



GESTIÓN

P 20



China y el futuro del automóvil en Europa

VEHÍCULOS COMERCIALES

P 23



Especial Vehículos Comerciales

MOVILIDAD

P 52



Entrevista con Conversión Magro (DKV Mobility)



Algunos candidatos no necesitan entrevista. Nuevo Tayron.

Con hasta 7 plazas y también en híbrido enchufable.



V4B
Volkswagen for Business



Gama Tayron: consumo medio WLTP (l/100 km): 0,4-8,8.
Emisiones de CO₂ WLTP (g/km): 9-199.

Asóciate gratis y pasa a formar parte de AEGFA

www.aegfa.com

Edita:

AEGFA
CIF G64763410
Plaça d'Ausiàs March, 1
08195 Sant Cugat del Vallès
T +34 932 042 066
E info@aegfa.com
W www.aegfa.com

Coordinación de Publicación:

ORIBEX TEN, S.L.

Vicepresidente de AEGFA:

Jaume Verge
jverge@aegfa.com

Director de Redacción:

Oriol Ribas
oribas@aegfa.com

Colaborador:

Ramón Bustillo
José Manuel López

Diseño y Maquetación:

Guillermo Bejarano
hola@guillermobejarano.com

Fotografía:

David Vega
Ignacio Aguilar
Roberto Cano

Impresión:

Gráficas Andalusi

Distribución:

GIROMAIL, S.A.

Depósito Legal:

B-52069-2008

Esta publicación no comparte necesariamente las opiniones expresadas en los artículos de la misma. Prohibida la reproducción total o parcial sin la autorización expresa del editor.

AEGFA NEWS es la publicación oficial de la Asociación Española de Gestores de Flotas y de Movilidad (AEGFA).



El papel utilizado para imprimir esta revista proviene de bosques con gestión forestal ambientalmente responsable, socialmente beneficiosa y económicamente viable.

AEGFA

Asociación Española de Gestores de Flotas y de Movilidad

an AIAFA partner

Plaça d'Ausiàs March, 1
08195 Sant Cugat del Vallès
T +34 932 042 066
www.aegfa.com
info@aegfa.com
X @AEGFA1

Cuando cerramos 2025 y nos preparamos para iniciar un nuevo año, es inevitable hacer balance: hemos vivido meses de adaptación a cambios normativos, de reconfiguración de flotas y de consolidación de nuevas tendencias en movilidad corporativa. El próximo año se presenta igualmente apasionante, marcado por un escenario que combina retos y oportunidades.

Por un lado, la consolidación de la Ley de Movilidad Sostenible, que seguirá impulsando una transformación gradual pero decidida tanto de las flotas como de la movilidad corporativa en su conjunto.

El contexto internacional, por su parte, se mantiene inestable: fluctuaciones en los mercados energéticos, tensiones geopolíticas y cambios regulatorios afectarán la planificación estratégica de las empresas. Un escenario que seguirá exigiendo mayor agilidad y capacidad de anticipación.

Al mismo tiempo, asistiremos a la consolidación de marcas chinas y a la llegada de nuevas enseñas, configurando un mercado todavía más amplio y competitivo, pero que a su vez complica el trabajo del gestor de flotas por la gran cantidad de fabricantes y modelos disponibles.

Todo ello sin olvidarnos del proceso de electrificación que sigue llevando de cabeza a todos los integrantes de la cadena de valor de este sector.

Pero más allá de cifras, leyes y modelos, lo que realmente marcará la diferencia será la capacidad de las empresas de adaptar sus estrategias de movilidad a un entorno que combina sostenibilidad, digitalización y reducción de costes.

Los gestores de flotas serán, como siempre, los protagonistas de esta transformación, encontrando el equilibrio entre eficiencia, innovación y compromiso ambiental.

Oriol Ribas

Director de Redacción



AEGFA News

LA REVISTA PROFESIONAL PARA GESTORES DE FLOTAS Y DE MOVILIDAD

AEGFA



6 Premios y Gala de las Flotas 2025

GESTIÓN



20 Crónica de una ventaja anunciada: China y el futuro del automóvil en Europa



30 Foro de Movilidad 2025: Evolución sin rupturas



32 Nuevo MOVES Flotas Plus

EMPRESAS

33 Empresas y entidades

VEHÍCULOS COMERCIALES



25 Vehículos comerciales eléctricos: claves para una electrificación viable

28 KIA PV5 Cargo

29 Santana 400: Resurrección off-road

FABRICANTES



34 Análisis y evolución del mercado de flotas en Europa



37 ¿Cómo impacta la normativa Euro 6e-bis en las flotas?

38 Opel Grandland

40 Lexus ES

41 Audi A6



42 Movilidad ejecutiva: cuando el confort y la tecnología también son parte del negocio

MOVILIDAD



50 Entrevista con Matthieu Echalié, CEO de GAC Software



54 Entrevista con Conversión Magro, Director General DKV Mobility España



56 La meteorología adversa, factor de riesgo y mortalidad

VINTAGE FLEET



59 50 años del Volkswagen Polo, el compacto que democratizó la innovación

NUEVAS TECNOLOGÍAS

60 Nuevas tecnologías

SEAT LEÓN

Híbrido enchufable



Lo que piensas cuando te hablan de modelo híbrido.

A unos les gusta quedarse en casa, a otros ir a la ofi. Tú prefieres conducir el SEAT León Híbrido enchufable con Sistema de navegación con pantalla de 32,7 cm (12,9") y faros Matrix Led. Y con sus más de 120 km de autonomía eléctrica, te da para disfrutar de tus trayectos al trabajo y de tus escapadas de fin de semana.



SEAT **FOR BUSINESS**





AEGFA entrega los Premios FLOTAS 2025

El jueves 20 de noviembre, AEGFA entregó los Premios FLOTAS 2025, donde los mejores profesionales, marcas y empresas del sector de las flotas y la movilidad corporativa fueron galardonados por sus buenas prácticas durante el año.

La Gala de los Premios Flotas 2025 volvió a reunir a un amplio número de profesionales y empresas del sector, consolidándose como el encuentro de referencia en la movilidad corporativa y la gestión de flotas en España. Cerca de 400 personas estuvieron presentes en esta velada, marcada por el reconocimiento a la profesionalización, la innovación y el compromiso de quienes están impulsando la transformación del sector.

El momento más esperado de la noche fue la entrega del galardón a la **Gestora de Flotas del Año**, que en esta edición recayó en **Teresa Casulleras**, Group Sourcing Manager Services Fleet en Merck Group. El galardón es un reconocimiento a su trayectoria profesional,



capacidad de liderazgo y visión estratégica, que la han situado como un referente para toda la industria, tanto a nivel nacional como internacional.

Casulleras, que como es tradición recibió el galardón de las manos del Gestor de Flotas del año anterior, Jaime Bará, agradeció el galardón e hizo extensivo su agradecimiento a todos los colaboradores, profesionales y empresas que hacen posible la movilidad de corporaciones como Merck.

Anticimex, AstraZeneca, Auro, B.Braun, FGC, ElPozo, Moovecars, Socotec y ZF Aftermarket fueron las empresas cuyas mejores prácticas resultaron premiadas en los Premios Flotas 2025

MARCAS Y MODELOS QUE LIDERAN EL CANAL FLOTAS

La gala, presentada por la actriz Elena González, arrancó con el reconocimiento a las marcas y modelos que mejor desempeño han conseguido en el canal empresas, a partir de los datos facilitados por MSI, que confirmaron nuevamente la fortaleza de algunos fabricantes en el mercado corporativo.

Volkswagen se alzó, un año más, como la marca con mayores ventas a flotas en España, seguida por **Renault** y **Toyota**, en un podio que





refleja el dominio y la estabilidad de estas marcas en el segmento corporativo.

En el ámbito de los vehículos comerciales ligeros, **Renault** volvió a liderar el ranking, por delante de **Peugeot** y **Ford**, mientras que el **Citroën Berlingo** se consolidó como el comercial ligero más vendido.

También se detallaron los modelos superventas del año, con un TOP 3 idéntico al del año anterior, aunque en diferente orden: el **Renault Clio** fue el modelo más vendido a flotas, seguido por el **Nissan Qashqai** y el **SEAT Ibiza**. En cuanto al crecimiento, el **Škoda Fabia** fue reconocido como el modelo con mayor incremento en ventas en número de unidades dentro del canal de empresa.



El Parque Móvil del Estado y la Asociación Española de Renting de Vehículos, que este año han celebrado los 90 y 30 años de su fundación, respectivamente, pasan a formar parte del Cuadro de Honor de las Flotas



Por su parte, **BYD** destacó como la marca con mayor crecimiento en porcentaje en el canal corporativo, mientras que **Škoda** registró el mayor aumento en unidades. El jurado también quiso subrayar el comportamiento de nuevas incorporaciones al sector, concediendo el Premio Marca Revelación a **Omoda-Jaeccoo**, y el de Modelo Revelación al **Lynk & Co 08**, mientras que el **Kia PV5** fue elegido como el Vehículo Comercial Revelación del año para flotas.



El bloque tecnológico confirmó el liderazgo de Toyota y el Toyota Corolla como la marca y el modelo híbridos más vendidos a empresas. En el terreno del vehículo eléctrico, Tesla mantuvo su posición como la marca que más unidades de eléctricos puros matriculó en el canal corporativo, seguida por BMW.

INNOVACIÓN Y SOSTENIBILIDAD EN LA GESTIÓN DE FLOTAS

El segundo tramo de la gala se centró en premiar proyectos ejemplares en gestión, sostenibilidad y electrificación. El Premio a la Gestión Eficiente de la Flota fue para SOCOTEC, que ha logrado optimizar su operativa mediante un uso responsable de los recursos y un modelo de trabajo basado en la eficiencia.

En materia de digitalización, Anticimex recibió el Premio a la Transformación Digital de la Gestión de Flota por su apuesta por automatizar procesos clave y mejorar la visibilidad global de su parque móvil.

El impulso a políticas de movilidad sostenible tuvo su espacio destacado. ZF Aftermarket fue reconocida con el Premio al Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo por su plan de movilidad en su centro de trabajo de Corella, mientras que El Pozo obtuvo el Premio a la Política de Movilidad Sostenible por situar la sostenibilidad como eje central de sus desplazamientos corporativos.

Asimismo, B. Braun recibió el Premio a la Descarbonización de la Movilidad Corporativa por una estrategia basada en la reducción real y medible de emisiones mediante tecnologías limpias y una planificación rigurosa.

Entre los proyectos de electrificación sobresalieron dos iniciativas. Por un lado, AstraZeneca fue galardonada con el Premio a la Excelencia en la Electrificación de la Flota tras completar la transición a una flota 100% eléctrica de casi 1.200 vehículos en España, convirtiéndose en referencia para otras filiales de la compañía a nivel global. Por otro, Auro se





alzó con el Premio Partnership Estratégico en Movilidad Eléctrica, que reconoce la colaboración entre empresas para hacer posible un proyecto de electrificación de gran alcance en el que también estuvieron implicados Repsol, Caleido y Uber.

Uno de los premios más singulares de la noche fue el de Electrificación de Flota en Alta Montaña, otorgado a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) por implementar vehículos totalmente eléctricos en enclaves de climatología extrema como la estación de Vall de Núria, un ejemplo de aplicación de la movilidad eléctrica en condiciones operativas de máxima exigencia en un entorno tan complejo como es un parque natural.

En el ámbito de los servicios VTC, MOOVE-CARS recibió el Premio Movilidad Cero Emisiones, destacando su decidida apuesta por una operativa basada exclusivamente en vehículos eléctricos.

RECONOCIMIENTOS INSTITUCIONALES Y CIERRE DE UNA NOCHE MEMORABLE

El último tramo de la gala se dedicó a los reconocimientos especiales coincidiendo con algunas efemérides destacadas de 2025. Es el caso del Parque Móvil del Estado y de la Asociación Española de Renting de Vehículos, que este año han celebrado los 90 y 30 años de su fundación, respectivamente. Además, ambas entidades pasan a formar parte del Cuadro de Honor de las Flotas, el Hall of Fame del sector en nuestro país.

Por otro lado, la asociación también entregó el Premio Especial Flotas 2025 a SEAT, en homenaje al 75 Aniversario de la marca española, cuyo impacto en la automoción española y su peso histórico en las flotas corporativas merecieron un reconocimiento especial.

Con la entrega del premio a Teresa Casulleras como Gestora de Flotas del Año y la ya clásica foto de todos los premiados, la gala puso el broche final a una edición especialmente significativa, tanto por la calidad de los proyectos presentados como por el récord de participación alcanzado.

Los Premios Flotas 2025 reafirman así su papel como plataforma de referencia para destacar las mejores prácticas en movilidad corporativa y la evolución de un sector clave para la competitividad empresarial en España. 🏆



Haz que tu empresa se mueva sin límites con Hyundai.



En Hyundai ponemos a tu alcance una Gama Híbrida y Eléctrica que hace que tu empresa se mueva sin límites.

El Hyundai KONA, elegante y conectado para tus trayectos diarios. Ábrelo sin preocupaciones con la llave digital Hyundai y disfrútalo en su versión híbrida o 100% eléctrica; el TUCSON, un SUV con carácter y tecnología para cada reunión, disponible también en versión híbrida enchufable; y el SANTA FE con espacio y versatilidad para que viajes con tu equipo sin renunciar al confort, también disponible en versión híbrida enchufable.

Con la Gama Híbrida y Eléctrica de Hyundai, tu negocio llega a donde lo necesite, con la tranquilidad de contar con 5 años de garantía sin límite de kilometraje.



Con etiqueta ECO y CERO.



PREMIO

MARCAS CON MAYORES VENTAS A FLOTAS

1º VOLKSWAGEN



Marcos Grant, RAC & Fleet Senior Manager Volkswagen Turismos

2º RENAULT



María Muñoz Villacín, Responsable de Grandes Cuentas de Renault Group

3º TOYOTA



Joaquín Serrano, Fleet & Remarketing General Manager de Toyota España

PREMIO

MARCA CON MAYORES VENTAS A FLOTAS DE VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS

1º RENAULT



María Muñoz Villacín, Responsable de Grandes Cuentas de Renault Group

2º PEUGEOT



Julio Fernández Barba, Responsable de Grandes Cuentas de Stellantis

3º FORD



Carlos Gutiérrez Torres, Gerente de Ventas Corporativas de FORD



LA PROMO MÁS

PRO%

PARA LA GAMA MÁS PRO



¡Impulsa tu negocio al 0 % TAE*!

*Consulta condiciones en nissan.es

PREMIO

**MARCA CON MAYOR
CRECIMIENTO EN FLOTAS
EN PORCENTAJE**

BYD



Manuel García Albertos, B2B, RAC & Used General Maager de BYD

PREMIO

**MARCA CON MAYOR
CRECIMIENTO EN FLOTAS
EN Nº UNIDADES**

ŠKODA



Laura Gómez Palet, Manager Flotas, RAC y VO DE ŠKODA

PREMIO

**MARCA REVELACIÓN
PARA FLOTAS 2025
OMODA-JAECOO**



Manuel Álvarez de Toledo, B2B Fleet Manager DE Omoda-Jaecoo

PREMIO

**MARCA Y MODELO CON
MAYORES VENTAS A FLOTAS
DE VEHÍCULOS HÍBRIDOS
TOYOTA y TOYOTA COROLLA**



José Luís Rodríguez, Fleet Corporate Senior Manager de Toyota España

PREMIO

**MARCA CON MAYORES VENTAS A FLOTAS
DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS
1º TESLA**



Tomás Alcantarilla, Senior Account Manager de Tesla

2º BMW



Miguel Ángel Rojas, Responsable de Ventas Corporativas BMW Ibérica

PREMIO

MODELOS CON MAYORES VENTAS A FLOTAS

1º RENAULT CLIO



María Muñoz Villacín, Responsable de Grandes Cuentas de Renault Group

2º NISSAN QASHQAI



Xavier Martínez, Director de Flotas, RAC y Usados de Nissan

3º SEAT IBIZA



Daniel Saenz de Buruaga, Gerente de Ventas Corporativas y organismos oficial de Seat

PREMIO

MODELO CON MAYOR CRECIMIENTO EN FLOTAS

ŠKODA FABIA



Iñigo Murguiondo, Responsable de Flotas de Skoda

PREMIO

MODELO CON MAYORES VENTAS A FLOTAS DE VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS

CITROËN BERLINGO



Isidro Salas, Responsable de Renting de Stellantis

PREMIO

MODELO REVELACIÓN
LCV PARA FLOTAS

KIA PV5



Carlos Maside, Gerente Nacional de Ventas Flotas y RAC de KIA

PREMIO

PREMIO ESPECIAL FLOTAS
75º ANIVERSARIO SEAT

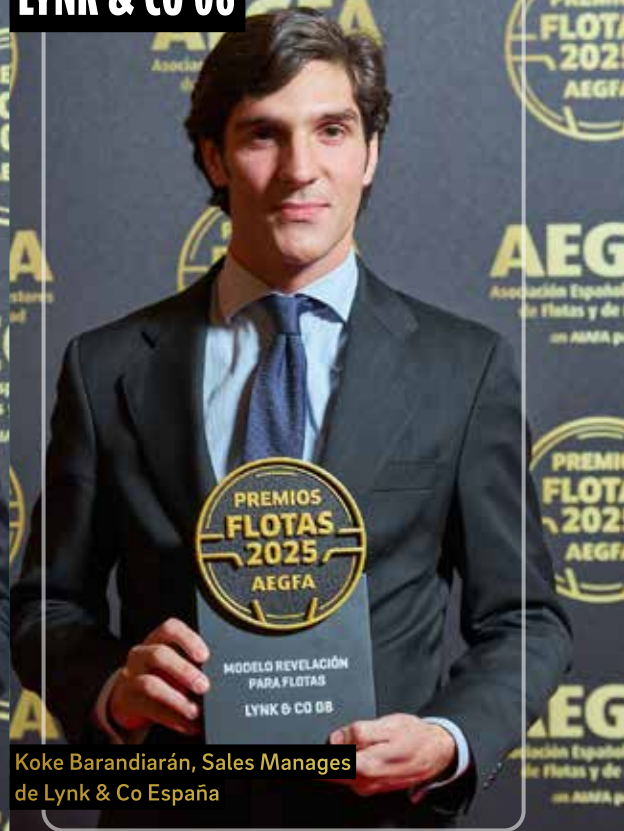


Carlos de Luis, Director de comunicación de Seat

PREMIO

MODELO REVELACIÓN
PARA FLOTAS

LYNK & CO 08

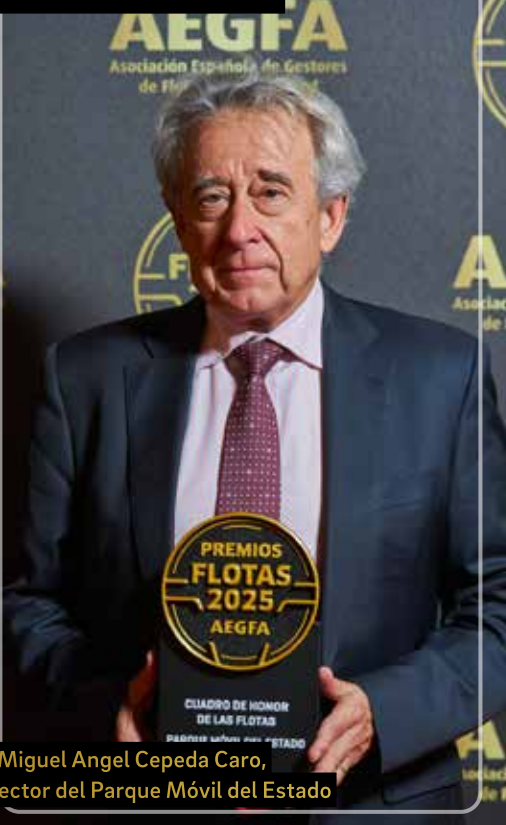


Koke Barandiarán, Sales Manager de Lynk & Co España

PREMIO

CUADRO DE HONOR DE LAS FLOTAS

90º ANIVERSARIO PARQUE
MÓVIL DEL ESTADO



D. Miguel Angel Cepeda Caro, director del Parque Móvil del Estado

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA
DE RENTING DE VEHÍCULOS



Agustín García, Fátima Escudero, Inma García Ayuso y José Martín Castro-Acebes, de la AER

PREMIO

GESTOR DE FLOTAS DEL AÑO 2025

TERESA CASULLERAS, GROUP SOURCING MANAGER SERVICES FLEET EN MERCK GROUP



Jaime Bará, Gestor de Flotas 2024, y Teresa Casulleras

PREMIO

GESTIÓN EFICIENTE DE LA FLOTA

SOCOTEC



Cristina Alcaraz, Procurement Manager de SOCOTEC, Desiré Ortega, Técnica contable de SOCOTEC

PREMIO

TRANSFORMACIÓN DIGITAL DE LA GESTIÓN DE FLOTA

ANTICIMEX



Miguel Ángel García, Responsable de Compras y Flota de Anticimex

PREMIO

PREMIO DESCARBONIZACIÓN DE LA MOVILIDAD CORPORATIVA

B. BRAUN



Antonia Ruiz, Responsable Compras de Bbraun, y Aritza Zabala, Responsable de flota de Bbraun

PREMIO

PREMIO EXCELENCIA EN LA ELECTRIFICACIÓN DE LA FLOTA

ASTRAZENECA



Anabel de la Lastra, Head of Procurement, Fleet & Facilities de AstraZeneca España

PREMIO

PREMIO PARTNERSHIP ESTRATÉGICO EN MOVILIDAD ELÉCTRICA

AURO



Juan Ramírez Puig, Director Operaciones de Auro

PREMIO

PREMIO POLÍTICA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

ELPOZO



Juan Carlos Cambronero, Supervisor de Logística ElPozo

PREMIO

PREMIO PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE AL TRABAJO

ZF AFTERMARKET



Vicente Magaña, Responsable de Sostenibilidad ZF Aftermarket Ibérica

PREMIO

PREMIO ELECTRIFICACIÓN DE FLOTA EN ALTA MONTAÑA

FERROCARRILS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA



Francesc Arrebola, Responsable Sostenibilitat i Acció Climàtica d'FGC Turisme

PREMIO

PREMIO MOVILIDAD CERO EMISIONES EN SERVICIOS VTC

MOOVECARS

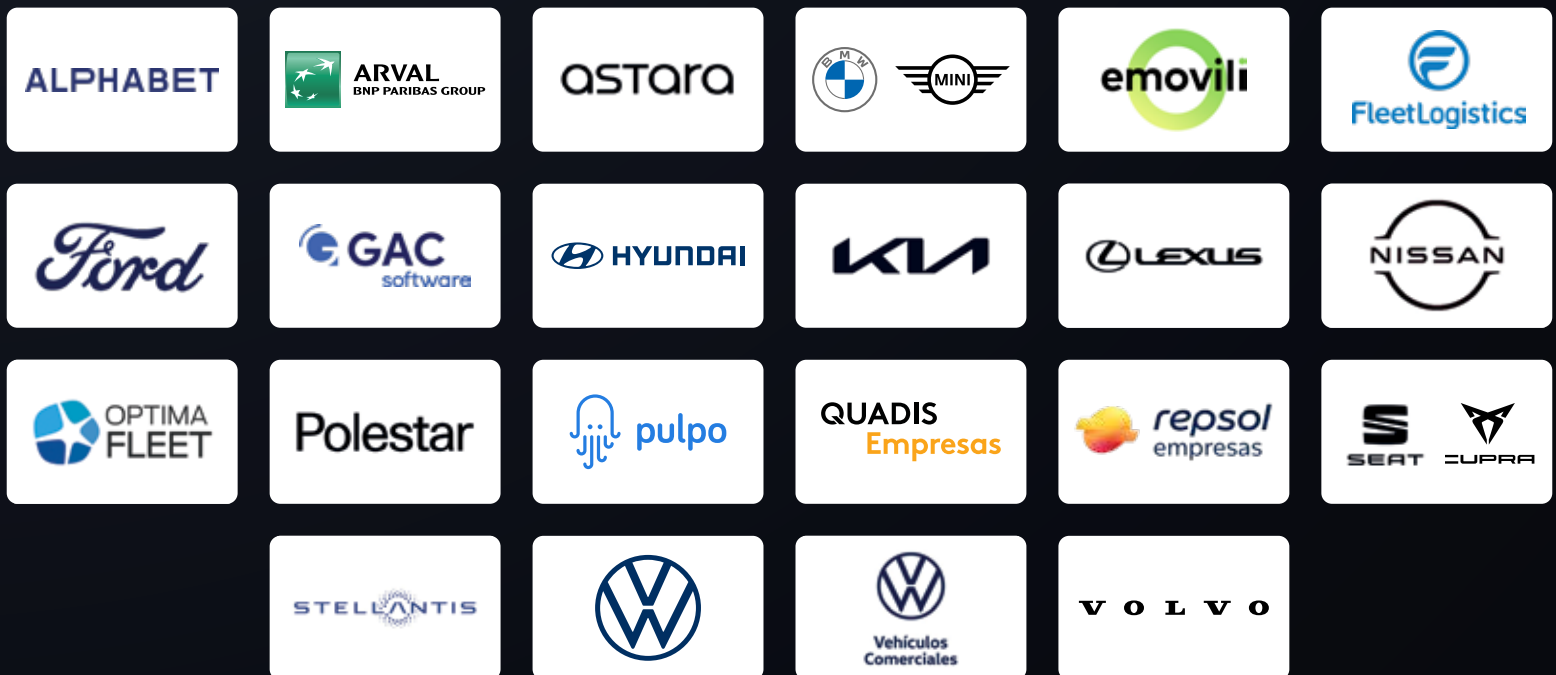


Carlos García Gimeno, Director Financiero de MOOVECARS

PATROCINADORES DE LA GALA 2025



EMPRESAS COLABORADORAS





CRÓNICA DE UNA VENTAJA ANUNCIADA: CHINA Y EL FUTURO DEL AUTOMÓVIL EN EUROPA

En un mercado del automóvil tan cambiante como el actual, hay dos cuestiones que se repiten: uno es el de la entrada de los vehículos eléctricos en el mercado, y el otro la irrupción de los fabricantes chinos en Europa.

Ambas están muy relacionadas, porque el vehículo eléctrico es una de las armas de los fabricantes chinos, pero no la única. Vamos a centrarnos en la entrada de las marcas chinas, y lo haremos analizándola desde cuatro grandes apartados: legislación, tecnología, cadena de suministro y política de precios.

LOS EFECTOS DE LA NORMATIVA

Comencemos con el efecto de las normativas gubernamentales y europeas y su repercusión en el cambio de modelo. La Unión Europea ha centrado su actuación medioambiental en la reducción de las emisiones de CO2 (olvidando otros elementos contaminantes como el NOx...), mediante la fijación de plazos para alcanzar el objetivo cero emisiones. Olvidando la neutralidad tecnológica que rige toda su normativa, la UE ha elegido al vehículo eléctrico como única tecnología aceptada, excluyendo otras alternativas como puedan ser los combustibles sintéticos o el hidrógeno.

La consecuencia ha sido que los fabricantes europeos han tenido que dedicar ingentes cantidades de dinero a desarrollar la tecnología del vehículo eléctrico, forzados además por una normativa europea que obligaba a una implantación acelerada de un producto que, con la tecnología disponible, no permitía poder ofrecerlo a un precio competitivo frente a las alternativas de combustión.

El objetivo de potenciar y acelerar el desarrollo de nuevas tecnologías era muy loable, pero en Bruselas parecían desconocer la realidad al fijar unos plazos inalcanzables para su desarrollo. Plazos con objetivos de

La irrupción de los fabricantes chinos en el mercado europeo del automóvil no es un fenómeno aislado. Legislación, tecnología, cadena de suministro y política de precios explican un cambio estructural que está redefiniendo el equilibrio de la industria en Europa.

LOS FABRICANTES EUROPEOS HAN TENIDO QUE DEDICAR INGENTES CANTIDADES DE DINERO A DESARROLLAR LA TECNOLOGÍA DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO, FORZADOS ADEMÁS POR UNA NORMATIVA EUROPEA QUE OBLIGABA A UNA IMPLANTACIÓN ACELERADA



ventas que en ningún momento han aceptado enlazar con algo tan necesario como la red de recarga disponible, petición largamente solicitada por los fabricantes, pues difícilmente pueden vender vehículos si el cliente no tiene la tranquilidad de poder recargarlo con facilidad. Bruselas ha ignorado sistemáticamente esa petición. Quizá porque es más fácil obligar a un pequeño número de fabricantes que hacerlo con la nube de empresas implicadas en la instalación de *electrolineras*, la mayoría de ellas sin ninguna intención de instalar más puntos si no ven su rentabilidad a medio plazo.

El elemento coercitivo de la UE son las sanciones en caso de incumplimiento, multas cuyo importe afectaba principalmente... a los fabricantes europeos. Aunque finalmente las sanciones por el momento no se han aplicado, su importe tan elevado condicio-

no la actividad comercial de muchas marcas. Y es que el importe total de las multas previstas para 2025 era de 15.000M€, una cifra tan impresionante que hizo que la UE ampliara a diciembre 2026 el periodo de cálculo. Al menos de momento, ya que Bruselas está modificando casi mensualmente sus directrices ante la realidad del mercado.

La última iniciativa de la UE parece que irá dirigida a concentrar sus exigencias medioambientales en los vehículos de empresa y operadores de *Rent a Car*, como si sus necesidades de uso no fueran incluso más intensivas que las de los particulares. Ante la respuesta del mercado, esperemos que todo se quede en la fase de iniciativa.

La UE critica al gobierno chino que legisle favoreciendo a sus fabricantes, cuando se supone que uno de los objetivos de los gobiernos es facilitar la actividad de sus ciudadanos y empresas, dirigiéndola hacia objetivos beneficiosos para ambos colectivos. Sería conveniente que la UE actuase de la misma forma y que sus leyes protegiesen a usuarios y fabricantes europeos en la misma medida que allanan el camino hacia un mundo mejor. En el último año la UE ha ido suavizando progresivamente sus exigencias, a la vista de las dificultades que están encontrando diferentes grupos europeos: es mejor tarde que nunca.

Este cambio de dirección, aunque tímido, es decreciente importancia ante la escalada de aranceles y medidas proteccionistas iniciadas con las políticas de la administración Trump.



DISTRIBUCIÓN TECNOLOGÍAS DE PROPULSIÓN

Categoría	BEV	PHEV	HEV	ICEV	Cuota mercado en mercado mundial
China	36%	8%	8%	48%	32,9%
Europa	18%	8%	22%	52%	15%
EEUU	5%	1%	14%	80%	15,5%
Mercado Mundial	15%	5%	15%	65%	
Millones de unidades	13,5M	4,5M	13,5M	58M	89,5M

Fuentes: IEA, PWC y elaboración propia

Medidas proteccionistas que la UE está haciendo en parte suyas, con negociaciones avanzadas con el gobierno chino tanto para la fijación de aranceles aceptados por ambas partes, como para la fijación de un entorno de precios referenciado para los vehículos chinos, aún en fase de negociación.

Una consecuencia positiva, en parte debido a la legislación, es la instalación en Europa de fábricas de marcas chinas, como la ya confirmada de BYD en Turquía. En España ya está operativa Ebro en Barcelona (con tecnología del grupo Chery – Omoda/Jaeco), y Santana (Zhengzhou y Anhui), con otros grupos estudiando su instalación.

TECNOLOGÍA

Es muy, pero muy importante, recordar que el desarrollo de la industria automovilística china se inició y potenció por el interés de las marcas occidentales de beneficiarse de unos menores costes. Tanto en el automóvil como en casi todos los sectores. Durante décadas las marcas occidentales han invertido en China miles de millones en fábricas, centros de investigación, nuevas tecnologías... lo que ha permitido a las empresas chinas aprender y desarrollar su propia tecnología.

La exigencia del gobierno chino de que las empresas instaladas en su país tuvieran mayoría china en su capital facilitó la transferencia de tecnología. Lo habitual es que cuando una marca crea una filial en otro país lo haga siendo propietario del 100% del capital, lo que asegura su control. En China, al tener una empresa china la mayoría del capital, y por tanto ser quien decide, le permitía trasladar personal, conocimientos, información...

Es decir, la tecnología, de la empresa con participación occidental a otra con capital 100% chino.

Fabricar durante décadas modelos occidentales, también de marcas Premium, les ha permitido dominar la tecnología y los procesos más actuales, y disponer del personal cualificado necesario. La pujanza de sus productos, incluso en los sectores más avanzados, alcanza también al sector de componentes. La dependencia de las fábricas occidentales de piezas fabricadas en China es total, si bien es cierto que la interdependencia es tan elevada que ningún país es capaz de ser autosuficiente.

Así como el corazón de un vehículo de combustión es el motor, en el eléctrico la batería es la pieza clave. Es la que condiciona su uso: autonomía (y por tanto nuestra velocidad, utilización de accesorios como el aire acondicionado o la calefacción), tiempo de recarga... Y en esta área las empresas chinas lideran el mercado, junto con Tesla.

Otro factor a tener en cuenta es la creciente demanda por parte de los clientes de nuevas aplicaciones y ayudas a la conducción, y en esta área la tecnología de la industria china está mucho más avanzada que la europea. Circulando por autopista a un máximo de 120 km/h, se valoran nuevas funcio-

lidades que el disponer de docenas de cables que no se nos permite utilizar.

Con un volumen de ventas BEV de 6,5 millones en el periodo Enero-Agosto 2025, el mercado interior permite a las empresas chinas amortizar elevadas inversiones en desarrollo de nuevas tecnologías y aplicaciones.

El liderazgo de China en el vehículo eléctrico es claro, pues concentra más del 60% de las ventas mundiales de vehículos BEV, con una cuota del 50% en el mercado local, frente a una creciente penetración del 18% en Europa; y del 6% y reduciéndose en EE.UU. En España, el acumulado a noviembre 2025 es del 8,1%. Con BYD como marca líder destronando a Tesla, el tradicional líder del segmento.

Su implantación en vehículos industriales, principalmente pesados, se prevé más lenta.

Los avances tecnológicos no se limitan al vehículo, se extienden al proceso de diseño y fabricación. Recientemente un grupo europeo ha anunciado que su metodología de desarrollo de nuevos modelos aplicará conceptos extraídos de fabricantes chinos, con el objetivo de reducir el desarrollo y lanzamiento de un nuevo modelo de cuatro o cinco años a dos.

En China comienzan a estar operativas las primeras "fábricas oscuras", llamadas así porque funcionan sin luz ni trabajadores humanos, operadas por robots e IA sin interrupción las 24 horas. El personal solamente aparece mínimamente cada 30 minutos o una hora, en labores de inspección adicional. Xiaomi, cuya fábrica oscura en Changping (Xiaomi Smart Factory) fabrica 1 móvil por segundo, ha implantado esa tecnología en su fábrica de automóviles de Pekín y fabrica 1.000 vehículos al día en esas condiciones.

CADENA DE SUMINISTRO

En esta área el posicionamiento actual de China es claro y clave. No solamente son sus empresas (con o sin participación extranjera) importantes proveedores de las diferentes marcas occidentales, sino que la nube de empresas existentes en el país hace que compartan cultura empresarial. Todo ello reduce el proceso de diseño y fabricación del componente, en el que al integrarse diferentes proveedores y clientes les permite repartir costes entre ellos.



ES IMPORTANTE RECORDAR QUE EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA AUTOMOVILÍSTICA CHINA SE INICIÓ Y POTENCIÓ POR EL INTERÉS DE LAS MARCAS OCCIDENTALES DE BENEFICIARSE DE UNOS MENORES COSTES





EN CHINA COMIENZAN A ESTAR OPERATIVAS LAS PRIMERAS “FÁBRICAS OSCURAS”, LLAMADAS ASÍ PORQUE FUNCIONAN SIN LUZ NI TRABAJADORES HUMANOS, OPERADAS POR ROBOTS E IA, SIN INTERRUPCIÓN LAS 24 HORAS



Durante los últimos años del siglo XX y principios del actual, Estados Unidos fue reduciendo su presencia e influencia en Sudamérica, proceso similar a la menor presencia de Europa en el continente africano. El vacío dejado fue aprovechado por China para ir aumentando su presencia, siendo una de sus herramientas la ayuda en la construcción de infraestructuras (presas, puertos...) para conseguir acuerdos en el acceso a las materias primas en que son tan ricas ambas zonas. Esto le permite predominar en toda la cadena de valor: desde las materias primas, principalmente en las tierras raras tan necesarias para la fabricación de motores eléctricos y baterías, hasta la distribución con su red logística de puertos de contenedores por todo el mundo. Como ejemplo, la terminal de contenedores del puerto de Barcelona está operada por la empresa hongkonesa Hutchison Ports, que opera en más de 50 países.

En su territorio dispone tanto de la energía eléctrica como de la cobertura de red necesaria para atender a un parque de 25 millones de BEV. Sin defender ni condenar ninguna fuente de energía, hay que tener en cuenta que China mantiene 59 centrales nucleares y tiene 28 en construcción; o que el pasado julio ha iniciado la construcción de la presa Yarling Zanbo, que cuando esté terminada en 2035 generará 300.000 GWh (igual al consumo anual del Reino Unido). En Europa el suministro de petróleo o gas está fuertemente condicionado por la situación geopolítica del momento, que no ofrece estabilidad a largo plazo. Afortunadamente las energías solar y eólica, en las que en España somos líderes, nos permite afrontar el futuro con mejores perspectivas que otros países europeos. Pero el apagón general del pasado año recomienda acelerar la gestión e infraestructuras de distribución, donde estamos penalizados por la política proteccionista de nuestro vecino francés (el inicio de estudios para enlazar nuestros recursos eléctricos mediante cable subterráneo con un país tan alejado como Irlanda es una de las consecuencias).

POLÍTICA DE PRECIOS

Una de las consecuencias del panorama descrito es un menor coste de producción en relación a la calidad del producto, que compensa el diferencial de transporte paneuropeo, como sucede con otros fabricantes asiáticos.

Esto les permite ofrecer un menor precio al consumidor, oportunidad que se beneficia de dos cambios que se han producido en los últimos años en el mercado europeo. El primero es el incremento general de precios tras la pandemia, aunque últimamente se haya decelerado. El otro es el cambio de posicionamiento de algunas marcas europeas, que ha provocado un estrechamiento del diferencial de precio entre diferentes marcas, ya sean porque las de menor precio han mejorado claramente su oferta y elevado el precio, o por la reducción de precios relativos de marcas Premium o próximas a serlo.

Ambos factores han reducido a mínimos la oferta en el segmento de bajo precio, dejando espacio suficiente para la entrada de productos chinos que, si bien no es masiva, sí se está produciendo de forma acelerada. Y dada la tradicionalmente baja fidelidad de marca del mercado español, con 7 marcas fabricando en el país, facilita que vayan ampliando su oferta a modelos de segmentos superiores.

Solo muy recientemente los vehículos eléctricos han estado accesibles al gran público, al haber reducido su precio de forma acelerada, sea cual sea el país de la marca.

La agresividad de las marcas chinas en Europa se ha acelerado por la guerra de precios que hay actualmente en su mercado local, en el que compiten más de cien marcas, que ha obligado a su gobierno a intervenir. El exceso de oferta ha animado a exportar a mercados con precios superiores, como el europeo. Una de las consecuencias será la absorción o el cierre de muchas de las marcas actuales, que ya ha comenzado a producir-

se dejando a clientes chinos con un vehículo cuyo fabricante ha desaparecido y sin tener a quien reclamar. Afortunadamente los grupos chinos que se han introducido en nuestro país son líderes en su mercado y, dado sus elevados volúmenes de ventas, aseguran su permanencia en la progresiva reducción de competidores.

El gestor de flota, cuyo parque móvil está en gran parte contratado en renting, no está beneficiándose por el momento de esos menores precios. El motivo es que los operadores de renting, como práctica habitual, aplican valores residuales más bajos a las nuevas marcas, lo que incrementa la cuota. Con el tiempo, y según van implantándose en el mercado, van alineando progresivamente dichos residuales al mercado mejorando su competitividad. En el caso de las marcas chinas, dado lo atípico de su situación (experiencia de décadas, liderazgo tecnológico, futuro de la marca asegurado por los elevados volúmenes de ventas que le permite su enorme mercado local...) algunos operadores están anticipándose y fijando valores residuales previendo la demanda futura de VO de esas marcas, de las que en el futuro habrá escasez de vehículos con pocos años.

EN RESUMEN

Aunque pueda parecerlo, este artículo no es una crítica ni una defensa de la industria china o de sus vehículos, es simplemente revisar la situación y que la ha provocado. Lo mismo aplica en lo relacionado con la tecnología o marcas, con independencia de su origen, ni en cuanto a las fuentes de energía: lo que hemos intentado es reflejar la realidad como la vemos.

En nuestra opinión, las empresas asiáticas tienen una visión a largo plazo, a diferencia de las occidentales cuyas previsiones son a corto y medio plazo. Un ejemplo paradigmático en el automóvil es Toyota: durante años planificó pacientemente su futuro, desarrollando la tecnología híbrida ante la incredulidad o el rechazo de sus competidores, y hoy se beneficia de esa apuesta a largo plazo siendo líder mundial desde el año 2020.

En un mundo tan cambiante como el actual, y cuyos cambios se producen de forma acelerada, el reto de Europa es definir cómo quiere reposicionarse para recuperar su liderazgo, ya compartido desde hace décadas. ■



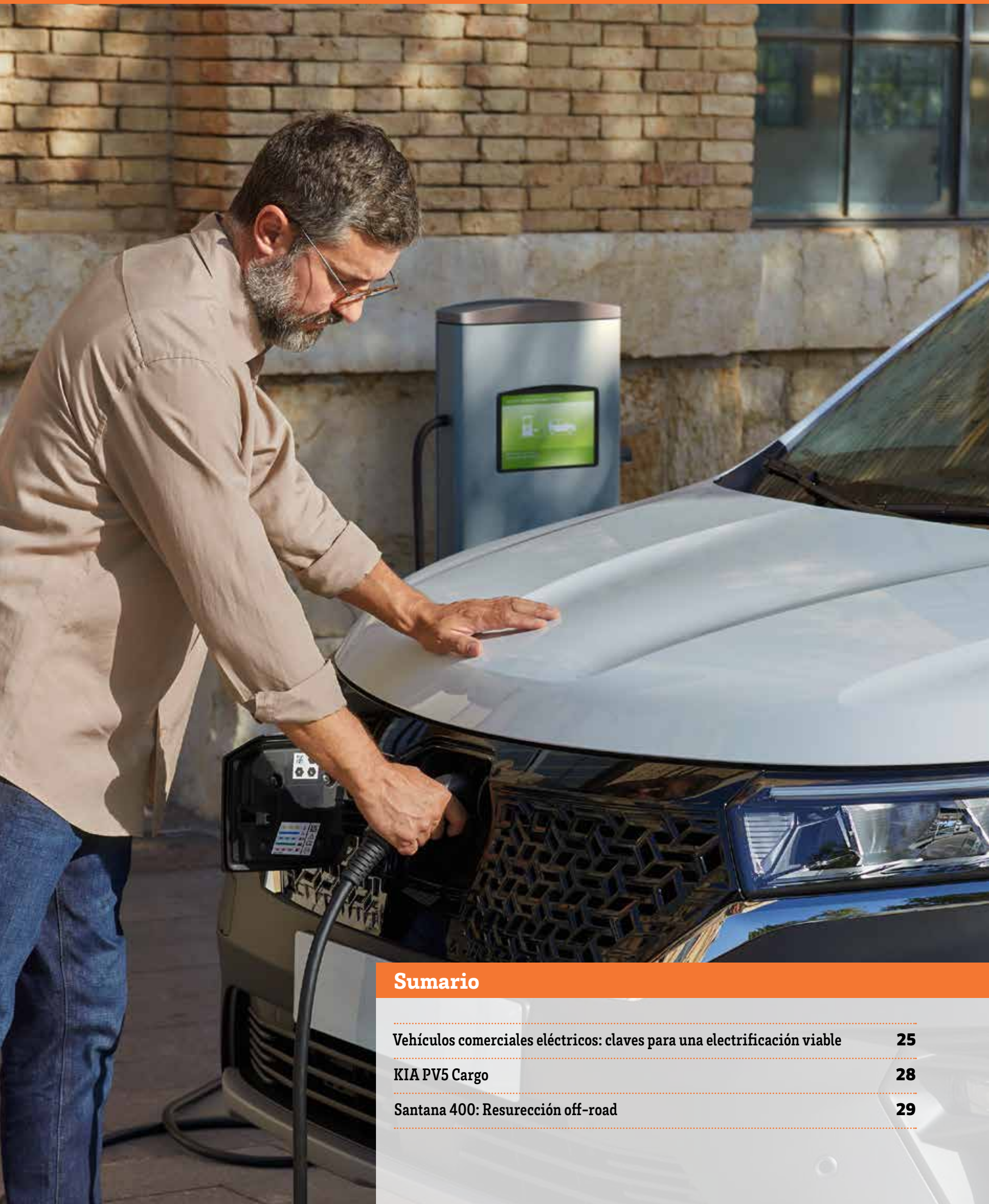
Ramón Bustillo

Socio Consultor AActividad
rbustillo@aactividad.com



ESPECIAL

Vehículos comerciales



Sumario

Vehículos comerciales eléctricos: claves para una electrificación viable	25
KIA PV5 Cargo	28
Santana 400: Resurrección off-road	29



Tu ambiente laboral, ahora más sostenible.

Descubre nuestros modelos con etiqueta 0.

Encuentra el compañero ideal para tu negocio con los nuevos modelos de Volkswagen Vehículos Comerciales. Descubre nuestras soluciones de ecomovilidad, más eficientes y sostenibles: el nuevo Caddy Cargo eHybrid y el ID. Buzz Cargo 100% eléctrico.



**Vehículos
Comerciales**



volkswagen-comerciales.es



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. Gama Nuevo Transporter con motores EU6 consumo medio combinado WLTP 7,0 - 9,0l/100 km. Emisión en el ciclo combinado de CO₂ según WLTP: 182 - 235 g/km. Gama ID. Buzz Cargo con consumo eléctrico medio combinado según WLTP: 20,4 - 22,6 Wh/km (l/100 km). Autonomía eléctrica combinada 397 km. Emisión de CO₂ en el ciclo combinado según WLTP: 0 g/km. Gama Caddy Cargo eHybrid con consumo medio combinado de combustible según WLTP: 0,5 - 0,5 l/100 km. Consumo medio combinado de combustible con batería descargada según WLTP: 6,4 l/km. Consumo eléctrico medio combinado según WLTP 18,6 - 19,3 kWh/100 km. Emisión de CO₂ en el ciclo combinado según WLTP: 11 - 12g/km. Gama Amarok con motores EU6 consumo medio combinado WLTP: 8,6 - 10,1 l/10 km. Emisión en el ciclo combinado de CO₂ según WLTP: 225 - 265 g/km.





Vehículos comerciales eléctricos: claves para una electrificación viable

La electrificación de los vehículos comerciales ligeros se ha convertido en una prioridad estratégica para muchas empresas, impulsada por los objetivos de reducción de emisiones y por la necesidad de avanzar hacia una movilidad más sostenible. Sin embargo, electrificar furgones y furgonetas no es sencillo debido a las diferentes casuísticas y elementos que pueden impactar en este proceso.

Un impacto que ha sido analizado por un estudio llevado a cabo por la UTAC, un organismo internacional de referencia en ensayos y homologación de vehículos, y Arval.

“Mientras que en una furgoneta diésel el remolque suele traducirse en una pérdida de eficiencia en torno al 15%, en los eLCV la penalización se sitúa entre una cuarta parte y un tercio de la autonomía real disponible”

El objetivo ha sido cubrir una importante laguna de conocimiento: determinar cómo se ve afectada la autonomía real de los eLCV cuando operan con carga máxima y con un remolque de 500 kg, una situación habitual en determinados usos logísticos, de mantenimiento o de servicios técnicos.

Los ensayos se realizaron bajo una metodología homogénea y reproducible. Los vehículos fueron preacondicionados a una temperatura ambiente de 23 grados centígrados, completamente cargados, con

El vehículo comercial eléctrico debe responder a exigencias operativas muy concretas, entre ellas la capacidad de carga y la autonomía real en condiciones de trabajo, por no hablar de otras casuísticas como el remolque. En este contexto, es importante conocer el impacto de elementos como la carga, la tipología de recorridos o los remolques sobre la autonomía de los eLCV.

neumáticos a la presión recomendada y con las luces encendidas. Tras una fase de calentamiento, recorrieron un trayecto de 80 kilómetros. En el caso de los vehículos comerciales eléctricos se analizaron cuatro escenarios: sin carga, con el 50 % de carga útil, con el 100 % de carga útil y, finalmente, con carga completa más un remolque de 500 kg. Este planteamiento permite medir de forma precisa el impacto incremental de cada variable sobre la autonomía real.

Cifras lejanas a la homologación

Uno de los primeros resultados relevantes del estudio confirma una realidad ya cono-

cida por los gestores de flotas: la autonomía real de los vehículos eléctricos no coincide con las cifras homologadas en ciclo WLTP.

En condiciones reales de uso, los eLCV de gran tamaño alcanzan únicamente el 57% de su autonomía WLTP, mientras que los eLCV medianos se sitúan en el 55%. Estos porcentajes establecen el punto de partida real sobre el que después inciden factores adicionales como la carga, el remolque, el tipo de ruta o la temperatura exterior.

El informe se apoya además en diferentes investigaciones previas que ya demostraban el importante impacto de la temperatura y la carga sobre la autonomía de los vehículos



comerciales eléctricos. Aquel análisis puso de manifiesto que las bajas temperaturas típicas de un invierno del noroeste de Europa pueden reducir la autonomía oficial de un eLCV hasta situarla en torno al 72% del valor WLTP, e incluso más de la mitad en determinados escenarios.

¿Qué elemento impacta más sobre la autonomía?

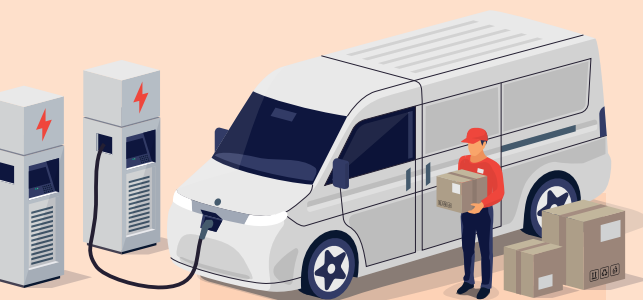
La carga útil, por sí sola, tiene un impacto moderado, con una reducción aproximada del 8% de la autonomía. Sin embargo, cuando frío y carga máxima se combinan, la autonomía disponible puede descender hasta cerca del 50% de la cifra homologada, un dato crítico para la planificación operativa de flotas.

El elemento central del estudio es el análisis del remolque, que, como era de esperar, se revela como uno de los factores más penalizadores para la autonomía.

En el caso de los **eLCV de gran tamaño**, el paso de un vehículo vacío a uno con el 50% de carga supone una reducción de 11,3 puntos porcentuales en la autonomía real. Con el vehículo cargado con el máximo peso permitido, la pérdida adicional es de 3 puntos porcentuales. Y cuando a esta situación se suma un remolque de 500 kg, la autonomía se reduce otro 17%. En conjunto, el impacto total alcanza los 31,4 puntos porcentuales, dejando al vehículo con solo el 68,6% de su autonomía real máxima.

Los **eLCV de tamaño medio** muestran un comportamiento algo más favorable, aunque el impacto sigue siendo significativo. Pasar de vacío al 50% de carga reduce la autonomía en 7,3 puntos porcentuales, mientras que llegar a la carga completa implica una caída adicional de 3,9 puntos. Con carga total y remolque de 500 kg, la reducción extra es de 12,9 puntos porcentuales. En total, la pérdida acumulada es de 24,1 puntos porcentuales, lo que sitúa la autonomía final en el 75,9% de la autonomía real de referencia.

“ Las bajas temperaturas de un invierno del noroeste de Europa pueden reducir la autonomía oficial de un eLCV hasta situarla en torno al 72% del valor WLTP ”



“ En entornos urbanos densos, con muchas paradas, el consumo aumenta por los arranques y el uso de climatización, aunque parte de ese impacto se compensa con la regeneración ”

Diferencia frente a los diésel

Estos resultados ponen de relieve una brecha importante frente a los tradicionales vehículos comerciales diésel. Mientras que en una furgoneta diésel el remolque suele traducirse en una pérdida de eficiencia en torno al 15%, en los eLCV la penalización se sitúa entre una cuarta parte y un tercio de la autonomía real disponible.

A ello se suma una diferencia estructural en la capacidad de arrastre: un eLCV medio suele estar homologado para remolcar alrededor de 750 kg, mientras que un modelo diésel equivalente puede alcanzar hasta 3.000 kg. No obstante, el estudio también subraya ventajas inherentes al vehículo eléctrico, como un mayor par motor desde parado y una buena estabilidad durante el remolque, lo que abre la puerta a mejoras en futuras generaciones de eLCV.

Claves para estimar la autonomía

El informe aporta claves prácticas para estimar la autonomía real en entornos operativos para diferentes flotas y casuísticas.

Como punto de partida, es recomendable no partir de la cifra de autonomía del catálogo. Para ello podemos aplicar correcciones desde las cifras aportadas por este informe. Empezando por la capacidad de carga, con pérdidas de autonomía que oscilan entre el 7% y el 14%, al pasar de peso en vacío a carga media o máxima. Si a ello añadimos un remolque, la reducción oscila entre el 25% y el 33%.

El tipo de ruta o recorrido también impacta en la autonomía. En entornos urbanos densos, con muchas paradas, el consu-

mo aumenta por los arranques y el uso de climatización, aunque parte de ese impacto se compensa con la regeneración. En rutas mixtas periurbanas se suelen obtener los valores más cercanos a los datos de referencia. En autovía, en cambio, las velocidades sostenidas y la aerodinámica penalizan con fuerza, y no es extraño perder entre un 15% y un 25% de autonomía frente a una conducción más moderada.

Y todo ello sin olvidar las temperaturas, que inciden incluso de forma más determinante- especialmente el frío- en la autonomía de las baterías.

Información y datos

Todas estas cifras ponen de manifiesto que la electrificación del segmento de vehículos comerciales es viable, pero exige información precisa y una planificación realista. Subestimar el impacto de la carga, el remolque, el clima o la ruta puede traducirse en errores operativos y costes elevados. Por no hablar de posibles errores a la hora de elegir el vehículo adecuado para cada operativa que hipotecarán nuestra gestión durante 3 años o más. ■



AUTONOMÍA ÚTIL ESTIMADA EN FUNCIÓN DE LA CARGA EN RECORRIDO URBANO

CAPACIDAD BATERÍA BRUTA	ESCENARIO DE CARGA	FACTOR PESO	CONSUMO URBANO ESTIMADO (KWH/100 KM)	AUTONOMÍA URBANA ÚTIL (KM)
50 kWh	Ligero	0,9	27	150
	Medio	1	30	135
	Máximo	1,1-1,5	33-34,5	115-120
75 kWh	Ligero	0,9	27	220
	Medio	1	30	200
	Máximo	1,1-1,5	33-34,5	175-180
110 kWh	Ligero	0,9	27	325
	Medio	1	30	290
	Máximo	1,1-1,5	33-34,5	255-265

CÓMO CALCULAR AUTONOMÍAS EN RUTAS URBANAS PASO A PASO

Para rutas urbanas, el peso transportado penaliza la autonomía de las furgonetas eléctricas, aunque en menor medida de lo que suele asumirse. Como hemos visto, en pruebas reales de flotas, la diferencia entre circular en vacío y hacerlo a plena carga suele situarse en un rango del 10 al 15 % de autonomía. Para una gestión eficiente, lo más útil es trasladar este impacto a factores operativos simples, aplicables directamente a los consumos reales.

1. Definir un consumo urbano base con carga habitual

- Utiliza datos reales de tu flota en reparto urbano con la carga "típica" de trabajo (por ejemplo, entre 600 y 800 kg).
- Ese valor de consumo en kWh/100 km será tu referencia (factor 1,0).
- A partir de ahí, solo será necesario aplicar correcciones cuando el vehículo vaya especialmente ligero o muy cargado.

2. Trabajar con la "tasa de carga útil"

- Calcula el porcentaje de carga respecto a la carga útil máxima del vehículo:

$$\text{Tasa de carga útil} = \text{peso transportado} / \text{carga útil máxima}$$

Por ejemplo: un furgón con 1.000 kg de carga útil que transporta 800 kg trabaja al 80% de tasa de carga útil. Este indicador permite normalizar los ajustes de consumo entre distintos vehículos y rutas.

Factores de consumo según peso en uso urbano

Como regla operativa razonable para furgonetas eléctricas en ciudad:

- **0-30% de carga útil (vehículo muy ligero):**
 - Factor de consumo aproximado: 0,9-0,95.
 - Consumo entre un 5 y un 10% inferior al valor base.
 - Autonomía estimada: autonomía base / 0,9-0,95.
- **30-70% de carga útil (zona habitual de trabajo):**
 - Factor de consumo: 1,0.
 - Utiliza directamente el consumo base medido.
- **70-100% de carga útil (muy cargado, dentro de MMA):**
 - Factor de consumo: 1,1-1,15.
 - Incremento del consumo del 10-15%.
 - Autonomía estimada: autonomía base × 0,85-0,9.

Cómo integrarlo en tu modelo de autonomía

Si ya trabajas con una fórmula del tipo:

$$\text{Autonomía real} = \text{autonomía WLTP} \times \text{factor_velocidad/tráfico} \times \text{factor_clima}$$

Puedes incorporar el efecto del peso de la siguiente forma: 0,9 en uso muy ligero, 1 en carga habitual, y entre 1,1 y 1,15 si circulamos con el vehículo a carga máxima.

Así, podemos rehacer la fórmula de esta manera:

$$\text{Autonomía real urbana} \approx \text{autonomía WLTP} \times \text{factor_velocidad/tráfico} \times \text{factor_clima} \times (1 / \text{factor_peso})$$

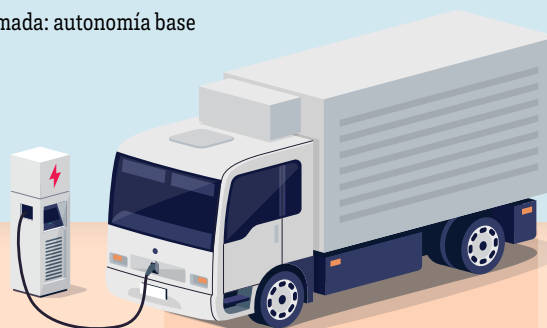
Si gestionamos directamente por consumos:

$$\text{Consumo urbano estimado} = \text{consumo base} \times \text{factor_peso}$$

$$\text{Autonomía} \approx \text{batería útil} / \text{consumo urbano estimado}$$

Ajuste final con datos reales de la flota

Para conseguir una cifra real, es recomendable registrar durante varias semanas el peso aproximado transportado (por pedidos, número de bultos o albaranes), el consumo real en kWh/100 km y la tipología de ruta. Después, agruparemos los datos en tres grupos de carga (menos del 30 %, entre el 30 y el 70%, y más del 70%). De esta forma, calcularemos el consumo medio en cada grupo y podremos ajustar los factores a la realidad operativa de tu flota (por ejemplo, +12% en lugar de +15% a plena carga). ■



Kia PV5 Cargo: Debut prometedor



Kia da un paso decisivo en el mercado del vehículo comercial eléctrico con el lanzamiento del PV5, el primer modelo de producción desarrollado bajo su estrategia global Platform Beyond Vehicle (PBV).

tionar tanto un parque de vehículos exclusivamente de Kia como uno multimarca.

Solo eléctrico

En el apartado mecánico, el modelo equipa un motor eléctrico delantero de 89 o 120 kW (250 Nm), alimentado por baterías de 51,5 kWh o 71,2 kWh, con una futura opción LFP de 43,3 kWh específica para esta versión. La autonomía puede alcanzar hasta 416 km, con recarga rápida (150 kW) del 10% al 80% en aproximadamente 30 minutos.

El PV5 Cargo incorpora también la funcionalidad V2L (*Vehicle-to-Load*), que permite suministrar energía eléctrica directamente desde el vehículo para alimentar herramientas, equipos auxiliares o sistemas de refrigeración.

Posicionamiento flotas

La marca coreana es uno de los fabricantes más innovadores del mundo. Y el Kia PV5 Cargo es una buena muestra de ello. Destaca por su versatilidad operativa, su enfoque modular y su clara orientación a la eficiencia. Todo ello lo posiciona como una herramienta sólida para empresas que buscan electrificar su flota sin comprometer productividad ni flexibilidad. ■

Concebido como un Car Derived Van (CDV) de tamaño medio, el PV5 Cargo nace con una vocación claramente profesional, orientada a la distribución urbana, la última milla y la gestión eficiente de flotas electrificadas.

El Kia PV5 se ofrece desde su lanzamiento en tres estilos de carrocería —*Passenger*, *Cargo* y *Chassis Cab*—, todos ellos construidos sobre la innovadora plataforma E-GMP.S, una arquitectura eléctrica tipo *skateboard* que permite integrar diferentes carrocerías sobre una plataforma plana, facilitando una adaptabilidad sin precedentes y reduciendo costes de desarrollo gracias a la estandarización de componentes clave como baterías y motores.

Eficiencia y flexibilidad para la última milla

Pensado para maximizar la eficiencia operativa, el PV5 Cargo ofrece un volumen de carga de hasta 4,4 m³, el borde de carga más bajo de su clase (419 milímetros) y la mejor altura de acceso lateral de su clase (399 milímetros).

Uno de los elementos diferenciales del modelo es el sistema opcional de rieles en L, instalado en laterales, techo y pared divisoria, que permite una sujeción flexible y segura de la mercancía. A ello se suman las puertas traseras gemelas de apertura lateral, que mejoran la accesibilidad y la funcionalidad en zonas de reparto congestionadas. Para determinadas configuraciones, Kia ofrece además una versión *Walk-Through*, que permite acceder a la zona de carga desde la cabina, incrementando la productividad en operaciones de reparto intensivo.

El interior destaca por su enfoque modular, la conectividad avanzada basada en Android Automotive, actualizaciones OTA y el sistema *Kia AddGear*, que permite personalizar el habitáculo con accesorios modulares incluso después de la compra.

“ El PV5 Cargo incorpora la funcionalidad V2L, que permite suministrar alimentar herramientas, equipos auxiliares o sistemas de refrigeración ”

Además, KIA ha desarrollado PLEOS Fleet, el nuevo centro de control inteligente de flotas de la marca, que ofrece visibilidad en tiempo real de todos los aspectos del funcionamiento, incluyendo el estado energético, presión de neumáticos, mantenimiento predictivo... Al mismo tiempo, el nuevo sistema de gestión de flotas (FMS) de Kia complementa este sistema, lo que permite a las empresas ges-



KIA PV5 Cargo Essential

Potencia:	122 CV (85 kW)
Consumo:	19 kWh/100 km
Autonomía:	297 km
Potencia recarga (kW):	10,5 (AC) / 150 (CC)
Long./Anch./Alt.:	4.695/ 1.895/ 1.923 mm

Santana 400: Resurrección off-road

El histórico fabricante español vuelve al mercado con el Santana 400, un pick-up robusto, muy equipado y fabricado en la renovada Santana Factory de Linares.

Santana Motors vuelve a la vida con el lanzamiento del nuevo Santana 400, un pick-up desarrollado sobre un acuerdo de producción bajo licencia entre Santana Motors, Zhengzhou Nissan Automobile Co. (ZNA) y Anhui Coronet Tech Co.

El modelo inaugura una nueva etapa productiva en factoría de Linares, donde vuelve a fabricarse un vehículo por primera vez en 14 años.

Tradición 4x4

El nuevo modelo está en línea con el ADN tradicional de la marca. Mantiene intacta la esencia del todoterreno auténtico: chasis de largueros, caja transfer con reductora y configuraciones específicas para trabajo intensivo, acompañadas de los últimos avances en seguridad, conectividad y confort.

Se posiciona entre los *pick-ups* más grandes del mercado con 5,52 metros de longitud, 3,30 metros de batalla y 1.165 litros de capacidad de carga en la caja.

La carrocería de doble cabina permite puertas traseras con apertura a 90° y soluciones exclusivas como estribos eléctricos, escalón extensible y persiana eléctrica de la caja. En el interior, ofrece un espacio amplio para cinco ocupantes.



Tecnología y seguridad al máximo nivel

Incorpora hasta 28 sistemas ADAS de nivel 2+. Ello incluye sistemas como control de crucero adaptativo, asistente de mantenimiento de carril, Frenada automática o el llamado vision 540° con "capó transparente". Además, el vehículo puede contar con ocho modos de conducción seleccionables por el conductor: Standard, Economy, Sport, Nieve, Barro, Arena, Rocas y Experto.

Diésel o PHEV

Pensando en flotas y los usos más intensivos profesionales, la marca ofrece una variante diésel 2.3 de 190 CV con suspensión trasera de ballestas y cambio manual. Todo ello rematado con unas cotas todoterreno de primer nivel: altura libre al suelo de 240 mm, ángulo de ataque de 31° y 800 mm de capacidad de vadeo. Existen dos versiones diésel. Existe una versión DS algo más premium, con suspensión de muelles, cambio automático, llantas de 18" y un interior más refinado. La versión híbrida enchufable es la

“ Pensando en flotas y los usos más intensivos profesionales, la marca ofrece una variante diésel 2.3 de 190 CV con suspensión trasera de ballestas y cambio manual ”

más avanzada de la gama. Ofrece una potencia conjunta de 429 CV (800 Nm de par), gracias a la combinación de un motor gasolina 1.5 turbo (142 CV) con dos motores eléctricos ubicados antes de la caja de cambios, permitiendo funcionamiento en modo eléctrico en 4x2, 4x4 y 4x4 con reductora. También dispone del llamado "Modo Giro de Tanque"- que permite maniobrar en espacios mínimos-, bloqueo del diferencial trasero Eaton (opcional) y control de crucero *off-road*.

Pero además, en modo "cero emisiones" ofrece una más que

notable autonomía de 120 km, alcanzando una autonomía total de 1.046 km.

La batería de 32 kWh se puede recargar hasta a 60 kW. Incluye además funciones V2L y V2V de 6 kW, útiles para alimentar herramientas o equipos profesionales. Y por si fuera poco, su capacidad de remolque es de 3.200 kg y la carga útil es de 765 kg.

Postventa con garantía

El nuevo Santana 400 contará con 5 años de garantía y un servicio posventa desarrollado junto al Grupo JPG, que asegurará suministro de piezas en 24-48 horas a la red oficial. La marca está desplegando ya una red comercial con más de 30 puntos de venta y servicio en España, Portugal, Italia, Andorra y Gibraltar, con fuerte crecimiento previsto para 2026.

Posicionamiento flotas

No siempre es fácil incorporar *pick-ups* a una flota. Menos aún si cuentan con motor diésel. Por ello, la resurrección de Santana con un *pick-up old school* es una excelente noticia para aquellas empresas que necesitan vehículos capaces de avanzar sin complejos cuando las cosas se "ponen feas". ■



Santana 400D

Potencia:	190 CV
Consumo:	9,3 L/100 km
Emisiones:	249 g/km
Etiqueta DGT:	C
Long./Anch./Alt.:	5.520/ 1.960/ 1.950 mm



FORO DE MOVILIDAD 2025: EVOLUCIÓN SIN RUPTURAS

La movilidad en España evoluciona, pero sin grandes rupturas. Así lo reflejan las conclusiones del Foro de Movilidad 2025 de Alphabet, elaborado a partir de más de 5.400 entrevistas realizadas en 17 capitales y áreas metropolitanas entre junio y julio de este año.

El estudio confirma que, aunque comienzan a percibirse cambios y ajustes en los patrones de desplazamiento, el coche mantiene un papel central en la vida cotidiana de los ciudadanos. Si bien se trata de conclusiones que afectan especialmente a los hábitos y comportamiento de los particulares, son datos de interés para gestores de flotas y de movilidad para conocer patrones y preferencias de la sociedad española y que son extrapolables a los empleados que integran las plantillas de las empresas.

UN 71% DE LOS ESPAÑOLES AFIRMA NO PLANTEARSE EN NINGÚN CASO LA ADQUISICIÓN DE UN VEHÍCULO ELÉCTRICO, DIEZ PUNTOS MÁS QUE EN 2024

CAMINAR, EL MODO MÁS HABITUAL

Caminar se consolida como el modo de desplazamiento más extendido y habitual, mientras que el transporte público mantiene niveles de uso estables. En paralelo, el automóvil particular reduce en 4 puntos su presencia en los desplazamientos hacia los centros urbanos, una tendencia que responde más a cambios en la rutina diaria que a una transformación estructural del modelo de movilidad. Pese a ello, en áreas metropolitanas y ciudades medianas el coche continúa siendo una necesidad difícilmente sustituible, impulsado por factores como la accesibilidad, la comodidad y la falta de alternativas eficientes.

EL COCHE, TODAVÍA IMPRESCINDIBLE

Esta dependencia se refleja también en la percepción ciudadana: más de la mitad de los españoles considera el coche imprescindible para sus desplazamientos habituales. Sin embargo, la renovación del parque auto-

El Foro de Movilidad 2025 de Alphabet dibuja un escenario de transición lenta en los hábitos de desplazamiento en España. El coche sigue siendo imprescindible para la mayoría de los ciudadanos, la electrificación pierde tracción y la micromovilidad se consolida, aunque limitada por la percepción de inseguridad y la falta de infraestructuras. Todo ello en un contexto regulatorio que genera cada vez más incertidumbre.

movilístico sigue siendo lenta. Ocho de cada diez conductores afirman que solo cambiarían de vehículo cuando el actual deje de funcionar, mientras que motivos como la sostenibilidad, la innovación tecnológica o la mejora de la seguridad ocupan un lugar secundario en la decisión de compra. Este comportamiento contribuye a explicar la elevada antigüedad media del parque móvil español, que se sitúa en 14,5 años.

culo 100% eléctrico retrocede hasta situarse en el 8% de intención de compra, cinco puntos menos que el año anterior. Al mismo tiempo, los vehículos híbridos consolidan su posición como opción preferente, al combinar una menor barrera económica con la ausencia de las limitaciones de autonomía que todavía se asocian al coche eléctrico.

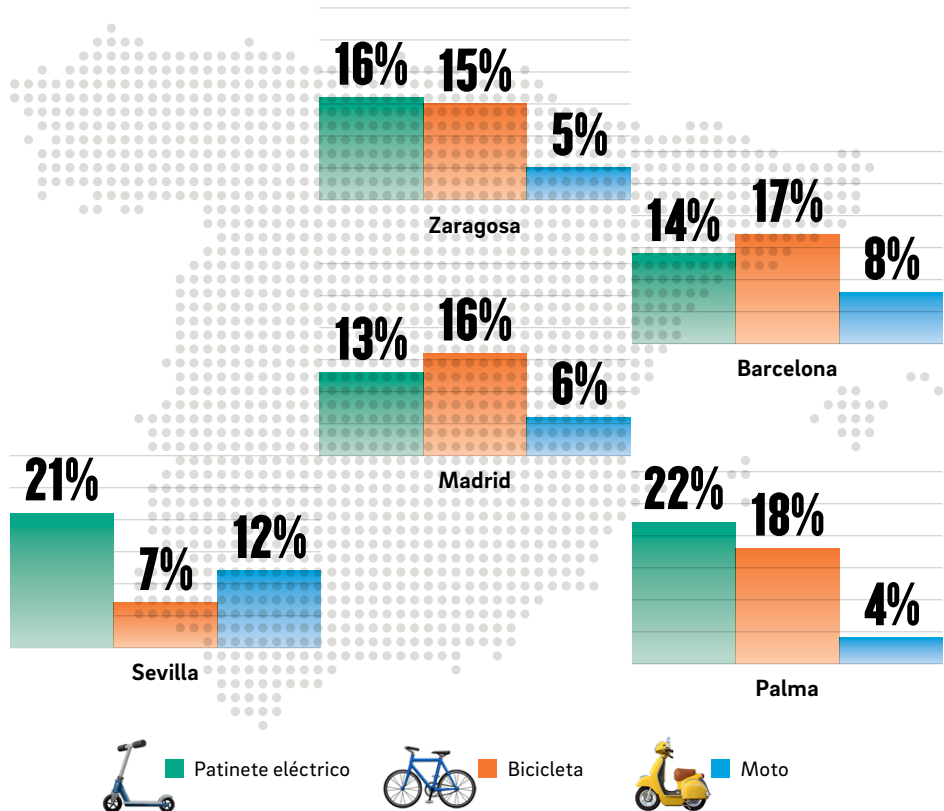
Es más, el escepticismo hacia esta tecnología se intensifica. Un 71% de los españoles afirma no plantearse en ningún caso la adquisición de un vehículo eléctrico, diez puntos más que en 2024, y más de la mitad no estaría dispuesta a pagar un sobrecoste por este tipo de motorización. Solo el 36% con-

EL COCHE ELÉCTRICO PIERDE INTERÉS

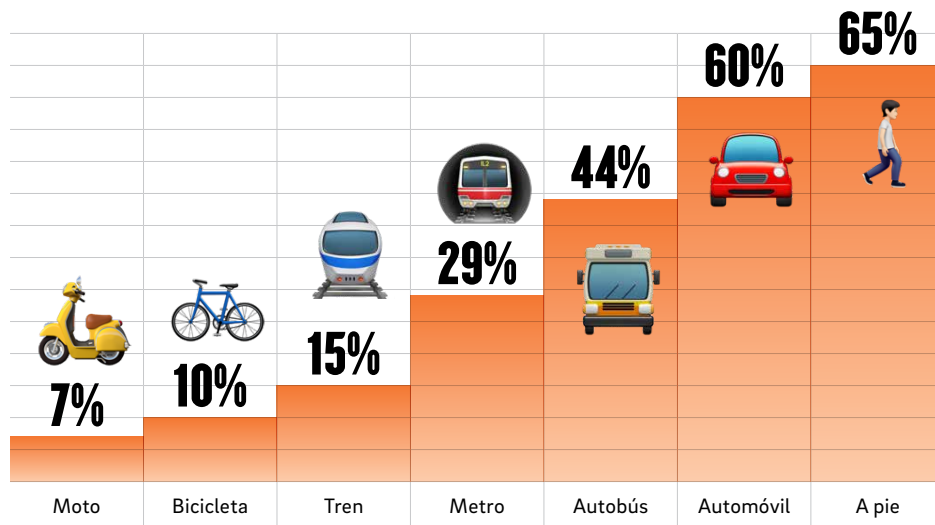
La electrificación del parque muestra claros signos de desaceleración. Tras varios años de crecimiento sostenido, el interés por el vehí-

¿HAS UTILIZADO O UTILIZAS PATINETES ELÉCTRICOS, BICICLETAS O MOTOS EN TUS DESPLAZAMIENTOS POR LA CIUDAD?

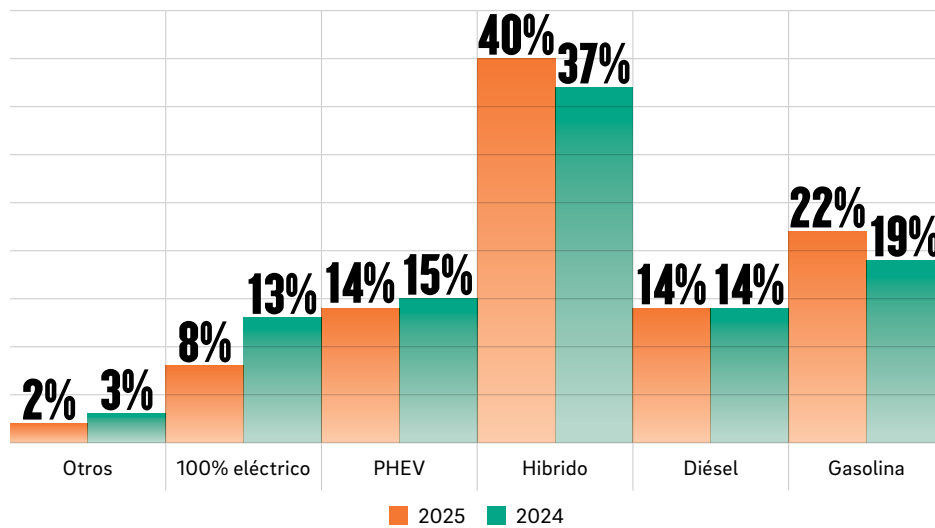
Top 5 ciudades en uso de micromovilidad



¿CÓMO REALIZAS TUS DESPLAZAMIENTOS HABITUALMENTE?



SI TUVIERAS QUE ADQUIRIR UN COCHE ¿DE QUÉ TIPO DE COMBUSTIBLE SERÍA?



sidera que el coche eléctrico sea la solución ideal para la movilidad urbana, lo que supone un descenso de siete puntos en un año. El precio (28%) continúa siendo la principal barrera, seguido por la autonomía (26%) y la escasez de puntos de recarga (23%), factores que mantienen el freno a una adopción más amplia.

El uso habitual del vehículo eléctrico varía notablemente según geografía y grupos de edad. Madrid (22%), Barcelona (18%) y Palma (17%) concentran los mayores niveles de uso de vehículos eléctricos. A nivel generacional, la adopción también se modera: los jóvenes de 18 a 30 años, que lideraban la transición, reducen su uso en ocho puntos (del 27% en 2024 al 19% en 2025), mientras que entre los mayores de 60 años se mantiene estable (7%). Además, la confianza en la seguridad de la tecnología es también decisiva: solo el 52% de los españoles cree que las baterías y procesos de recarga son seguros, mientras que el 48% mantiene dudas, reflejando un mercado aún en proceso de maduración.

A ello se suma un conocimiento aún limitado de los planes de incentivos. Aunque el grado de familiaridad con el Plan MOVES se ha duplicado en los últimos dos años, solo un 32% de la población declara conocerlo, lo

EL PATINETE ELÉCTRICO SIGUE SIENDO EL VEHÍCULO DE MOVILIDAD PERSONAL MÁS EMPLEADO, POR DELANTE DE LA BICICLETA Y LA MOTO ELÉCTRICA

que evidencia que las políticas de apoyo todavía no alcanzan al conjunto de los potenciales usuarios.

LA MICROMOVILIDAD SE CONSOLIDA

La micromovilidad parece haber alcanzado una fase de estabilidad tras años de expansión. Bicicletas, patinetes y motos eléctricas forman ya parte del paisaje urbano y son utilizadas por casi uno de cada cuatro españoles, porcentaje que se eleva hasta el 45% entre los jóvenes de 18 a 30 años.

El patinete eléctrico sigue siendo el vehículo de movilidad personal más empleado, por delante de la bicicleta y la moto eléctrica.

No obstante, el estudio refleja que el principal desafío ya no es la adopción, sino la convivencia. Casi la mitad de los ciudadanos con-

sidera que su ciudad no está preparada para integrar estos nuevos modos de transporte de forma segura.

La percepción de riesgo y la falta de infraestructuras adecuadas limitan su crecimiento, mientras que el debate sobre su regulación sigue abierto. Un 78% de los encuestados apoya la prohibición de patinetes en determinadas zonas, una cifra que se reduce entre los usuarios más jóvenes, aunque sigue siendo mayoritaria.

SOLO EL 12% DE LOS TRABAJADORES SABE SI SU EMPRESA CUENTA CON UN PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

NUEVAS NORMATIVAS

El marco regulatorio en general genera opiniones cada vez más divididas. El apoyo a las Zonas de Bajas Emisiones desciende ligeramente a medida que su implantación se extiende. Un tercio de la población se declara en contra, mientras que otro 30% solo las respalda si no afectan a su movilidad personal. Además, un porcentaje significativo considera que estas zonas no han tenido un impacto real en la mejora de la calidad del aire, especialmente en grandes ciudades como Madrid y Barcelona.

La incertidumbre económica y normativa también influye de forma directa en las decisiones de compra. El 41% de los españoles ha descartado o pospuesto la adquisición de un vehículo debido a los aranceles, y el mismo porcentaje rechaza la futura prohibición de los motores de combustión prevista por la Unión Europea. Frente a ello, solo una minoría expresa un apoyo claro a esta medida.

PLANES DE MOVILIDAD

En el ámbito empresarial, el estudio revela un amplio desconocimiento de los planes de movilidad sostenible. Solo el 12% de los trabajadores sabe si su empresa cuenta con uno, pese a que la Ley de Movilidad Sostenible aprobada en 2025 obligará a las compañías de más de 200 empleados a implementarlos.

Entre las medidas más demandadas por los empleados destacan los incentivos al transporte público (44%), los autobuses de empresa (32%) y la disponibilidad de plazas de aparcamiento (31%).

Las conclusiones del Foro de Movilidad 2025 de Alphabet dibujan así un escenario marcado por la prudencia. La movilidad sostenible avanza, pero lo hace condicionada por factores económicos, regulatorios y culturales. El coche sigue siendo el pilar del sistema, la electrificación pierde impulso y los nuevos modelos de movilidad requieren aún de mayor planificación y consenso para integrarse plenamente en el día a día de los ciudadanos. ■

NUEVO MOVES FLOTAS PLUS: AYUDAS Y NOVEDADES

El programa da continuidad a la anterior edición de MOVES Flotas, pero amplía su alcance para facilitar la electrificación de flotas empresariales que operan en más de una comunidad autónoma o en territorios extrapeninsulares. Se prevé que con esta convocatoria se impulsen cerca de 100 proyectos de electrificación de flotas, lo que supondrá la renovación de unos 25.500 vehículos, con un ahorro energético en torno a los 11,5 ktep/año, y unas emisiones evitadas del orden de 32.000 ton CO₂/año.

Al igual que ocurría anteriormente, uno de los elementos más relevantes de esta convocatoria es la posibilidad de presentar proyectos integrales, que no se limitan a la adquisición de vehículos eléctricos, sino que pueden incluir la instalación de puntos de recarga, sistemas de gestión asociados, estudios de viabilidad y, como novedad destacada, el retrofit o adaptación de vehículos de combustión a eléctricos. La convocatoria exige que los proyectos incluyan, al menos, la adquisición de vehículos eléctricos o el retrofit, siendo el resto de actuaciones opcionales.

En este sentido, se habilita una "ventanilla" única que permitirá, mediante una única solicitud, adquirir vehículos eléctricos para distintas sedes, desarrollar soluciones de recarga y dotarse de los sistemas de gestión y estudios necesarios para una transformación integral de la flota.

A finales de diciembre, el gobierno aprobó el nuevo Programa MOVES Flotas Plus. Dotado con una cuantía inicial de 50 millones de euros, el programa sigue teniendo como objetivo apoyar proyectos integrales de electrificación de flotas de vehículos ligeros.

CADA SOLICITUD DEBERÁ CONTEMPLAR UN MÍNIMO DE 10 VEHÍCULOS Y UN MÁXIMO DE 500, Y LA AYUDA TOTAL POR BENEFICIARIO NO PODRÁ SUPERAR LOS 5 MILLONES DE EUROS

Límites

En cuanto a los límites del programa en el capítulo de ayudas a la adquisición de eléctricos, cada solicitud deberá contemplar un mínimo de 10 vehículos y un máximo de 500, y la ayuda total por beneficiario no podrá superar los 5 millones de euros, aunque se permite presentar varias solicitudes si se gestionan flotas distintas.

Las ayudas para actuaciones complementarias —recarga, sistemas de gestión, retrofit y estudios— alcanzan el 40% de los costes elegibles, ampliable al 50% en el caso de pymes, con límites específicos por actuación. En concreto, 60.000 euros para sistemas de gestión y 7.000 euros para estudios de viabilidad de electrificación.

Ayudas por adquisición de vehículos

La cuantía de las ayudas para la adquisición de vehículos eléctricos varía en función del tipo de empresa, la categoría del vehículo, su autonomía eléctrica y la existencia o no de achatarramiento, tal y como recoge el Anexo 2.2 de las bases reguladoras. En el caso de los turismos (categoría M1), las ayudas oscilan entre 1.600 y 4.000 euros por vehículo, siendo mayores para los modelos con más de 90 km de autonomía eléctrica y cuando se acompaña de achatarramiento, con un importe más elevado para pymes que para grandes empresas.

Para los vehículos comerciales ligeros (N1), las ayudas son superiores a las de los turismos y se establecen en función de la masa máxima autorizada, manteniendo la diferenciación entre pymes y grandes empresas y la consideración del achatarramiento. En el caso de los ciclos con asistencia al pedaleo destinados al reparto de última milla, la ayuda queda limitada a 600 euros por vehículo.

En cualquier caso, el importe de las ayudas no varía respecto a convocatorias anteriores. El plazo para presentar solicitudes está abierto desde el pasado 23 de diciembre de 2025 y termina el 10 de febrero de 2026. ■

CUANTÍA DE LAS AYUDAS A LA COMPRA

Motorización	Categoría	Autonomía eléctrica (km)	Límite precio vehículo antes de IVA o IGIC (Euros)	AYUDA			
				Sin achatarramiento		Con achatarramiento	
				PYME	Gran Empresa	PYME	Gran Empresa
PHEV, EREV, BEV	M1	Mayor o igual de 30 y menor de 90	45.000 (53.000 para vehículos 8 o 9 plazas)	1.700	1.600	2.300	2.200
		Mayor o igual de 90	—	2.900	2.200	4.000	3.000
PHEV, EREV, BEV	N1*	Mayor o igual de 30	—	3.600	2.900	5.000	4.000
	L6e	—	—	800	700	1.000	800
	L7e	—	—	1.500	1.200	2.100	1.600
	L3e, L4e, L5e con P ≥ 3kW	Mayor o igual 70	10.000	750	700	950	900
	L1e, L2e	Mayor o igual 60	6.000	250	200	300	230

* También serán elegibles vehículos de más de 3.500kg de MMA (que en ningún momento excedan los 4.250 kg), para los cuales dicho peso adicional respecto a su versión de combustión provenga del peso adicional que supone el sistema de propulsión alternativo.

La Policía Nacional refuerza su flota con 53 nuevos vehículos



La Dirección General de la Policía continúa con su proceso de modernización de flota con la incorporación de 53 nuevos vehículos destinados a unidades operativas clave. La adquisición incluye 49 furgones UNIPOL Mercedes Sprinter 315 para la Unidad de Intervención Policial (UIP) y cuatro Mercedes-Benz Vito Tourer 116 CDI para la Unidad de Guías Caninos, con una inversión total superior a los 4,1 millones de euros.

Esta renovación forma parte de una estrategia continuada de actualización: entre 2020 y 2025 se han adquirido 322 vehículos para la UIP, con un gasto acumulado de 22,3 millones de euros, lo que ha permitido reducir la antigüedad media de la flota de 16,32 años en 2020 a 8,98 años actualmente. En este tiempo, el parque móvil ha pasado de 477 a 584 vehículos.

Los 49 furgones asignados a la UIP, con una inversión de 3.880.886,24 euros, llegan equipados para intervenciones de alta exigencia. Entre sus características destacadas se encuentran una defensa delantera "antibarricadas"

de acero, anclada directamente al chasis para soportar impactos, rejilla metálica protectora del parabrisas, interior reforzado con paneles de ABS de alta resistencia en techo, laterales y puertas, suelo de goma antideslizante y armazón separador tras los asientos delanteros, que mejora la seguridad de la tripulación.

La DGP ya trabaja en un nuevo expediente anticipado para 2026, destinado a la compra de otros 31 furgones UNIPOL, valorados en 2.019.256,92 euros.

Por su parte, los cuatro nuevos vehículos para la Unidad de Guías Caninos suponen una inversión de 289.325,52 euros, financiada con fondos europeos del programa BMVI de FRONTEX. Se trata de Mercedes-Benz Vito Tourer 116 CDI adaptadas con tecnología específica para garantizar el bienestar animal durante el servicio. Su principal novedad es un sistema de climatización avanzado, con un segundo evaporador para el compartimento canino que permite control preciso de la temperatura, distribución homogénea del aire y alertas para el conductor ante posibles incidencias térmicas. ■

Barcelona refuerza la flota sostenible de la Guardia Urbana



El Ayuntamiento de Barcelona ha incorporado 21 nuevos vehículos a la flota de la Guardia Urbana –dieciséis furgonetas Ford Transit y cinco todoterrenos Dacia Duster– con el objetivo de mejorar la sostenibilidad y modernizar los recursos operativos del cuerpo.

Con estas nuevas adquisiciones, más de la mitad de los vehículos del parque móvil (50,8 %) son eléctricos o híbridos, consolidando la apuesta municipal por la movilidad limpia.

De las nuevas furgonetas Ford Transit, cuatro son híbridas enchufables, tres son 100 % eléctricas y nueve cuentan con motorización térmica. A ellas se suman cinco Dacia Duster híbridos no

enchufables, que reforzarán las unidades territoriales.

Todos los modelos incorporan sistemas multimedia de gran formato y mejoras en seguridad y confort de cabina, sustituyendo unidades más antiguas.

La operación, formalizada mediante arrendamiento por un importe de 1.846.761 euros, incluye también la instalación de puntos de carga eléctrica. En total, la Guardia Urbana dispone actualmente de 624 vehículos motorizados, de los cuales 115 son eléctricos y 202 híbridos. El Ayuntamiento prevé adquirir 90 vehículos adicionales en 2026 para continuar con la renovación y ampliación del parque móvil. ■

Baleares estrena flota de ambulancias



El Servei de Salut de les Illes Balears (IBSalut) ha iniciado el despliegue progresivo de su nueva flota de ambulancias de transporte urgente y programado en todas las islas.

Se trata de un total de 246 vehículos adquiridos mediante un contrato de renting de 60 meses –cinco años– que incluye mantenimiento y seguros, con una inversión de 55.996.880,64 euros.

En el transporte sanitario urgente, las ambulancias disponen de tecnología de última generación, incluyendo cambios automáticos, bancadas con suspensión hidropneumática para las camillas, sistemas de climatización avanzados y filtros de aire con desinfección automática. Estas mejoras garantizan mayor comodidad y seguridad, especialmente para pacientes críticos durante los traslados.

Por su parte, la flota de transporte programado se convierte en la primera de España en incorporar camillas eléctricas en todos sus vehículos, facilitando la manipulación de pacientes por parte del personal y reduciendo riesgos laborales.

Además, se amplía el número de ambulancias con plataforma hidráulica para atender a pacientes en silla de ruedas, se instalan sistemas de vigilancia con cámara y se rediseña el habitáculo

para mejorar la accesibilidad y el confort durante el traslado.

El despliegue se realizará de manera simultánea en las cuatro islas: Mallorca recibirá 169 vehículos (76 de transporte urgente y 93 programados), Menorca 35 (18 urgentes y 17 programados), Ibiza 38 (19 urgentes y 19 programados) y Formentera 4 (3 urgentes y 1 programado). En total, la flota incorpora 12 vehículos más de transporte programado y 15 más de transporte urgente respecto a la flota anterior. Entre ellos destacan unidades especiales como ambulancias pediátricas, vehículos ECMO, farmacias móviles, camionetas para zonas de difícil acceso y unidades de soporte logístico para emergencias ordinarias o incidentes con múltiples víctimas.

Por otro lado, se han incorporado más vehículos de reserva que aseguran que siempre haya recursos disponibles, con casi una ambulancia de reserva por cada unidad de transporte urgente y 12 vehículos de reserva para transporte programado, que antes no existían.

La renovación de la flota supone la sustitución de vehículos con más de siete años en transporte urgente y más de ocho en transporte programado, muchos con alto kilometraje. ■

Grupo Avintia renueva su flota con 75 Škoda Fabia Urbana



El Grupo Avintia ha dado un nuevo paso en su compromiso con la sostenibilidad al renovar su flota corporativa con 75 unidades del Škoda Fabia, un modelo reconocido por su eficiencia, bajo consumo y avanzados sistemas de seguridad.

La versión elegida cuenta con el motor gasolina TSI de 95 CV, cuyo consumo medio es inferior a los 5 L/100 km y las emisiones están por debajo de los 120 g/km de CO₂.

La entrega oficial de los vehículos tuvo lugar en las instalaciones de AMS-

Conde Škoda, concesionario perteneciente al Grupo M. Conde, en un acto en el que participaron representantes de Avintia, Škoda y Arval, quien también ha intervenido en esta operación a través de su servicio de renting.

Esta renovación se enmarca dentro de la estrategia de movilidad sostenible del Grupo Avintia, recogida en su informe de huella de carbono, con el objetivo de reducir el impacto ambiental de sus desplazamientos y avanzar hacia una flota más eficiente y responsable. ■

Análisis y evolución del mercado de flotas en Europa

El presente análisis examina la evolución del mercado de turismos en Europa y en España entre 2022 y 2025, con especial atención al canal de empresas, excluyendo el rent a car. A partir del estudio de los cinco principales mercados automovilísticos europeos —España, Alemania, Francia, Italia y Reino Unido—, así como del comportamiento por grupos de fabricantes y países de origen de las marcas, se observa con claridad cómo el sector ha afrontado el impacto de la crisis de suministros de 2022, la posterior fase de recuperación y una etapa más reciente caracterizada por la estabilización de volúmenes.

Más allá de la evolución cuantitativa, los datos permiten identificar cambios estructurales relevantes: una mayor concentración del canal empresas, un refuerzo del papel de las flotas como motor del mercado y una progresiva diversificación de la oferta, impulsada tanto por la presión regulatoria en materia de emisiones como por la entrada de nuevos fabricantes, especialmente de origen asiático. El mercado de flotas emerge así como un pilar de estabilidad en un contexto todavía marcado por la incertidumbre macroeconómica y normativa.

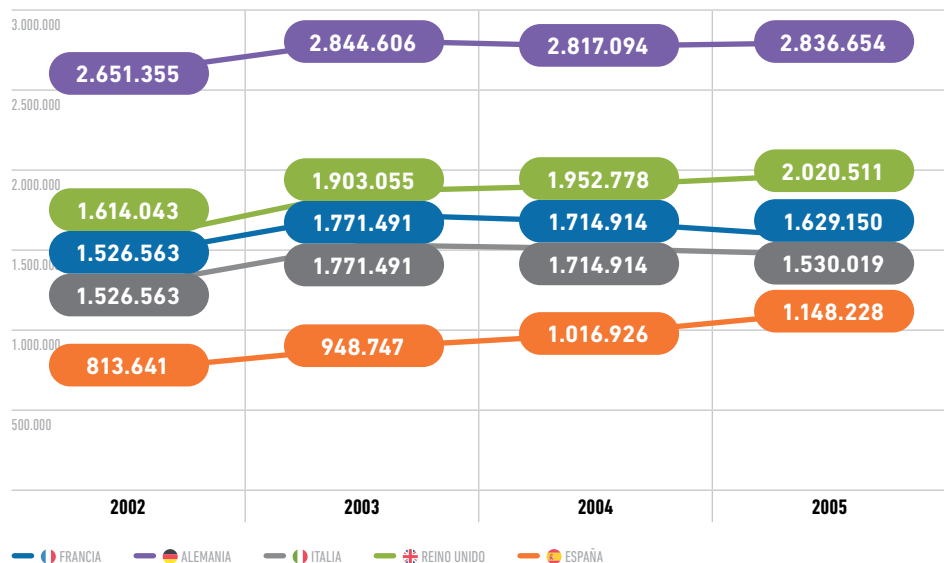
Evolución en los cinco grandes mercados europeos

La evolución de las ventas de turismos en los cinco mayores mercados europeos refleja una trayectoria claramente condicionada por la recuperación pospandemia, las tensiones en la cadena de suministro y la transición hacia estándares de emisiones más exigentes. Entre 2021 y 2025, el volumen total pasa de 8,25 millones de unidades a 9,16 millones, con una caída significativa en 2022 asociada a la escasez de componentes y al deterioro del entorno económico. A partir de 2023, el mercado recupera tracción y se estabiliza por encima de los 9 millones de unidades.

Alemania mantiene de forma constante su liderazgo dentro del TOP 5, concentrando alrededor de un tercio del total. El Reino Unido destaca por una evolución especialmente dinámica, con un crecimiento sostenido que le permite superar los 2 millones de unidades en 2025, reforzando su papel como uno de los mercados clave en Europa. Francia e Italia presentan una evolución más irregular: tras la caída de 2022, la recuperación posterior resulta parcial y no logra consolidar niveles claramente superiores a los de 2021. España, aunque parte de volúmenes más reducidos, destaca por ser el mercado con mayor crecimiento relativo, impulsado por la necesidad de renovación de un parque automovilístico envejecido y por una mayor actividad del canal empresas.

El canal de empresas se ha convertido en el verdadero termómetro del mercado automovilístico europeo. Mientras las matriculaciones totales avanzan hacia una fase de estabilidad, las flotas consolidan su papel como motor de volumen, renovación y transición tecnológica. La evolución entre 2022 y 2025 muestra un mercado más concentrado, pero también más competitivo, con fabricantes tradicionales reforzando posiciones y nuevos actores ganando terreno. Este análisis ofrece una lectura en profundidad de los principales mercados europeos y del caso español, y extrae claves relevantes para la toma de decisiones en gestión de flotas.

Evolución Mercados Top 5 Europa 2022-2025



Las marcas alemanas dominan de forma indiscutible el mercado, concentrando alrededor de la mitad del volumen total

Si se analiza específicamente el canal corporativo, excluyendo el rent a car, el comportamiento muestra una mayor estabilidad estructural. El volumen agregado pasa de algo más de 3,03 millones de unidades en 2021 a 3,53 millones en 2025, con un mínimo en 2022 (2,97 millones). A partir de 2023, las ventas a empresas superan los 3,55 millones de unidades y se mantienen prácticamente estables en 2024 y 2025, confirmando que las flotas han actuado como amortiguador del mercado en los momentos de mayor tensión.

Por países, el Reino Unido lidera de forma clara el canal de empresas durante todo el periodo, con una evolución sostenida que le permite pasar de 886.666 unidades en 2021 a más de 1,23 millones en 2025. Alemania ocupa la segunda posición, con un fuerte crecimiento hasta 2023 y una posterior moderación, aunque manteniéndose en niveles elevados. Francia muestra un comportamiento más volátil y en 2025 se sitúa por debajo de los niveles iniciales. Italia presenta una recuperación progresiva tras 2022 y se estabiliza cerca de las 300.000 unidades, mientras que España destaca por una trayectoria claramente ascendente, cerrando 2025 con más de 409.000 unidades, el nivel más alto del periodo.

Evolución de las flotas por país de origen de las marcas

El análisis por país de origen de las marcas confirma que el mercado europeo de flotas sigue estando altamente concentrado, aunque con señales claras de cambio. Entre 2022

Matriculaciones Canal Empresas (sin RAC) en Europa según el país de origen de la marca

PAÍS DE ORIGEN FABRICANTE	2022	CUOTA MERCADO	2023	CUOTA MERCADO	AÑO 2024	CUOTA MERCADO	2025	CUOTA MERCADO
GERMANY	1.326.397	44,7%	1.601.306	45,1%	1.621.583	45,8%	1.576.673	44,7%
FRANCE	535.285	18,0%	587.589	16,5%	557.137	15,7%	592.291	16,8%
JAPAN	273.937	9,2%	335.789	9,5%	378.414	10,7%	348.669	9,9%
USA	264.744	8,9%	307.742	8,7%	246.714	7,0%	243.811	6,9%
SOUTH KOREA	215.983	7,3%	245.402	6,9%	259.080	7,3%	243.666	6,9%
CHINA	49.574	1,7%	105.074	3,0%	112.746	3,2%	190.219	5,4%
UK	91.320	3,1%	131.020	3,7%	118.709	3,4%	103.418	2,9%
SWEDEN	54.297	1,8%	69.707	2,0%	99.601	2,8%	93.612	2,7%
ITALY	121.106	4,1%	122.647	3,5%	93.119	2,6%	80.760	2,3%
ROMANIA	33.049	1,1%	45.102	1,3%	53.726	1,5%	54.317	1,5%
OTHER	521	0,0%	736	0,0%	398	0,0%	516	0,0%

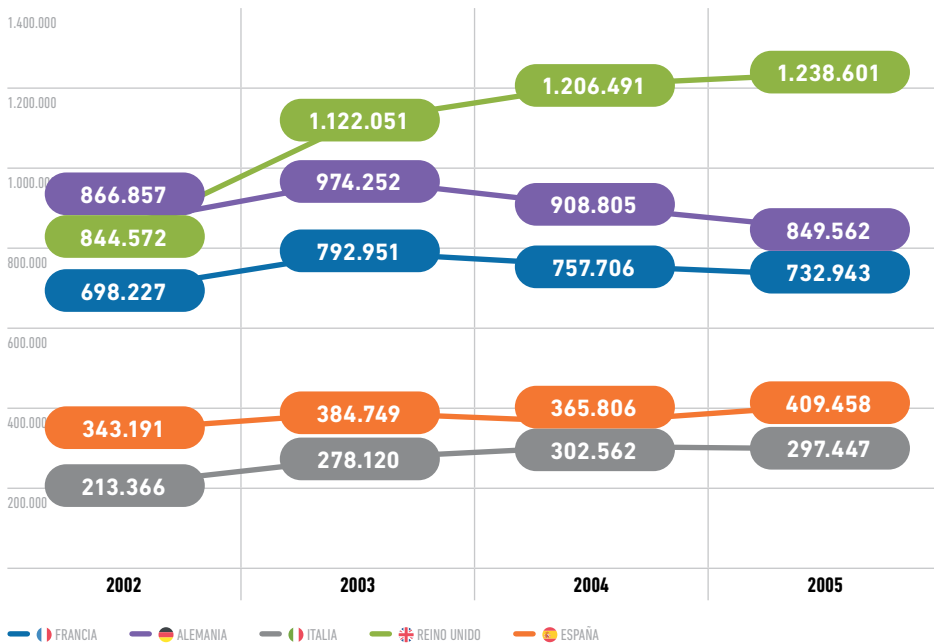
Matriculaciones Canal Empresas (sin RAC) por grupos automovilísticos en mercados TOP 5 Europa

GRUPO FABRICANTES	2022	CUOTA MERCADO	2023	CUOTA MERCADO	AÑO 2024	CUOTA MERCADO	2025 (RK)	CUOTA MERCADO
VOLKSWAGEN GROUP	770.593	26,0%	972.579	27,4%	994.191	28,1%	977.193	27,7%
STELLANTIS	661.017	22,3%	704.947	19,8%	625.698	17,7%	619.832	17,6%
RENAULT GROUP	279.050	9,4%	358.800	10,1%	379.947	10,7%	392.212	11,1%
BMW GROUP	252.029	8,5%	282.108	7,9%	295.704	8,3%	297.348	8,4%
HYUNDAI MOTOR GROUP	214.080	7,2%	242.954	6,8%	256.532	7,2%	240.615	6,8%
MERCEDES-BENZ GROUP	212.397	7,2%	252.159	7,1%	235.899	6,7%	222.347	6,3%
TOYOTA MOTOR CORPORATION	144.819	4,9%	157.649	4,4%	180.961	5,1%	165.113	4,7%
FORD COMPANY	163.657	5,5%	177.695	5,0%	129.364	3,7%	145.934	4,1%
GEELY GROUP	64.795	2,2%	88.311	2,5%	112.828	3,2%	115.420	3,3%
SAIC MOTOR CORPORATION	37.255	1,3%	74.621	2,1%	78.132	2,2%	65.874	1,9%
TESLA	73.842	2,5%	95.815	2,7%	80.849	2,3%	60.948	1,7%
BYD AUTO CO.	7	0,0%	2.040	0,1%	12.330	0,3%	57.661	1,6%
TATA MOTORS	38.339	1,3%	52.141	1,5%	60.392	1,7%	45.448	1,3%
MAZDA MOTOR CORPORATION	20.891	0,7%	34.402	1,0%	32.615	0,9%	34.156	1,0%
CHERY AUTOMOBILE CO.	-	0,0%	165	0,0%	3.720	0,1%	27.819	0,8%
SUZUKI MOTOR CORPORATION	16.473	0,6%	28.123	0,8%	30.185	0,9%	24.815	0,7%
HONDA MOTOR CO.	8.083	0,3%	7.662	0,2%	16.024	0,5%	12.868	0,4%
DR AUTOMOBILES	1.333	0,0%	7.916	0,2%	3.911	0,1%	4.807	0,1%
XPENG MOTORS	-	0,0%	-	0,0%	424	0,0%	3.484	0,1%
EBRO SUV GROUP	-	0,0%	-	0,0%	16	0,0%	2.548	0,1%
OTHER	7.553	0,3%	12.036	0,3%	11.648	0,3%	11.569	0,3%

Matriculaciones Canal Empresas (sin RAC) por grupos automovilísticos en España

GRUPO FABRICANTES	2022	CUOTA MERCADO	2023	CUOTA MERCADO	2024	CUOTA MERCADO	2025 (RK)	CUOTA MERCADO
VOLKSWAGEN GROUP	88.893	25,9%	100.856	26,2%	101.664	27,8%	104.869	25,6%
STELLANTIS	88.421	25,8%	83.503	21,7%	57.307	15,7%	66.891	16,3%
RENAULT GROUP	31.468	9,2%	46.326	12,0%	49.558	13,5%	61.963	15,1%
HYUNDAI MOTOR GROUP	29.047	8,5%	31.084	8,1%	28.395	7,8%	34.003	8,3%
TOYOTA MOTOR CORPORATION	26.810	7,8%	29.036	7,5%	30.769	8,4%	30.558	7,5%
BMW GROUP	25.354	7,4%	27.417	7,1%	31.169	8,5%	30.118	7,4%
MERCEDES-BENZ GROUP	21.272	6,2%	25.508	6,6%	26.306	7,2%	29.132	7,1%
FORD COMPANY	15.086	4,4%	15.971	4,2%	8.398	2,3%	10.868	2,7%
GEELY GROUP	7.424	2,2%	9.659	2,5%	11.718	3,2%	10.338	2,5%
BYD AUTO CO.	-	0,0%	190	0,0%	948	0,3%	6.034	1,5%
MAZDA MOTOR CORPORATION	2.497	0,7%	4.199	1,1%	4.800	1,3%	5.392	1,3%
CHERY AUTOMOBILE CO.	-	0,0%	49	0,0%	1.440	0,4%	3.789	0,9%
SAIC MOTOR CORPORATION	627	0,2%	2.277	0,6%	3.220	0,9%	2.844	0,7%
TESLA	1.438	0,4%	2.831	0,7%	3.037	0,8%	2.651	0,6%
EBRO SUV GROUP	-	0,0%	-	0,0%	16	0,0%	2.548	0,6%
TATA MOTORS	2.543	0,7%	2.619	0,7%	2.299	0,6%	2.248	0,5%
HONDA MOTOR CO.	669	0,2%	600	0,2%	1.316	0,4%	1.408	0,3%
SUZUKI MOTOR CORPORATION	618	0,2%	1.083	0,3%	1.530	0,4%	1.218	0,3%
KG MOBILITY	352	0,1%	604	0,2%	580	0,2%	1.054	0,3%
SUBARU CORPORATION	466	0,1%	604	0,2%	613	0,2%	497	0,1%
OTHER	206	0,2%	333	0,2%	723	0,4%	1.035	0,3%

Matriculaciones Canal Empresas (sin RAC) en mercados Top 5 Europa



y 2025, las matriculaciones pasan de 2,97 millones de unidades a estabilizarse en torno a los 3,55 millones, lo que refuerza la idea de un canal corporativo sólido y predecible.

Las marcas alemanas dominan de forma indiscutible durante todo el periodo, concentrando aproximadamente la mitad del volumen total. Tras crecer con fuerza hasta superar los 1,6 millones de unidades en 2023, mantienen niveles similares en 2024 y registran un ligero ajuste en 2025, lo que refleja una posición plenamente consolidada en las flotas europeas. Francia ocupa la segunda posición, con un comportamiento estable y una ligera tendencia al alza, cerrando 2025 por encima de las 590.000 unidades, incluso superando el nivel de 2023.

Japón refuerza progresivamente su presencia en el canal empresas, con un crecimiento continuado entre 2022 y 2024, impulsado por la fiabilidad, la eficiencia y una oferta bien alineada con las políticas de flotas, aunque en 2025 muestra una leve corrección. Estados Unidos y Corea del Sur presentan trayectorias más irregulares, con un pico en 2023 y un retroceso posterior, situándose ambos en torno a las 240.000 unidades en 2025.

China es el país de origen con mayor crecimiento relativo, multiplicando casi por cuatro su volumen entre 2022 y 2025 hasta alcanzar cerca de 190.000 unidades. Este avance evidencia la creciente penetración de fabricantes chinos en las flotas europeas, especialmente en segmentos electrificados y de coste competitivo. El resto de países mantiene volúmenes más reducidos y, en general, una tendencia de estabilización o ligera caída.

Evolución de las flotas en España por país de origen

En el caso español, el mercado de flotas muestra una evolución claramente positiva. El volumen total pasa de 343.191 unidades en 2022 a 409.458 en 2025, confirmando el papel del canal corporativo como motor del mercado. Las marcas de origen alemán

El canal empresas sigue concentrado en los grandes grupos europeos, con un crecimiento progresivo de fabricantes asiáticos, especialmente chinos, que están ganando presencia en flotas

lideran con claridad, creciendo de 147.671 a 178.390 unidades y concentrando en torno al 40 % del total.

Francia ocupa la segunda posición, aunque con una evolución más irregular, marcada por una caída en 2024 y una recuperación en 2025. Japón consolida una trayectoria ascendente y supera las 56.000 unidades en el último año del periodo. Corea del Sur muestra una evolución positiva, especialmente en 2025, mientras que Estados Unidos presenta un comportamiento más volátil. China, aunque parte de cifras reducidas, registra el mayor crecimiento relativo y alcanza 18.574 unidades en 2025, reflejando una entrada progresiva en las flotas empresariales españolas.

Evolución de las flotas por grupos de fabricantes

El análisis por grupos de fabricantes refuerza la idea de concentración del canal empresas en torno a los grandes actores europeos. Volkswagen Group se consolida como líder indiscutible, pasando de 770.593 unidades en 2022 a 977.193 en 2025. Stellantis ocupa la segunda posición, aunque tras alcanzar un máximo de 704.947 unidades en 2023, su volumen se reduce hasta 619.832 unidades en 2025. Renault Group mantiene un crecimiento sostenido y supera las 392.000 unidades.

BMW Group y Mercedes-Benz Group presentan un comportamiento estable, con volúmenes cercanos a las 300.000 y 220.000 unidades respectivamente. Hyundai Motor Group mantiene una presencia sólida, aunque con un ligero retroceso en 2025. Entre los fabricantes asiáticos, Toyota alcanza 180.961 unidades en 2024 antes de ajustarse a 165.113 en 2025. El crecimiento de los grupos chinos resulta especialmente significativo, con BYD pasando de 7 unidades en 2022 a 57.661 en 2025.

Flotas: un mercado maduro

El mercado europeo de flotas ha entrado en una fase de estabilidad y madurez, tras superar una de las etapas más complejas de los últimos años. Las flotas se consolidan como el principal sostén del mercado de turismos, con una capacidad de adaptación superior a la del canal particular.

El liderazgo de los grandes grupos europeos sigue siendo incuestionable, pero la presión competitiva aumenta con la entrada progresiva de fabricantes asiáticos, especialmente chinos.

Para los gestores de flotas, este escenario configura una oferta muy diversa que les permite afrontar con mayor flexibilidad retos como la presión sobre los costes y la aceleración de la transición hacia vehículos de bajas emisiones. Y en este sentido, la capacidad de los fabricantes para ofrecer soluciones alineadas con el coste total de propiedad, la electrificación realista y el cumplimiento normativo será determinante para su posicionamiento futuro en el canal empresas.

- BMW GROUP: Alpina, BMW, MINI, Rolls-Royce
- BYD Auto Co.: BYD, Denza
- CHERY AUTOMOBILE CO.: Chery, Jaecoo, Omoda
- DR AUTOMOBILES: DR, EVO, ICH-X, ICXX, Sportequipe, Tiger
- GEELEY GROUP: Geely, Levic, Lotus, Lynk & co, Polestar, Volvo
- HYUNDAI MOTOR GROUP: Genesis, Hyundai, KIA
- MERCEDES-BENZ GROUP: Mercedes-Benz, Maybach, smart
- RENAULT GROUP: Alpine, Dacia, Infiniti, Lada, Mitsubishi, Mobilize, Nissan, Renault
- SAIC MOTOR CORPORATION: Livan, Maxus, MG, Rover
- STELLANTIS: Abarth, Alfa Romeo, Autobianchi, Chrysler, Citroën, Dodge, DS, Fiat, Jeep, Lancia, Leapmotor, Maserati, Opel, Peugeot, Ram
- TATA MOTORS: Iveco, Jaguar, Land Rover, Tata
- TOYOTA MOTOR CORPORATION: Daihatsu, Lexus, Toyota
- VOLKSWAGEN GROUP: Audi, Bentley, Bugatti, Cupra, Lamborghini, MAN, Porsche, Seat, Skoda, Volkswagen



José Manuel López
Director Comercial MSI





¿Cómo impacta la normativa EURO 6E-BIS las flotas?

Si bien la norma Euro 6e-bis ya era de aplicación obligatoria para las nuevas homologaciones (nuevos lanzamientos de modelos) desde el pasado 1 de enero de 2025, es a partir del 31 de diciembre de 2025 cuando los fabricantes deberán asegurar el cumplimiento o realizar una nueva homologación de los vehículos ya en producción. La regulación se enfoca principalmente en vehículos híbridos enchufables (PHEV), incluyendo turismos (M1) y vehículos comerciales ligeros (N1).

La Euro 6e-bis nace como respuesta a una distorsión detectada en los últimos años entre los valores oficiales de homologación y las emisiones reales en uso, especialmente en los PHEV. Bajo normativas anteriores, muchos de estos vehículos certificaban cifras de CO₂ muy bajas, basadas en supuestos de uso eléctrico que no siempre se correspondían con la realidad. Esta situación tenía implicaciones directas en fiscalidad, incentivos y políticas de flota, generando desequilibrios en el marco regulatorio.

Uso eléctrico real

Uno de los cambios más relevantes introducidos por la Euro 6e-bis es la revisión del denominado Factor de Utilidad, que estima el porcentaje de conducción en modo eléctrico frente al uso del motor de combustión. La distancia de referencia utilizada para este cálculo pasa de 800 a 2.200 kilómetros, lo que tiende a elevar los valores oficiales de CO₂ de muchos modelos PHEV. Como consecuencia, vehículos que anteriormente se situaban claramente por debajo de determinados umbrales fiscales pueden superar ahora límites clave.

La entrada en vigor de la normativa Euro 6e-bis endurece los criterios de homologación y medición de emisiones, especialmente en los híbridos enchufables. Un cambio regulatorio que impacta de lleno en la fiscalidad, el TCO y las decisiones estratégicas de las flotas empresariales.

La normativa también refuerza las pruebas de Emisiones Reales de Conducción (RDE), ampliando los rangos de temperatura y manteniendo márgenes de medición más estrictos. A ello se suma una mayor exigencia en la durabilidad de los sistemas anticontaminación y una mayor transparencia en los datos de emisiones a lo largo de la vida útil del vehículo.

Impacto en flotas

Para las empresas, el impacto es principalmente económico y estratégico. El aumento de los valores certificados de CO₂ puede traducirse en una reducción o pérdida de beneficios fiscales asociados a los vehículos de empresa, así como en un incremento del coste total de propiedad. En España, superar determinados umbrales de emisiones implica la aplicación del impuesto de matriculación, lo que afecta directamente al precio final y a la planificación de la política de flotas.



EL AUMENTO DE LOS VALORES CERTIFICADOS DE CO2 PUEDE TRADUCIRSE EN UNA REDUCCIÓN O PÉRDIDA DE BENEFICIOS FISCALES ASOCIADOS A LOS VEHÍCULOS DE EMPRESA, ASÍ COMO EN UN INCREMENTO DEL TCO

En este sentido, el gestor de flotas deberá revisar políticas internas, límites de emisiones y criterios de selección de vehículos. Los PHEV, hasta ahora considerados una solución de transición atractiva, deberán ser evaluados con mayor rigor en función de su uso real y su impacto fiscal. En paralelo, la normativa puede acelerar el desplazamiento de parte de la demanda corporativa hacia vehículos 100% eléctricos, especialmente en aquellos entornos donde la infraestructura de recarga ya está disponible.

Conviene subrayar que la nueva regulación no afecta a los vehículos ya matriculados, sino únicamente a nuevas adquisiciones y modelos que deban ser rehomologados antes de finales de 2025. No obstante, el cambio introduce un riesgo transitorio en pedidos en curso y obliga a fabricantes, empresas y *rentings* a coordinarse para evitar desviaciones de costes inesperadas.

En definitiva, la Euro 6e-bis refuerza la coherencia entre regulación, uso real y fiscalidad, y anticipa el marco más exigente que llegará con la futura Euro 7. Para las empresas y los gestores de flotas, supone un recordatorio claro: la estrategia de movilidad debe basarse cada vez más en datos reales, planificación a medio plazo y una evaluación precisa del impacto normativo sobre el coste y la sostenibilidad de la flota. ■





Nuevo Opel Grandland: un SUV multienergía perfecto para flotas

Diseñado, desarrollado y fabricado totalmente en Alemania, el Opel Grandland de segunda generación estrena la plataforma **STLA Medium**. Una plataforma que permite ofrecer soluciones de propulsión totalmente electrificadas, desde híbridos de 48V hasta versiones 100% eléctricas de larga autonomía. De esta forma, el Grandland presenta una oferta diversificada en cuanto a tecnologías de propulsión eficientes se refiere, configurando un catálogo más que interesante para gestores de flota que buscan incluir un C-SUV equilibrado en su *Car Policy*.

Hasta 700 km sin enchufar

Una de las versiones más destacadas e interesantes es la variante **Grandland Electric**, construida desde cero como "BEV nativo". Gracias al nuevo diseño de batería plana y a

Opel continúa acelerando su estrategia de electrificación con la llegada del nuevo Grandland, un SUV de tamaño notable y que proporciona un salto tecnológico importante.

la optimización de la eficiencia —motor eléctrico de última generación, sistema de recuperación y bomba de calor—, el SUV puede montar baterías de **73 kWh** y **97 kWh**, alcanzando autonomías declaradas de entre **521 km** y **700 km (WLTP)** en las configuraciones de mayor capacidad. A ello hay que añadir tres niveles de potencia: 213 CV, 231 CV y 325 CV. Esta versión de 325 CV también cuenta con tracción integral (con un motor eléctrico en cada eje), siendo el primer vehí-

culo totalmente eléctrico con tracción total de la marca. Además, dispone de 4 modos de conducción seleccionables, en función de las características del recorrido.

Con estas cifras, el Opel Grandland se posiciona entre los eléctricos con más autonomía del segmento. En estaciones públicas de alta potencia— puede cargar a 160 kW en CC—, el Grandland puede recuperar hasta el 80% de la batería en menos de 30 minutos, mejorando su usabilidad para flotas en continuo movimiento.

El Opel Grandland presenta un catálogo más que interesante para gestores de flota que buscan incluir un C-SUV equilibrado en su *Car Policy*.

Híbridos enchufables y 48V: alternativas para transiciones graduales

Para los que prefieran opciones híbridas, la gama del Opel Grandland Opel ofrece interesantes opciones, pensando especialmente en empresas que necesitan una transición por etapas.

El **Grandland Plug-in Hybrid** combina un motor de gasolina de 194 CV con otro eléctrico de 125 CV, resultando una potencia de 195 CV. A ello se añade una batería de 21,0 kWh que le permite gozar de una excelente autonomía en modo eléctrico de 97 km. Es una de las mejores opciones para flotas comerciales o técnicas que no quieren comprometer ni la sostenibilidad ni la capacidad de realizar largos trayectos, pudiendo realizar estos desplazamientos sin necesidad de planificar lugares ni tiempos de recarga.





Este SUV de tamaño medio ofrece soluciones de propulsión totalmente electrificadas, desde híbridos de 48V hasta versiones 100% eléctricas con hasta 700 km de autonomía.

Por último, nos encontramos con el **Grandland Hybrid 48V**, la versión más asequible de la gama. Combina un motor gasolina de 136 CV y uno eléctrico de 29 CV, además de una pequeña batería de 0,89 kWh. El resultado es un vehículo con etiqueta ECO y menos de 6 L/100 km de consumo medio. Es especialmente interesante para flotas que buscan contener costes sin cambiar todavía a vehículos que necesitan infraestructura de recarga.

Más confort, habitabilidad y diseño

La nueva generación del Grandland incorpora rasgos del prototipo **Opel Experimental**. Ello incluye elementos como el **Vizor 3D** frontal, el logotipo **Blitz iluminado** y la nueva firma lumínica trasera con la palabra OPEL también iluminada.

La carrocería crece algunos milímetros respecto a su predecesor, ofreciendo así un habitáculo más amplio, 20 mm extra para las piernas en las plazas traseras y un más que generoso maletero de 550 litros, que pueden transformarse en **1.641 litros** con los asientos abatidos.

La iluminación es uno de los campos en los que Opel lleva años siendo pionero. Y el Grandland no podía ser menos. Su tecnología **Intelli-Lux Pixel HD**, con más de **50.000 elementos**, es una de las más avanzadas del mercado, capaz de perfilar con precisión objetos en la calzada sin deslumbrar a otros conductores.

El interior también sube de nivel, con una generosa pantalla multimedia central de **16 pulgadas**, cuadro digital minimalista y nuevos asientos ergonómicos **AGR**, que pueden incorporar refuerzos neumáticos, ventilación y función de masaje. Todo ello con materiales sostenibles, como el empleo de tejido 100% reciclado en las superficies principales.

Dinamismo y seguridad para un uso profesional intensivo

Para garantizar confort y dinamismo, el Opel Grandland incorpora la tecnología de **Amor-**



iguación Selectiva de Frecuencia, que adapta mecánicamente el comportamiento del chasis según el estado de la carretera y el estilo de conducción. Esta solución proporciona confort en firmes irregulares y precisión en conducción más exigente, un equilibrio muy valorado por quienes recorren muchos kilómetros al año.

A ello se suma un amplio paquete de asistentes a la conducción, entre ellos **Intelli-Drive 2.0**, con cambio de carril semiautomático, adaptación inteligente de velocidad, frenada de emergencia con sensor de colisión y cámaras de 360°. Sin olvidar el control de crucero automático con función *stop & go*, reconocimiento extendido de señales de tráfico o cámara de visión trasera inteligente.

Un SUV estratégico para gestores de flota

Con su nueva generación, el Opel Grandland se consolida como un modelo clave dentro del canal corporativo. Ofrece variedad mecánica, autonomías líderes en las versiones enchufables, un salto cualitativo en seguridad y confort, y un diseño que mejora la percepción de marca en cualquier parque móvil.

Para flotas que buscan electrificar, pero necesitan flexibilidad durante la transición, el Grandland representa una propuesta integral: desde híbridos ligeros de bajo coste operativo hasta eléctricos capaces de asumir largos desplazamientos sin emisiones locales. ■



Lexus ES: Redefiniendo el lujo electrificado

Lexus ha presentado la nueva generación de su berlina premium ES, un modelo que combina la elegancia característica de la marca con las últimas innovaciones en electrificación, conectividad y seguridad.



definición con información de tráfico y asistente de voz de última generación.

En materia de seguridad, el nuevo ES eleva su nivel incorporando las últimas versiones del paquete Lexus Safety System+. Entre las mejoras más destacadas se encuentra un control de crucero adaptativo capaz de decelerar automáticamente al acercarse a señales de stop, rotondas o peajes, gracias al uso de datos cartográficos. El sistema precolisión amplía su funcionalidad para detectar nuevos escenarios, como la presencia de patinetes eléctricos en la vía.

Además, el detector de ángulo muerto ahora también identifica motocicletas y bicicletas en movimiento, mientras que el asistente de mantenimiento de carril es capaz de reconocer estructuras junto a la calzada para evitar salidas involuntarias.

Posicionamiento flotas Lexus ES

Con esta completa renovación, el nuevo Lexus ES se consolida como una de las berlinas más avanzadas del segmento premium, respondiendo a las expectativas de los conductores que buscan una movilidad electrificada sin renunciar al lujo, la sofisticación y el confort. ■



Disponibles a partir de la primavera de 2026 en Europa, el nuevo Lexus ES refuerza su posicionamiento como referente en confort, refinamiento y diseño minimalista. El desarrollo de esta octava generación se ha centrado en ofrecer una experiencia de conducción más conectada, eficiente y gratificante.

Motorizaciones: eficiencia, potencia y control

La gran novedad técnica de esta generación es la incorporación, por primera vez, de versiones totalmente eléctricas a la gama ES, lo que representa un paso clave en la estrategia de electrificación de Lexus. De momento, la gama ofrece tres mecánicas:

- **Lexus ES 300h:** Esta versión híbrida combina un motor de gasolina de 2.5 litros y cuatro cilindros con un sistema eléctrico rediseñado, para una potencia combinada de 201 CV. Se ofrece con tracción delantera o total. La batería híbrida se ha optimizado para ofrecer una respuesta más rápida y silenciosa, mejorando aún más el refinamiento en el habitáculo.

- **Lexus ES 350e (100% eléctrico):** Ofrece una potencia de 224 CV y tracción delantera. Incorpora una batería de iones de litio de 77 kWh, que permite una aceleración de 0 a 100 km/h en 8,2 segundos. Su autonomía estimada supera los 530 kilómetros (ciclo WLTP) y puede recargarse del 10 al 80% en unos 30 minutos con carga rápida.

- **Lexus ES 500e (100% eléctrico):** Es la variante más prestacional, con tracción total mediante el sistema DIRECT4, una potencia de 343 CV y una batería de 75 kWh. Acelera de 0 a 100 km/h en apenas 5,7 segundos. Su avanzado sistema de tracción distribuye el par entre las ruedas delanteras y traseras de forma inteligente, adaptándose a las condiciones del terreno y al estilo de conducción.

Diseño Clean x Tech

El nuevo ES adopta el lenguaje de diseño "Clean x Tech". Exteriormente, destaca por una silueta coupé con una zaga elegante y deportiva,

“La gran novedad técnica de esta generación es la incorporación, por primera vez, de versiones totalmente eléctricas a la gama.”

faros LED en forma de doble L, y proporciones ampliadas que refuerzan su presencia en carretera.

El interior ha sido completamente rediseñado para ofrecer una atmósfera minimalista, envolvente y funcional. Estrena materiales exclusivos como láminas de bambú retroiluminadas, un sistema de sonido envolvente y unos mandos ocultos que aparecen sólo cuando el vehículo está encendido.

Tecnología digital y conectividad avanzada

Es el primer modelo de la marca en integrar el Multimedia System Lexus Advance, con pantalla táctil de 14 pulgadas, mapas en alta



Lexus ES300h

Potencia:	201 CV
0-100 km/h:	8,2 seg.
Emisiones:	n/d
Etiqueta DGT:	Eco
Long./Anch./Altura:	5.140/ 1.920/ 1.555 mm

Audi A6 e-hybrid quattro: Más eficiencia, confort y dinamismo

Audi amplía la gama del nuevo A6 con las versiones e-hybrid quattro, disponibles tanto en carrocería berlina como familiar Avant. Estos modelos híbridos enchufables ofrecen una destacable autonomía eléctrica de hasta 105 km.

La marca de los cuatro aros oferta en este caso dos versiones: 220 kW (299 CV) o 270 kW (367 CV), con un par máximo de 450 y 500 Nm respectivamente. En el caso de la variante más potente, el A6 acelera de 0 a 100 km/h en solo 5,3 segundos, mientras que el modelo de acceso necesita 6,0 segundos. En ambos, la velocidad máxima está limitada a 250 km/h. Sin duda, estamos ante prestaciones de primer orden que entroncan con la tradición deportiva de la marca.

Nueva batería con un 45% más de capacidad

El corazón del sistema híbrido enchufable de nueva generación es una nueva batería de 25,9 kWh (20,7 kWh netos), lo que supone un destacable incremento del 45% de capacidad respecto a la anterior. De esta forma, es posible recorrer más de 100 km en modo totalmente eléctrico, una cifra destacada dentro del segmento. Además, admite carga en corriente alterna de hasta 11 kW, completando la recarga del 0 al 100% en solo 2,5 horas. A ello hay que añadir la capacidad del sistema de autore-

cargarse cuando circulamos con el motor de combustión.

Además, el nuevo A6 e-hybrid quattro permite ajustar el nivel de regeneración en tres fases mediante las levas del volante, igual que los modelos 100% eléctricos de Audi. En la frenada puede recuperar hasta 88 kW de potencia, logrando que más del 90% de las deceleraciones habituales se realicen de forma regenerativa, sin necesidad de accionar los frenos hidráulicos.

El sistema también analiza en tiempo real la ruta y el tráfico para decidir automáticamente cuándo recuperar energía o avanzar por inercia. El resultado es una mayor eficiencia y una conducción más suave y predictiva.

En esta línea, el sistema de gestión híbrida ajusta automáticamente la estrategia de funcionamiento para lograr la máxima eficiencia y confort, pudiendo alternar entre el modo "EV" 100% eléctrico y el

“ El sistema analiza en tiempo real la ruta y el tráfico para decidir automáticamente cuándo recuperar energía o avanzar por inercia. ”

modo "hybrid". En este último, el vehículo decide de forma inteligente cuándo usar el motor térmico o el eléctrico según la ruta, el tráfico y la orografía.

Confort acústico y comportamiento dinámico mejorados

Audi ha trabajado en la aeroacústica del vehículo, logrando un aislamiento un 30% superior respecto al modelo anterior. Las juntas de las puertas, las ventanillas y los

soportes del motor se han optimizado para reducir vibraciones y ruido. Todo ello para ofrecer el confort y la sensación de bienestar que se esperan de este modelo.

Uno de los elementos más destacados del vehículo es la dirección a las cuatro ruedas, de serie, lo que mejora la agilidad a bajas velocidades y la estabilidad a altas. En maniobras urbanas las ruedas traseras giran en sentido opuesto a las delanteras, reduciendo el radio de giro; en autopista, giran en el mismo sentido para aumentar la estabilidad.

A ello hay que añadir la calidad interior y todo el arsenal de tecnologías de asistencia a la conducción de última generación que ofrece la marca alemana en todas sus producciones.

Posicionamiento flotas Audi A6 e-hybrid

El Audi A6 ha sido siempre una pieza clave para la marca en el segmento corporativo. La última generación mantiene su aura de vehículo de representación. E incluso la mejora, especialmente con estas versiones PHEV que además cuentan con tracción integral quattro. ■

Audi A6 e-hybrid

Potencia:	299 CV
Consumo:	2,2 L/100 km
Autonomía eléctrica:	105 km
Emisiones:	49 g/km
Etiqueta DGT:	0 emisiones
Long./Anch./Altura:	4.999/ 1.875/ 1.418 mm

DS Automobiles plantea soluciones flexibles para cada tipo de organización: leasing, renting o adquisición directa.



Movilidad ejecutiva: cuando el confort y la tecnología también son parte del negocio

DS Automobiles es la respuesta a esta compleja pregunta. Porque ya no basta con elegir modelos eficientes. Es necesario construir una fleet policy que proyecte profesionalidad, controle costes y, a la vez, refuerce la identidad corporativa sin olvidar la satisfacción de los conductores o la retención de talento.

La representación importa

Para muchas empresas, el vehículo de un directivo es una extensión natural de su marca. Es el primer contacto que un cliente tiene en una reunión de alto nivel y el espacio donde un ejecutivo pasa buena parte de su jornada laboral. En este contexto, los DS 7 y N° 8 se han consolidado como opciones de alta representación: diseño distintivo, acabados premium y una experiencia de a bordo que transmite estatus, confort y tecnología avanzada.

Elegir vehículos de esta categoría no es una cuestión meramente estética, sino una herramienta real de diferenciación competitiva. Una presencia cuidada amplifica la percepción de solvencia e innovación, dos atributos clave en entornos B2B de alto valor añadido.

DS 7 se distingue por su eficiencia en largos recorridos y su confort premium en una carrocería SUV, ideal para directivos que buscan una solución versátil y fiable para viajes corporativos. Por su parte, N°8 aporta tecnología avanzada de asistencia y una experiencia de conducción 100% eléctrica para quienes priorizan sostenibilidad y vanguardia. Con autonomías de hasta 750 km, el N°8 de DS Automobiles es uno de los eléctricos con más autonomía del mercado.

En un momento en que la gestión de flotas corporativas se ha vuelto más estratégica que nunca, los responsables de movilidad se enfrentan a un dilema creciente: ¿cómo mantener la coherencia de marca en una flota que combina necesidades tan distintas como la representación directiva, la actividad comercial o los desplazamientos de alto kilometraje?

El equipo de ventas, primer embajador corporativo

Aunque es en la sala de juntas donde se toman decisiones, es en la carretera donde la marca de una corporación se juega buena parte de su reputación. El equipo comercial es el primer embajador de la empresa y el vehículo que utiliza condiciona tanto su eficiencia como la impresión que proyecta.

Modelos como el DS 3 y el nuevo N°4 permiten a las compañías unificar estándar visual, tecnología y calidad percibida también en los niveles operativos. Estos vehículos aportan una movilidad ágil, eficiente y moderna, manteniendo el mismo lenguaje de diseño y la misma experiencia de usuario que sus hermanos de gama superior. De este modo, toda la flota comunica un mensaje homogéneo de profesionalidad, independientemente del rol del conductor.

Con autonomías de hasta 750 km, N°8 de DS Automobiles es uno de los eléctricos con más autonomía del mercado.





Modelos como el DS 3 y el nuevo N°4 permiten a las compañías unificar estándar visual, tecnología y calidad percibida también en los niveles operativos.

La apuesta por cadenas de tracción eficientes y electrificadas, desde PHEV hasta eléctricos puros, encaja con los objetivos corporativos de sostenibilidad de cualquier empresa.

El DS 3 destaca por su eficiencia urbana y etiqueta CERO en versiones eléctricas, mientras que el N°4 combina diseño elegante con conectividad avanzada, ideal para equipos comerciales que recorren grandes distancias.

Un ecosistema, múltiples soluciones

Más allá de los modelos concretos, el verdadero valor para una empresa reside en la coherencia de su ecosistema de movilidad. En este sentido, DS Automobiles ha construido una gama en la que las interfaces, la arquitectura tecnológica y la experiencia táctil del usuario se mantienen constantes de un vehículo a otro.

Para los gestores de flota, esta coherencia se traduce en beneficios directos: simplificación en formaciones internas, mantenimiento unificado, centralización de gestión y reducción de errores operativos. Además, la apuesta por cadenas de tracción eficientes y electrificadas, desde PHEV hasta eléctricos puros, encaja con los objetivos corporativos de sostenibilidad, permitiendo avanzar hacia flotas de baja o nula huella de carbono. Y todo ello sin renunciar al confort ni a la imagen de marca.

Esta estrategia no solo reduce emisiones, sino que contribuye a los objetivos ESG corporativos: en el ámbito ambiental, disminuye la huella de carbono mediante electrificación; en lo social, mejora la seguridad y bienestar de los conductores; y en gobernanza, refuerza la transparencia y la responsabilidad en la gestión de flotas.

El ROI de una movilidad ejecutiva inteligente

La movilidad corporativa ya no se evalúa solo por el coste por kilómetro. Su impacto alcanza dimensiones como la retención de talento —especialmente en perfiles directivos y comerciales—, la proyección de marca ante clientes o la eficiencia de los equipos en movimiento.

En este sentido, DS Automobiles plantea soluciones flexibles para cada tipo de organización: leasing, renting o adquisición directa,



acompañadas de un ecosistema postventa y digital que permite optimizar el uso, mejorar la planificación y anticipar necesidades. Una combinación impecable de control de costes, coherencia de marca y experiencia premium para empresas que buscan elevar su estándar de movilidad ejecutiva.

La movilidad como ventaja competitiva

En un escenario empresarial donde cada detalle suma, la movilidad se ha convertido en una herramienta de diferenciación. Contar con un parque móvil coherente, eficiente y representativo ya no es un lujo, sino una decisión estratégica con impacto real en la percepción de la compañía.

DS Automobiles propone precisamente esa visión: un partner integral que ofrece soluciones de movilidad corporativa capaces de reforzar la marca, optimizar recursos y acompañar el crecimiento de la compañía. ■



Descubre cómo optimizar tu estrategia de movilidad corporativa en nuestra página de ofertas profesionales



BYD presenta la versión PHEV del ATTO 2



BYD inicia la comercialización en Europa del ATTO 2 DM-i, un SUV urbano híbrido enchufable que incorpora la tecnología Dual Mode (DM-i) de la marca. El modelo mantiene el diseño característico de un SUV con dimensiones compactas –4.330 mm de longitud y 2.620 mm de distancia entre ejes– y un habitáculo amplio, con un maletero de 425 litros ampliable hasta 1.335 litros.

El sistema de propulsión DM-i combina un motor de gasolina 1.5 con dos motores eléctricos y una Blade Battery, permitiendo circular la mayor parte del tiempo en modo eléctrico. La gama se

estructura en dos versiones. El ATTO 2 DM-i Active ofrece 122 kW (166 CV), batería de 7,8 kWh y hasta 40 km de autonomía eléctrica WLTP, con una autonomía total de 930 km. El ATTO 2 DM-i Boost eleva la potencia a 156 kW (212 CV), incorpora una batería de 18 kWh y alcanza hasta 90 km en modo eléctrico y 1.000 km de autonomía combinada.

El modelo admite carga en corriente alterna de hasta 6,6 kW en la versión Boost, incluye función V2L y ofrece un amplio equipamiento de serie en materia de conectividad, asistentes a la conducción y tecnología interior. ■

Mercedes-Benz presenta el nuevo GLB eléctrico con hasta siete plazas



Mercedes-Benz amplía su gama eléctrica con el nuevo GLB, un SUV compacto diseñado para ofrecer mayor versatilidad y espacio, disponible con 5 o 7 plazas.

El modelo incorpora un interior completamente rediseñado, con la nueva pantalla Superscreen MBUX y una configuración orientada a un uso familiar y profesional, con mayor altura para la cabeza, más espacio para las piernas en la segunda fila y un maletero delantero de 127 litros. El maletero trasero alcanza hasta 540 litros en configuración de cinco plazas.

El lanzamiento comercial comenzará en la primavera de 2026 con dos versiones eléctricas. El GLB 250+ ofrece 200 kW (272 CV) y una autonomía de hasta 629 kilómetros WLTP, mientras que el GLB 350 4MATIC desarrolla

260 kW (354 CV) y cuenta con tracción total. Ambos modelos incorporan una batería útil de 85 kWh y arquitectura eléctrica de 800 voltios, que permite recuperar hasta 260 kilómetros de autonomía en diez minutos y cargar en corriente continua hasta 320 kW.

Entre los puntos destacados figuran la capacidad de remolque de hasta dos toneladas, la posibilidad de equipar siete plazas, modos específicos para conducción fuera del asfalto en las versiones 4MATIC, suspensión adaptativa, techo panorámico de serie y un completo paquete de sistemas de asistencia y conectividad con actualizaciones remotas.

La gama se ampliará posteriormente con nuevas versiones eléctricas y con híbridos de 48 voltios. ■

Más potencia y equipamiento para el Dacia Sandero



Dacia inicia la comercialización de los nuevos Sandero y Sandero Stepway 2025. La renovación incorpora cambios en el exterior, como una nueva firma lumínica, una calandra rediseñada, protecciones Starkle® y dos nuevos colores: Amarillo Ámbar y Sandstone.

En el interior, el Sandero estrena nuevos tejidos, un volante actualizado, selector E-Shifter para la nueva caja automática y un sistema multimedia con pantalla central de 10" con navegación conectada.

A ello hay que sumar un cargador inalámbrico, un cuadro digital de 7" y el sistema modular YouClip, ya estándar en los modelos de la marca. Toda la gama cuenta además con la garantía ampliada Dacia Zen de hasta 7 años.

Los nuevos Sandero y Sandero Stepway integran ayudas a la conducción adaptadas a la normativa europea. Es el caso de la Frenada de emergencia asistida (urbana y periurbana) con detección de vehículos, peatones, ciclistas y motos.

O del sistema de vigilancia de atención del conductor.

Además, para facilitar el uso diario de estas ayudas, Dacia añade el botón "My Safety", que permite seleccionar o desconectar rápidamente la configuración preferida de ADAS.

La gama incorpora importantes novedades mecánicas. En el caso de los motores gasolina, el TCe 100 (Sandero Berlina) gana 10 CV respecto a la versión anterior, consumiendo 5,3 l/100 km y emitiendo 121 g/km. El modelo Sandero Stepway está disponible también con el TCe 110 de 110 CV.

La oferta GLP también crece con el nuevo Eco-G 120, que sustituye al anterior 100 CV y ofrece 120 CV, un depósito de GLP ampliado a 49,6 litros y una autonomía combinada total de hasta 1.590 km (GLP + gasolina).

Además, por primera vez, esta motorización podrá combinarse con la caja automática EDC (Eco-G 120 EDC), que se incorporará próximamente. ■

Polestar lanza su primera oferta de carga bidireccional



Polestar ha dado su primer paso hacia la carga bidireccional para sus clientes, una tecnología que permitirá utilizar el vehículo eléctrico como batería doméstica, apoyar a la red eléctrica y generar valor incluso cuando el coche está aparcado.

La marca ha lanzado en Estados Unidos, comenzando por California, una solución de carga vehículo-a-hogar (V2H) en colaboración con la empresa de energía doméstica dcbel, dirigida a clientes del Polestar 3.

La solución, basada en corriente continua y en la arquitectura eléctrica de 400 voltios del Polestar 3, permite reducir los costes de carga hasta en 1.300 dólares

anuales y utilizar el vehículo como fuente de energía de respaldo durante apagones de hasta diez días. El sistema incluye el dispositivo energético Ara de dcbel y puede beneficiarse de incentivos estatales en California.

De forma paralela, Polestar continúa desarrollando la carga bidireccional en Europa. En Alemania, y con previsión de ampliarlo a otros mercados europeos, la marca ha lanzado junto a su socio Zaptec un cargador doméstico de corriente alterna preparado para carga bidireccional, el Zaptec Go2, compatible con el Polestar 3 y pensado para habilitar esta funcionalidad cuando esté disponible más adelante en el vehículo. ■

VW y Rivian empezaran las primeras pruebas de vehículos en 2026

RIVIAN | VOLKSWAGEN GROUP
TECHNOLOGIES

La empresa conjunta Rivian and Volkswagen Group Technologies (RV Tech) avanza a buen ritmo en el desarrollo de su arquitectura de última generación para vehículos eléctricos definidos por software, con pruebas de invierno previstas para 2026 y un equipo internacional de más de 1.500 ingenieros.

Fundada en noviembre de 2024, RV Tech desarrolla una arquitectura Software-Defined Vehicle (SDV), dirigida al hemisferio occidental. Esta plataforma integra ordenadores centrales modulares que controlan todas las funciones del vehículo y permite actualizaciones inalámbricas de software, desde conducción automatizada hasta infoentretenimiento, manteniendo los coches siempre actualizados.

Actualmente, la empresa conjunta prepara vehículos de referencia de Volkswagen, Audi y Scout para las pruebas de invierno en el primer trimestre de 2026,

que permitirán validar la arquitectura SDV en condiciones climáticas exigentes. Entre estos prototipos destaca el Volkswagen ID.EVERY1, cuyo modelo de serie llegará en 2027 como el primer vehículo del Grupo con SDV.

El Grupo Volkswagen implementará la SDV en vehículos eléctricos basados en la plataforma SSP, con capacidad de hasta 30 millones de unidades en el Grupo y presencia en diversos segmentos y mercados internacionales. Por su parte, Rivian aplicará estas tecnologías en sus futuros modelos R2, R3 y R3X, así como en la actualización continua de su flota actual.

RV Tech cuenta ya con un equipo internacional de más de 1.500 empleados, con sedes en Estados Unidos, Canadá, Suecia, Serbia y la nueva ubicación en Berlín, que refuerza la colaboración con las marcas del Grupo Volkswagen en Europa. ■

Nuevo Ebro s900 PHEV 4x4



EBRO pone a la venta en España su nuevo buque insignia, el s900 PHEV 4x4, un SUV híbrido enchufable de gran tamaño que se sitúa en lo más alto de la gama de la marca. Con 4,81 metros de longitud y una distancia entre ejes de 2.800 mm, el modelo ofrece un habitáculo amplio con configuración de hasta siete plazas y un enfoque orientado al confort y la tecnología.

El sistema de propulsión combina un motor de gasolina 1.5 TGDI con tres motores eléctricos, alcanzando una potencia conjunta de 425 CV. La batería de 34,46 kWh permite una autonomía eléctrica de hasta 140 km y más de 1.000 km de autonomía total, con etiqueta CERO de la DGT.

Admite carga rápida en corriente continua de hasta 71 kW, recuperando

del 30 al 80% en 25 minutos, y carga en corriente alterna a 6,6 kW. Incluye función V2L de carga bidireccional.

El EBRO s900 estrena la plataforma modular T2X del Grupo Chery, incorpora suspensión trasera multibrazo, tracción total, hasta siete modos de conducción y un completo equipamiento tecnológico con pantallas digitales, Head-Up Display, asistentes avanzados a la conducción, y funciones de aparcamiento inteligente, entre ellas el asistente de recorrido inverso, capaz de memorizar los últimos metros del trayecto y reproducirlos automáticamente en sentido inverso, así como el asistente de estacionamiento totalmente automático, que permite aparcar sin intervención del conductor. ■



carfleet

Solución de gestión de flotas

¡Toma el control de tu flota!
Adiós Excel, simplifica tu gestión y controla costes.

GAC
software

- **Gestionar**
Flota centralizada y organizada
- **Supervisar**
Mantenimiento, costes, conducción y siniestros
- **Controlar**
Proveedores y kilometraje
- **Presupuestar**
Costes, impuestos y amortizaciones
- **Comunicar**
Datos, kilometraje y documentos
- **Configurar**
Usuarios, Car Policy y reservas

Descubre también nuestras otras soluciones:

mycarfleet optimafleet www.gac-carfleet.com/es



Hyundai amplía potencia y autonomía del IONIQ 6



Hyundai renueva el IONIQ 6, su berlina eléctrica de diseño aerodinámico, con un frontal más deportivo, alerón trasero "cola de pato", nuevas llantas y retrovisores digitales, manteniendo un coeficiente aerodinámico de 0,21.

El interior destaca por la plataforma E-GMP de piso plano, la larga distancia entre ejes y dos pantallas panorámicas de 12,3 pulgadas que combinan confort y tecnología.

El IONIQ 6 ofrece varias versiones según batería y tracción, adaptándose a distintas necesidades de autonomía y potencia: la versión de 63 kWh con trac-

ción trasera ofrece 170 CV y 8,3 s de 0 a 100 km/h; la 84 kWh RWD sube a 229 CV y 7,4 s, mientras que la 84 kWh AWD y la N Line AWD alcanzan 325 CV, 605 Nm y 5,1 s, con autonomía de hasta 680 km en la batería de mayor capacidad.

Su arquitectura de 800 V permite cargar del 10 al 80 % en apenas 18 minutos y recuperar 100 km en menos de cinco minutos. La versión N Line añade puesta a punto deportiva, dirección más directa y detalles Racing, consolidando al IONIQ 6 como uno de los eléctricos más completos y versátiles del mercado actual. ■

VW Vehículos Comerciales multiplica por cinco sus ventas de carrozados y preparaciones



Volkswagen Vehículos Comerciales celebra el décimo aniversario de su programa de Soluciones Estandarizadas, una iniciativa creada para ofrecer vehículos "llave en mano" con certificación 100% de la marca.

Desde su lanzamiento en 2015, esta estrategia ha permitido multiplicar por cinco las ventas de carrozados y preparaciones, representando el 20% del volumen matriculado y consolidando a España como uno de los mercados de referencia para el fabricante.

El programa destaca por ofrecer un proceso más rápido y eficiente: plazos de entrega más cortos, reducción de trámites de transporte y homologación, modelos estandarizados que cubren la mayoría de usos profesionales y una única factura para todo el conjunto —preparación incluida—, permitiendo además financiar el vehículo completo. La marca ofrece soluciones para secto-

res en expansión como el reparto urbano, impulsado por el comercio electrónico, y los vehículos isotermo o frigorífico, cuya demanda sigue al alza.

También destacan los vehículos adaptados PMR, que avanzan con fuerza debido al envejecimiento de la población. También forman parte del catálogo las ambulancias, vehículos de pasajeros, plataformas, cajas abiertas, grúas y volquetes.

VW Vehículos Comerciales continúa ampliando su catálogo hacia la movilidad sostenible. Durante 2025 se han lanzado los primeros carrozados estandarizados con etiqueta cero emisiones. Es el caso del ID. Buzz Fresh Van (Isotermo) y del Caddy PMR híbrido enchufable, destinado al transporte de personas con movilidad reducida.

La gama seguirá creciendo en los próximos meses con el Transporter Fresh Van y el Caravelle PMR. ■

MAN Trucks & Bus Iberia lanza Vans to Go en España



MAN Truck & Bus Iberia ha puesto en marcha Vans to Go, un programa integral que facilita la adquisición de furgonetas profesionales carrozadas y listas para trabajar desde el primer día, con un único interlocutor durante todo el proceso.

La iniciativa se apoya en una red 100 % especializada en vehículo industrial y en la colaboración con carroceros españoles de referencia como Cafrise, Hyva, Mebauto, Modelcar, Lowol, Rehatrans, Romu, Sanca, Tecai, Tecnove, Zago Automotive y 3 Carroceros, lo que permite ofrecer soluciones "llave en mano" adaptadas a múltiples aplicaciones profesionales, desde paquetería y transporte a

temperatura controlada hasta vehículos taller, PMR y usos específicos para flotas.

El programa se completa con la llegada de la MAN TGE Next Level, que incorpora un interior completamente renovado, con cuadro de instrumentos digital, pantalla táctil central y avanzados sistemas de conectividad y asistencia a la conducción.

Con Vans to Go, MAN refuerza una propuesta 360° que combina rapidez, personalización, tecnología y fiabilidad, permitiendo a los profesionales centrarse en su negocio sin complicaciones y con la garantía de un vehículo operativo desde el primer día. ■

Ford y Renault Group sellan una alianza europea para desarrollar eléctricos y comerciales



Ford y Renault Group han anunciado una alianza de gran alcance destinada a reforzar sus posiciones en un mercado europeo. El acuerdo contempla el desarrollo conjunto de dos nuevos vehículos eléctricos de pasajeros que Ford comercializará bajo su propia marca en Europa.

Ambos modelos se construirán sobre la plataforma Ampere de Renault Group, uno de los ecosistemas industriales eléctricos más avanzados del continente, y se fabricarán en el polo ElectriCity del norte de Francia. La colaboración permitirá a Ford acelerar su ofensiva de producto y responder a la demanda creciente de vehículos eléctricos más accesibles, mientras que Renault refuerza su capacidad de producción y su base de clientes.

Los dos vehículos, diseñados íntegramente por Ford y desarrollados junto a los equipos de Renault Group, mantendrán un ADN 100 % Ford en comportamiento dinámico, diseño y experiencia de usuario. El primero de ellos llegará al mercado a principios de 2028, marcando el inicio de una nueva etapa en la estrategia eléctrica de la marca estadounidense en Europa.

La alianza no se limita a los turismos eléctricos. Ford y Renault Group han firmado además una Carta de Intenciones (LOI) para evaluar una colaboración en el segmento de vehículos comerciales ligeros (LCV). El objetivo sería desarrollar y fabricar de manera conjunta nuevos modelos bajo ambas marcas. ■

SEAT & CUPRA inauguran en Martorell su planta de ensamblaje de baterías



SEAT & CUPRA ha inaugurado oficialmente su planta de ensamblaje de sistemas de baterías en la fábrica de Martorell, un hito decisivo en la transformación industrial de la compañía y en la electrificación del sector de la automoción en España. El proyecto se enmarca en la estrategia global de baterías del Grupo Volkswagen, orientada a garantizar flexibilidad, innovación tecnológica y seguridad en la cadena de suministro.

La nueva planta, construida en poco más de dos años, ocupa una superficie de 64.000 m² y tiene capacidad para ensamblar un sistema de batería cada 45 segundos, lo que equivale a 1.200 unidades diarias y hasta 300.000 anuales. Estas baterías abastecerán exclusivamente las líneas de producción del CUPRA Raval y del Volkswagen ID. Polo a partir de 2026, que se fabricarán en Martorell.

El transporte de los sistemas de baterías hasta el taller de montaje se realizará de forma automatizada mediante un puente de 600 metros, una solución industrial única que mejora la eficiencia y reduce el impacto ambiental.

La planta incorpora 11.000 paneles

solares en su cubierta, capaces de suministrar hasta el 70% de la energía eléctrica necesaria para el proceso de ensamblaje. Además, cuenta con un sistema de recogida de aguas con una capacidad equivalente a tres piscinas olímpicas.

SEAT & CUPRA lideran el proyecto de la familia de coches eléctricos urbanos del Brand Group Core del Grupo Volkswagen. Se trata de cuatro modelos 100% eléctricos de tres marcas distintas, todos ellos fabricados en España, con el objetivo de democratizar la movilidad eléctrica en Europa.

Además del CUPRA Raval y del Volkswagen ID. Polo en Martorell, el proyecto incluye la producción del Skoda Epiq y del Volkswagen ID. Cross en la planta de Volkswagen Navarra, consolidando a España como un polo industrial clave para la electrificación.

Desde 2020, SEAT & CUPRA, junto al Grupo Volkswagen y sus socios, ha invertido 10.000 millones de euros en España para impulsar la movilidad sostenible, de los cuales 3.000 millones se han destinado a la electrificación de la planta de Martorell. ■

Škoda Auto aterriza en el mercado saudí



Škoda Auto da un nuevo paso en su estrategia de internacionalización con su entrada en el mercado saudí, en colaboración con SAMACO Motors, socio histórico del Grupo Volkswagen en el país. La operación refuerza la presencia de la marca en Oriente Medio y sienta las bases para aprovechar el fuerte potencial de un mercado que podría alcanzar un millón de vehículos vendidos anualmente en 2030.

La llegada de Škoda a Arabia Saudí se apoya en una cartera completa de modelos con motor de combustión, diseñada para responder a las preferencias de los conductores locales y a la fuerte demanda de SUV y berlinas. La oferta inicial incluye el Octavia hatchback, así como los SUV Kushaq, Karoq y Kodiaq.

En una fase posterior se incorporarán el Superb hatchback y Combi, y de cara a 2026 la marca introducirá la berlina compacta Slavia, un segmento especialmente relevante en el mercado saudí. Como parte del despliegue comercial,

Škoda Auto abrirá a finales de 2025 dos concesionarios de última generación en Yeda y Al Khobar. A esta red se sumará en 2026 una tienda insignia en Riad, que reforzará la visibilidad de la marca en la capital.

La entrada en Arabia Saudí responde a una estrategia clara de crecimiento regional. Para coordinar esta expansión y maximizar sinergias, Škoda ha creado una oficina de Škoda Middle East, integrada en Volkswagen Group Middle East (VWGME), desde donde se dirigen los planes de crecimiento y las actividades de la marca en la región.

Refuerzo de la presencia regional en Oriente Medio. La incorporación de Arabia Saudí se suma a otros hitos recientes de Škoda Auto en Oriente Medio. En la primera mitad de 2025, la marca entró en el mercado de Omán, reactivó sus operaciones en Catar y abrió dos nuevos concesionarios de última generación en Emiratos Árabes Unidos, consolidando una red regional en plena expansión. ■

La producción mundial de automóviles caerá un 1,2% en 2026

La producción mundial de automóviles registrará una contracción del 1,2% en 2026 como consecuencia del impacto combinado de las tensiones geopolíticas, la menor demanda y el aumento de los costes en la cadena de valor, según un reciente informe elaborado por Crédito y Caución. El estudio alerta de un escenario complejo para el sector, condicionado además por el endurecimiento de las políticas comerciales internacionales.

Uno de los principales factores que está lastrando la producción es la política arancelaria de Estados Unidos, que está generando efectos negativos tanto en los flujos comerciales como en las decisiones de inversión de los fabricantes.

A esta situación se suma la incertidumbre en el abastecimiento de semiconductores y tierras raras, elementos clave para la fabricación de vehículos, especialmente eléctricos. El aumento de los costes y los riesgos de suministro está obligando a los fabricantes de equipos originales a revisar sus estrategias de aprovisionamiento y a replantear sus planes industriales a medio plazo.

En el caso de Europa, la industria automovilística continúa atravesando dificultades. Crédito y Caución prevé un crecimiento limitado del 1,6% en 2026, después de las contracciones registradas en 2024, con una caída del 5,1%, y en 2025, del 2%. La demanda sigue siendo frágil, especialmente por el lento gasto de los hogares en bienes de alto valor como los automóviles, lo que mantiene la presión sobre los volúmenes de ventas.

Alemania es el país más afectado por este contexto adverso, ya que Estados Unidos figura entre sus principales destinos de exportación. En 2024, los fabricantes alemanes exportaron vehículos por un valor aproximado de 33.000 millones de dólares al mercado estadounidense. Sin embargo, la combinación de una demanda débil, la reducción de márgenes y la imposición de aranceles provocará una contracción de la producción del 2,7% en 2026.

Tensiones y oportunidades

El informe también advierte de un entorno financiero cada vez más exigente para



el sector. La situación de insolvencia continúa siendo tensa y los impagos se han aproximado a los niveles observados en 2024. Además, las entidades bancarias están endureciendo las condiciones de acceso al crédito para los proveedores de la industria automovilística, lo que añade presión sobre la cadena de suministro.

Pese a este escenario, la automoción global aún dispone de palancas para im-

pulsar su actividad. La baja densidad de vehículos y el crecimiento de la clase media en los mercados emergentes están generando nuevas oportunidades de demanda. A ello se suman el lanzamiento de nuevos modelos y gamas, la bajada de precios, los incentivos a la compra y las políticas de reducción de emisiones de CO₂, que podrían contribuir a dinamizar el mercado en los próximos años. ■

KIA actualiza el Sportage



KIA cierra el año con el lanzamiento de la actualización del Sportage, un modelo clave para la marca en España y pilar del competitivo segmento C-SUV.

La actualización del KIA Sportage mantiene la arquitectura de la quinta generación, pero incorpora mejoras que refuerzan su presencia y atractivo. El modelo crece ligeramente hasta los 4,54 metros de longitud gracias al rediseño de paragolpes, lo que contribuye a una imagen más robusta en combinación con la nueva firma luminosa de la marca. También destacan las nuevas llantas y una paleta de colores ampliada.

En el interior, el Sportage evoluciona hacia un entorno más digital y limpio, prescindiendo del piano black y de la botonera tradicional. El nuevo salpicadero integra salidas de aire rediseñadas y un conjunto de doble pantalla de 12,3 pulgadas con volante de nueva generación.

El equipamiento tecnológico también da un salto adelante. El Sportage incorpora un Head-Up Display de 10 pulgadas, actualizaciones OTA, llave digital 2.0 capaz de gestionar hasta

siete perfiles, integración inalámbrica de Apple CarPlay y Android Auto, cargador inductivo, puertos USB en ambas filas, control de crucero adaptativo, cámara de visión 360°, luces LED adaptativas y sistema de estacionamiento remoto, entre otros dispositivos destinados a mejorar confort, conectividad y seguridad.

La gama mecánica mantiene su amplia oferta. En gasolina, el motor 1.6 T-GDi ofrece versiones de 150 CV con cambio manual o DCT y tracción 4x2, y otra de 180 CV asociada exclusivamente al cambio DCT y la tracción 4x4.

En diésel, el eficiente 1.6 CRDi MHEV de 136 CV se mantiene como alternativa. En el apartado electrificado, el híbrido combina el motor 1.6 con una potencia conjunta de hasta 239 CV y se ofrece con tracción 4x2 y 4x4, situándose como la versión con mayor demanda prevista en el mercado español.

La gama se completará con la llegada del híbrido enchufable (PHEV), aún pendiente de homologación definitiva de autonomía eléctrica y datos técnicos. ■

Toyota actualiza la familia ProAce Van



Toyota Professional ha actualizado los modelos Toyota Proace VAN y Proace City VAN en sus versiones tanto diésel como eléctricas. La principal novedad es la incorporación de un nuevo acabado, denominado GX Plus, que se suma a los ya existentes GX y VX, elevando los estándares de seguridad, confort y funcionalidad de ambas furgonetas.

El nuevo acabado GX Plus introduce mejoras significativas en el apartado tecnológico. Tanto la Toyota Proace VAN como la Proace City VAN en este acabado incluyen una pantalla multimedia de 10 pulgadas con conectividad avanzada a través de Apple CarPlay™ y Android Auto™. Específicamente, la Toyota Proace VAN GX Plus eleva el

confort del conductor con un cuadro de instrumentos digital de 10 pulgadas.

En materia de seguridad, la Toyota Proace VAN incorpora un avanzado sistema de detección de fatiga por cámara. Además, el acabado superior VX de toda la gama ahora completa su equipamiento con la cámara de visión trasera, una prestación crucial para mejorar la seguridad en maniobras de aparcamiento y en entornos urbanos. Por su parte, la Toyota Proace City VAN mejora su funcionalidad y capacidad de adaptación, ofreciendo la posibilidad de configurarse con dos o tres plazas gracias al sistema Smart Cargo, lo que permite aumentar la flexibilidad y capacidad de carga sin comprometer el confort interior. ■

SPOTICAR y Cox Automotive crean el mayor ecosistema de remarketing VO de Stellantis



SPOTICAR, la marca de vehículos de ocasión de Stellantis, y Cox Automotive Europe han reforzado su colaboración con el objetivo de crear el ecosistema de remarketing omnicanal más avanzado del grupo en Europa.

Este acuerdo a largo plazo consolida una alianza estratégica que ambas compañías mantienen desde hace más de una década y que ya se materializó en el lanzamiento de Spoticar Trade, un marketplace online para clientes profesionales puesto en marcha en julio de 2024.

La nueva solución aspira a duplicar el volumen de vehículos de ocasión gestionados anualmente en nueve países europeos, entre ellos España, y a acelerar los procesos de comercialización para operadores B2B de todos los tamaños,

desde grandes grupos hasta pequeños compraventas. Las previsiones apuntan a un crecimiento del 30 % en 2026, reflejo del potencial del modelo.

El ecosistema se apoya en una plataforma comercial paneuropea sin fronteras, con acceso a todas las marcas de Stellantis y múltiples modalidades de compra, y se complementa con una oferta de servicios a medida que cubre todo el proceso, desde la selección del vehículo hasta la logística, la financiación o la gestión administrativa. A ello se suma un motor de decisiones basado en datos que optimiza la gestión de stocks, los canales de venta y la fijación de precios, mejorando la transparencia y la eficiencia del mercado profesional de vehículos de ocasión. ■

"Furgoneta Internacional del Año 2026" Kia PV5



El Kia PV5 eléctrico ha sido nombrado «Furgoneta Internacional del Año 2026» (IVOTY), convirtiéndose en la primera victoria de la marca –y de un fabricante coreano– en los 34 años de historia del galardón. La entrega tuvo lugar el 19 de noviembre durante la feria SOLUTRANS 2025 en Lyon, tras la votación de un jurado formado por periodistas especializados en vehículos comerciales de 26 países.

El PV5 fue evaluado junto a otros seis modelos lanzados en 2025, incluidos otros dos eléctricos, lo que refleja el creciente peso de la electrificación en el mercado profesional.

Construido sobre la Plataforma Modular Eléctrica Global de Servicio (E-GMP.S), el PV5 ofrece hasta 416 km

de autonomía, carga rápida del 10% al 80% en menos de 30 minutos y capacidad útil de carga de hasta 790 kg.

Apenas un mes después de su lanzamiento, el PV5 Cargo Long logró el GUINNESS WORLD RECORDS™ por "la mayor distancia recorrida por una furgoneta eléctrica ligera con su carga útil máxima y una sola carga de batería", con 693,38 km.

El KIA PV5 ya está disponible en toda Europa en versiones Cargo Long y Passenger, pero la gama seguirá ampliándose en 2026 con versiones Chasis cabina, Cargo L1H1 y High Roof L2H2.

Además, Kia ha confirmado que los modelos PV7 y PV9, de mayor tamaño, están ya en desarrollo para completar su oferta de vehículos comerciales. ■

Profunda actualización de Audi A5, Q5, A6, A6 y Q6 e-tron



Audi ha anunciado una profunda actualización para las gamas A5, Q5, A6, A6 e-tron y Q6 e-tron de cara a 2026, incorporando mejoras de hardware y software que refuerzan el rendimiento, el confort y las funciones digitales. La marca aprovecha así las capacidades de sus plataformas PPE –para modelos eléctricos– y PPC –para modelos de combustión–, que seguirán evolucionando durante el ciclo de vida de estos vehículos.

La actualización incorpora el nuevo modo dynamic plus, disponible en los Audi S5 (PPC) y S6 e-tron (PPE). Este programa ofrece una configuración más deportiva, con mayor protagonismo del eje trasero y un control más directo del vehículo. En el S5, la distribución activa del par mediante el diferencial deportivo quattro permite una respuesta especialmente ágil, mientras que en el S6 e-tron la tracción total eléctrica y la vectorización de par de frenado ofrecen un comportamiento igualmente dinámico.

Al mismo tiempo, Audi optimiza la frenada regenerativa, mejorando confort, eficiencia y autonomía.

También mejora el asistente de cruce adaptativo, pudiendo realizar cambios de carril asistidos; y se amplían las funciones del reconocimiento de señales, capaz de ajustar automáticamente la velocidad en función de límites, stops o avisos de irregularidades en la vía. Las maniobras de aparcamiento también ganan capacidades con el sistema park assist pro, que introduce funciones como el aparcamiento entrenado –capaz

de memorizar hasta cinco maniobras diferentes– o el aparcamiento remoto mediante smartphone.

El Audi A6 MY26 incorpora por primera vez los nuevos faros matrix LED digitales con tecnología micro-LED, que ofrecen mayor resolución y permiten proyectar señales en la carretera, como avisos de hielo, guías de carril o indicaciones de desviación involuntaria. También se añaden nuevas firmas luminosas dinámicas y luces traseras OLED 2.0 con mayor nivel de personalización.

En el interior, toda la gama adopta un nuevo volante multifunción con más controles físicos y una interfaz de usuario rediseñada, basada en la estrenada por el nuevo Q3. El Audi assistant añade nuevas capacidades gracias a la inteligencia artificial y a la integración de ChatGPT, permitiendo búsquedas y consultas más naturales.

La actualización también introduce ambientes programados que combinan luz, sonido, masaje y climatización para crear atmósferas relajantes o activadoras. En los modelos eléctricos se añade el modo Power Nap para descansos durante la recarga. La oferta de entretenimiento se amplía con nuevos juegos compatibles con mandos y auriculares Bluetooth.

Como novedad opcional, la gama MY26 puede equipar una cámara 4K integrada en el retrovisor interior, con grabación HDR incluso en condiciones de baja luz. Las imágenes se guardan exclusivamente en una tarjeta SD local, manteniendo la privacidad del usuario. ■

LEPAS, nueva marca del Grupo Chery en España



LEPAS, nueva marca del Grupo Chery, inicia su llegada al mercado español con una estrategia basada en diseño elegante, tecnología inteligente y una visión de largo plazo. La compañía ha presentado oficialmente su proyecto en España en un primer encuentro con los medios, liderado por Brian Yu, Country Director de LEPAS Spain, quien destacó la importancia de la confianza y la experiencia de cliente como pilares de crecimiento. España será un mercado clave para la

marca, cuyo primer hito será el lanzamiento del LEPAS L8 en el segundo trimestre de 2026, un modelo orientado a familias y estilos de vida urbanos que combina espacio, confort y tecnología avanzada. La gama se ampliará posteriormente con los modelos L4 y L6.

LEPAS apuesta por una electrificación progresiva y por una red de concesionarios basada en la calidad y en relaciones duraderas con sus socios, reafirmando así su vocación de permanencia en el mercado español. ■

Stellantis inicia la construcción de su gigafactoría en Zaragoza



Stellantis y CATL han iniciado la construcción de Contemporary Star Energy, una gigafactoría LFP en Zaragoza con 50 GWh, 4.100 M€ de inversión y más de 4.000 empleos. La planta será neutra en carbono y operará desde 2026.

Contemporary Star Energy, la empresa conjunta creada por Stellantis y CATL, ha celebrado la colocación de la primera piedra de su gigafactoría de baterías de fosfato de hierro y litio (LFP). La instalación, ubicada junto a la fábrica de Stellantis en Zaragoza, inicia así su construcción como una de las plantas de baterías más avanzadas de Europa, diseñada para operar como instalación neutra en carbono y alcanzar una capacidad de hasta 50 GWh.

La planta incorporará tecnologías de última generación, entre ellas el diseño Cell-to-Body, un sistema que permite integrar directamente las celdas en la propia estructura del vehículo, lo que

mejora la eficiencia, la densidad energética y la seguridad. La gigafactoría utilizará además un suministro energético renovable superior al 80% y aplicará estándares industriales basados en Industry 4.0, con procesos inteligentes y automatizados que garantizarán un modelo de producción sostenible y altamente competitivo. La actividad industrial está prevista para finales de 2026, coincidiendo con el despliegue de nuevas plataformas eléctricas dentro del grupo Stellantis.

Con una inversión estimada de hasta 4.100 millones de euros, la gigafactoría impulsará el ecosistema industrial de Zaragoza y Aragón y reforzará la cadena de valor europea en torno a la movilidad eléctrica. El proyecto prevé la generación de más de 4.000 empleos directos y miles de puestos indirectos asociados a proveedores, logística, ingeniería y servicios industriales. ■

SEAT renueva el Ibiza y el Arona



SEAT da comienzo a una nueva etapa con la renovación de dos de sus grandes éxitos: el Ibiza y el Arona. Ahora lucen un diseño más expresivo y moderno, con nuevas parrillas hexagonales, faros Full LED más estilizados y paragolpes de nuevo diseño que realzan su carácter deportivo. La gama incorpora una renovada oferta de llantas y tres nuevos colores de carrocería. Además, el Arona amplía sus opciones con techo en contraste.

El habitáculo de los nuevos modelos ha sido completamente actualizado con materiales más suaves, tejidos de nueva textura y un techo interior oscuro que crea una atmósfera envolvente.

Los asientos tipo Bucket, incluidos de serie en las versiones FR, mejoran la sujeción y el confort, mientras que el volante en cuero perforado refuer-

za la sensación de control y precisión. En el apartado tecnológico, ambos modelos incorporan el nuevo sistema de sonido SEAT Sound con seis altavoces, subwoofer y amplificador de 300 W, así como carga inalámbrica rápida de 15 W con refrigeración, lo que mejora la conectividad y la comodidad a bordo.

Los nuevos SEAT Ibiza y Arona ofrecen una gama de motores de gasolina de 80 (solo en el Ibiza), 95, 115 y 150 CV, este último con cambio DSG 7 y desconexión de cilindros.

Fabricados en Martorell (Barcelona), ambos modelos llegarán al mercado en enero de 2026. Además, SEAT ha confirmado que en 2027 introducirá versiones Mild-Hybrid y en 2028 un León Full Hybrid, dentro de su plan para electrificar toda su gama antes de 2030. ■

Matthieu Echalié

CEO GAC Software

“Preferimos ofrecer una experiencia de alta calidad antes que intentar cubrir múltiples servicios de manera regular”



¿Qué perfil de cliente ha encontrado GAC en España?

Tras siete años en España hemos observado una gran evolución en la profesionalización de los compradores y gestores españoles. Los métodos de compra, el intercambio entre colegas, los procesos de acompañamiento al cambio... han evolucionado positivamente en los últimos años. Hemos podido participar con AEGFA en programas de formación donde hemos podido constatar todos estos avances. En este punto (la formación), España, al igual que Italia, se sitúa como pionera a nivel europeo.

Recientemente han cambiado su imagen corporativa, ¿qué significa este cambio de imagen para la compañía y cómo refleja la evolución y estrategia futura de GAC?

Hemos querido remarcar claramente nuestro papel principal y único como editor de programas informáticos. A diferencia de otros, queremos concentrarnos en un solo ámbito y hacerlo bien, en lugar de intentar ofrecer consultoría, gestión por cuenta de terceros o la reventa de servicios o productos. Preferimos que nuestros clientes se beneficien de una gran experiencia y de alta calidad (en un área muy técnica), antes que intentar cubrir múltiples servicios de manera regular.

¿Están preparando novedades, lanzamientos o nuevas funcionalidades a corto y medio plazo?

Recientemente hemos realizado una gran mejora en los detalles de gestión de las operaciones de mantenimiento. Nuestra aplicación móvil para el conductor ha tenido un éxito notable y, como resultado, muchas nuevas ideas y sugerencias se desarrollarán próximamente.

También en breve estará disponible un módulo de seguimiento del consumo, indepen-

“ En España, es más habitual gestionar con softwares de telemática, que ofrece una gestión muy orientada al tiempo real, pero limitada a los datos disponibles a través de los dispositivos ”

¿Qué balance hace de los primeros años de GAC en España?

El mercado español es muy similar a otros mercados europeos. Y destaca, sobre todo, por la preocupación sobre la electrificación de las flotas.

En cuanto al mercado de software de gestión, España todavía está poco equipada en este tipo de soluciones, a diferencia de otros países como Bélgica o Francia, donde los proveedores llevan muchos años presentes y los gestores están acos-

tumbrados a apoyarse en ellos. En España, es más habitual gestionar con softwares de telemática, que ofrecen una gestión muy orientada al tiempo real, pero limitada a los datos disponibles a través de los dispositivos. Nuestros servicios y softwares permiten una gestión mucho más amplia, menos enfocada al tiempo real, pero que integra todos los datos de facturación, contratos, siniestralidad, infracciones, mantenimientos, telemática y otros elementos.

Necesitamos enfocarnos en educar a los gestores de flotas españoles y acompañarlos para que comprendan bien la diferencia entre una gestión global y una gestión basada solo en algunos datos.

“ Recientemente hemos lanzado una primera versión de un nuevo software de consolidación de datos multi-país ”

dientemente de la tipología del punto de recarga.

Además, vamos a seguir mejorando nuestro módulo de pedidos de vehículos, que ya soporta más de 50.000 pedidos al año.

Por último, hemos desarrollado un primer módulo de recopilación de datos de telemática directamente desde los fabricantes (Caja OEM). Esto supone una auténtica revolución para los gestores, ya que el kilometraje, las alertas del tablero y numerosos datos del ordenador a bordo están ahora disponibles directamente en el software, sin necesidad de instalar ningún dispositivo adicional.

¿Qué papel jugará la IA en la plataforma GAC en los próximos años?

Hace dos años lanzamos un módulo inteligente de asistencia para la limpieza de registros de kilometraje incoherentes. Es un caso de uso perfecto para la IA: gran cantidad de datos para analizar, casos reproducibles y calificables mediante “machine learning”.

Actualmente estamos probando un agente conversacional inteligente para responder a preguntas sobre el uso del software, tanto de manera práctica como de procedimientos internos o realización de tareas de gestión. Los primeros resultados son alentadores, aunque seguiremos mejorándolo antes de ponerlo a disposición de nuestros clientes. Nuestra convicción en GAC es que la IA no debe ser ni una mentira “marketiniana” ni sustituir al ser humano. Debe estar para preparar su trabajo y apoyar la toma de decisiones.

¿Cuál es la cobertura internacional actual de los servicios a flotas de GAC y qué peso tiene España dentro del negocio global?

Actualmente, tenemos vehículos matriculados en 46 países en nuestras bases de datos. La gestión de flotas es muy similar en todo el mundo, siendo la fiscalidad el aspecto más varia-

ble. Contamos con equipos en España, Italia y Bélgica, y mantenemos dos alianzas sólidas en Reino Unido y Alemania.

España representa todavía un peso reducido en términos de número de vehículos. Por el contrario, es el mercado más avanzado y el que muestra la dinámica comercial más fuerte de cara a 2026.

¿Cuáles serán los próximos mercados en los que tienen previsto entrar y qué retos encuentran al armonizar soluciones de gestión de flotas en distintos países?

Tras el lanzamiento en Italia, nuestro próximo gran proyecto es el desarrollo de nuestra colaboración en Alemania.

Nuestros desafíos y factores clave de éxito para aterrizar en un nuevo país, y así servir bien a los gestores locales, son el reconocimiento y la buena colaboración con los proveedores locales y la fiscalidad.

Recientemente hemos lanzado una primera versión de un nuevo software de consolidación de datos multi-país, que aparentemente presta un servicio muy valioso a los primeros Global Lead Buyers con los que nos hemos reunido.

¿Cómo está cambiando la gestión de flotas con la electrificación y qué impacto tiene en sus servicios?

Un primer detalle, que en realidad no lo es, es que con las tarjetas de recarga eléctrica los registros de kilometraje ya no son obligatorios. Sin embargo, el registro de kilometraje es clave e indispensable. La conexión del software con los dispositivos telemáticos de los fabricantes resuelve este problema, afortunadamente. Además, las tres principales fuentes de recarga (redes privadas, públicas y de empresa) se convierten en una verdadera pesadilla para un gestor sin un servicio de consolidación de datos o sin software.

Las normativas fiscales, que a menudo son muy complejas, también resultan difíciles de seguir sin una herramienta de software. Por último, la problemática de los vehículos “ventosa” (con gastos de estacionamiento cada vez más altos) se convierte en un nuevo desafío para los gestores y compradores. Una vez más, la telemática del fabricante puede ser de gran ayuda.



“ Los gestores deben seguir dos tendencias principales: ser cada vez más ágiles con los datos y saber cómo explotarlos; y, por otro lado, saber gestionar algo más que vehículos ”

¿Qué tendencias cree que marcarán el futuro de la gestión de flotas en los próximos cinco años?

Observamos que la reducción del número de vehículos está relacionada, sobre todo, con las nuevas generaciones que, mientras es joven y sin hijos, prefiere no disponer de vehículo y optar por un Crédito de Movilidad o por el Car Allowance.

Algunas flotas, a menudo grandes, están transformando cada vez más vehículos asignados en vehículos compartidos. Esto también conduce a una reducción del número total de vehículos.

Por último, se observa con claridad que los gestores deben seguir dos tendencias principales: ser cada vez más ágiles con los datos y saber cómo explotarlos; y, por otro lado, saber gestionar algo más que vehículos, como servicios de transporte, bicicletas, medios de transporte compartidos... Sin olvidar el acompañamiento en la gestión del cambio de los colaboradores.

¿Están explorando alianzas con fabricantes, empresas de renting, energéticas o plataformas de movilidad?

Este es un elemento clave en la estrategia y el éxito de GAC Software. Dado que nuestros clientes nos solicitan recopilar sus datos de sus proveedores, trabajamos muy estrechamente con fabricantes, rentings, compañías energéticas, aseguradoras, empresas de mantenimiento, administraciones... Todo ello con el objetivo de facilitar el día a día de nuestros gestores y compradores, recopilando sus datos y evitando que tengan que visitar múltiples portales o realizar tareas que consumen mucho tiempo y que son fuente de errores.

Con 800.000 vehículos gestionados, cada uno de estos proveedores también ha comprendido que pueden aportar un gran beneficio a sus clientes si trabajan estrechamente con nosotros. ■

Conversión Magro

Director General DKV Mobility España

“Integramos las nuevas energías de forma transparente en servicios que ya funcionan”



Con más de seis décadas de experiencia como plataforma B2B de pagos y servicios para flotas, DKV Mobility afronta la transición energética sin romper con el pasado. La compañía ha sabido trasladar su know-how al nuevo escenario de la movilidad eléctrica y sostenible, ampliando su propuesta más allá del carburante para convertirse en un actor integral de la movilidad corporativa.

DKV Mobility es conocida especialmente por sus dispositivos de peaje y tarjetas de repostaje para transporte internacional. A día de hoy, ¿cuál es su propuesta de valor para las flotas de turismos y comerciales ligeros? ¿Qué os diferencia respecto a otras tarjetas tradicionales de carburante?

Nuestra principal diferencia es el compromiso real y temprano con la transición energética. Empezamos a trabajar en electromovilidad ya en 2012 y, en 2015, fuimos pioneros en ofrecer soluciones específicas para flotas eléctricas. Desde entonces, hemos profundizado en toda la cadena de valor de la electromovilidad.

“ Somos un actor completamente neutral porque no tenemos estaciones de servicio propias. Trabajamos con partners, lo que nos permite ofrecer la mayor red multimarca de Europa ”

No se trata de cambiar el paradigma y pasar simplemente de vender litros de combustible a vender kilovatios hora. Nuestro enfoque es aprovechar todo el *know-how* acumulado durante décadas —más de 60 años en soluciones de pago y gestión para flotas— e integrar las nuevas energías de forma transparente en servicios que ya funcionan y que las empresas conocen bien. No hay que empezar de cero ni volver atrás: la gestión de flotas ya es madura y válida también para la nueva movilidad.

Además, somos un actor completamente neutral. No tenemos estaciones de servicio propias: trabajamos con partners, lo que nos permite ofre-

AMPLIA RED

DKV ofrece a sus clientes acceso a la red más amplia de repostaje y carga en toda Europa, con más de 70.000 estaciones de servicio de marcas independientes.

En España cubre más 6.000 puntos de repostaje, incluyendo las estaciones de enseñas como Repsol, Moeve, BP, Q8, Galp, bonÀrea, Shell, Valcarce, Beroil, Nieves o Petrem.

En el caso de los puntos de recarga, es posible hacerlo en las electrolineras de Iberdrola BP Pulse, Tesla, Eranovum, TotalEnergies, Powerdot, Zunder, Wenea y Edp. Lo que suma alrededor de 28.000 puntos de recarga. ■

cer la mayor red multimarca de Europa. No nos "casamos" con nadie, y eso garantiza conveniencia al cliente: vaya donde vaya, siempre tiene una estación o un punto de recarga disponible.

DKV Mobility está evolucionando de un proveedor de servicios de combustible a un actor integral de movilidad. ¿Qué peso tienen actualmente las soluciones asociadas a la electrificación dentro del negocio en España?

En España acabamos de lanzar varias de estas soluciones, mientras que en mercados como Alemania o el norte de Europa el crecimiento de la electromovilidad dentro de DKV Mobility es ya de tres dígitos. A nivel de grupo, la movilidad eléctrica se ha convertido en la tercera fuente de ingresos y nuestra previsión es que pase a ser la segunda en los próximos años.

Muchas de las soluciones que ya funcionan en el norte de Europa llegarán a España en 2027. Un buen ejemplo es el modelo "*@ home, @ work*", que combina carga pública con carga inteligente en el domicilio del empleado o en la oficina. En este

modelo, el punto de recarga lee directamente la de tarjeta DKV Mobility y nosotros nos encargamos también de la instalación. Ya está operativo en países como Francia e Italia, y España será uno de los próximos mercados.

La gestión del coste energético es un reto para las flotas. ¿Qué herramientas y servicios ofrece DKV Mobility para optimizar tanto el gasto en combustibles como en electricidad?

La clave está en la información y en la planificación. Herramientas como DKV Maps, integradas en nuestro portal de cliente - DKV Mobility Cockpit o centro de control-, permiten definir políticas de repostaje y recarga en función de precios, necesidades operativas o rutas, y planificar de forma mucho más eficiente.

Además, el hecho de ser multimarca y trabajar también con estaciones *low cost* permite a nuestros clientes acceder a precios a los que normalmente solo acceden los particulares. Hemos alcanzado este año una cobertura cercana al 60% de las estaciones de servicio de España, con más de 6.500 EESS. En electrificación, ofrecemos interoperabilidad total: actualmente damos acceso a unos 28.000 puntos de recarga de los aproximadamente 43.000 existentes en España, trabajando con los principales operadores y siempre con una única tarjeta, nuestra tarjeta híbrida DKV + Charge.

Por otro lado, este año hemos lanzado un nuevo Software

“ **La interoperabilidad es clave. Por ello ofrecemos una sola tarjeta para miles de puntos de recarga y estaciones de servicio** ”

de Gestión de Flotas, dirigido especialmente a pequeñas y medianas empresas con hasta 100 vehículos, y que está integrado en nuestro portal de cliente DKV Cockpit. Es una plataforma centralizada para gestionar todos los datos y documentos relacionados con vehículos, conductores y cualquier tipo de contrato de renting, mantenimiento, inspecciones y multas.

La interoperabilidad entre redes de recarga es uno de los grandes retos del sector. ¿Qué soluciones aporta DKV Mobility en España?

Nuestra propuesta se basa precisamente en esa interoperabilidad. Con una sola tarjeta, el conductor puede acceder a miles de puntos de recarga de distintos operadores, sin necesidad de múltiples contratos, apps o sistemas de autenticación. Simplificar la experiencia del usuario es esencial.

La experiencia de otros países demuestra que la federación o unión de redes de recarga es clave. En Francia, por ejemplo, este enfoque ha disparado el uso del vehículo eléctrico en flotas. En España queremos jugar ese mismo papel: federar una red muy amplia para que el conductor no tenga que preocuparse de si existirá o no un punto de recarga.

Hay que asumir que la electrificación no se producirá prin-

cipalmente en las gasolineras tradicionales. Los subsidios al punto de recarga, la generación energética distribuida y la llegada de nuevas marcas de vehículos —especialmente chinas— van a consolidar este cambio de comportamiento.

Además, hemos lanzado recientemente la tarjeta DKV +Charge. Es una tarjeta híbrida que integra en un único medio de pago tanto el repostaje tradicional como la recarga eléctrica. Esta combinación permite que gestores de flota, autónomos y grandes corporaciones trabajen con un único medio de pago, simplificando operaciones en un entorno donde los vehículos híbridos enchufables y eléctricos conviven con modelos de combustión.

La sostenibilidad es ya un vector estratégico para la mayoría de grandes flotas. ¿Qué papel juega la medición, reducción y compensación de emisiones dentro de vuestra oferta?

La medición es el primer paso. Por ello, desde DKV ofrecemos Carbon Monitor. Esta herramienta permite calcular las emisiones con una metodología validada por un tercero independiente, lo que aporta credibilidad. Estos datos pueden integrarse directamente en memorias de sostenibilidad o utilizarse en procesos de tender, donde cada vez más empresas exigen este tipo de información para adjudicar contratos.

Además, nuestra red ofrece múltiples energías alternativas. España es el país con mayor disponibilidad de HVO de Europa, y también contamos con GLP y GNC. El HVO, en particular, va a ganar mucha relevancia a corto plazo. Y, mirando más lejos, el hidrógeno también formará parte del mix energético.

Para terminar, ¿qué hoja de ruta maneja DKV Mobility España para los próximos dos o tres años?

A corto plazo, nuestro objetivo es consolidar la oferta para flota ligera y seguir mejorando los niveles de satisfacción del cliente. A medio plazo, queremos introducir una mejora sustancial de nuestra propuesta de movilidad eléctrica —especialmente con soluciones como *At home, at work*— y continuar avanzando en tecnología. ■



La meteorología adversa, factor de riesgo y mortalidad

Entre 2014 y 2023, se registraron más de 134.000 siniestros asociados a condiciones meteorológicas adversas. Y lo que es peor, en ellos fallecieron 1.614 personas —aproximadamente el 10% del total de fallecidos en accidentes de tráfico—, cerca de 180.000 resultaron heridas y casi 8.000 requirieron hospitalización debido a la gravedad de sus lesiones.

Estos datos ponen de relieve la importancia de la formación y la conciencia del conductor. Es más, nueve de cada diez automovilistas españoles reconocen no tener la preparación suficiente para circular con mal tiempo.

Último trimestre crítico

El último trimestre del año siempre representa un reto para la seguridad vial en España. Entre octubre y diciembre, carreteras y autovías se enfrentan a niebla, viento, lluvia o nieve, coincidiendo además con desplazamientos masivos por vacaciones y fiestas. La combinación de climatología adversa, imprudencias y mantenimiento insuficiente del vehículo convierte estos meses en los de mayor riesgo de accidentes en carretera.

El estudio “Cuidado, mal tiempo. Influencia de la meteorología adversa en los accidentes de tráfico (2014-2023)”, elaborado por Fundación Línea Directa en colaboración con Fesvial, muestra que la lluvia es el fenómeno más frecuente en estos accidentes, presente en el 66% de los siniestros, seguida de la niebla ligera (20%) y el viento fuerte (7%). Sin embargo, la niebla intensa es la más letal: duplica la mortalidad de un accidente convencional.

Los comportamientos al volante también son preocupantes. El 22% de los conductores admite cometer infracciones con mal tiempo, principalmente exceso de velocidad y no guardar la distancia de seguridad. Además, un 13% circula con el vehículo mal mantenido, pese a la meteorología adversa. El estudio alerta además de la ansiedad y la inseguridad al volante: el 38% de los españo-

En la última década, más de 1.600 personas han fallecido en accidentes de tráfico relacionados con meteorología adversa. Un factor de riesgo, especialmente en el último trimestre del año, siendo la lluvia y la niebla los eventos que más siniestros provocan, según un estudio de Fundación Línea Directa.

les reconoce experimentar temor al conducir en condiciones climatológicas adversas.

El norte, más peligroso

Por regiones, se observan diferencias significativas. Galicia (19,9%), Asturias (18%) y Navarra (15,5%) concentran la mayor proporción de fallecidos por accidentes con mal tiempo, muy por encima de la media nacional (9,5%).

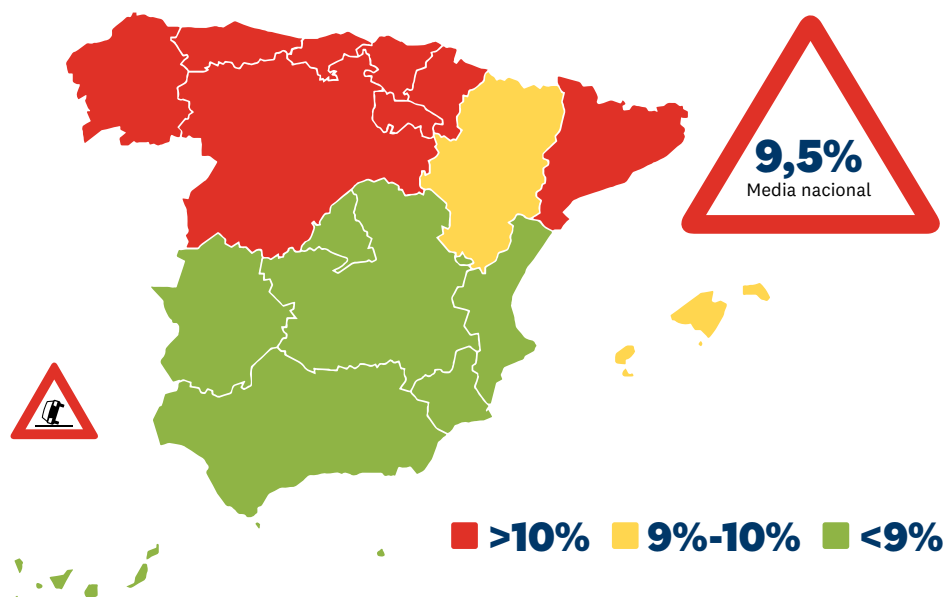
En cambio, Murcia (2,8%) y Canarias (3,7%) registran los valores más bajos. Estas diferencias geográficas tienen toda la lógica, teniendo en cuenta que son las comunidades del norte donde las inclemencias meteorológicas son más frecuentes.

En cuanto a las vías interurbanas, los tramos más peligrosos incluyen la B-10 y la B-20 en Barcelona, la C-14 en Lleida, la N-VI en Segovia y la AC-552 en A Coruña, donde se han registrado los mayores números de fallecidos.

El perfil del accidente tipo con meteorología adversa corresponde a hombres (72%) de alrededor de 40 años, que sufren siniestros principalmente durante el día. No obstante, el riesgo de fallecimiento aumenta en horario nocturno.

“Nueve de cada diez automovilistas españoles reconocen no tener la preparación suficiente para circular con mal tiempo”

Fallecidos en accidentes de tráfico con mal tiempo: proporción y peso por CC.AA. (2014-2023)



Los viernes concentran la mayor parte de los accidentes, y los meses de octubre a diciembre acumulan la mayoría de los siniestros. Respecto al tipo de vía, el 66% ocurre en entornos urbanos, aunque la letalidad aumenta sensiblemente en carreteras convencionales y ramales.

Los turismos de unos 11 años de antigüedad son los vehículos más implicados, mientras que los camiones presentan mayor letalidad. Por tipo de impacto, la colisión frontolateral predomina en zonas urbanas, los alcances en carretera y los atropellos registran la mayor mortalidad, independientemente del tipo de vía.

Consejos básicos para conducir con mal tiempo



LLUVIA

- Usar siempre la luz de cruce y, si la situación lo requiere, la antiniebla.
- Frenar con toques cortos y aumentar la distancia de seguridad.
- En caso de Aquaplaning, no frenar a fondo, sujetar el volante y corregir la trayectoria cuando deje de patinar.



VIENTO FUERTE

- Evitar adelantar a vehículos voluminosos.
- Precaución al salir de túneles.
- No sobrecargar el vehículo.



NIEVE

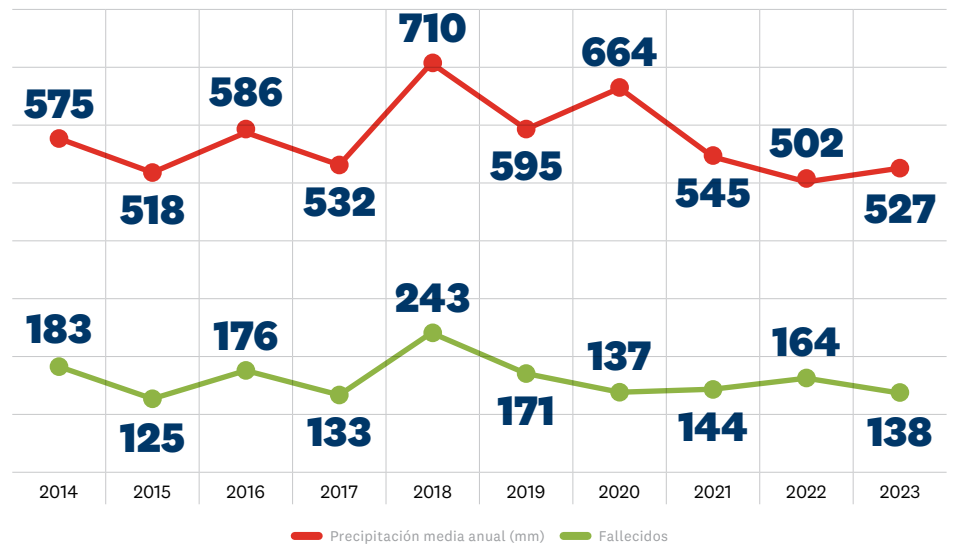
- Aprovechar las rodaduras de otros vehículos.
- Conducir de forma suave y usar las cadenas.
- Utilizar la luz de cruce y antiniebla.
- Si se pisa una placa de hielo: no frenar y no cambiar de dirección bruscamente.



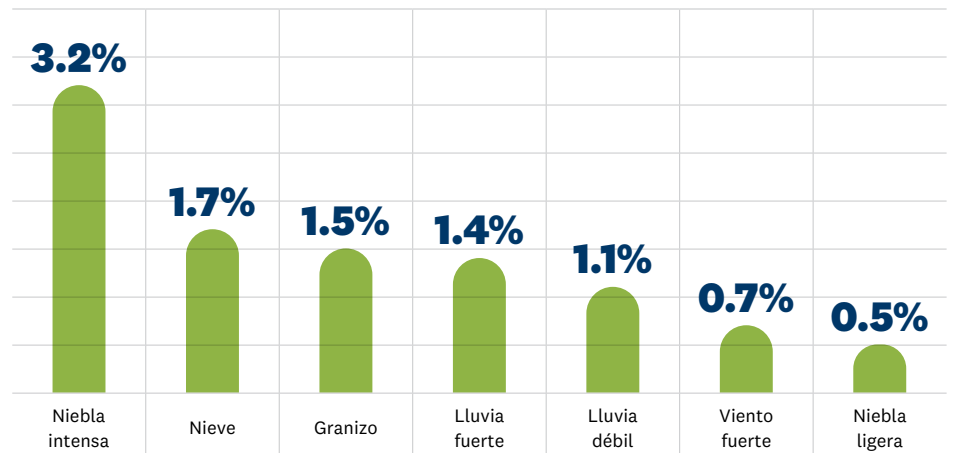
NIEBLA

- Usar las luces de cruce y antiniebla.
- Buscar referencias en la vía como las líneas que delimitan los carriles.
- Aumentar la distancia de seguridad.

Fallecidos por mal tiempo vs. Pluviometría media (mm) 2014-2023



Letalidad de accidentes de tráfico por evento meteorológico



La percepción de los conductores

El informe también analiza la percepción de los conductores. El 73% ha vivido situaciones de riesgo debido a la climatología adversa. La falta de visibilidad (44%) y el aquaplaning (25%) son los factores que más peligrosidad

“Galicia (19,9%), Asturias (18%) y Navarra (15,5%) concentran la mayor proporción de fallecidos por accidentes con mal tiempo, muy por encima de la media nacional (9,5%)”



generan. Sin embargo, el 36% de los conductores encuestados considera el hielo en la calzada como el elemento meteorológico más peligroso, seguido de la nieve (20%).

El estudio de Fundación Línea Directa y Fesvial no solo aporta datos sobre la gravedad de los accidentes con mal tiempo, sino que también busca concienciar a los conductores sobre la necesidad de formación, mantenimiento del vehículo y respeto a las normas de tráfico. En un contexto de incremento de fenómenos meteorológicos extremos, la seguridad vial depende cada vez más de la preparación y actitud del conductor. ■

Ayvens triplica su flota de furgonetas eléctricas en un año



Ayvens España continúa reforzando su estrategia de electrificación aplicada al reparto urbano. Según datos internos de la compañía, el número de furgonetas 100% eléctricas en su flota a 31 de octubre de 2025 ha aumentado un 225% respecto al cierre de 2024.

Este incremento supone multiplicar por 3,25 la presencia de este tipo de vehículos en menos de un año. Un salto que coincide con los meses de mayor actividad logística, marcados por el Black Friday y la campaña de Navidad.

La apuesta de la compañía por una entrega urbana libre de emisiones tam-

bién se refleja en el conjunto de vehículos propulsados por energías alternativas (eléctricos y PHEV), que crecen un 245% interanual. Del total de esta flota electrificada, el 73,9% son vehículos 100% eléctricos, mientras que el 26,1% corresponde a híbridos enchufables.

La evolución de Ayvens España supera ampliamente la del mercado de vehículos comerciales eléctricos. Según datos de Ganvam, las matriculaciones de furgonetas 100% eléctricas en España crecieron un 80,7% hasta octubre de 2025, alcanzando las 7.085 unidades. ■

Arval negocia la adquisición del 100% de Athlon



Arval ha iniciado conversaciones con Mercedes-Benz Group para adquirir el 100% de Athlon, una operación que daría lugar a uno de los gigantes europeos del renting y la gestión integral de flotas, con cerca de 2,3 millones de vehículos bajo gestión.

Athlon gestiona actualmente una flota de más de 400.000 vehículos, de los cuales alrededor de 56.000 se encuentran bajo gestión directa de flotas, con presencia en diez países europeos.

Por su parte, Arval cuenta con una flota cercana a 1,9 millones de vehículos y ha registrado un crecimiento medio anual superior a las 100.000 unidades en los últimos tres años.

La operación responde a dos objetivos estratégicos de Arval. En primer lugar, reforzar su presencia en mercados clave como Países Bajos, Francia y Alemania, donde las carteras de clientes de Arval y Athlon son altamente complementarias, al tiempo que se beneficia de la actividad en otros países europeos como Reino

Unido, España, Italia, Portugal, Bélgica, Luxemburgo y Polonia. En segundo lugar, fortalecer la alianza estratégica existente con Mercedes-Benz Group, con el fin de impulsar nuevas oportunidades de negocio para ambas partes.

En España, Arval gestiona más de 232.000 vehículos mientras que Athlon cuenta con una flota viva de alrededor de 22.000 unidades.

La transacción contemplada está sujeta a los procesos de información y consulta con los representantes de los trabajadores de las entidades implicadas, así como a la obtención de las autorizaciones regulatorias correspondientes. El cierre de la operación se prevé a lo largo de 2026.

Christian Schüller, CEO de Athlon, ha afirmado que la posible operación representa una oportunidad para que ambos equipos se inspiren mutuamente y eleven la experiencia del cliente a un nuevo nivel, garantizando al mismo tiempo la continuidad del servicio durante el proceso de transición y más allá. ■

Telefónica España incentiva el uso de coche compartido



Telefónica España ha incorporado una mejora a su servicio de coche compartido corporativo con un incentivo de hasta 2 euros por viaje para el pasajero, que podrá cubrir parcial o totalmente el coste del desplazamiento.

El servicio de Carpooling, desarrollado junto a Joinup, se puso en marcha el pasado mes de octubre con el objetivo de facilitar que los empleados puedan compartir coche en sus desplazamientos al trabajo y de regreso a casa. Actualmente está disponible en Barcelona, Bilbao y Madrid, con previsión de ampliarlo gradualmente a nuevas ciudades.

El proyecto está alineado con los objetivos de la nueva Ley de Movilidad Sostenible, promoviendo modelos de transporte más eficientes y reduciendo el uso del vehículo privado en trayectos laborales. Para Telefónica el carpooling supone

una herramienta clave para avanzar hacia una movilidad más eficiente, capaz de reducir atascos y optimizar rutas; más económica, al disminuir el coste de cada trayecto para los empleados; más sostenible, gracias a la disminución de las emisiones de CO2 derivadas de los desplazamientos diarios; y más colaborativa, al fortalecer los vínculos entre compañeros y favorecer un entorno de trabajo más conectado y participativo.

La iniciativa se gestiona a través de la app TRIBBU, operada por Joinup. A través de ella, los empleados pueden registrarse fácilmente, encontrar compañeros con rutas similares y gestionar los desplazamientos. Además, la plataforma permite generar Certificados de Ahorro Energético (CAE), siempre que el usuario lo desee, reforzando el valor medioambiental de cada trayecto compartido. ■

Saretec Group renueva su identidad global y refuerza el papel estratégico de Mobius

SARETEC GROUP



Saretec Group, especialista en peritaciones, gestión de daños y servicios técnicos antes y después del siniestro, ha presentado su nueva identidad visual global, una actualización que unifica todas las marcas del grupo bajo una arquitectura común y fácilmente reconocible. El anuncio se ha realizado en Madrid y marca un nuevo hito en la evolución del grupo, fundado hace casi 50 años.

Esta renovación responde al proceso de modernización tecnológica y operativa impulsado por Saretec Group en los últimos años, en el que la integración de compañías como Mobius, GarantiPLUS o GreenTriangle ha sido clave para ampliar capacidades y reforzar su posicionamiento.

Dentro de esta nueva arquitectura de marca, Mobius pasa a denominarse

Mobius Saretec Group, reforzando su papel estratégico como unidad de innovación y servicios para operadores de movilidad y aseguradoras, también en el ámbito internacional. En línea con esta evolución, el grupo ha avanzado que próximamente se anunciará la actualización de la marca GarantiPLUS, especializada en garantías mecánicas.

La nueva identidad visual se implantará de forma progresiva a lo largo de 2026 en todas las marcas y países en los que opera Saretec Group.

Mobius Saretec Group mantiene su color principal y actualiza ligeramente su logotipo, inspirado en la cinta de Moebius. Incorpora además el triángulo como representación de su propósito: anticipar, proteger y acompañar hacia una movilidad más segura, conectada y sostenible. ■

Northgate planta su décimo bosque y recupera espacios degradados



Northgate Renting Flexible refuerza su compromiso medioambiental con la plantación de su décimo Bosque Northgate, una iniciativa que desde 2022 ha permitido reforestar distintas zonas de España con más de 5.000 especies autóctonas.

A través del proyecto Bosques Northgate, la compañía organiza jornadas de reforestación en las que participan empleados, clientes y familiares como voluntarios. El objetivo es doble: contribuir de forma directa a la recuperación de ecosistemas degradados y fomentar la concienciación ambiental mediante el trabajo colaborativo.

La décima plantación tuvo lugar el 9 de noviembre en Sevilla, donde se incorporaron 500 especies autóctonas, entre ellas lentisco, retama, mirto o pino halepensis. Esta reforestación contribuirá a

la absorción de 30 toneladas adicionales de CO₂, reforzando el impacto ambiental positivo del proyecto.

Desde la primera plantación realizada en Girona en marzo de 2022, Northgate ha impulsado un total de 10 Bosques Northgate repartidos por distintas provincias donde la compañía tiene presencia, como Madrid, Málaga, Girona, Gijón, Bilbao, A Coruña, León, Vigo, Valencia y Sevilla.

En conjunto, estas acciones han permitido la recuperación de unas 5.000 especies autóctonas, con la participación de más de 300 voluntarios, y suponen una mitigación total estimada de 801 toneladas de CO₂. Además de la reducción de emisiones, las reforestaciones contribuyen a la mejora de la biodiversidad, la regeneración de suelos degradados y la creación de nuevos hábitats naturales. ■

Enterprise Mobility reduce la flota gris de BCD Travel



La implantación de un programa de car sharing eléctrico ha permitido a BCD Travel reducir en más de un 80% los costes asociados a la flota gris y evitar la emisión de 2,4 toneladas de CO₂ al año, alineando la gestión de los desplazamientos profesionales con sus objetivos de sostenibilidad y eficiencia.

El proyecto pone a disposición de los empleados seis vehículos eléctricos de cero emisiones, gestionados de forma digital y compartida, que sustituyen al uso de vehículos particulares en los desplazamientos laborales. Este modelo ha permitido optimizar el uso de los recursos, mejorar la planificación de trayectos y reducir el impacto ambiental de la actividad diaria.

La centralización de la movilidad ha reforzado el control y la seguridad en los desplazamientos profesionales, al tiempo que ha reducido la carga administrativa asociada a la gestión de gastos, reservas y mantenimiento. Además, el uso de vehículos eléctricos facilita el acceso a zonas de bajas emisiones y genera ahorros adicionales en aparcamiento y costes operativos.

Más allá de los indicadores económicos y medioambientales, la iniciativa ha impulsado un cambio cultural en la organización. La movilidad deja de entenderse como un recurso individual para convertirse en una solución compartida, más eficiente y responsable, fomentando hábitos sostenibles entre los empleados. ■

ChargeGuru electrifica las residencias DomusVi



DomusVi, compañía especialista en servicios sociosanitarios y atención a personas mayores, ha seleccionado a ChargeGuru para instalar puntos de recarga en sus residencias de personas mayores.

El proyecto consiste en el despliegue e implementación de una red de recarga en 21 centros DomusVi situados en 11 provincias españolas: Alicante, Castellón, Madrid, Bizkaia, Álava, A Coruña, Ourense, Pontevedra, Las Palmas, Asturias y Zaragoza.

Esta iniciativa subraya el compromiso de DomusVi con la reducción de su huella de carbono y la mejora de los ser-

vicios ofrecidos tanto a sus empleados como a los familiares y visitantes de las personas residentes, permitiendo que recarguen sus vehículos eléctricos.

ChargeGuru ha sido el socio integral para este proyecto, asumiendo la responsabilidad completa de la operación. Se han instalado 24 cargadores que serán gestionados por la plataforma de supervisión de ChargeGuru. El proceso está totalmente automatizado, el usuario puede acceder a la recarga a través de la APP de ChargeGuru o utilizando una tarjeta RFID de forma rápida y sencilla; o bien a través de una pasarela de pago por código QR. ■

Arval España inaugura su primer Arval Premium Center



Arval España ha inaugurado en Talleres Pamplona su primer Arval Premium Center. Se trata de un concepto que ya funciona en Francia, Italia y Bélgica, y que ahora llega a España para distinguir a los mejores talleres colaboradores de Arval según criterios de calidad, instalaciones y servicio.

Los Arval Premium Center han sido diseñados para que el cliente pueda realizar cualquier operación de posventa en un único punto, con procesos unificados que incluyen mecánica, carrocería, neumáticos, parabrisas y revisiones. La compañía destaca que estos centros ofrecerán mejores tiempos de reparación, además de servicios añadidos como la recogida y entrega del vehículo en un radio de hasta veinte kilómetros. También incorporan imagen corporativa

Arval y áreas de espera exclusivas para los usuarios, con el objetivo de reforzar la percepción de calidad y confort.

Arval ha integrado estos talleres premium en su herramienta de búsqueda interna, situándolos en las primeras posiciones para facilitar su elección durante la planificación de operaciones de mantenimiento y reparación.

Antes de que finalice 2025, Arval contará con tres Arval Premium Center en España. Tras la apertura en Pamplona, se sumarán Talleres TAG en Alcalá de Henares (Madrid) y Tecam en Hospitalet de Llobregat (Barcelona). Para 2026, la compañía prevé la puesta en marcha de siete nuevos centros, reforzando así una red destinada a mejorar la eficiencia, calidad y experiencia del servicio posventa para los clientes de renting corporativo. ■

Renault reorganiza sus servicios de movilidad y cierra el carsharing Zity



Renault Group ha anunciado el cese de varias actividades desarrolladas por Mobilize Beyond Automotive, entre ellas el servicio de carsharing Zity que deja de operar en Milán de forma inmediata y su actividad en Madrid se retirará de manera progresiva a partir del próximo año. Renault ya dejó de ofrecer este servicio en París el año pasado.

Zity inició su actividad en 2017, siendo participada al 50% por Renault y Ferrovial. Pero esta última vendió su participación a la marca francesa en 2023.

La decisión se enmarca en una revisión estratégica del grupo, que ha identificado determinadas iniciativas con perspectivas de rentabilidad limitadas o que no están directamente alineadas con sus prioridades actuales. En este mismo contexto, Renault Group ha confirmado también la cancelación del cuadrículo eléctrico Duo.

Como consecuencia de esta reorganización, Mobilize Beyond Automotive deja de funcionar como entidad independiente dentro del grupo. De forma paralela, Renault Group da un nuevo

paso en su estrategia de electrificación al integrar las soluciones de recarga eléctrica –tanto en destino como en carretera– directamente en sus operaciones comerciales.

El negocio energético, desarrollado hasta ahora por Mobilize Beyond Automotive, se considera una prioridad estratégica para el grupo, al contribuir de forma directa a la satisfacción y fidelización de los clientes, así como al impulso de las ventas de vehículos eléctricos.

La marca Mobilize fue creada en 2021 para permitir a Renault Group diversificarse más allá de la fabricación de automóviles, actuando como incubadora de innovación y desarrollo de nuevas actividades. Tras esta nueva fase de reorganización, Mobilize Beyond Automotive deja de existir como entidad independiente.

No obstante, el uso comercial de la marca Mobilize se mantiene en Mobilize Financial Services, mientras que el futuro de la marca para otras ofertas será evaluado por el grupo en los próximos meses. ■

La distancia al trabajo impacta en el bienestar del 62% de los profesionales



El desplazamiento diario al trabajo se consolida como uno de los principales frenos a la conciliación laboral en España. Según el último Estudio de Bienestar y Salud Laboral de Edenred y Savia, más de seis de cada diez profesionales consideran que el trayecto afecta directamente a su equilibrio entre vida personal y profesional, una percepción especialmente acusada entre los jóvenes y en grandes áreas urbanas.

Esta percepción es todavía más elevada entre las mujeres, donde alcanza el 65,1%, frente al 59,9% de los hombres, evidenciando un impacto desigual del tiempo y el coste de los desplazamientos en el bienestar diario.

Madrid, con un 69,4%, y Cataluña, con un 69,0%, son las comunidades donde el trayecto diario al trabajo erosiona en mayor medida el bienestar y la conciliación. Les siguen la Comunidad Valenciana, con un 60,9%, y Andalucía, con un 57,7%, confirmando el peso de la movilidad obligada en las grandes áreas metropolitanas.

Por generaciones, los datos reflejan un claro impacto en los perfiles más jóvenes. Siete de cada diez personas de la Generación Z, entre 18 y 24 años, afirman que la distancia al trabajo limita su equilibrio entre vida laboral y personal. Entre los millennials jóvenes, de 25 a 34 años, el porcentaje se sitúa en el 68,5%, mientras que los millennials de mayor edad, entre 35 y 44 años, alcanzan el 67,62%.

Con el paso del tiempo, el impacto del desplazamiento tiende a moderarse. Entre los baby boomers, de 55 a 60 años, el porcentaje se sitúa en el 62,59%, y entre la Generación X, de 45 a 54 años, desciende hasta el 52,88%.

El estudio revela asimismo diferencias relevantes según el tamaño de la organización. En las multinacionales con más de 1.000 empleados, el 68,36% del talento considera que la distancia al trabajo limita su equilibrio vital. En el extremo opuesto, en las microempresas de entre uno y nueve empleados, el porcentaje baja hasta el 57,96%, aunque sigue siendo mayoritario. ■

EVIO lanza Apple CarPlay y Android Auto para flotas y privados

La electrificación de las flotas ya no es solo una decisión medioambiental, sino un factor clave de competitividad para las empresas. En este contexto, EVIO se posiciona como un socio estratégico para los gestores de flotas, ofreciendo una plataforma integral que permite controlar, optimizar y simplificar todo el ecosistema de recarga de las flotas eléctricas.

EVIO ha reforzado recientemente su presencia en el mercado español con una solución 360° que centraliza la recarga pública, privada y residencial en un único entorno digital. Para los gestores de flotas, esto se traduce en una visión clara y en tiempo real de los costes, consumos y sesiones de recarga, así como en la posibilidad de asignar presupuestos por vehículo o conductor, monitorizar el uso y administrar redes internas de cargadores en múltiples ubicaciones.

Uno de los últimos avances de la compañía es la integración de su App para conductores con Apple CarPlay y Android Auto, una funcionalidad que lleva la recarga directamente a la pantalla del vehículo. Gracias a esta integración, los conductores pueden buscar, comparar, iniciar y detener recargas de forma segura e intuitiva, sin necesidad de utilizar el teléfono móvil, reduciendo distracciones y mejorando la experiencia de conducción.

Además, EVIO incorpora la función exclusiva Top10, que identifica en tiempo real los diez puntos de recarga más económicos en una zona determinada. Esta herramienta calcula el coste total de cada sesión teniendo en cuenta las potencias del vehículo y del punto de recarga, las tarifas y el momento del día, facilitando decisiones más eficientes



y rentables tanto para el conductor como para la empresa.

Con su enfoque en la transparencia, el control del gasto y la eficiencia operativa, EVIO ayuda a las empresas a avanzar en

la transición hacia la movilidad eléctrica de forma ordenada, previsible y alineada con sus objetivos económicos y de sostenibilidad. Contacta con EVIO: ventas@go-evio.com. ■

50 años del Volkswagen Polo, el compacto que democratizó la innovación

Medio siglo después y con más de 20 millones de unidades vendidas en todo el mundo y seis generaciones a sus espaldas, el Volkswagen Polo ha celebrado su 50 aniversario como uno de los modelos más influyentes de su segmento.

El Polo nació como la puerta de entrada a la movilidad para millones de conductores. Volkswagen empezó la década de 1970 transformando su catálogo con la llegada del Passat y el Golf. Era una nueva generación de modelos de tracción delantera y motores refrigerados por agua que tomaba el relevo del mítico Escarabajo y debía reposicionar a Volkswagen.

En el caso del Polo, su fórmula fue clara y eficaz: ofrecer una excelente relación precio-prestaciones, un alto grado de funcionalidad y un diseño atractivo. Esa combinación no solo lo convirtió en un éxito comercial, sino que le permitió marcar tendencia durante décadas.

Pequeño pero deseado

A lo largo de su historia, el Polo ha sabido reinventarse sin perder su esencia. De aquel primer modelo, basado en el Audi 50 y presentado en el Salón de Ginebra de 1975, con 3,5 metros de longitud y un modesto motor de 40 CV, se pasó a una gama cada vez más amplia y diversa. Su cronología incluye versiones familiares, coupé, sedán (bajo el nombre Derby o Classic), ediciones especiales tan llamativas como el Harlequin y propuestas de carácter más aventurero como el CrossPolo. El lado deportivo también fue ganando peso, con denominaciones hoy míticas como G40, GTI o el radical Polo R WRC, que logró triunfar en competición.

“ Uno de los grandes méritos del Polo ha sido democratizar tecnologías que hasta entonces estaban reservadas a segmentos superiores ”



En mayo de 1975 Volkswagen puso en el mercado un pequeño utilitario de dos puertas con un mensaje tan sencillo como ambicioso: "Pequeño por fuera. Grande por dentro". Nadie imaginaba entonces que aquel Polo acabaría convirtiéndose en uno de los grandes pilares de la historia del automóvil europeo.

Tecnología para todos

Uno de los grandes méritos del Polo ha sido democratizar tecnologías que hasta entonces estaban reservadas a segmentos superiores. Con cada generación fue creciendo en tamaño, espacio y confort, incorporando de forma progresiva elementos como airbags, ABS, dirección asistida o sistemas de tensión de cinturones. El salto más significativo llegó con la adopción de la plataforma modular MQB, que elevó el listón en conectividad, seguridad y dinámica de conducción, además de impulsar la digitalización del modelo.

Ese espíritu innovador se mantiene vivo en la generación actual, que ofrece sistemas avanzados de asistencia a la conducción y un interior claramente orientado a la experiencia digital. El Polo GTI, actualizado recientemente, refuerza su carácter dinámico con



una puesta a punto más precisa y soluciones técnicas que lo acercan a planteamientos propios de categorías superiores.

El éxito global del Polo también se explica por su producción internacional. Aunque comenzó fabricándose en Wolfsburg, pronto amplió su huella industrial a países como España, Argentina, Brasil, Sudáfrica, China o India.

Cincuenta años después de su lanzamiento, el Volkswagen Polo no solo celebra una cifra redonda. Celebra haber acompañado a varias generaciones de conductores, haber hecho accesible la innovación y haber demostrado que, incluso en formato compacto, se puede hacer historia. ■



Grupo Chery presenta una batería con hasta 1.500 km de autonomía



El grupo automovilístico chino –matriz de OMODA & JAECCO y de la recién llegada LEPAS– ha presentado su primer módulo de batería de estado sólido de desarrollo propio, capaz de alcanzar una densidad energética récord de 600 Wh/kg y ofrecer una autonomía real de entre 1.300 y 1.500 kilómetros por carga.

Desarrollada por el Instituto de Investigación de Baterías de Estado Sólido de Chery, la celda utiliza materiales sólidos de última generación y compuestos avanzados de litio y manganeso, que mejoran la eficiencia, la seguridad y la estabilidad térmica del sistema.

La nueva batería no solo es capaz de ofrecer una autonomía récord. También demostró una resistencia excepcional

ante impactos severos, manteniendo su integridad y sin riesgo de incendio o emisión de humo, incluso tras perforaciones o penetraciones. Este nivel de seguridad, inédito hasta la fecha, marca un punto de inflexión en la fiabilidad de la tecnología de estado sólido.

El despliegue comercial de esta batería de estado sólido está previsto para 2027, lo que podría situar a Chery en una posición de liderazgo frente a otros fabricantes que también trabajan en soluciones similares. Con esta innovación, los vehículos eléctricos equipados con estas celdas podrán duplicar la autonomía actual de los modelos convencionales, reduciendo drásticamente la ansiedad por la recarga y abriendo la puerta a una movilidad eléctrica de largo alcance. ■

Arval mejora la atención al cliente gracias a la IA



Servinform ha reforzado la atención al cliente de Arval mediante la implantación de 'LucIA', un gestor virtual de voz humanizada basado en inteligencia artificial y tecnología conversacional. La solución mejora la eficiencia operativa y refuerza el compromiso con la inclusión y la accesibilidad lingüística.

El voicebot gestiona actualmente más de 47.000 llamadas mensuales y ha permitido reducir el tiempo medio de atención de seis a dos minutos. Además, alcanza una tasa de cierre exitoso del 90% sin intervención humana, liberando a los agentes para tareas de mayor valor añadido y mejorando la experiencia del usuario.

Entre sus funcionalidades destacan la automatización de consultas habitua-

les, la gestión de servicios de flota y la localización de talleres. A ello se suma un panel de monitorización en tiempo real que facilita el análisis de datos y la toma de decisiones, junto a una infraestructura tecnológica alojada en Google Cloud Platform que garantiza una disponibilidad superior al 99,99% y el cumplimiento de la normativa europea de protección de datos. Durante este mes de diciembre, 'LucIA' ampliará su atención a varios idiomas y lenguas cooficiales, avanzando hacia un servicio más inclusivo.

La evolución del sistema incorpora además capacidades de IA generativa y nuevas funciones transaccionales, consolidando a Arval y Servinform como referentes en innovación aplicada a la atención al cliente y la gestión de flotas. ■

Nueva tecnología de frenado híbrido de TELMA, IVECO y Petit Forestier



TELMA, IVECO y el Grupo Petit Forestier han desarrollado un prototipo único del IVECO Daily con carrocería frigorífica Urban by Lecapitaine que incorpora un innovador sistema de Freno Híbrido por Inducción (HIB).

Esta tecnología híbrida electromagnética permite reducir hasta un 30 % el consumo de combustible y las emisiones de CO₂, además de disminuir hasta un 90% el desgaste de los frenos y las emisiones de partículas finas durante la frenada. El sistema HIB, desarrollado por TELMA para vehículos comerciales, recupera la energía generada en la des-

aceleración y la almacena en una batería adicional para su posterior reutilización, ya sea asistiendo la propulsión del vehículo o alimentando equipos auxiliares. Todo ello sin necesidad de grandes modificaciones estructurales, lo que facilita su aplicación inmediata en flotas de transporte.

Esta solución mejora la eficiencia energética, incrementa la seguridad y el confort de conducción y reduce los costes de mantenimiento, posicionándose como una alternativa eficaz para avanzar en la descarbonización del transporte frigorífico y urbano. ■

Evarm transforma un minibús diésel en un vehículo de hidrógeno



El proyecto HERO – Hydrogen Retrofit ha logrado convertir un minibús urbano diésel de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) en un vehículo de cero emisiones, gracias a la sustitución de su motor original por un sistema de propulsión eléctrica alimentado por una pila de combustible de hidrógeno. La iniciativa, presentada en Barcelona, marca un hito en la descarbonización del transporte urbano.

El vehículo, un minibús Mercedes-Benz conocido como Bus del Barri, incorpora una pila de hidrógeno desarrollada por EVARM a partir del stack de la alemana EKPO, con una potencia de hasta 120 kW en un formato ultracompacto. El sistema se complementa con una batería auxiliar de 35 kWh que se

recarga de forma continua, permitiendo hasta 16 horas de uso intensivo entre repostajes de hidrógeno.

Las pruebas piloto comenzaron en marzo de 2025, inicialmente sin pasajeros, para evaluar autonomía, eficiencia y maniobrabilidad en recorridos urbanos.

Tras la validación, el vehículo podría entrar en servicio regular y convertirse en el primer minibús urbano de hidrógeno operativo en Barcelona.

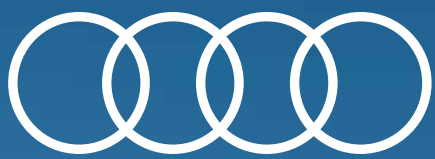
El proyecto está liderado por EVARM y cuenta con la cofinanciación de EIT Urban Mobility, la participación de TMB, EKPO e IREC, reforzando el papel de la industria española en el desarrollo de soluciones sostenibles para la movilidad urbana. ■

Polestar 4



¹WLTP: 17.8-21.7 kWh/100 km y CO₂: 0 g/km
Más información en polestar.com

Hasta 620km¹
Reserva tu test drive en polestar.com



Audi Business+

A veces, la mejor
elección es la que no
tienes que hacer.



Nueva gama e-hybrid de Audi.

¿Eléctrico o combustión? ¿Deportividad o eficiencia? ¿Tecnología o diseño? No son dilemas fáciles. Aunque tampoco tienes que afrontarlos, porque la última generación de híbridos enchufables de Audi nace para maximizar las posibilidades, no para reducirlas. Avanzados vehículos que te ofrecen una extraordinaria autonomía eléctrica de hasta 119 km y carga de 10 a 80% en solo 26 minutos. Modelos que se convierten en los referentes de su categoría por sus revolucionarias innovaciones y su dinamismo. Por una vez, elegir no implica renunciar a nada.

Audi A la vanguardia de la técnica.



Audi Q3 e-hybrid, Consumo de combustible: 1,7-2,1 l/100 km | Corriente: 14,9-13,9 kWh/100 km; Emisiones combinadas de CO₂: 49-39 g/km. Audi Q5 e-hybrid, consumo de combustible: 2,5-3,4 l/100 km | Corriente: 16,9-15,5 kWh/100 km; Emisiones combinadas de CO₂: 77-56 g/km. Audi A5 Avant e-hybrid, consumo de combustible: 2,1-2,6 l/100 km | Corriente: 15,9-15,1 kWh/100 km; Emisiones combinadas de CO₂: 60-47 g/km. Las cifras de consumo de combustible y emisiones de CO₂ se facilitan en intervalos porque dependen del juego de ruedas y neumáticos que se utilice.