perfil de conductor masculino. ¿Qué adaptaciones o mejoras de diseño en los camiones consideras necesarias para hacerlos más cómodos y ergonómicos, teniendo en cuenta las necesidades de las mujeres?

MD: Primero inventar algún sistema donde por la noche no tengas que salir fuera para hacer aguas menores. También **algún sistema de lavabo** donde poder asearnos si no encontramos duchas y un

Sin personas no hay transporte, y el sector empieza a pagar el precio

¡Recuerda!

El próximo jueves 5 de marzo, en la calle Almagro, 42, en Madrid, tendrá lugar una nueva edición del Congreso Nacional de la Mujer en el Transporte, con nuevos temas, nuevas propuestas y nuevos invitados.
¡Te esperamos!



buen espejo con iluminación suficiente como para poder peinarnos y acicalarnos. Además, muchas veces por seguridad según en qué sitios paremos a dormir no podemos bajarnos del camión para que no vean que somos una mujer -toda precaución es poca-, **algo para poder mover un poco las piernas** o hacer algunos estiramientos no estaría mal que viniese incorporado.

Los camiones cada vez son más cómodos pero igual que piensan en ponerles **tele o microondas**, algo de lo que he propuesto podría ser también. A la hora de comer es muy incómodo, por lo que intentaría solucionar eso con un pequeño espacio para comer cómodamente. Por último, una cama y sillones que se acoplaran mejor a nuestro cuerpo no estaría mal.

TR: Ahora, dejamos un espacio para que puedas contarnos cualquier otro tema del sector, ya sea una preocupación, una experiencia personal,...

Siéntete libre de comentarnos lo que consideres.

MD: Yo soy una persona muy positiva y a mí, en particular, me gusta verle el lado bueno a este trabajo. Aunque a veces pienso si me merece la pena perder mi vida familiar -con mis tres hijos- por el camión. No está pagado, por supuesto, y por eso es cada vez más difícil encontrar profesionales en este sector. **No nos lo ponen fácil** y somos personas, eso muchísimas veces, por no decirte siempre, se les olvida. Personas como las que nos dirigen desde la oficina con el ordenador. Comemos tres veces al día, nos enfermamos y nos surgen problemas en casa con nuestros hijos y demás. **Sólo cuando dejen de mirarnos como máquinas el transporte mejorará.**

Mientras no pase esto al final será un peligro salir a la carretera porque no quedará gente cualificada y a los camiones hay que tenerles un respeto que no le tienen los nuevos choferes de hoy.

REPORTAJE / **Astra HD9 8x6**

Gigante eólicos



Mover una pieza de 80 metros de largo por carretera no es algo que se haga todos los días. Pero en el mundo del transporte especial, lo imposible solo es una cuestión de planificación, experiencia y máquinas a la altura.

Texto y Fotos: TRUCK

El encargo lo asumió **GEO Trasporti**, una empresa italiana con décadas de experiencia en este tipo de misiones delicadas. El objetivo: llevar una pala destinada a uno de los **nueve aerogeneradores Nordex N163**, que en conjunto

aportarán **54 megavatios** de potencia al parque que desarrolla **RWE**.

Para recorrer apenas **30 kilómetros**, el equipo necesitó un convoy excepcional: un **Astra HD9 86.57T 8x6** acompañado por un remolque modular de **12 ejes Goldhofer**, diseñado específicamente para



REPORTAJE / Astra HD9 8x6

El remolque Goldhofer con la pala eólica de 80 metros, listo para iniciar el transporte



el transporte de palas de aerogenerador. Poca broma: hablamos de un conjunto capaz de mover pesos y volúmenes que harían sudar a cualquiera.

Un camión pensado para lo extremo

El **Astra HD9 86.57** no es un camión al uso. Es el modelo

más avanzado de la marca italiana para trabajos de transporte ultraspecializado. Combina **potencia, tracción y maniobrabilidad**, algo clave cuando se circula a velocidades de apenas **10 km/h** y cada metro cuenta.

Bajo la cabina esconde un motor de **570 caballos**, acompañado por una



El Astra HD9 86.57 es el modelo más avanzado de la marca italiana

transmisión automática

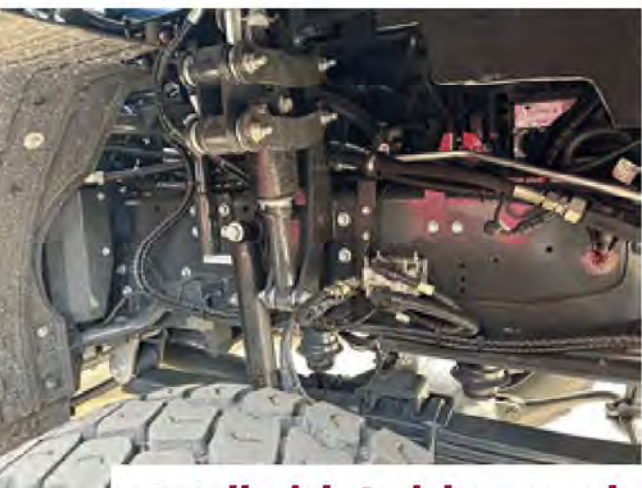
Allison, pensada para trabajar con suavidad y precisión incluso en pendientes, rotondas imposibles o

maniobras milimétricas. Todo el conjunto está reforzado para aguantar configuraciones de hasta **500 toneladas**, porque aquí no hay margen para improvisar.

La importancia de una buena transmisión

En este tipo de transportes, la transmisión es casi tan

REPORTAJE / **Astra HD9 8x6**



Detalle del eje delantero y la suspensión, diseñados para trabajar con cargas extremas

importante como el motor. La caja automática Allison permite multiplicar la fuerza a baja velocidad, mantener el control en

descensos y evitar sobrecalentamientos gracias a un sistema de refrigeración extra.

Además, se ajustó específicamente para este trabajo: **marchas más cortas**, respuestas más rápidas y una **marcha atrás ultralenta**, fundamental cuando hay que colocar una pala de 80 metros como quien aparca en batería... pero sin rozar nada.

El remolque que lo hace posible

El tercer gran protagonista es el remolque **Goldhofer**, una auténtica navaja suiza del transporte especial. Incorpora



Inicio del transporte en el puerto de Brindisi, punto de partida de la operación

un sistema que permite **eleva**r la pala hasta **60 grados**, girarla y adaptarla al trazado de la carretera. Así se pueden sortear curvas cerradas, desniveles y obstáculos urbanos que, de otro modo, harían inviable el recorrido.

Parte del remolque incluso es **autopropulsado**, lo que ayuda en subidas complicadas, maniobras lentas o situaciones en las que se necesita un empujón extra con total precisión.

Planificar antes de arrancar

Nada de esto sería posible sin una planificación milimétrica. Antes de mover un solo metro,



Sistema de refrigeración y depósitos auxiliares situados tras la cabina



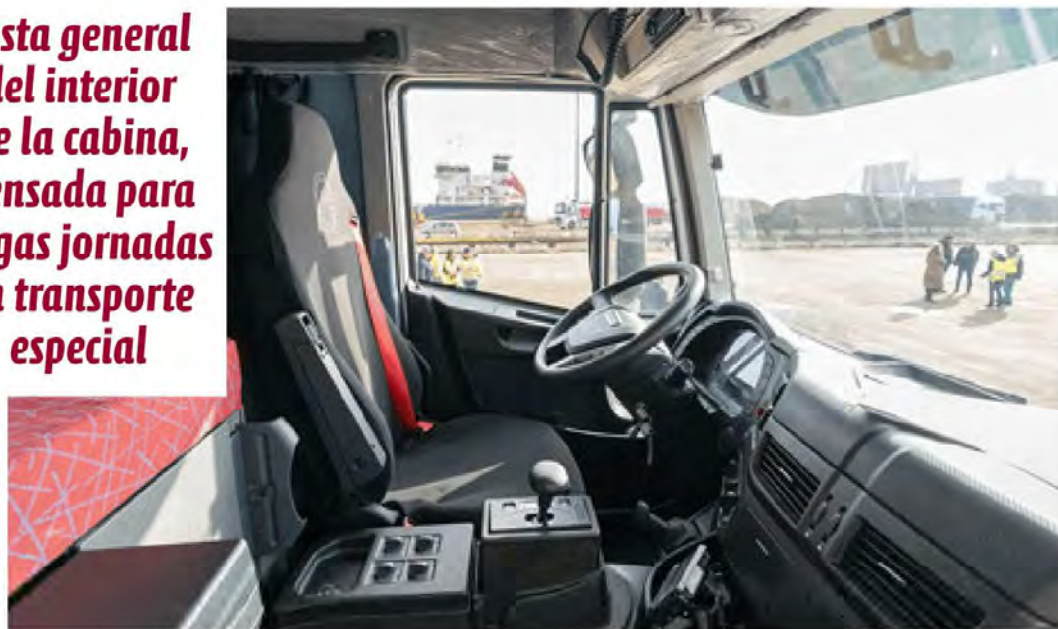
La transmisión automática Allison garantiza fuerza, control y fiabilidad incluso a muy baja velocidad

el equipo estudió el recorrido, calculó pesos, distribuyó lastres y analizó qué elementos había que desmontar por el camino: **líneas aéreas, barreras de seguridad o señales.**

Una decisión clave fue salir del puerto con la pala ya

REPORTAJE / **Astra HD9 8x6**

Vista general del interior de la cabina, pensada para largas jornadas en transporte especial



montada en el sistema de elevación, ahorrando tiempo y reduciendo riesgos. Una idea sencilla, pero fruto de **40 años de experiencia**.

Al volante, calma y precisión

Conducir un conjunto así no es cuestión de prisas. Lo resume bien **Massimo Carlini**, responsable técnico y conductor del convoy:

El convoy avanzando por carretera abierta, con la pala dominando el trazado



Paso por una curva cerrada, uno de los puntos más delicados del recorrido



"El único secreto es no tener prisa". Avanzar despacio, mantener contacto constante con el equipo y adaptar cada maniobra al terreno es la única forma de que todo llegue a destino sin sobresaltos.

Tras superar cuestas, bajadas y rotondas en sentido contrario —con escolta técnica incluida—, el balance fue claro: **misión cumplida**. Y una conclusión que lo resume todo: el Astra HD9 se comportó como lo que es, **un pura sangre del transporte pesado**.

Porque cuando se trata de mover gigantes, la diferencia la marcan las personas... y las máquinas que saben estar a su altura.

CONTACTO CAMIÓN / DAF FX 350E

Una propuesta completamente nueva

Las cada vez más restrictivas normativas de acceso a los núcleos urbanos y la creciente presión social frente al cambio climático han sido argumentos de peso para que el **fabricante holandés DAF** acelere su respuesta a una demanda que ya es una realidad, camiones propulsados por energía eléctrica almacenada en baterías.

Para conocer de primera mano su propuesta, nos hemos desplazado hasta la sede de la marca en Holanda, donde hemos tenido ocasión de **probar el XF 350E**, uno de los



En esta ocasión nos ponemos a los mandos del camión de más potencia de la gama eléctrica de DAF, el 350E, que genera con su planta de potencia EX D2. El cambio, de tres velocidades, está integrado y monta una transmisión clásica. Además, está vestido con la XF Sleeper High Cab que se trata de la más amplia que ofrece para su gama eléctrica.

Texto y fotos: José A. Maroto



CONTACTO CAMIÓN / DAF FX 350E



El puesto de trabajo está a la altura, es comparable con los de camiones térmicos, aunque con alguna particularidad

pilares de la nueva ofensiva eléctrica del constructor del país de los tulipanes y que forma parte de una nueva generación de eléctricos que rompe con el pasado y nos

ofrece un producto completamente nuevo.

En un escenario marcado por el aumento de la demanda de vehículos industriales eléctricos, impulsada tanto por la regulación como por una



El salpicadero de estos camiones cuenta con un indicador para el control de la gestión de energía que debemos tener muy presente

Los mandos para los automatismos se mantienen en el radio izquierdo del volante y en el derecho está el control de la navegación y entretenimiento

mayor conciencia medioambiental, DAF responde con una gama electrificada completa, pensada tanto para el reparto urbano de corto radio como para el transporte regional, e incluso de largo recorrido con recargas intermedias, con **MMC de hasta 50 toneladas.**

DAF Trucks inicia la producción en serie de los **nuevos XF Electric**, camiones totalmente eléctricos que marcan un punto de inflexión en la estrategia de la marca. Las avanzadas transmisiones, en combinación con un diseño extremadamente aerodinámico, permiten **superar los 500 kilómetros de autonomía**, en condiciones



óptimas y según nos indica el fabricante, sin emisiones y con una sola carga de batería, estableciendo un nuevo referente en materia de seguridad y confort.

Un gran respaldo tecnológico

La denominación de este camión, al igual que la del resto de la gama, responde a la decisión de la marca de dejar atrás la referencia a los caballos de vapor y apostar por los kilovatios, una

La confortabilidad interior de este camión destaca por su bajo nivel de sonoridad durante la marcha



CONTACTO CAMIÓN / DAF FX 350E

nomenclatura más coherente con la nueva generación de camiones impulsados por baterías. De esta forma el **350 sería un camión de unos 480 CV** pero que no hace ningún ruido cuando damos "gas".

En cuanto al "combustible" ahora es la capacidad de las baterías y para ello DAF equipa a este XF Electric de Nueva Generación con **baterías de litio hierro fosfato LFP**, una tecnología pensada para ofrecer la máxima seguridad y eficiencia. Esta configuración ha sido elegida por su capacidad para evitar sobrecalentamientos y posibles igniciones, al tiempo que proporciona **buena**



Este es el PACCAR EX D2 dos motores compactos con el cambio, de tres velocidades, integrado

densidad energética por litro. Las baterías, libres de cobalto, un material escaso,



Todos los conductores de alta tensión están recubiertos con una funda protectora de color naranja

La tapa con las conexiones de carga está situada en el lado izquierdo del camión sobre el conector general

poco sostenible y altamente contaminante, pueden cargarse hasta un 100 % sin comprometer su vida útil y cuentan con refrigeración líquida, lo que garantiza estabilidad térmica y permite compactar los paquetes, optimizando el espacio disponible en el vehículo. Con una **garantía de ocho años**, estos acumuladores representan un paso decisivo hacia la nueva generación de camiones eléctricos, seguros, fiables y sostenibles. Hasta aquí lo positivo, pero si no hubiera un "pero" todos los fabricantes usarían esta combinación química. Su menor densidad energética comparativa implica que, para lograr la misma autonomía, se requieren **paquetes más grandes** y pesados, lo que también aumenta el volumen total del sistema. Además, su rendimiento puede disminuir en climas muy fríos.

Para el camión elegido, así como para las aplicaciones más exigentes, DAF recurre al motor eléctrico **PACCAR EX-D2**. Nosotros nos decantamos por el más potente de la serie, el de **350 kW (480 CV)**, con un par de **2.400 Nm** capaz de mover



vehículos de hasta 50 toneladas de MMC. La transmisión se combina con un mínimo de tres y un máximo de cinco baterías, con capacidad bruta de **315 a 525 kWh**. En nuestro caso optamos por la configuración que ofrecía mayor autonomía, con los cinco paquetes de baterías.

Casi tan importante como la potencia es la **capacidad de frenado** regenerativo, que en el camión que probamos **alcanzaba los 350 kW**, idéntica para todos los modelos equipados con el PACCAR EX-D2. Además, cuenta con un disipador de energía que evita que nos quedemos sin freno auxiliar

DAF usa en este camión el motor más potente del que dispone, el EX D2, y la cabina de más tamaño que ofrece en eléctricos

CONTACTO CAMIÓN / DAF FX 350E



La configuración que elegimos para el contacto fue la de cinco packs de baterías con 105 kW/h, cada una

cuando estemos cargados al 100%.

Gracias a ello, nuestro XF se posiciona como una opción idónea para aplicaciones pesadas y transporte de media y larga distancia, aunque en recorridos más largos probablemente sea necesario planificar recargas intermedias.

Fácil de conducir

Las unidades de tracción son extremadamente compactas y combinan dos motores eléctricos independientes con una transmisión central integrada de

tres velocidades. **Durante la marcha no notas cuando cambia** y la progresión simplemente, no es necesaria porque desde la primera presión sobre el pedal del acelerador sientes que el camión ya te da todo.

Gracias a los conjuntos de engranajes planetarios, la relación de transmisión correcta se selecciona siempre de forma automática y, cuando es posible, **con carga parcial solo funciona uno de los motores** para maximizar la eficiencia, lo que tampoco se nota desde el puesto de pilotaje. En cuanto se requiere más potencia o par, como durante la aceleración, en pendientes pronunciadas o en el frenado regenerativo, la segunda unidad se activa de inmediato y sin interrupciones. Esta solución compacta, que **utiliza dos conjuntos de**

Este XF contaba con cinco paquetes de baterías de 105 kW/h cada uno con lo que la autonomía estaría cercana a los 500 km.

SÓLO CON UN PIE

Una de las herramientas que nos proporciona el fabricante holandés es el "One Pedal Drive" con la que, usando sólo el pedal del gas tendremos control incluso del freno del motor eléctrico. Este tipo de usos es sólo para cuando circulemos en "manual" ya que si tenemos los controles automáticos conectados lo hará el sistema de manera más eficiente. Podríamos decir que su uso es **más adecuado para los tramos urbanos** y la recuperación dependerá de los puntos, de los tres que tiene, que usemos de la palanca que está al lado derecho del volante.

Con esta función toma importancia el disipador de energía ya que con una mala planificación de carga el camión podría estar con un 100% de la capacidad de energía y no permitir la recuperación con lo que perderíamos el uso del freno auxiliar hasta reducir la energía almacenada. Para los modelos que no tienen disipador el sistema detiene la carga de forma automática, para evitar llegar al 100%, si prevé que será necesaria la recuperación.



engranajes planetarios, es además mucho más ligera que una transmisión convencional, lo que permite aumentar la carga útil del camión sin renunciar a cambios de marcha rápidos y extremadamente suaves. La razón por la que DAF ha elegido dotar de transmisión hasta el eje motriz a sus vehículos es la facilidad que supone para los carroceros, o en origen, montar tomas de fuerza adicionales.

A los mandos de este **XF Electric** la palabra que mejor define nuestras sensaciones es **confort**, un término que cobra aún más sentido cuando hablamos de un camión



Al igual que en la gama de gasoil este camión cuenta con todos los sistemas de seguridad exigibles

eléctrico pensado para el reparto y el transporte de corto y medio rango.

Confort por la **suavidad de la aceleración**, que en ningún

CONTACTO CAMIÓN / DAF FX 350E

ETAPAS Los resultados son por tramos	KMS	TEMPERATURA Y CONDICIONES METEOROLÓGICAS	CONSUMO TOTAL (kW/h.)	CONSUMO MEDIO kWh/100 km	VELOCIDAD MEDIA (Km/h.)	TIEMPO TOTAL	kWh RESTANTES	Kilómetros restantes (km)	ENERGIA REGENERADA (kWh)
1ª AMSTERDAM – ZOWLL (Autovía, urbano y nacional plana)	165	13º C muy nuboso, viento fuerte. Carretera encharcada	148	93	68,75	02h24"	372,0	290	23
Incidencias de la ruta									
Salida de las proximidades del aeropuerto de Amsterdam en dirección norte siguiendo por carreteras de todo tipo, autovías, nacionales y tramos urbanos hasta la ciudad de Zowll.									



La carga estándar es de 150 kW DC, pero como opción se pueden alcanzar 325 kW de DC e incluso hasta 22 kW de AC

caso debe interpretarse como falta de empuje. Todo lo contrario, estamos ante un camión con una capacidad de respuesta notable, tan inmediata que exige cierta contención por parte del conductor. Dejarse llevar por las ganas de pisar a fondo el acelerador penaliza directamente la autonomía, y en este tipo de vehículos ese aspecto es clave. Aquí, más que nunca, los kilómetros finales dependen en gran

medida del estilo de conducción.
En este sentido, la **anticipación** juega un papel fundamental, exactamente igual que en un camión diésel. Cuantas menos veces recurramos al pedal del freno (de servicio) y más aprovechemos la palanca del freno motor, mayor será la distancia que podremos recorrer. Eso sí, conviene matizar que cuando hablamos de freno motor **no nos**

FICHA TÉCNICA	
MOTOR	
Modelo	PACCAR EX D2
Tipo	Motor dual en unidades compactas
Potencia	350 kW (480 CV)
Par	2.400 Nm
EJES Y SUSPENSION	
Eje delantero	183 N Suspensión parabólica 9.000 kg
Puente trasero	SR 1344 Suspensión neumática; reducción 2.21; 13.000 kg
Caja de cambios	3 velocidades integradas en la transmisión
RUEDAS	
Neumáticos	315/70 R (motriz); 385/55R (delanteros)
Llantas	22,5
EQUIPO ELECTRICO	
Pack de Baterías	5 baterías HV (tipo LFP) 525 kWh brutos en total y 3.744 kg
Autonomía	Hasta 500 km para la unidad probada
Carga	150 kW DC estándar, opcional 325 kW DC
Conector	CCS Tipo 2 DC, opcional AC
PESOS	
Tara tractora más semi	20.500 kg
Distancia entre ejes	3.900 mm
MM en prueba	42.000 kg

referimos al tradicional sistema de mariposa y compresión, sino a una función propia de los motores eléctricos, que utilizan su capacidad electromagnética para decelerar el vehículo y, al mismo tiempo, devolver energía a las baterías. Bien utilizada, esta función puede incrementar de forma significativa la autonomía. Mal gestionada, puede hacer que se desplome por lo que la **recuperación de energía** se convierte en algo de suma importancia para el rango de uso.

Confort también en la **progresión hasta velocidades superiores, ya que la ausencia de una caja de**



La calandra de los eléctricos tiene lamas de color azul y la potencia aparece en kW y no en CV como en los vehículos térmicos

cambios elimina por completo los escalones entre marchas. Recordemos que estas están integradas en los motores eléctricos. La entrega de

CONTACTO CAMIÓN / DAF FX 350E



potencia resultó continua, lineal y sin interrupciones, lo que se tradujo en una **conducción mucho más relajada y natural.**

Y, quizá lo más destacable desde nuestro punto de vista, fue el **confort acústico.** El nivel de ruido en cabina es tan bajo que llegamos a escuchar el ventilador que impulsa el aire del sistema de climatización, algo prácticamente impensable en un camión con motor térmico.

Esta reducción drástica de decibelios se traduce en un menor nivel de estrés al volante, especialmente en el siempre exigente tráfico urbano, donde el silencio se convierte en un aliado inesperado pero muy apreciado.

Con todo, tememos que haber probado este tipo de camión hará que miremos con otros ojos a nuestros, por otro lado, queridos motores de gasoil.



CAMION actualidad.es

Noticias del Transporte

Inmediatez en la información Eficiencia en la carretera

→ Todas las novedades del mundo del camión



→ La información más exhaustiva del sector del transporte



→ La actualidad de los vehículos comerciales



→ Conoce lo último en tecnología y ayudas al conductor



→ Componentes y servicios



→ Los mejores reportajes y videos



La **web** de la revista



RevistaTRUCK



@RevistaTRUCK



@Revistatruck



@Revistatruck

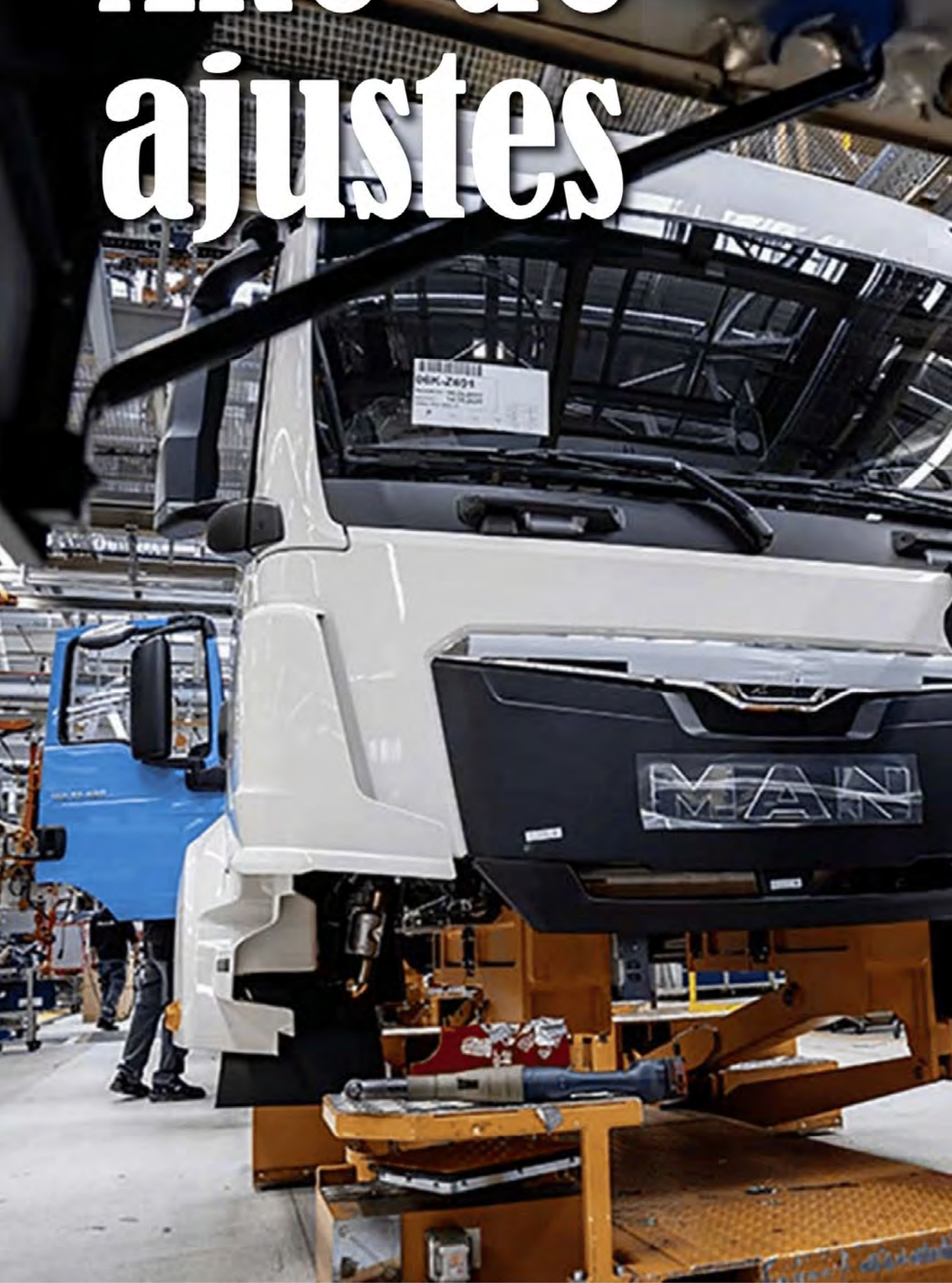


@RevistaTRUCK



REPORTAJE / MERCADO DE INDUSTRIALES

Año de ajustes





Las matriculaciones de vehículos industriales se situaron en torno a 30.861 unidades en 2025, que suponen un ligero retroceso del 3,6% frente a 2024.

Texto: Juan José López Alonso / Fuentes: ANT, Anfac y elaboración propia

El mercado ha tenido un comportamiento muy desigual por meses y segmentos. Los datos de matriculaciones señalaron descensos de doble dígito en el primer trimestre (-12,8%) y en mayo (-11,2%), encadenando seis meses de caídas hasta mediados de año antes del rebote puntual de septiembre (+23%) y al fuerte repunte de diciembre (+40,2% interanual).

Factores que explican el comportamiento del mercado.

Los factores que mejor explican el perfil de 2025 son:

1. Transición energética y regulatoria. La hoja de ruta del vehículo industrial 2024-2026 de ANFAC pone el foco en la descarbonización, las infraestructuras y la renovación del parque, pero los flotistas perciben aún incertidumbre tecnológica



La UE exige a España equiparar progresivamente la fiscalidad del gasóleo y la gasolina

provocada por la llegada del diésel Euro VII frente al gas, los biocombustibles, los eléctricos puros o los vehículos de hidrógeno.

2. Cambios en masas y dimensiones (44 t). La entrada en vigor del límite de 44 toneladas, junto con otras medidas sobre pesos y dimensiones, obliga a replantear configuraciones de flota, lo que ha retrasado algunas

decisiones de compra a la espera de claridad operativa y de costes.

3. Efecto plazos de entrega y ciclo de inversión. 2024 fue un año récord, con un fuerte adelanto de compras por temor a plazos de entrega muy largos, a los cambios normativos y a las expectativas de subida de costes financieros, lo que ha dejado 2025 como un año valle.

4. Entorno económico y tipos de interés. El contexto de tipos de interés aún elevados y la prudencia inversora de las empresas de transporte se traducen en

Los vehículos industriales cierran 2025 con un leve descenso, consolidando un mercado históricamente alto



Los Tractocamiones significan el 65,3% del total de camiones matriculados el pasado ejercicio

aplazamiento de operaciones, especialmente en tractoras y grandes flotas.

Papel de la descarbonización y camiones eléctricos

En el vehículo industrial pesado la electrificación es aún marginal en volumen,

pero **gana visibilidad en 2025** por lanzamientos de tractoras y rígidos eléctricos para repartos urbanos e interurbanos, impulsados por zonas de bajas emisiones (ZBE) y objetivos climáticos. La Hoja de Ruta de ANFAC plantea la necesidad de **planes específicos de apoyo**



Los peajes basados en CO₂ se extenderán a más grupos de vehículos pesados en 2026



FUSO entra en el podio de los camiones medios con 293 ventas y un 8% de penetración

(incentivos, infraestructuras de recarga de alta potencia, apoyo al achatarramiento) para que el vehículo industrial pueda acompañar la transición sin perder competitividad.

Ganvam y las asociaciones sectoriales insisten en que la rentabilidad de las empresas de transporte debe estar alineada con los objetivos de transición energética,

advirtiendo que, sin esquemas de **ayuda al achatarramiento** y sin una fiscalidad más neutral, la renovación hacia tecnologías bajas o cero emisiones puede ralentizarse. En el apartado de combustibles hacemos un análisis pormenorizado de la situación actual en España.

IVECO renueva su liderazgo en el mercado de Industriales con 5.932 matrículas, a pesar de una caída del 7,7% en sus ventas



Cargas fiscales al camión en aumento

La UE exige a España equiparar progresivamente la fiscalidad del gasóleo y la gasolina, lo que implica aumentos del Impuesto Especial sobre Hidrocarburos del diésel a lo largo de 2026. Aunque el gasóleo profesional protege al pesado que se acoge a devolución parcial, la subida afectará de lleno al transporte ligero (vehículos <7,5 t sin gasóleo profesional), que soportará íntegramente el incremento del impuesto.

Adicionalmente, se prevé la implantación gradual en España de un **recargo sobre combustibles vinculado al CO₂**, que encarecerá el litro de diésel a lo largo de 2026, lo que implica una mayor carga indirecta sobre el transporte.

A nivel UE, los peajes basados en CO₂ se

Se trata de un año de ajuste tras el pico de renovación de flotas de 2024

extenderán a más grupos de vehículos pesados en 2026, encareciendo las rutas internacionales para flotas españolas que operan en esos países.

En la fiscalidad directa del transportista autónomo, el **régimen de módulos se ha prorrogado un año más**, manteniendo el límite actual de facturación (125.000 euros), evitando un salto brusco de presión fiscal para más de 30.000 transportistas autónomos.

Se mantiene además el tope de tributación por un máximo de 40 toneladas aunque el vehículo haya pasado a 44 t de MMA, lo que evita una subida adicional por este concepto.



Volvo Trucks continúa liderando el segmento de tractoras con una cuota de mercado del 20,5%.

La Mercedes Sprinter afianza su liderazgo cerrando 430 operaciones que suponen un 93,7% de crecimiento



En resumen, para el camión pesado el riesgo principal en 2026 viene más por costes de combustible y peajes internacionales que por nuevos impuestos directos específicos.

Análisis del mercado de Vehículos Industriales

El mercado de Vehículos Industriales de 2025 -todos

los vehículos de categorías N2 y N3- sumó 30.861 vehículos.

Los **Industriales Ligeros** son el segmento claramente ganador de 2025, con un crecimiento del 43% y 1.167 unidades cerradas (3,8% del total). Están muy ligados a la distribución urbana y a pequeñas empresas que

El incremento registrado en los camiones eléctricos puros, cercano al 29 %, refleja una evolución positiva, aunque su presencia es todavía muy limitada



renuevan flota para adaptarse a ZBE.

Los **Industriales Medios** son el eslabón más castigado con caídas acumuladas del 13,1%, alcanzando las 3.679 unidades. Esta disminución refleja la debilidad en aplicaciones de distribución pesada urbana e interurbana.

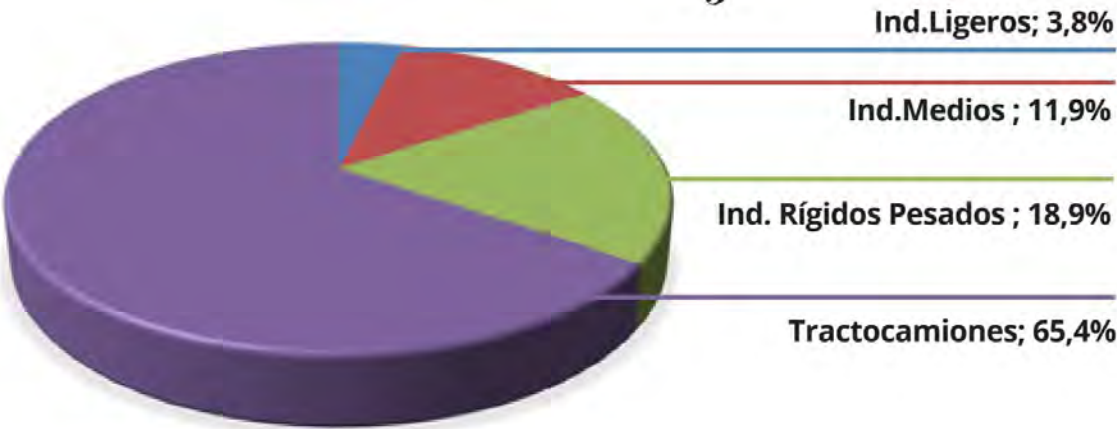
Los **Camiones Pesados Rígidos** de más de 16 T, están soportando el ajuste tras el pico de renovación de 2024. Han caído un 4,1% matriculado 5.871 vehículos, que suponen el 19% del total.

Los **Tractocamiones** siguen siendo una parte crucial del transporte de mercancías en España. Significan el 65,3% del total de camiones matriculados el pasado ejercicio. Se han registrado 20.144 tractoras, un 3,3% menos que el ejercicio anterior. Los grandes flotistas están revisando estrategias por el Euro VII, las 44 toneladas y los planes de descarbonización, lo que alarga los planes de decisión.

MERCADO TOTAL VEHÍCULOS INDUSTRIALES 2025

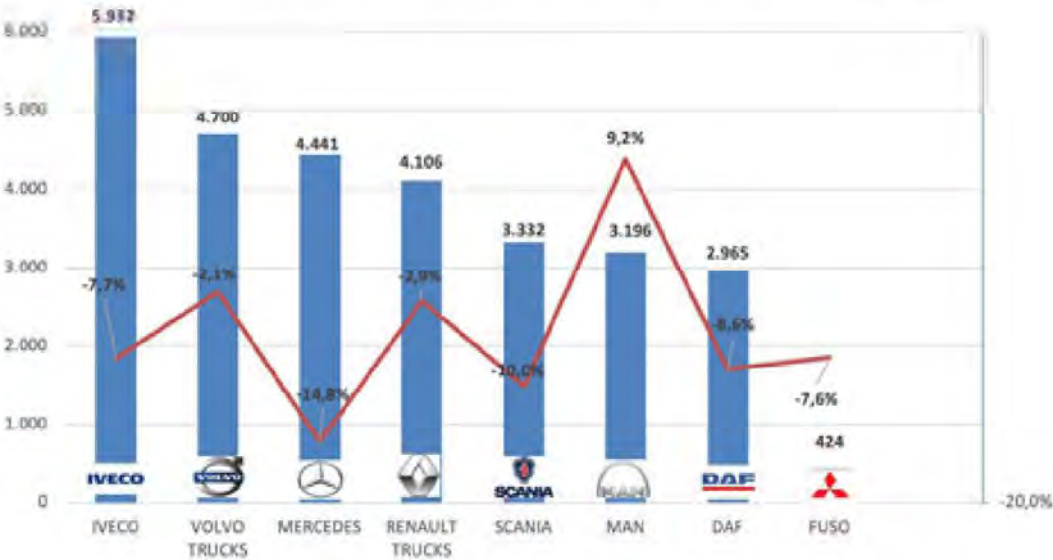


PESO SEGMENTO 2025



RANKING DE MARCAS 2025

Otro año más, **IVECO** renueva su liderazgo en el mercado de Industriales con 5.932 matrículas, a pesar de una caída del 7,7% en sus ventas que le reducen su cuota hasta el 19,2%. Asciende a la segunda posición **Volvo Trucks** con 4.700 matriculaciones, que representan un 15,2% de cuota, apoyado en su liderazgo en Tractoras. Desciende **Mercedes** al tercer escalón con 4.441 unidades (-14,8%) y un 14,4% de penetración. En cuarta posición se mantiene **Renault Trucks** con 4.106 registros, disminuyendo su estadística un 2,9%. **Scania** retiene la quinta posición gracias a sus 3.332 matrículas, con una pérdida del 10%. **MAN** alcanza el sexto lugar con 3.196 camiones, siendo la única gran marca que ha aumentado sus ventas (+9,2%). DAF se queda en 2.965 unidades y **Fuso** sigue encabezando el grupo de los pequeños fabricantes con 424 registros.



RANKING MARCAS TRACTOCAMIONES 2025

Nº	Marca	2025	Cuota 2025	% Variación
1	VOLVO TRUCKS	4.122	20,5%	-1,6%
2	MERCEDES	3.158	15,7%	-14,7%
3	SCANIA	2.860	14,2%	-9,1%
4	IVECO	2.729	13,5%	12,1%
5	DAF	2.428	1,7%	-7,7%
6	RENAULT TRUCKS	2.312	11,5%	-6,9%
7	MAN	2.195	10,9%	12,9%
8	FORD TRUCKS	285	1,4%	6,0%
9	BMC	55	0,3%	27,9%
Total Tractoras		20.144		-3,3%

Las Cabezas Tractoras siguen siendo el corazón del mercado con 20.144 matriculaciones, aunque han soportado un ajuste del 3,3% tras el pico de renovación de 2024. Volvo Trucks continúa liderando el segmento con 4.122 registros (-1,6%), que le suponen una penetración del 20,5%. El segundo puesto lo retiene Mercedes con 3.158 operaciones, que representan una cuota del 15,7%, aunque ha reducido su volumen un 14,7%. Scania cierra el pódium con 2.860 matrículas (-9,1%), consiguiendo un 14,2% de penetración. IVECO y MAN son las grandes marcas que han aumentado sus ventas por encima del 12%, mientras que Ford Trucks y BMC también lo han hecho, pero con volúmenes muy lejos del resto.

RANKING MARCAS PESADOS RÍGIDOS 2025

Nº	Marca	2025	Cuota 2025	% Variación
1	IVECO	1.366	23,3%	-26,1%
2	RENAULT TRUCKS	1.300	22,1%	12,4%
3	MERCEDES	908	15,5%	-2,5%
4	MAN	769	13,1%	13,3%
5	VOLVO TRUCKS	556	9,5%	19,3%
6	SCANIA	483	8,2%	-13,4%
7	DAF	397	6,8%	1,6%
8	FORD TRUCKS	38	0,6%	-28,3%
9	OTROS	54	0,9%	35,0%
Total Medios		5.871		-4,1%

Los **Industriales Pesados Rígidos** no sufren variaciones en su podio. IVECO continúa líder con 1.366 matrículas (-26,1%) y un 23,3% de cuota. Renault Truck mantiene la segunda plaza con 1.300 operaciones, creciendo un 12,4%. Retiene el tercer escalón Mercedes con 908 registros. Le ve de lejos el cuarto, MAN con 769 transformados. Volvo se ha recuperado más que ningún otro (+19,3%). Se han matriculado 5.871 camiones pesados rígidos, incluyendo camiones de obras, siendo el único segmento que llegó a mantener registros positivos en parte del año, quedando a niveles muy próximos a 2024 tras la corrección de mayo.

RANKING MARCAS MEDIOS 2025

Nº	Marca	2025	Cuota 2025	% Variación
1	IVECO	1.753	47,6%	-10,9%
2	RENAULT TRUCKS	509	13,8%	-8,9%
3	FUSO	293	8,0%	-7,6%
4	ISUZU	285	7,7%	-20,2%
5	MERCEDES	276	7,5%	-22,3%
6	MAN	200	5,4%	-14,5%
7	DAF	152	4,1%	-32,4%
8	VOLVO TRUCKS	119	3,2%	-17,4%
9	OTOKAR	47	1,3%	683,0%
10	OTROS	45	1,2%	101,7%
Total Ligeros		3.679		-13,2%

Entre los **Camiones Medios** IVECO permanece como el claro dominador con un 47,6% de cuota, sumando entre sus modelos- mayormente del Eurocargo- 1.753 operaciones. Continúa segundo Renault Trucks con 509 transformaciones y un detrimento del 8,9%. Y es Fuso quien asciende al tercer peldaño, con 293 ventas y un 8% de penetración, superando por solo 8 unidades a Isuzu, que cierra con 285. Todos los fabricantes han perdido ventas respecto al ejercicio precedente con la excepción de Otokar, que figura por primera vez en este ranking entregando sus primeros 47 industriales medios. Durante 2025 se matricularon en España 3.687 camiones medios, reduciendo su volumen el 13,2% respecto a 2024, reflejando debilidad en aplicaciones de distribución pesada urbana e interurbana.

RANKING MARCAS LIGEROS 2025

Nº	Marca	2025	Cuota 2025	% Variación
1	MERCEDES	430	36,8%	93,7%
2	IVECO	150	12,9%	-15,7%
3	MAN	131	11,2%	89,9%
4	FORD	123	10,5%	192,9%
5	FUSO	104	8,9%	-26,8%
6	FIAT	80	6,9%	86,0%
7	RENAULT	45	3,9%	800,0%
8	ISUZU	36	3,1%	-42,9%
9	OTROS	68	5,8%	102,7%
Total Medios		1.167		42,8%

De **Industriales Ligeros** se han matriculado 1.167 unidades, siendo el único segmento que ha ganado volumen (+42,8%) respecto a 2024 apoyados en la distribución urbana y de última milla con furgones eléctricos de 4,25 Tn de MMA. Mercedes Sprinter afianza su liderazgo, cerrando 430 operaciones que suponen un 93,7% de incremento. Mantiene el segundo puesto IVECO con 150 unidades, aunque pierde un 15,7% de sus ventas en 2025. MAN con su TGE de más de 3,5 Tn, agrega su volumen un sobresaliente 89.9% y se coloca tercero. Ford es cuarto merced a un excepcional aumento del 192,9%. Fuso Canter baja al quinto puesto con 104 registros y una contracción del 26,8%.

EVOLUCIÓN DE LOS COMBUSTIBLES

La situación del mercado, gracias a los datos obtenidos del sistema SAM de ANT, demuestra que **el mercado de los camiones en España sigue siendo diesel en 2025**. El 96,1% de las matrículas – 29.671- utilizan dichos motores, aunque dicho combustible ha perdido peso frente a alternativas de bajas emisiones. La mejora de la eficiencia y el ajuste a Euro 6e/Euro VII mantienen al diésel como tecnología de referencia a corto plazo. **Las Energías Alternativas han sumado 1.159 matrículas, que representan el 3,8% del total vendido**, reseñando una reducción del 16% sobre las ventas del año anterior.

Analizando los combustibles alternativos, vemos que el Gas (GNC y GNL) mantienen una cuota de nicho, con mayor presencia en largas distancias y distribución pesada. El más vendido entre ellos es el **Gas Natural Comprimido (GNC)** que con 416 vehículos alcanza el 1,6% de cuota de mercado total, aunque ha perdido un 46% de anotaciones. El mercado está dominado por IVECO, que con 336 unidades vende el 82% de los camiones propulsados por este gas, seguido por Renault Trucks con 31 camiones, matriculando el 8% del total GNC y por Volvo Trucks con 20 entregas.

El Gas Natural Licuado (GNL) se sitúa en tercer lugar entre los recursos alternativos con 255 matrículas, subiendo un 7,3% su volumen. Aquí es Volvo Trucks el líder con 137 ventas, seguido de cerca por IVECO con 108 operaciones.

Combustible	Unidades	Peso	Variación
Diesel	29.671	96,1%	-4,5%
Gasolina	28	0,09%	211,0%
Eléctrico puro (EV)	488	1,6%	29,0%
GNC	416	1,3%	-46,0%
GNL	255	0,8%	7,3%
Otros	3	0,01%	0,0%
TOTAL	30.861	100,0%	-3,6%

RANKING ELÉCTRICOS PUROS 2025

Nº	Marca	2025	Cuota 2025
1	FORD	99	20,3%
2	MERCEDES	54	11,1%
3	FIAT	52	10,7%
4	RENAULT TRUCKS	51	10,5%
5	FUSO	44	9,0%
6	IVECO	36	7,4%
7	VOLVO TRUCKS	28	5,7%
8	JAC	24	4,9%
9	MAN	16	3,3%
10	OTROS	84	17,2%
Total		488	

El crecimiento del 29% en los **Eléctricos puros (EV)** confirma que, pese a este avance, esta tecnología sigue teniendo un peso claramente residual entre los camiones pesados. **Los 488 industriales matriculados representan solo un 1,6% del total.** El esfuerzo realizado por Ford, le ha dado el liderazgo del mercado tecnológicamente más avanzado con 99 camiones matriculados, todos furgones para última milla. Le sigue un pelotón compacto compuesto por Mercedes, Fiat y Renault Trucks con 54, 52 y 51 ventas respectivamente. Los 44 Fuso Canter registrados para reparto urbano le hacen descender al quinto puesto. Ya hay 23 marcas distintas operando en este subsegmento en nuestro mercado.

PREVISIÓN PARA 2026

El transporte por carretera es y seguirá siendo un pilar insustituible del sistema logístico. Los pronósticos para 2026 indican una ralentización de la demanda de diésel nuevos por la incertidumbre regulatoria y fiscal, pero aún domina claramente el mix de pesados; la penetración eléctrica y de otras cero emisiones crece solo en los nichos de distribución urbana. Ganarán peso las configuraciones de 44 t y los duotrailers, lo que orienta la demanda hacia tractoras de más potencia y prestaciones, pero concentrada en grandes flotas. El modelo econométrico utilizado por nosotros proyecta un 2026 de crecimiento moderado fruto de la incertidumbre. Alcanzaremos las 31.600 unidades de industriales, que representan un incremento del 2,4%, con un escenario central prácticamente plano. Por segmentos, los Ligeros ascenderán un 3% hasta alcanzar las 1.200 ventas. Los Medios seguirán una progresión inferior (+2%), cerrando 2026 con unas 3.750 transformaciones. Por último, los Pesados Rígidos matricularán aproximadamente 6.075 camiones, incrementando un 3,5% sus registros y los Tractocamiones superarán los 20.575 registros (+2%).

GRUPO

ANT

Expertos en Reglamentación Nacional y Europea

de Vehículos, Medio Ambiente, Análisis de

Mercado y desarrollo TIC en automoción

C/Orense 70

Madrid

T: 913 501 914

C: ant@antit.eu

Avda. Josep Tarradellas, 91-95

Barcelona

T: 93 430 88 86

C: ant@antit.eu

Más de 30 años acompañando
a nuestros clientes

Innovación y Adaptación

Integridad y Confidencialidad

Voluntad de servicio

Un viaje para sufrir

Para comprobar si un camión está listo para trabajar de verdad, a veces hay que hacerle pasar un poco de... (o bastante) frío. Eso es justo lo que ha hecho Volvo Trucks North America (VTNA) con su nueva gama de camiones pesados VNL (Class 8).

Texto: A. Pedroche / fotos: TRUCK



Estos camiones Volvo han llevado a cabo un recorrido desde **Colorado** hasta **Alaska** para enfrentarlos a condiciones que no salen en los catálogos: carreteras heladas, ventiscas, viento cortante y paradas nocturnas al raso. Y sí, con temperaturas de hasta **-40 °C**. El "cuartel general" del frío está en **Fairbanks (Alaska)**, un lugar elegido precisamente por su imprevisibilidad invernal. Allí se valida que el camión cumple lo que prometía sobre el papel: rendimiento, fiabilidad y

comodidad cuando el clima se pone en modo villano final.

Cinco climas, un solo camión

El VNL se ha diseñado pensando en lo que Volvo llama cinco "biomas" típicos de Estados Unidos: **entorno urbano, desierto, praderas, bosques costeros y tundra ártica**. La idea es sencilla: si el camión funciona bien en extremos tan distintos, está preparado para misiones reales de larga distancia "coast-to-coast". En cifras: rutas que pueden superar las **3.000 millas** (unos 4.800 km)



El nuevo Volvo VNL fue sometido a pruebas extremas de validación en el invierno de Fairbanks (Alaska), con temperaturas de hasta -40 °C.



atravesando varios climas en un mismo viaje.

Conductores veteranos y datos en tiempo real

En estas pruebas no vale solo con “la sensación”. Volvo combina dos cosas: el feedback diario de **conductores profesionales** (muchos con experiencia acumulada durante décadas en Alaska) y la telemetría del propio camión, con datos de funcionamiento registrados durante el uso. Ese cruce entre lo que “nota” el conductor y lo que “dice” la

máquina es el que permite ajustar detalles finos, desde la respuesta del conjunto mecánico hasta el confort a bordo.

Además, en el trabajo de fiabilidad se despliega instrumentación específica: sensores y registradores para medir parámetros como temperaturas o vibraciones, y envío de información a servidores remotos en tiempo real. Es un enfoque que, según

La experiencia del conductor es clave, con profesionales veteranos evaluando confort y control al volante en pleno invierno



la marca, se apoya en protocolos globales de pruebas de fiabilidad, adaptados luego a cada región.

La prueba reina: “cold soak”

Aquí llega el examen que separa a los valientes de los que se quedan en casa con manta: el “cold soak”. El procedimiento consiste en dejar el camión **apagado en el exterior durante la noche**, hasta que **todos los componentes** se igualan a temperaturas bajo cero. Tras unas **12 horas**, los ingenieros esperan que el vehículo **arranque y funcione perfectamente**, tal como lo necesitaría un conductor en el mundo real.

Y no se hace “por hacer”. En esa situación extrema se comprueba, entre otras cosas, qué tal se comportan elementos críticos del arranque y cómo responden distintos

El Volvo VNL avanza sobre carreteras heladas, poniendo a prueba su tracción y estabilidad en condiciones árticas extremas

Un sistema permite marcar fallos en tiempo real y cruzar la experiencia del conductor con los datos del camión para analizarlos

sistemas cuando el frío vuelve espeso el lubricante o complica la combustión.

Arrancar sin pedir auxilio

En los ensayos de “cold soak” se contemplan dos escenarios: dejar el camión fuera con ayuda de un **calentador del bloque motor** (algo habitual en zonas muy frías) o **sin asistencia externa**. En este segundo caso se buscan los límites: a qué temperatura deja de rendir el sistema de arranque, cuándo el lubricante se vuelve demasiado denso o si aparecen irregularidades que puedan disparar emisiones no deseadas.

En este punto, Volvo destaca la incorporación de un





El conductor puede señalar incidencias al momento, ayudando a los técnicos a identificar y analizar cualquier fallo con exactitud

supercondensador como apoyo al arranque en frío en el VNL. En términos sencillos: ayuda a que el camión “despierte” antes y reduce la necesidad de tirar de la descarga del pack de baterías para el arranque.

Confort de cabina

El frío no solo castiga a la mecánica: también al que vive dentro. Por eso, en estas campañas se prueba el sistema de **calefacción de cabina** (y, en paralelo, el de refrigeración en pruebas de calor) con mediciones de temperatura en distintos puntos: cerca del asiento del conductor, en las salidas de ventilación y alrededor de cortinas o separadores. Con esos datos y las opiniones de los conductores se detectan posibles fugas de aire o fallos

Pruebas reales en marcha, con nieve, viento y frío intenso para validar el comportamiento del camión en carretera abierta

de sellado que arruinen el "microclima" interior.

Pruebas globales, realidades distintas

Aunque la fiabilidad se trabaja con protocolos comunes, Norteamérica obliga a mirar cosas que en Europa aparecen menos. Por ejemplo, pendientes largas: se citan **rampas del 6-7 % durante más de 15 millas (unos 24 km)**. También cambian referencias de velocidad y uso: en EE. UU. se manejan

velocidades de autopista más elevadas y un esquema operativo distinto, lo que puede hacer que, en una sola jornada, un camión cruce varios climas muy diferentes.

Por qué importa todo esto

Puede sonar a aventura polar con presupuesto (que también), pero el trasfondo es práctico: si un camión supera noches al raso a **-40 °C**, hielo, nieve y viento, y además lo hace manteniendo confort y comportamiento predecible, reduce la probabilidad de sorpresas cuando se gana la vida en rutas largas.

Carreteras solitarias y temperaturas extremas, el entorno ideal para comprobar la fiabilidad del camión





VWCV cerró 2025 a lo grande

Volkswagen Vehículos Comerciales cerró 2025 con más de 401.000 unidades entregadas a nivel mundial, apoyada en el buen rendimiento de su gama electrificada y de sus modelos clave.

El **ID. Buzz** fue el gran motor del año, con 60.700 unidades y un crecimiento del 102 %, destacando especialmente la versión Cargo y con una variante de batalla larga prevista para 2026. El Multivan firmó su mejor ejercicio histórico, con 38.700 unidades (+31 %), al que se suman 14.200 California, reforzando la apuesta por la versatilidad.

Por su parte, el **Transporter** alcanzó 71.200 entregas en nuevos mercados gracias a una oferta muy amplia, mientras que el **Caddy superó las 110.000 unidades** y estrenó versión híbrida enchufable. El Crafter creció ligeramente hasta las 73.000 unidades, con la electrificación ya en el horizonte.

Por último, el **pickup Amarok** fue la excepción, con una caída del 40 % por el cambio generacional, aunque la marca confía en una recuperación a partir de 2026.

Nueva campaña para la Daily

IVECO pone en marcha en España una **campaña comercial para la Daily** con financiación al 1 % TIN a 48 meses, dirigida a autónomos, pymes y flotas que buscan eficiencia y seguridad en la inversión. La



iniciativa facilita el acceso a un vehículo pensado para el uso profesional intensivo, con chasis de largueros, alta capacidad de adaptación a distintos carrozados y costes operativos contenidos, apoyado además por una **amplia red de servicios posventa y conectividad**. La promoción estará disponible hasta el 31 de marzo en la red oficial.

Ensayo HVO Aurora de Stellantis

Este proyecto que demuestra cómo el **combustible renovable HVO** permite reducir de forma inmediata las emisiones de CO₂ sin cambiar de vehículo ni infraestructuras. El protagonista de estas pruebas es el **Citroën Berlingo**, acompañado en la gira europea por un **Fiat Ducato**. Desarrollado junto a SPH3, el ensayo monitoriza el uso real del HVO y verifica con datos objetivos su impacto ambiental.





Renault Traffic Furgón E-Tech eléctrico

Este nuevo vehículo inicia una nueva etapa como furgoneta 100 % eléctrica, combinando **hasta 450 km de autonomía**, fabricación en Francia y una avanzada arquitectura digital orientada al uso profesional urbano. Gracias a su plataforma eléctrica optimizada, ofrece gran maniobrabilidad, buena capacidad de carga y **carga rápida en 800 V**, capaz de recuperar hasta el 80 % de la batería en unos 20 minutos. Incorpora dos opciones de batería, funciones de **energía bidireccional** (V2L y V2G) y un ecosistema digital basado en SDV, con actualizaciones remotas, conectividad Google y herramientas específicas para flotas.

Todo ello convierte al **nuevo Traffic E-Tech eléctrico** en una solución conectada, sostenible y preparada para el trabajo diario, con especial foco en reparto urbano y operaciones profesionales intensivas.

Además, apuesta fuerte por la digitalización con **arquitectura Software Defined Vehicle**, actualizaciones OTA, conectividad Google y herramientas específicas para flotas, reforzando su valor a largo plazo y su adaptación al uso profesional intensivo.

Petit Forestier confía en IVECO

La empresa ha incorporado 275 unidades del IVECO eDaily a su flota, reforzando su apuesta por el transporte refrigerado urbano sin emisiones. Esta operación forma parte del acuerdo estratégico firmado con IVECO, que contempla hasta 2.000 chasis cabina **carrozados por Lecapitaine**. Con esta iniciativa, **Petit Forestier** acelera la descarbonización de la logística refrigerada, ofreciendo a sus clientes una solución eléctrica fiable y plenamente operativa.



Más autonomía que nunca

Volkswagen Vehículos Comerciales ha presentado una importante actualización de los **e-Transporter** y **e-Caravelle**, con mejoras centradas en autonomía, tiempos de carga y versatilidad para el uso profesional. Ambos modelos estrenan una batería útil de 70 kWh, que permite alcanzar **hasta 374 km** de autonomía, y reducen los tiempos de recarga, pudiendo pasar del 10 % al 80 % en unos 30 minutos en carga rápida. por tracción total 4Motion, con dos motores eléctricos y distintas potencias, mejorando el comportamiento en superficies complicadas.



COMPARATIVA VAN

FORD GRAND TOURNEO CUSTOM ECOBLUE 170 CV

VS VOLKSWAGEN CARAVELLE 2.0 TDI 150 CV

Dos maneras de entender el transporte de pasajeros



DESTACAMOS

- Imagen y terminación
- Estabilidad en curvas
- Habitabilidad y modularidad



MEJORABLE

- Asientos traseros no giratorios
- Precio sin promoción
- Respuesta en baja



El segmento de los comerciales para el transporte de pasajeros de gran tamaño vive un momento de madurez técnica y refinamiento. Frente a frente dos furgonetas que representan filosofías distintas para un mismo objetivo: mover personas con confort, seguridad y eficiencia.

Texto: **Saúl Camero** Fotos: **Juan Caraballo**

Analizamos en profundidad los planteamientos, motores y comportamiento dinámico para descubrir cuál de las dos se adapta mejor a cada tipo de usuario profesional o familiar. Ciertamente es que, por configuración, lo más justo sería 'enfrentar' a la **Ford Tourneo Custom** con la **Volkswagen Multivan**, con una *mejor terminación y más lujosa* que la **Caravelle**, pero con esta comparativa pretendemos mostrar lo que ofrece el mercado dentro del transporte para pasajeros, con opciones que se



DESTACAMOS

- Calidad de rodadura
- Respuesta del motor
- Sonoridad cabina



MEJORABLE

- Precio sin promoción
- Carga útil
- Detalles de terminación



COMPARATIVA VAN

FORD GRAND TOURNEO CUSTOM ECOBLUE 170 CV
VS VOLKSWAGEN CARAVELLE 2.0 TDI 150 CV



ajustan a las **necesidades de cada usuario.**

Funcionalidad con personalidad

A nivel estético, ambos modelos apuestan por una imagen robusta y claramente

identificable como **vehículo de transporte profesional**, aunque con matices. El **Ford Grand Tourneo** transmite una sensación más moderna, con un frontal contundente, grupos ópticos estilizados y una línea lateral limpia que

La presentación de la Tourneo Custom es ejemplar, con una terminación muy exquisita. Rezuma calidad



DATOS TÉCNICOS
FORD GRAND TOURNEO CUSTOM

MOTOR	
Marca	Ford
Modelo	EcoBlue
Tipo	Diésel inyección directa common rail
Número de cilindros	4 en línea
Válvulas por cilindro	4
Cilindrada	1.996 cm3
Diámetro por carrera	84 x 90 mm
Relación de compresión	16,5:1
Potencia máxima	170 CV (125 kW) a 3.500 rpm
Par máximo	390 Nm entre 1.750-2.500 Nm
TRANSMISIÓN	
Caja de cambios	Automática de 8 velocidades
Tracción	Delantera
CHASIS	
Suspensión delantera	Tipo McPherson con barra estabilizadora y muelles helicoidales
Suspensión trasera	Brazos independientes y muelles helicoidales
Frenos	De disco ventilados delanteros y discos traseros
Neumáticos	235/50 R19C
Dirección	Cremallera
Accionamiento	Electromecánico
PESOS	
Tara (kgs.)	2.498
MMA (kgs.)	3.300
Carga útil (kgs.)	832
EMISIONES	
CO2 gr/km (ciclo mixto)	79
CONSUMOS (durante la prueba)	
Gasolina (l/100 km)	10,02

Precio (máximo recomendado con impuestos):
66.090 €

enfatisa su mayor longitud y capacidad interior.
La Caravelle, por su parte, mantiene un diseño más clásico y conservador, fiel al ADN Volkswagen, con proporciones equilibradas y

Equipamiento
(elementos principales):
retrovisores termoelectricos plegables electrónicamente; faros LED completos; luces diurnas LED delanteras y traseras; sensor de lluvia y luces con control de luces largas y cortas; cierre asistido eléctrico; parabrisas térmico delantero y trasero; navegador conectable; climatizador trizona; freno de mano eléctrico; asiento conductor y pasajero ajustables eléctricamente y calefactados; radio Sync 4 con pantalla táctil de 33,0cm (13") y 10 Altavoces; FordPass y/o Ford Telematic Essential (Módem integrado 5G); entrada y arranque sin llave; asientos y volante de piel sintética Sensico; airbags cortina, torax y pasajero; climatizador trasero; cargador inalámbrico para móvil; controles de tracción y estabilidad; alerta de fatiga detector de ángulos muertos con alerta de tráfico cruzado; alerta y asistente de mantenimiento de carril; asistente de precolisión; alerta salida del vehículo; control de cruceo adaptativo inteligente; cámara de visión de 360°.

ESTRELLAS TRUCK

Diseño	☆☆☆☆☆
Acabados	☆☆☆☆☆
Puesto de conducción	☆☆☆☆☆
Habitabilidad	☆☆☆☆☆
Zona de carga	☆☆☆☆☆
Motor	☆☆☆☆☆
Cambio	☆☆☆☆☆
Frenos	☆☆☆☆☆
Consumo	☆☆☆☆☆
Comportamiento	☆☆☆☆☆
Precio	☆☆☆

una imagen sobria que prioriza la elegancia discreta.
En ambos casos, las grandes superficies acristaladas no solo aportan luminosidad al habitáculo, sino que mejoran la visibilidad y el

COMPARATIVA VAN

FORD GRAND TOURNEO CUSTOM ECOBLUE 170 CV VS VOLKSWAGEN CARAVELLE 2.0 TDI 150 CV

confort de los pasajeros, un aspecto clave en servicios de transporte colectivo, shuttle o uso familiar intensivo.

Espacio bien aprovechado

El interior es uno de los grandes argumentos de estas dos furgonetas. **El Ford Grand Tourneo** destaca por una atmósfera moderna, con un salpicadero bien resuelto, materiales resistentes y una ergonomía pensada para largas jornadas.

En el frontal, ambos modelos incluyen sendas pantallas de 12 pulgadas (cuadro de instrumentos) y de 13 pulgadas (pantalla multimedia) que incluyen una información clara de los distintos parámetros del vehículo y que son altamente personalizables.

Por su parte, la disposición de los asientos permite **múltiples configuraciones**, con filas fácilmente abatibles o extraíbles, lo que facilita pasar de un **uso de pasajeros** a

Muy buena la posición al volante. Los asientos en este caso son de regulación eléctrica



El respaldo de la plaza central de la segunda fila se pliega para dar lugar a una práctica mesa en las que se pueden dejar bebidas



Los asientos son muy cómodos y están tapizados en piel, habiendo un gran espacio con esta conformación para las piernas





La parte posterior tiene regulación de la temperatura, con salidas de aireación para todas las plazas

uno **mixto** en cuestión de **minutos**. El hecho de que nuestra unidad fuese la arquitectura de batalla larga (3.500 mm) con una longitud de 5.400 mm, garantiza una sobresaliente habitabilidad y la posibilidad, si es necesario, de contar con hasta 5.900 litros de capacidad una vez retirados los asientos.

Por su parte, la **Volkswagen Caravelle** -ésta la versión corta de 3.100 mm de distancia entre ejes y 5.050 mm de longitud- responde con un habitáculo de una gran sensación de calidad, donde los ajustes y acabados están a un nivel muy alto.

La modularidad es igualmente notable, con asientos individuales en la **segunda fila y banquetas**

Al tratarse de la versión de batalla larga, el espacio tras la tercera fila es bastante amplio



en la tercera que se desplazan sobre carriles, permitiendo

adaptar el espacio a cada necesidad concreta. Es un interior pensado tanto para el **transporte profesional de alto nivel** como para un uso familiar.

Eficiencia frente a refinamiento

Bajo el capó, el **Ford Grand Tourneo** monta el motor **EcoBlue de 170 CV -con un par máximo de 390 Nm-**, una mecánica que destaca por una **entrega de par muy aprovechable**, especialmente

Las puertas traseras laterales son eléctricas, lo que es de agradecer



También tiene cortinillas escamoteables para 'resguardarnos' del sol

COMPARATIVA VAN

FORD GRAND TOURNEO CUSTOM ECOBLUE 170 CV
VS VOLKSWAGEN CARAVELLE 2.0 TDI 150 CV



cuando el vehículo va cargado. Su respuesta es firme a partir de las 1.750 rpm y permite afrontar adelantamientos y tramos de autopista con soltura, manteniendo consumos contenidos para su tamaño y potencia.

La **Caravelle** por otro lado confía en el conocido **2.0 TDI de 150 CV**, un motor más conservador en cifras, pero **muy equilibrado**. Su funcionamiento es suave, progresivo y silencioso, lo que se traduce en un alto

Sin ser tan estilista como la Ford-eso queda para el Volkswagen Multivan-, la Caravelle también destaca por una presentación cuidada



DATOS TÉCNICOS
VOLKSWAGEN CARAVELLE

MOTOR	
Marca	Volkswagen
Modelo	2.0 TDI Euro 6d
Tipo	Inyección directa common rail
Numero de cilindros	4
Válvulas por cilindro	4
Cilindrada	1.995 cc
Diámetro x carrera (mm.)	84 x 90
Relación de compresión	16,5:1
Potencia máxima	150 CV (110 kW) a 3.500 rpm
Par máximo	360 Nm a 1.500-2.500 rpm
TRANSMISIÓN	
Caja de cambios	8 velocidades
Embrague	Convertidor de par
Accionamiento	Automático
Tracción	Integral 4Motion
CHASIS	
Suspensión delantera	Tipo McPherson con estabilizador transversal
Suspensión trasera	De ruedas independientes
Frenos	Discos ventilados delanteros y traseros
Dirección	Cremallera
Accionamiento	Electromecánica
Neumáticos	215/65R16C
PESOS	
Tara (kgs.)	2.206
MMA (kgs.)	2.800
Carga útil (kgs.)	860
EMISIONES	
CO2 gr/km (ciclo mixto)	187
CONSUMOS (durante la prueba)	
Combinado (l/100 km)	7,54

Precio (sin impuestos y sin promoción):
47.880 €

nivel de confort acústico. Aunque ofrece algo menos de potencia máxima, su **eficiencia** y **fiabilidad contrastada** lo convierten en una opción muy a

tener en cuenta y valorada por flotas y profesionales.

Confort como prioridad
En carretera, ambos modelos

Equipamiento

(elementos principales):
Serie: retrovisores exteriores ajustables eléctricamente y térmicos, faros LED incluida luz de marcha diurna LED y con luz de curva estática y luz para mal tiempo, volante multifunción regulable en altura y profundidad, airbags para conductor y acompañante de cabeza y laterales, controles de tracción y estabilidad, asistente de la frenada de emergencia con sistema de detección de peatones y ciclistas con asistente para evitar obstáculos y asistente de giro, asistente de aviso de salida del carril Lane Assist, e-Call llamada de emergencia, inmovilizador electrónico, asistente luz de carretera Light Assist, ayuda de aparcamiento en zona trasera, 2 USB en la cabina 4 altavoces (2 en el tablero de instrumentos y 2 en las puertas de la cabina), cierre centralizado con función de arranque de confort sin llave Keyless Start, climatizador en cabina y habitáculo, radio 33 cm (13") con pantalla táctil a color y App-Connect inalámbrico (Apple y Android), regulador de velocidad con limitador de velocidad con regulación anticipativa, sistema de reconocimiento de señales de tráfico y advertencia de dirección incorrecta, calefacción de los asientos en la cabina regulable por separado, sistema de detección del cansancio y sistema de advertencia de falta de atención con supervisión del conductor.

ESTRELLAS TRUCK

Diseño	☆☆☆☆☆
Acabados	☆☆☆☆☆
Puesto de conducción	☆☆☆☆☆
Habitabilidad	☆☆☆☆☆
Zona de carga	☆☆☆☆☆
Motor	☆☆☆☆☆
Cambio	☆☆☆☆☆
Frenos	☆☆☆☆☆
Consumo	☆☆☆☆☆
Comportamiento	☆☆☆☆☆
Precio	☆☆☆☆

COMPARATIVA VAN

FORD GRAND TOURNEO CUSTOM ECOBLUE 170 CV VS VOLKSWAGEN CARAVELLE 2.0 TDI 150 CV

priorizan el confort de marcha. El Ford Grand Tourneo sorprende por un **comportamiento estable**, con suspensiones que filtran bien las irregularidades y una dirección precisa para su tamaño. Se siente ágil en vías rápidas y transmite seguridad incluso con el vehículo **completamente cargado**.

La Volkswagen Caravelle, fiel a su reputación, ofrece un **rodar especialmente refinado**. La puesta a punto del chasis está claramente orientada al confort de los pasajeros, con una suspensión equilibrada y un excelente aislamiento del habitáculo. Es un vehículo pensado para recorrer **muchos kilómetros sin fatiga**, tanto para el conductor como para quienes viajan detrás.

Al nivel de un turismo

En materia de tecnología, ambas furgonetas se sitúan a un **nivel muy cercano al de los turismos modernos**.

El Tourneo Custom destaca por su sistema de infoentretenimiento

La pantalla digital táctil central -de 13 pulgadas- es altamente personalizable y desde la misma de pueden controlar los distintos modos de conducción

Si bien los asientos no son eléctricos en esta versión, no resulta nada complicado encontrar la mejor posición cara a la marcha



El espejo retrovisor con cámara ofrece una imagen nítida y muy clara, una solución que poco a poco se va imponiendo en múltiples configuraciones de vehículos de gran tamaño





La posibilidad de regular el climatizador en las zonas posteriores es fundamental en este tipo de vehículos

intuitivo, compatibilidad total con dispositivos móviles y un completo paquete de ayudas a la conducción, que incluye asistentes de mantenimiento de carril, control de crucero adaptativo y sistemas de frenada de emergencia.

En cuanto a la Caravelle, no se queda atrás, con una interfaz clara, instrumentación digital en función del acabado y un amplio abanico de sistemas de asistencia. Volkswagen pone el acento en la **seguridad activa y pasiva**, un punto especialmente valorado en el **transporte de pasajeros**.

Dos propuestas, dos perfiles

La comparativa entre el Ford Grand Tourneo EcoBlue de 170 CV y la Volkswagen Caravelle 2.0

TDI de 150 CV no arroja un vencedor absoluto, sino **dos interpretaciones muy bien resueltas** del transporte de pasajeros.

El primero apuesta por **potencia, modernidad y una excelente relación calidad-precio**, mientras que el modelo alemán ofrece

El asiento lateral de la segunda fila se pliega para poder acceder a la banqueta trasera



Las variantes 4Motion (tracción integral) de Volkswagen son muy prácticas si vivimos en determinadas zonas

A pesar de ser una variante de batalla corta el espacio del maletero no está nada mal, que lo podemos ampliar plegando e incluso retirando la tercera fila



un **confort superior** y una **imagen** difícil de igualar. La elección final dependerá del tipo de uso, del presupuesto y del valor que cada usuario otorgue a la potencia frente al refinamiento.

RESULTADOS / FORD PRO EN 2025



Liderazgo indiscutible

En un mercado cada vez más competitivo y con clientes más exigentes, Ford Pro ha vuelto a demostrar que sabe leer mejor que nadie las necesidades del transporte profesional.

Texto: A. Pedroche / fotos: TRUCK



El cierre de 2025 sitúa a la marca como **la más vendida en el mercado de furgonetas**, un resultado que consolida una tendencia sostenida durante los últimos años y que confirma que su propuesta

conecta con la realidad del profesional.

Escuchar al que vive del volante

Buena parte de este éxito se explica por una idea muy sencilla, pero no siempre bien aplicada en el sector: **escuchar**

RESULTADOS / FORD PRO EN 2025



La versatilidad de la Transit y su adaptabilidad a cualquier profesión la convierte en un éxito de ventas

al cliente. Ford Pro ha construido su gama y sus servicios pensando en quien utiliza la furgoneta como herramienta de trabajo diaria, no como un vehículo secundario. Esa cercanía se traduce en modelos que priorizan la funcionalidad, la facilidad de uso y la fiabilidad, aspectos que siguen pesando más que cualquier moda

cuando el vehículo es clave para facturar.

La gama Transit como columna vertebral

Dentro de esa estrategia, la familia Transit continúa siendo el eje central. Su presencia en el segmento medio, donde lleva **nueve años consecutivos liderando las ventas**, no es fruto del azar. La

Ford Ranger cerró 2025 con una cuota de mercado superior al 50 % en España



Ford Pro en cifras

Segmentos	Hito de Liderazgo	Datos Clave
Mercado total	Marca líder en Comerciales	Nº1 en ventas en España
Furgonetas Medias	Líderes por 9º año consecutivo	Referente en el segmento VC Medios
Pick-Up	Dominio absoluto con Ford Ranger	53,9% de cuota de mercado
Carrozados	Líder en soluciones adaptadas	Mayor versatilidad del mercado

Transit se ha ganado la confianza de autónomos y empresas gracias a una oferta muy amplia de versiones, carrocerías y configuraciones, capaz de adaptarse a oficios muy distintos sin obligar al cliente a renunciar a lo esencial. Esa versatilidad ha sido uno de los grandes argumentos para mantener el liderazgo en un mercado cada vez más fragmentado.

mercado en los últimos años ha sido entender que vender una furgoneta es solo el principio. Por eso, la marca ha reforzado su enfoque en servicios conectados, mantenimiento y gestión del vehículo, con el objetivo de **reducir tiempos de inactividad** y facilitar la planificación. Para muchas empresas, saber cuándo parar el vehículo y cuánto va a costar

La importancia de pensar en servicios

Sin embargo, Ford Pro no se limita al vehículo en sí. Uno de los grandes cambios del

La Transit lleva 9 años consecutivos liderando las ventas

La marca del óvalo sabe escuchar bien a sus clientes y adaptarse a sus requisitos profesionales



RESULTADOS / FORD PRO EN 2025

Ford Pro ha reforzado notablemente su enfoque en servicios conectados y gestión del vehículo

es casi tan importante como el precio de compra, y ahí Ford Pro ha sabido adelantarse.

Multienergía sin imposiciones

Otro punto clave del balance de 2025 es la apuesta por una **estrategia multienergía realista**. Lejos de imponer una transición forzada, Ford Pro

ofrece alternativas que permiten elegir según el tipo de trabajo, el entorno y el presupuesto. Desde motores diésel eficientes hasta versiones híbridas y modelos 100 % eléctricos, la marca ha entendido que el cambio debe ser progresivo y adaptado a cada caso. Esta libertad de elección ha sido decisiva para captar clientes en un momento de transición tecnológica.

El papel decisivo del Ranger

El liderazgo de Ford Pro no se entiende del todo sin mirar al segmento pick-up. El **Ford**

Ford Pro ofrece alternativas que permiten elegir según el tipo de trabajo, como la versión híbrida enchufable de este Ranger





La correcta gestión de los vehículo permite evitar parones en la actividad

Ranger ha cerrado 2025 con una **cuota de mercado superior al 50 % en España**, una cifra que lo convierte en un actor clave dentro del conjunto de ventas. Más allá de su capacidad de carga o sus aptitudes fuera del asfalto, el Ranger ha sabido atraer a un perfil de cliente que busca un vehículo robusto, pero también cómodo y tecnológicamente avanzado, ampliando así su uso más allá del ámbito puramente laboral.

Un modelo pensado para durar

Si algo refleja el balance de Ford Pro en 2025 es que el liderazgo no se sostiene solo con lanzamientos puntuales. Se construye con una gama coherente, una red sólida y una estrategia que pone el foco en la **rentabilidad del cliente**. En un

sector donde cada kilómetro cuenta, la marca ha conseguido que sus vehículos no solo transporten mercancías, sino que aporten tranquilidad y previsibilidad al día a día.

Mirando a 2026 con los pies en el suelo

Con la vista puesta en el futuro inmediato, Ford Pro afronta 2026 con un objetivo claro: seguir siendo un aliado fiable para el profesional en un contexto de cambio constante. **Electrificación, conectividad y eficiencia** seguirán marcando la agenda, pero sin perder de vista lo fundamental: que la furgoneta arranque cada mañana y cumpla con su trabajo. A juzgar por los resultados de 2025, ese enfoque sigue siendo la mejor receta para mantenerse en lo más alto.

NOVEDAD / Stellantis en el Salón de Bruselas



YOU NEED IT



Micromovilidad con protagonismo

En el Pabellón 5, la división de vehículos comerciales de Stellantis reunió una gama completa y muy flexible, capaz de cubrir desde la micromovilidad urbana hasta las furgonetas de gran tamaño, con un mensaje claro: adaptar el vehículo a la necesidad real del profesional.

Texto: A. Pedroche / fotos: TRUCK



Bajo el lema “**YOU NEED IT, WE MAKE IT**”, el stand dejó claro que la personalización y la versatilidad ya no son un extra, sino una parte central de la propuesta.

Un debut que no pasó desapercibido

La gran novedad del salón fue el **Fiat Professional TRIS**, un

triciclo 100 % eléctrico que se presentó por primera vez en Europa. Compacto, ligero y pensado para la **entrega de última milla**, este modelo abrió una nueva vía dentro de la oferta de Stellantis Pro One.

Con **más de 500 kg de capacidad de carga**, un espacio útil de **2,25 m²** y posibilidad de transportar un **palé europeo**, TRIS demostró que la micromovilidad también

NOVEDAD / Stellantis en el Salón de Bruselas

El Fiat Professional TRIS junto al Citroën Ami Cargo, dos soluciones compactas pensadas para la última milla urbana



puede ser práctica. Disponible en **tres configuraciones** —chasis-cabina, plataforma plana y pick-up—, su enfoque está claramente orientado al trabajo diario en ciudad.

Pensado para la ciudad

Uno de los grandes argumentos del TRIS es su **facilidad de uso**. Se conduce

sin embrague ni caja de cambios, alcanza una **velocidad máxima de 45 km/h** y destaca por un tamaño muy contenido: **3,17 metros de longitud** y un **radio de giro de solo 3,05 metros**, ideal para calles estrechas y zonas de reparto congestionadas.

La batería de **6,9 kWh** ofrece una **autonomía homologada**

El stand de Stellantis Pro One en Bruselas, con una gama que va de la micromovilidad a las furgonetas grandes



De la furgoneta al triciclo eléctrico, Stellantis Pro One llevó a Bruselas su visión más flexible del transporte profesional

de 90 km (WMTC), suficiente para una jornada urbana, y puede recargarse en un **enchufe doméstico**: del 0 al 80 % en **3,5 horas** y carga completa en **4 horas y 40 minutos**. Todo ello acompañado de frenada regenerativa, iluminación **LED completa** y una estructura protegida contra la corrosión.

Micromovilidad con más nombres

El protagonismo urbano no se quedó solo en Fiat. El stand

también mostró el **Citroën Ami Cargo**, incluso integrado de forma llamativa en la plataforma de una **Citroën Jumper** doble cabina. Una forma visual de subrayar su tamaño compacto, pero también su utilidad real: **400 litros de volumen de carga y 140 kg de capacidad**, suficientes para muchos trabajos urbanos.

Ediciones especiales con personalidad

Junto a las novedades, Stellantis Pro One llevó a Bruselas dos ediciones especiales pensadas para profesionales que buscan algo más que un vehículo "de trabajo".

Por un lado, el **Citroën Berlingo XTR**, orientado al

Fiat Ducato y TRIS compartiendo escenario, reflejo de una oferta profesional amplia y flexible



NOVEDAD / Stellantis en el Salón de Bruselas

TRIS robó el foco, una nueva apuesta eléctrica para la micromovilidad y la última milla

cliente B2B que prioriza **confort y modularidad**, con cabina **Extenso®** de tres plazas, faros Eco-LED, llantas específicas y hasta **12 sensores de proximidad**. Su volumen de carga alcanza los **3,3 m³**, ampliables, con capacidades de hasta **800 kg** según versión.

Por otro, el **Opel Vivaro Electric Sportive**, que aportó

un toque más dinámico con **100 kW de potencia**, una **autonomía de hasta 349 km (WLTP)** y elementos de diseño exclusivos, además de sistemas avanzados de asistencia y visión periférica.

CustomFit, el hilo conductor

Gran parte del espacio estuvo dedicado al programa **Stellantis CustomFit**, una propuesta que permite **conversiones y personalizaciones** tanto en fábrica como a través de una red global de **más de 600 socios autorizados**. El

MICRO? TINY?
NO...BIG!
BUILT COMPACT.

HUGE
IN THE CITY.

*Micromovilidad y furgonetas conviven
en el stand, bajo el lema "YOU NEED IT,
WE MAKE IT"*



Stellantis Pro One marca el camino hacia una oferta profesional más flexible y personalizada

FIAT
PROFESSIONAL



objetivo es claro: ofrecer soluciones a medida, con **calidad de origen**, plazos ajustados y **garantía completa**, independientemente del tamaño de la empresa cliente.

Una visión a largo plazo

Durante el salón, **Eric Laforge**, responsable global de Stellantis Pro One, destacó el valor de una gama “amplia y flexible”, diseñada para evolucionar al ritmo de las necesidades reales del mercado. En ese contexto, el TRIS fue presentado como una respuesta directa al crecimiento de la **micromovilidad urbana** y

de la **logística de última milla**.

Mirando a 2026

Con su paso por Bruselas, Stellantis Pro One dejó claro que su apuesta va más allá del producto concreto. El **Fiat Professional TRIS**, cuyo lanzamiento en Europa arrancará en **2026**, simboliza una estrategia centrada en **sostenibilidad**, **personalización y cercanía al cliente**, desde pequeños negocios urbanos hasta grandes flotas.

Un enfoque que confirma que el futuro del vehículo comercial no es único ni uniforme, sino **hecho a medida**.

DEPORTE / RALLY DAKAR 2026

Žala, el más inteligente

El Rally Dakar 2026 volvió a demostrar que, en camiones, la victoria no siempre es cuestión de velocidad pura.

Texto: A. Pedroche / Fotos: TRUCK

Durante casi dos semanas de competición extrema por **Arabia Saudí**, la carrera se dividió claramente en dos actos muy distintos: una primera semana marcada por la ambición y el





DEPORTE / RALLY DAKAR 2026

Macik era líder hasta la etapa seis



descaro de la juventud, y una segunda donde la experiencia, la cabeza fría y la regularidad acabaron imponiéndose.

Primera semana: la gran oportunidad

Desde el primer kilómetro, la sensación era clara: **algo estaba pasando. Mitchel van den Brink**, con solo **23 años**, arrancó el Dakar como si

El Team De Rooy logró un doblete en esta edición



llevara una década ganándolo. Rápido, agresivo cuando tocaba y sorprendentemente sólido para su edad, el piloto

Todo apuntaba a que este iba a ser el año de Van der Brink hasta que se despidió del campeonato por una avería



CLASIFICACIÓN

POSICIÓN	Pilotos	Equipo	Tiempo	Penalización
1	Vaidotas Zala Paulo Fiuza Max Van Grol	NØRDIS TEAM DE ROOY FPT	56h 58' 38"	00h 02' 00"
2	Ales Loprais David Kripal Jiri Stross	INSTATRADE LOPRAIS TEAM DE ROOY FPT	57h 18' 56"	00h 26' 40"
3	Mitchel Van der Brink Bart Van Heun Jarno Van de Pol	EUROL RALLYSport	57h 27' 41"	00h 04' 00"



neerlandés se convirtió en el gran protagonista de los primeros días.

Van den Brink no solo marcó tiempos de referencia, sino que **ganó etapas clave** y se mantuvo siempre en el grupo delantero, incluso en jornadas complicadas de arena blanda, navegación

exigente y especiales muy largas. Al llegar al ecuador del rally, lideraba la general y transmitía la sensación de estar ante **su gran oportunidad de hacer historia.**

Eso sí, la primera semana no fue un paseo. Rivales de peso como **Martin Macík** o **Ales Loprais** apretaron desde el inicio,



Loprais podría haberse coronado este año si no hubiera recibido 26 minutos de penalización por exceso de velocidad

DEPORTE / RALLY DAKAR 2026

Mitchel van den Brink llegó a ser el líder de la general en el ecuador de la prueba por primera vez



alternándose victorias de etapa y demostrando que nadie iba a regalar nada. Aun así, Mitchel supo gestionar bien la presión y cerró la primera mitad del Dakar como líder, algo que, en camiones, ya es medio milagro.

Segunda semana: cuando manda la cabeza

Si la primera semana fue de brillo y valentía, la segunda se

Van der Brink se despidió del Dakar por una aver a el día de su cumpleaños



Richar De Groot terminó en el Top5 de la general





Zala se ha hecho con esta edición del Dakar junto a su equipo formado por Paulo Fiuza y Max van Grol

convirtió en una **prueba de supervivencia**. Y ahí emergió la figura de **Vaidotas Žala**. Sin grandes titulares ni exhibiciones espectaculares, el lituano fue construyendo su victoria a base de constancia,

evitando errores y leyendo la carrera como pocos.

Žala no necesitó ganar muchas etapas. De hecho, solo logró una victoria parcial. Pero **siempre estaba ahí**: segundo, tercero, cuarto... sumando



Loprais suma ya dos subcampeonatos y tres podios en los últimos tres años

DEPORTE / RALLY DAKAR 2026

tiempo cuando otros perdían minutos (o horas). En un Dakar tan largo, esa regularidad se convirtió en su mejor arma.

El día que todo se torció

El momento clave llegó en la **décima etapa**, una de esas jornadas que deciden un Dakar entero. Justo el día de su **24 cumpleaños**, la suerte le dio la espalda a Mitchel van den Brink. Una **avería grave en la transmisión** de su camión le obligó a detenerse

durante más de una hora en plena especial.

Aunque recibió ayuda externa y logró continuar, el daño ya estaba hecho. En un solo día, pasó de líder sólido a ver cómo la general se le escapaba entre las manos. En el Dakar, un mal día puede costar una carrera... y esta vez fue así.

El desenlace: regularidad premiada

A partir de ahí, **Žala tomó el mando** y no miró atrás. Sin asumir riesgos innecesarios,

Kay Huzink ha sido una de las sorpresas de este año terminando en séptima posición





gestionó la ventaja con inteligencia hasta la llegada final en **Yanbu**. El resultado fue histórico: **primer triunfo en el Dakar para él y primer título para el Team De Rooy desde 2016**.

El equipo firmó además un doblete de prestigio, con **Ales Loprais** como subcampeón tras ser **el piloto con más victorias de etapa**, demostrando que la velocidad, sin constancia, no siempre basta.

Un Dakar para el recuerdo

La edición 2026 quedará marcada como una de las

Zala ha hecho campeón al equipo De Rooy diez años después

más abiertas y estratégicas de los últimos años en camiones. **Mitchel van den Brink** confirmó que es el futuro inmediato de la categoría, mientras que **Vaidotas Žala** demostró que, en el Dakar, **pensar bien cada kilómetro vale tanto como correr rápido**.

Dos semanas muy distintas, una misma conclusión: en el rally más duro del mundo, gana **quien mejor resiste**, no quien más corre. Y eso, una vez más, hizo grande al Dakar.

El **MIX** de **TRUCK**

La frase

"Ante la falta de conductores, hay que tratarles mejor, pagándoles mejor y cuidándoles mejor"

Jaime Colsa, consejero delegado de Palibex

La cifra

50.000

Son los puntos de recarga eléctrica públicos que hay instalados en España

El dato

3.6000

Son las empresas de transporte que cerraron en España en 2025

Humor camionero

PLAN DE PENSIONES



Lo+visto en Internet



¿Que camión se avería más?

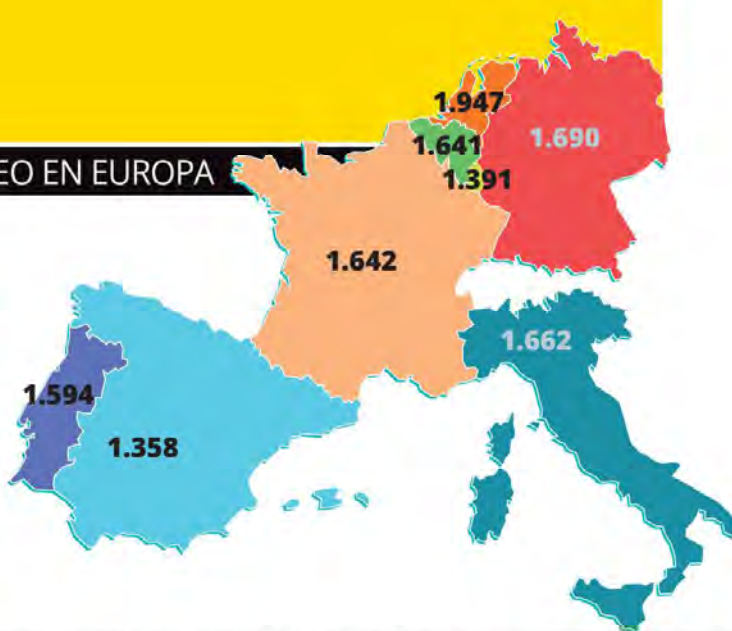
Nuestros seguidores nos cuentan sus casos reales.

PRECIO MEDIO DEL GASÓLEO EN EUROPA

Semana nº 3

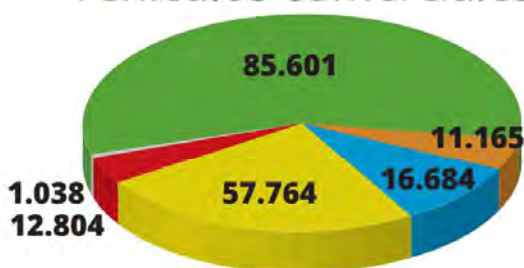
PAÍS	DIESEL
BÉLGICA	1.641
FRANCIA	1.642
ALEMANIA	1.690
ITALIA	1.662
LUXEMBURGO	1.391
PAÍSES BAJOS	1.947
PORTUGAL	1.594
ESPAÑA	1.358

Fuente: IRU.



MATRICULACIONES DE VEHÍCULOS COMERCIALES E INDUSTRIALES. DICIEMBRE 2025.

Vehículos comerciales



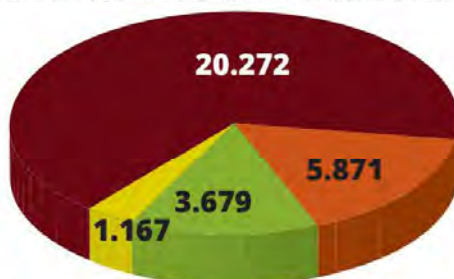
Evolución respecto al año 2024

- Derivados de turismo: 1.038 (-24,2%)
- Furgonetas: 85.601 (8,6%)
- Pick-up: 11.165 (18,0%)
- Comerciales de menos de 2,8 Tn.: 16.684 (17,1%)
- Furgón/combi de 2,8 a 3,5 Tn.: 57.764 (16,4%)
- Camión/chasis cabina de 2,8 a 3,5 Tn.: 12.804 (4,6%)

Total: 185.056 (11,6%)

Fuente: Anfac.

Vehículos industriales



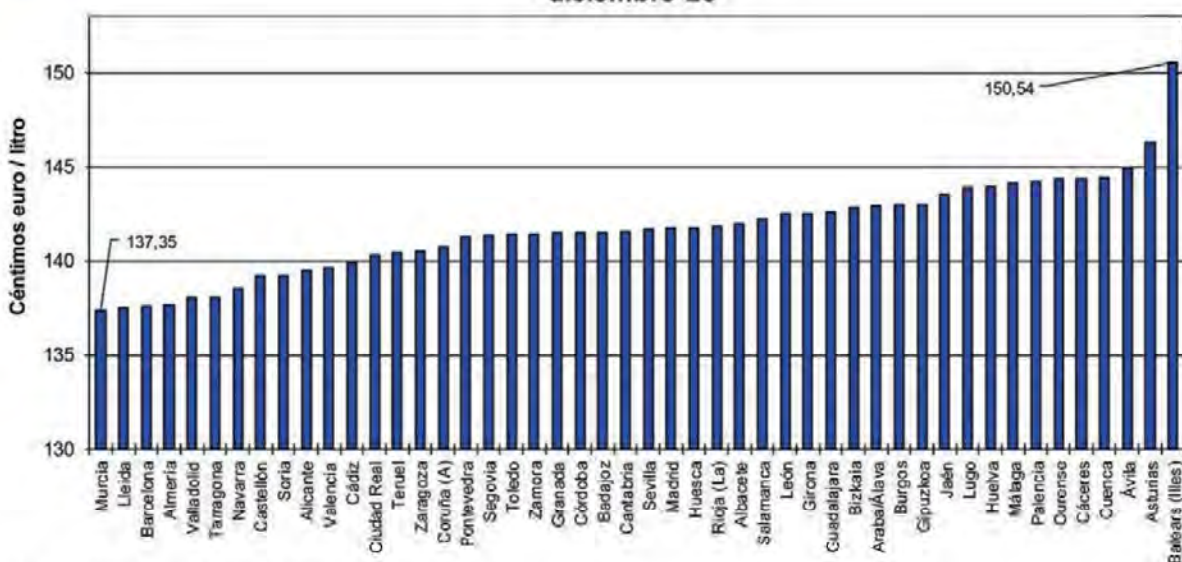
Evolución respecto al año 2023

- De más de 3,5 a 6 Tn.: 1.167 (42,8%)
- De más de 6 y hasta 16 Tn.: 3.679 (-13,2%)
- Rígidos de más de 16 Tn.: 5.871 (-4,1%)
- Tractocamiones: 20.272 (-3,3%)

Total: 30.989 (-3,6%)

PRECIO MEDIO DEL GASÓLEO

diciembre 25



Fuente: Ministerio para la Transición Ecológica.

Guía del Mercado

CONCESIONARIOS, VEHÍCULOS DE OCASIÓN, POSTVENTA

Suplemento mensual publicado conjuntamente por las revistas *Transporte Profesional* y *TRUCK*

Febrero 2026 Nº 156

Holcim estrena flota Volvo Trucks

Volvo Trucks ha entregado 30 unidades del Volvo FH 500 CV I-Save a Holcim, un paso clave con el que la compañía inicia el desarrollo de su flota propia en España. Los camiones, que operarán en todo el territorio nacional, están configurados para maximizar eficiencia, seguridad y sostenibilidad, alineándose con los objetivos estratégicos de ambas empresas e incorporan



tecnología avanzada, sistemas ADAS y conectividad Volvo Connect, que permite gestionar consumo, mantenimiento y operativa en tiempo real.



Disfrimur y MAN llevan la electrificación de larga distancia en España

Ambas compañías han marcado un hito en la descarbonización del transporte por carretera con la puesta en servicio del primer camión eléctrico de larga distancia que opera en España. Se trata del MAN eTGX 20.449, que ya cubre rutas reales de gran consumo entre Murcia, Alicante y Valencia, con un kilometraje anual de hasta 150.000 km, cifras habituales hasta ahora solo en camiones diésel.

Luis Simões refuerza su flota con Lecitrailer

La empresa portuguesa ha incorporado 70 nuevos semirremolques de **Lecitrailer** a su flota, reforzando su capacidad operativa y su apuesta por una logística más eficiente y sostenible. Las unidades, configuradas a medida y preparadas para operativas especiales como **duotrailer**, consolidan una colaboración estratégica basada en la innovación y la adaptación a las necesidades del transporte actual.



Nueva campaña Scania en 2026

Scania ha lanzado su primera campaña de servicios de 2026, centrada en **recambios originales** clave como alternadores, inyectores y motores de arranque, con el foco puesto en la fiabilidad, la seguridad y los precios competitivos característicos de la marca.



Arquus y Daimler Truck ganan el contrato PL6T

Arquus, junto a Daimler Truck, ha sido adjudicataria del **contrato PL6T** del Ministerio de las Fuerzas Armadas de Francia, que contempla la fabricación y entrega de **7.000 camiones militares** de nueva generación para el Ejército francés.*

