AEGFANews

LA REVISTA PROFESIONAL PARA GESTORES DE FLOTAS Y DE MOVILIDAD

N° 76
Julio-Agosto 2021
5 95 €







Consecuencias y soluciones ante la crisis de los semiconductores

FABRICANTES



Entrevista con Antonio Calvo, de Cupra

ESPECIAL

P 23



Flotas Ecológicas



Nuevo Clase C. Haz de los negocios tu zona de confort.

Relájate entre reunión y reunión con el nuevo Clase C. Disfruta de un oasis de bienestar con sus asientos multicontorno con función de masaje y su sistema ENERGIZING COMFORT. Además, podrás mantenerte conectado al día a día de tu empresa gracias a su sistema MBUX de segunda generación.

¹Ejemplo de Mercedes-Benz Renting para un Clase C 200 Berlina, por 556€ al mes sin IVA, sin aportación inicial, a 48 meses y 15.000 km/año. Seguro a todo riesgo sin franquicia y mantenimiento incluidos, no incluye neumáticos². Vigencia; ofertas realizadas hasta 30/09/2021, solicitudes aprobadas hasta el 15/10/2021 y contratos activados hasta el 30/11/2021, permanencia mín. 24 meses. Mercedes-Benz Renting es una marca comercializada por Mercedes-Benz Renting, S.A. -Avda. de Bruselas 30, 28108 Alcobendas (Madrid). El modelo visualizado puede no corresponder con el ofertado.

Más información en www.mercedes-benz.es

Clase C 200.

Ahora sin entrada.

Por 556€/mes¹ en 48 cuotas.

Mercedes-Benz Renting para Empresas con todo incluido².

Consumo de combustible combinado (l/100 km): 6,4-7,2 y emisiones de CO_2 combinado (g/km): 144-163.



Edita:

AEGFA CIF G64763410 Ap. Correos 6042 08080 Barcelona Tel: 0034 932 042 066 Fax: 0034 932 057 373

Coordinación de Publicación: ORIBEX TEN, S.L.

Vicepresidente de AEGFA:

Jaume Verge jverge@aegfa.com

Director de Redacción:

Oriol Ribas oribas@aegfa.com

Diseño y Maquetación:

Guillermo Bejarano hola@guillermobejarano.com

Fotografía:

Nacho Aguilar

Colaboradores:

Daniel Balcells

Impresión:

INGOPRINT

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.



an AIAFA partner

Ap. Correos 6042
08080 Barcelona
Tel: 0034 902 889 004
Fax: 0034 932 057 373
www.aegfa.com
info@aegfa.com

@AEGFA1

Asóciate gratis y pasa a formar parte de AEGFA



Los gestores de flotas y de movilidad así como todos los profesionales que conforman el sector de la movilidad corporativa afrontan una segunda mitad del año con importantes retos por delante. Basta un rápido vistazo a los contenidos de este número para cerciorarse de ello.

Por un lado, las consecuencias de la pandemia en las cadenas de suministro de las plantas de fabricación de vehículos están provocando retrasos en las renovaciones de muchas flotas que, a su vez, ya habían prorrogado contratos el año pasado a causa de la COVID-19.

A ello hay que añadir un incremento de la siniestralidad vial. A pesar de la reducción de la movilidad, los expertos avisan que siguen produciéndose demasiados accidentes. Y que, en muchos casos, tienen su origen en las consecuencias emocionales que nos está dejando la pandemia.

Por si fuera poco, y más allá del dichoso virus, son muchas las empresas que están iniciando y planificando el proceso definitivo hacia la electrificación de su parque móvil. Un camino irreversible, no exento de dificultades y en el que, seamos conscientes de ello, aprenderemos de nuestros errores mientras se termina por configurar el ecosistema definitivo de la movilidad eléctrica.

Desde AEGFA intentaremos allanar el camino de este último tramo del año. En el corto plazo, y a la vuelta del verano, tenemos dos eventos a los que no podéis faltar. El 15 de septiembre, "Los Mejores Coches de Flotas del Año", en La Casa de Mónico (Madrid); y el 30 de septiembre, una nueva edición del Congreso AEGFA, coincidiendo con el Automobile Barcelona. Dos eventos presenciales donde nos podremos reencontrar tras demasiado tiempo de virtualidad.



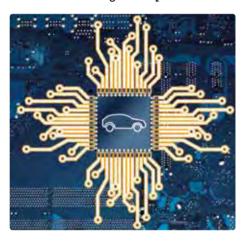
AEGFANews

LA REVISTA PROFESIONAL PARA GESTORES DE FLOTAS Y DE MOVILIDAD

GESTIÓN



6 Criterios básicos para elaborar una Política de Seguridad para flotas



12 Consecuencias y soluciones ante la crisis de los semiconductores

FABRICANTES



16 Entrevista con **Antonio Calvo**, de CUPRA

EMPRESAS Y ENTIDADES

20 Empresas y entidades

ESPECIAL FLOTAS ECOLÓGICAS



25 Reembolsos y recargas de flotas eléctricas fuera del centro de trabajo



28 Europa dice adiós a los coches de combustión

- **30** FIAT 500Ee
- **32** MINI Electric
- 33 Mazda3 e-Skyactiv X
- **34** Mitsubishi EclipseCross PHEV
- **35** Hyundai IONIQ 5
- **36** Lexus NX
- **37** Audi Q4 e-tron
- 38 Porsche Taycan

MOVILIDAD



46 Entrevista con **Francesc Estévez** de Fleet Logistics

NUEVAS TECNOLOGÍAS

52 Nuevas tecnologías

XIV CONGRESO AEGFA DO DE GESTORES DE FLOTAS

AUTOMOBILE BARCELONA PALACIO DE CONGRESOS FIRA DE BARCELONA 30 DE SEPTIEMBRE DE 2021

HORARIO: DE 9.00H A 14.30H

Programa*

Flotas y movilidad corporativa en el contexto post-Covid

Tendencias en sistemas de gestión de flotas

Mobility as a Service (MaaS) en las políticas de flota

El momento del VE en los parques móviles corporativos

¿Cómo calcular el TCO de una flota eléctrica?

Gamificación y formación: claves para optimizar la flota y reducir la siniestralidad

Ciberseguridad en las flotas: cómo proteger vehículos y usuarios

*Programa preliminar - Temáticas y formatos sujetos a modificaciones

INSCRIPCIONES ONLINE congreso.aegfa.com

(Inscripciones sujetas a aprobación por parte de AEGFA)

Organiza:



Colabora:





Las cifras de siniestralidad vial de los últimos meses no son buenas. De ahí que, si todavía no la tenemos, sea el momento perfecto para elaborar una Política de Seguridad para nuestra flota. Y si ya la tenemos, ponerla al día.

na flota con una baja o nula siniestralidad solo genera beneficios y ventajas. Empezando por el más importante: evitar accidentes mortales y lesiones con secuelas gravísimas para los afectados

Además, una flota con menor siniestralidad es una flota con menos días de bajas laborales y menores inmovilizaciones en talleres. Y, por lo tanto, mayor productividad. También se reducen importantes penalizaciones en pólizas de seguros así como las siempre problemáticas controversias en las terminaciones de los contratos de rentina.

Por si fuera poco, una flota más segura es sinónimo de una flota más eficiente. Es decir, se reducen los consumos de combustible y, por extensión, sus costes asociados, así como la huella de carbono.

Por último, mejoraremos la imagen y reputación de la compañía, pudiendo "sacar pecho" en las Memorias de Responsabilidad Corporativa en este capítulo.



Punto de partida y objetivos

Conocer cuál es el nivel de siniestralidad de nuestra flota es un deber para cualquier buen gestor de flotas. Pero si nuestro objetivo es reducir esta siniestralidad y poner en marcha un plan de acción, debemos ir más allá, analizando y recopilando información de los últimos 2-3 años para ver cuál está siendo la evolución de la misma.

A partir de aquí, es necesario establecer objetivos. Hay que realistas con los objetivos anuales. Pero también hay que ser conscientes que solo existe un único objetivo: 0 accidentes.

Para ello, como en cualquier proyecto y plan de acción interno, la dirección de la compañía debe estar alineada e implicada con los objetivos de reducción de la siniestralidad. Es más, el staff que forma parte de la dirección de la empresa debe ser el primero que predique con el ejemplo.

Vehículos bien equipados

La Safety Policy debe desarrollarse y actualizarse en paralelo a la Car Policy. Porque es precisamente la Car Policy la que debe contemplar cuál es el equipamiento mínimo que deben llevar todas las unidades de nuestra flota. Y cuando decimos equipamiento mínimo no nos referimos a lo más esencial. El ABS, el ESP y el doble airbag son obligatorios legalmente. Así que debemos ir mucho más allá, actualizando el equipamiento de los vehículos a medida que van llegando nuevas tecnologías y sistemas de seguridad.

Nuestra recomendación es optar siempre por vehículos que cuenten con la calificación de 5 estrellas (la máxima puntuación) de EuroNCAP. Se trata de un organismo independiente, con muchos años de bagaje realizando crash-test, y que puede servir de referencia a la hora de establecer los vehículos que aparecen en nuestra Car Policy.





NUEVO CUPRA FORMENTOR

CUANDO EL TRABAJO DEJA DE SER TRABAJO.





Cuando entiendes los negocios de una forma diferente, también quieres que todos los que forman parte de tu empresa se sientan diferentes. Con el Nuevo CUPRA Formentor, que cuenta con tecnología de última generación y una amplia gama de motorizaciones diésel y gasolina desde 110 kW (150 CV) y dos versiones híbridas enchufables de 150 kW (204 CV) hasta 180 kW (245 CV), la jornada laboral casi parecerá que se hace corta.

CUPRA BUSINESS

CUPRAOFFICIAL.ES





Por otro lado, conviene recordar que los elementos de confort también aportan seguridad: climatizador, volante y asientos ergonómicos con buenas regulaciones, volante multifunción con órdenes vocales... Todos estos elementos permiten que el conductor pueda centrarse en realizar una conducción segura, evitando distracciones. cansancio o un interior indebidamente climatizado.



Comportamientos prohibidos

No debiera hacer falta. Pero la política de seguridad debe contemplar aquellos comportamientos prohibidos para los conductores de nuestra flota.

Más allá del cumplimiento de la normativa de tráfico (uso obligatorio del cinturón de seguridad para todos los pasajeros, cumplimiento de la velocidad máxima para cada vía...), debemos insistir especialmente en aquellas conductas que incrementan de forma exponencial el riesgo de sufrir un accidente.

EQUIPAMIENTOS DE SEGURIDAD OBLIGATORIOS DESDE 2022

A partir de mayo de 2022, todos los nuevos modelos de turismos que se lancen en Europa deberán incorporar de serie ciertos elementos de ayuda a la conducción (ADAS). Esta obligatoriedad se extenderá para todos los turismos a partir de 2024.

Es importante tener en cuenta esta nueva legislación a la hora de establecer los requisitos mínimos de seguridad de nuestra Car Policy para que todos los vehículos cuenten con el mismo equipamiento y no nos encontremos con diferencias dentro de nuestra flota.

Los equipamientos que serán obligatorios serán Asistente de Velocidad Inteligente (ISA), aunque la intervención sobre la conducción no será obligatoria; frenado de emergencia automático, Alerta de cambio involuntario de carril, Alerta de cinturón en las plazas traseras, Preinstalación de bloqueo del vehículo para conductores ebrios (de momento solo será obligatoria la preinstalación), Cámara de visión trasera con detección de tráfico cruzado, Detector de fatiga y la caja negra. Este último elemento será interesante para conocer datos sobre cómo se ha producido realmente un accidente, por lo que también puede ser una buena herramienta para detectar comportamientos inadecuados.

Por un lado, evitar las distracciones, que son la primera causa de accidentes mortales en carretera. En este capítulo, el "rey de las distracciones" es el uso del teléfono. Si se utiliza, siempre con el sistema manos libres. Debemos insistir a nuestros conductores en que cualquier comunicación telefónica debe ser corta y concisa mientras conducimos. El coche no es una sala de reuniones.

Cualquier comunicación telefónica debe ser corta y concisa mientras conducimos. El coche no es una sala de reuniones.

> Por otro lado, y aunque es obvio, el consumo de alcohol y drogas es incompatible con la conducción: 1 de cada 3 conductores fallecidos en 2019 había consumido alcohol o drogas; y son la segunda causa de mortalidad en accidentes de tráfico. De ahí que debamos ser inflexibles y estrictos con aquellos conductores que conduzcan bajo los efectos de alcohol o drogas.

> En este apartado también es muy recomendable incluir información y condiciones respecto a la toma de fármacos. Algunos medicamentos inciden directamente en la capacidad de conducir, por lo que debemos alertar a los conductores de la necesidad de leer atentamente los prospectos así como consultar al médico sobre los efectos del mismo sobre la conducción y posibles incompatibilidades legales entre el medicamento y el uso de vehículos.



Telemática: herramienta imprescindible

Si queremos saber cómo conducen nuestros conductores, es imprescindible tener la flota conectada y geolocalizada. Aprovechando todo el Big Data de esta tecnología, conseguiremos información detallada sobre consumos, velocidades, frenazos y aceleraciones bruscas... En definitiva, cuál es el estilo de conducción de los usuarios, localizando rápidamente a los "peores conductores". Y también a los mejores. Así, sabremos dónde actuar y sobre qué parcelas de la conducción debemos realizar mayor incidencia.



Consultemos con nuestro proveedor de servicios conectados para saber qué soluciones pueden aportarnos en el capítulo de seguridad vial. Las posibilidades son muchas.



¿Palo o Zanahoria? Gamificación

¿Qué es más efectivo para conseguir concienciar a los conductores de la importancia de realizar una conducción segura? ¿Penalizar comportamientos inadecuados al volante? ¿O premiar a los mejores conductores? Nuestra recomendación es la gamificación. Es la mejor forma de establecer una competencia sana que anime a los conductores a realizar una conducción segura y eficiente, estableciendo algún tipo de gratificación para los mejores. Porque a todo el mundo le gusta ser recompensado por algo que hace bien. Y a nadie le gusta ser el último de una lista, por poco importante que considere dicha lista.



En este sentido, nuevamente, nuestro proveedor de telemática y gestión de flotas puede ayudarnos a crear un sistema de gamificación de forma sencilla y eficaz.

Trabajando en la digitalización

Nos esforzamos diariamente para que la relación con nosotros sea más fácil y accesible.

En ALD Automotive damos prioridad a nuestros clientes, por eso intentamos que nuestra comunicación sea más fluida, rápida y sencilla.

Ready to move you

aldautomotive.es





ALERTAS METEOROLÓGICAS

Aunque España es un país conocido y visitado por su buen clima, todos sabemos que en buena parte de nuestra geografía también son frecuentes los episodios adversos. La lluvia, la nieve, el frío intenso o la niebla son mucho más frecuentes de lo que creen los turistas que llegan a España en buscar de playa y sol.

A ello hay que añadir las consecuencias del cambio climático que, cada vez con mayor frecuencia, producen episodios violentos de inclemencias meteorológicas en cualquier punto de la península ibérica.

Por todo ello, es una muy buena idea que nuestros conductores cuenten con un sistema de alertas meteorológicas que les permita planificar rutas con seguridad o incluso aplazar desplazamientos si fuera necesario. Existen múltiples App's para smartphones, con información útil en tiempo real y cuya instalación y avisos pueden evitar más de un disgusto a nuestros conductores.

Comunicación

De nada sirve tener una buena política de seguridad de la flota si nuestros conductores no la conocen. Los usuarios de los vehículos deben estar familiarizados con dicha política, deben tenerla presente cada vez que se ponen al volante. Por ello, es esencial realizar comunicaciones periódicas relacionadas con la seguridad vial a través de newsletters, comunicados internos, realizando campañas específicas o días temáticos centrados en algún aspecto de la seguridad vial (revisión de neumáticos, actualizaciones legislativas...).

Por otro lado, en el capítulo de la comunicación también debemos incluir los recordatorios y alertas sobre las fechas de mantenimiento. Es imprescindible que estas alertas estén automatizadas hacia nuestros conductores. Un buen mantenimiento es también importante a la hora de prevenir accidentes. Y en especial en el caso de los neumáticos. Nunca está de más recordar la importancia de la revisión de estos elementos, pues son el único punto de contacto del vehículo con la carretera.



2020: EL PEOR AÑO **DE LA DÉCADA**

El estudio "COVID-19 y seguridad vial. Influencia de la pandemia en la movilidad y la accidentalidad del futuro", realizado por la Fundación Línea Directa en colaboración con el Instituto de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) de la Universidad de Valencia, concluye que pese al descenso del 25% de la movilidad, a causa de la pandemia, la mortalidad en carretera de 2020 superó un 17% las previsiones estadísticas, lo que equivale a 128 muertos más de los esperados. De esta forma, el año pasado fue el peor de la década en materia de seguridad vial. Además, hay que tener en cuenta que en este número de fallecidos no están contabilizados los accidentes en vías urbanas

El estudio también destaca comportamientos preocupantes. Por ejemplo, el 36% de los fallecidos en accidentes de tráfico en 2020 no llevaba puesto el cinturón de seguridad y los conductores con exceso de velocidad se incrementaron un 39%

Además, el 20% de los conductores españoles también reconoce consumir más alcohol, drogas y medicación que antes de la pandemia y casi 1 de cada 5 cree que su habilidad para conducir es peor que antes de la crisis sanitaria.

En este sentido, la Fundación Línea Directa añade que este año podemos asistir a la "tormenta perfecta" en materia de seguridad vial. Y es que la tendencia a incumplir más las normas, el aumento de la movilidad y la euforia por el fin de las restricciones puede provocar que vuelvan a alcanzarse los 1.100 muertos en carretera, la misma cifra que en 2019 a pesar de haberse reducido bastante la movilidad.





Salud emocional

La pandemia ha dejado huella. No solo en materia sanitaria, económica o de movilidad. También en lo que respecta a la salud emocional de las personas. Las consejerías de salud de muchas Comunidades Autónomas están desplegando un dispositivo especial en este capítulo, prueba fehaciente del profundo impacto que está teniendo y tendrá durante los próximos meses.

Como responsables de la movilidad de la compañía, también debemos estar alerta ante posibles "pistas" que puedan darnos algunos conductores. Partes múltiples de accidentes, reventones de neumáticos sin explicación aparente, abolladuras o rayadas en conductores "ejemplares", pequeños siniestros... Todo ello son señales de que algo no va bien, especialmente cuando son reportadas por conductores históricamente poco problemáticos.

Por ello, debemos conocer más de cerca estas incidencias, interesándonos y preguntando (no fiscalizando) qué ha ocurrido. Es probable que detrás de estas señales exista un empleado con problemas de salud mental: estrés, ansiedad, problemas emocionales familiares... En combinación con el departamento de RRHH debemos ofrecerles nuestra ayuda, aportando soluciones y seguimiento. Seguro que nos lo agradecerán.

Formación: un pilar básico

La formación de los conductores es uno de los pilares esenciales a la hora de incrementar la seguridad de nuestra flota. Es la mejor herramienta para prevenir accidentes. Por ello debemos realizar cursos de conducción periódicamente, reforzando, refrescando y aumentando los conocimientos de nuestros conductores en materia de seguridad. Además, una conducción más

segura es también una conducción más eficiente y, por lo tanto, también permite reducir costes. O sea, que los beneficios de la formación son múltiples.

La formación de los conductores es uno de los pilares esenciales a la hora de incrementar la seguridad de nuestra flota. Es la mejor herramienta para prevenir accidentes.

> Marcas de vehículos y operadores de renting ofrecen sus propios cursos de formación (en muchas ocasiones, gratuitos). A ello hay que añadir las formaciones online que facilitan la pedagogía de aquellos conductores con menos tiempo y disponibilidad. En este capítulo, AEGFA ha lanzado unas cápsulas formativas online, económicas, adaptables y de fácil implementación para todo tipo de empresas.

> Por otro lado, cada vez son más las empresas que están apostando por vehículos híbridos y eléctricos. Debemos ser conscientes que se conducen de forma diferente, si queremos aprovechar todo el potencial de estas tecnologías de propulsión. De ahí que también sea importante que nuestros conductores realicen cursos de conducción específicos con estos vehículos.







¿Qué es un semiconductor?

Por definición, y en origen, un semiconductor es un elemento (normalmente silicio o germanio) que tiene propiedades para conducir la electricidad pero también como aislante. Sus usos se han multiplicado y han evolucionado de tal forma que se han convertido en elementos esenciales para la fabricación de chips o circuitos integrados. De hecho, actualmente chip y semiconductor se utilizan como sinónimos.



¿Cuándo terminará esta crisis?

Según la consultora Bain & Co, el sector de la automoción fue el primero en sufrir las consecuencias de la escasez de microPocos sabían hace unos meses qué era un semiconductor. Ni siquiera que eran parte imprescindible para el buen funcionamiento de su vehículo. Ahora, la escasez de estos elementos está afectando de lleno a la industria de la automoción y, en consecuencia, al mundo de las flotas.

chips porque solo representa el 10% de los ingresos de los fabricantes de estos elementos. Por lo tanto, su poder de negociación es limitado frente a la electrónica de consumo, cuya demanda se disparó con el inicio de la pandemia.

Y es que la pandemia ha tenido muchas consecuencias directas. Pero también ha puesto luz sobre las carencias y los difíciles equilibrios sobre los que sustenta buena parte de la industria mundial. Antes de la llegada de la COVID, los fabricantes de semiconductores ya estaban trabajando casi al 100% de su capacidad. Por lo tanto, le fue imposible asumir un aumento de la demanda de electrónica de consumo del 60%, deiando de fabricar elementos para un sector, el de la automoción, que paró sus fábricas en buena parte del mundo.

¿Podría la industria automotriz, especialmente la europea, fabricar sus propios chips? Ya se están dando los primeros pasos en este sentido. Pero fabricar semiconductores no es sencillo.

Según Michael Schallehn de Bain & Co, "se necesitan tres o cuatro años para diseñarlos, dos o tres años para construir unas instalaciones capaces de fabricarlos. Y todavía se necesitan dos o tres meses para fabricar un lote de ellos, en una sala limpia con trabajadores altamente capacitados".

Además, la cadena de suministro de esta industria presenta algunos problemas, por lo que es posible que la escasez dure hasta 2022 y que se repita la crisis en un futuro cercano.



Soluciones para las flotas

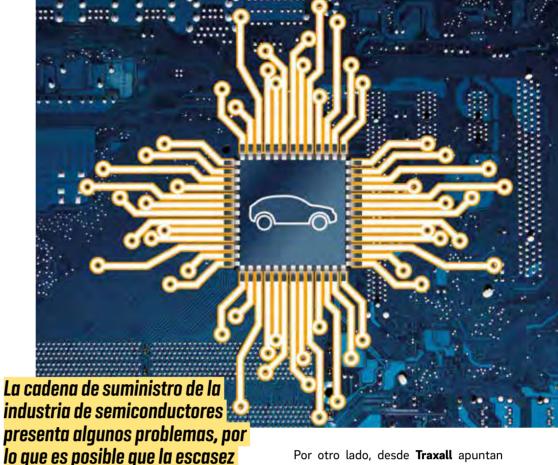
Ante tal escenario, también el sector de la movilidad corporativa se está viendo afectado de forma importante. Si hace unos meses la pandemia obligó a prorrogar muchos contratos de renting, la falta de stock de vehículos está prolongando todavía más el uso de estas mismas unidades que deberían haber sido renovadas hace muchos meses.

En este sentido, operadores de renting y compañías de externalización de servicios de gestión de flotas están haciendo los máximos esfuerzos para minimizar el impacto de esta crisis.

Así nos lo confirma Iberofleeting, quien además de gestionar extensiones de contratos de renting, también está ofreciendo unidades de preentrega mediante fórmulas flexibles hasta que llegue el nuevo vehículo.

Por su parte, desde ALD Automotive están impulsado ReDrive. Como nos explica Antonio Cruz, subdirector general de ALD Automotive España, "la demanda de esta solución no ha dejado de crecer en los últimos meses. Se trata de un producto de renting de vehículos usados seleccionados, con un contrato muy flexible, en la que a los seis meses de alquiler el usuario tiene la posibilidad de comprar el vehículo, continuar con el contrato o devolver el coche. Es decir, el conductor utiliza el coche durante medio año, lo prueba, y luego puede acceder a comprarlo, pero además con el reembolso de hasta el 50% de las cuotas de rentina pagadas."

En esta misma línea insiste Carla Vidal, Manager de la división Fleet & Mobility de AMAC, quien explica que "estamos apostando por la ampliación de contratos y el renting de segunda mano. No queremos conformarnos con garantizar la movilidad, sino que reducir el coste de las cuotas creemos que es de vital importancia en estos tiempos. Intentamos seleccionar los vehículos que mejor se adaptan a ese doble beneficio."



que los procesos de renovación no se están dure hasta 2022 y que se repita la deteniendo. Simplemente se siguen realicrisis en un futuro cercano. zando los procesos de renovación hasta la llegada de nuevas unidades, con extensiones tácitas de contratos.



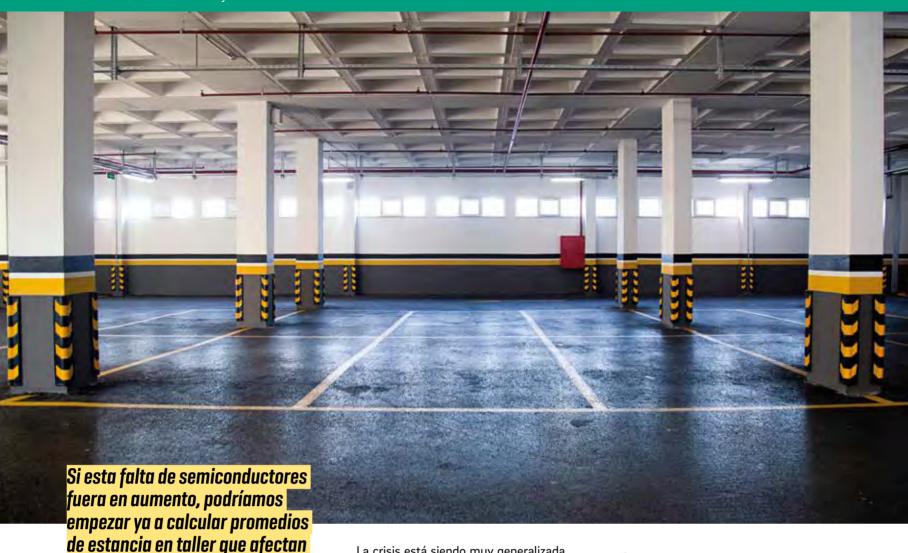




- auditoría y asesoramiento
- aplicación de las herramientas
- acompañamiento en la gestión de la plataforma

www.optimum-automotive.com

931 98 11 00





de substitución.

en el coste por el uso de vehículos

¿Cambios en los modelos?

Cuando la oferta es escasa, no siempre es posible elegir aquello que uno quiere. Y esto es lo que está ocurriendo actualmente en el mercado de la automoción. Algunas empresas están optando por cambiar el modelo o la marca elegida inicialmente para renovar o ampliar su flota, siempre que este cambio implique que el vehículo llegará antes al parque móvil. Sin embargo, como esta crisis está afectando por igual a todos los fabricantes, son contadas las ocasiones en que esto está ocurriendo.

Una de las alternativas que muchas marcas están ofreciendo, de forma proactiva, para recortar los plazos de entrega, es rebajar algunos elementos del equipamiento opcional previamente seleccionado. A menor equipamiento, menos chips requeridos. Y, por lógica, menor tiempo de entrega.

La crisis está siendo muy generalizada, pues la falta de chips afecta a todos los tipos y segmentos de vehículo. Sin embargo, las fuentes consultadas sí han constatado que existe mayor retraso en las entregas de vehículos de dirección. Resulta del todo lógico si tenemos en cuenta que este tipo de automóviles equipa un mayor número de elementos tecnológicos de serie y, por tanto, necesita de un mayor número de semiconductores.



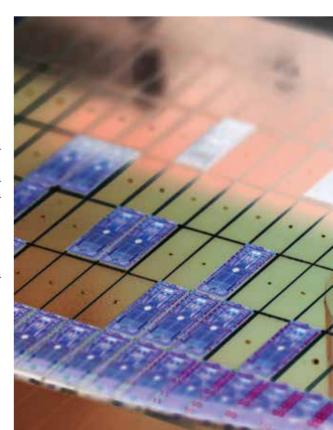
Ventajas de juventud

Uno de los "mantras" siempre esgrimidos por las empresas de renting es la juventud de su parque móvil y las ventajas que ello comporta a nivel de seguridad y eficiencia. Pero ante la actual crisis de semiconductores, que las empresas dispongan de coches "jóvenes" también resulta una ventaja. Como apunta Cruz "la crisis está provocando una mayor antigüedad de la flota debido a los retrasos en las devoluciones y entregas, pero este no es el mayor problema, puesto que la flota de renting es muy nueva y contamos con margen para salvar esta situación."



Tiempos de entrega

Traxall apunta que los tiempos de entrega de nuevos vehículos para flotas están entre 2 y 6 meses, en función de la marca y del modelo.



En este sentido, desde Iberofleeting apuntan que su plataforma de gestión ES-QDO "ha variado a 180 días el aviso de las renovaciones con el fin de realizar los pedidos con 5 meses de antelación y programarlos con los vencimientos reales".

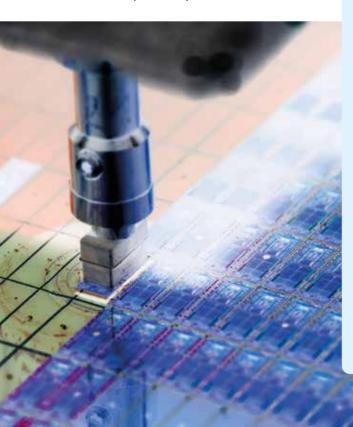
Desde ALD Automotive, monitorizan a diario estos tiempos para mantener informados a los clientes "ante cualquier variación de los plazos previstos que, en estos momentos, es bastante frecuente", apunta Antonio Cruz

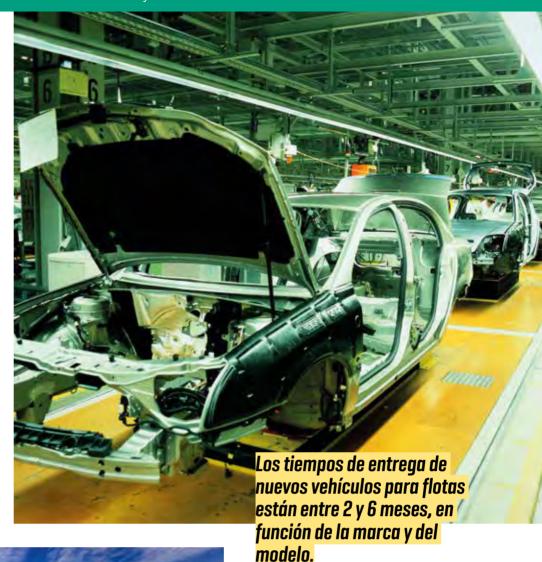
Por otro lado, Carla Vidal apunta que "las demoras se dan también en los vehículos que entran en taller por problemas de recambios. Si esta falta de semiconductores fuera en aumento sin duda podríamos empezar ya a calcular promedios de estancia en taller que afectan en el coste por el uso de vehículos de substitución. En este sentido, y tras realizar un estudio valorativo, nos hemos abastecido del stock necesario para reducir al máximo la estancia en taller de los vehículos y garantizar la rotación de reparaciones."



Valores residuales

¿Cómo puede afectar esta falta de stock al mercado de ocasión y a los valores residuales de los vehículos? Según el responsable de ALD, "los efectos, de momento, son a corto plazo, puesto que la crisis ha provocado que no haya vehículos nuevos en el







AUMENTA UN 65% EL TIEMPO DE ENTREGA DE UN VEHÍCULO

Según Sumauto, a partir de datos de Kantar, los tiempos de entrega han pasado de los 66 días en enero a los 109 actuales (+65%).

Tal y como ha explicado esta compañía, a la escasez de producción de estos microchips se unen las tensiones en la cadena de suministro, con una "alarmante escasez de contenedores", así como el aumento del coste de las materias primas: el acero ha multiplicado por cinco su precio y el cobre ha incrementado un 65% su coste.

Así, los concesionarios se están quedando sin stock disponible, con unos niveles de producción similares a los de 2010 según la Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA).

mercado. Esta situación ha propiciado que el mercado de segunda mano esté al alza, lo que va a traducirse en que dentro de unos años veremos una falta de vehículos de segunda mano ante la falta de ventas de vehículo nuevo de este año."

Carlos Ruiz, máximo responsable de Iberofleeting, añade que habrá variaciones en el valor residual debido a la extensión de los contratos motivados por el COVID (de 6 a 12 meses) a los que habrá añadir esta extensión extra de entre 4 y 6 meses. Además, "las flotas recorrerán más kilómetros con los mismos vehículos, reduciendo el valor de venta del vehículo y con posibles penalizaciones por exceso de kilometraje". En este sentido, el máximo responsable de Iberofleeting afirma que en ocasiones se están sobrepasando los 60 meses y 250.000 kms. En estos casos, "y si los costes de mantenimiento y neumáticos, sobrepasan los previstos, en el contrato de renting cerrado, es la propia compañía de renting la que nos propone la cancelación. Pero no siempre existe un vehículo para sustituir a esta unidad. Y es aquí donde entran opciones como el renting flexible."

Por su parte, la responsable de **AMAC** añade que "si el COVID-19 había dejado todo en punto muerto, esta crisis añadida no ayuda a recuperar el ritmo. Obviamente envejecer la flota puede llegar a provocar impacto en las cuotas de renting, que tendrán que incluir unos mantenimientos no previstos en su contrato inicial."

Antonio Calvo

Director Ventas Corporativas CUPRA

"CUPRA aporta un plus motivacional a los usuarios de empresa que ninguna otra marca puede ofrecer"



Lanzar una marca, especialmente en momentos como el actual, es un desafío mayúsculo. Y todavía más, "sacar la cabeza" en el competido segmento empresas. Pero CUPRA lo está consiguiendo con Antonio Calvo al frente de la división de ventas corporativas. Un profesional que transmite optimismo e ilusión a raudales y a quien siempre es interesante entrevistar.

A pesar de las dificultades de los últimos meses, ¿están satisfechos con la aceptación de CUPRA por parte de las empresas?

CUPRA opera como marca independiente desde noviembre del año pasado, coincidiendo con el lanzamiento del modelo FORMENTOR. Lo cierto es

que ha sido todo un reto el tener que lanzar una nueva marca en estas atípicas condiciones del mercado, pero lo hemos hecho. Ha sido toda una experiencia de la que, sin duda alguna, salimos reforzados como equipo. Los comienzos de esta nueva etapa de CUPRA están siendo muy prometedores. Estamos ganando cuota de mercado por encima de las expectativas, lo que siempre es una buena noticia. Refrenda el buen trabajo del equipo después de muchos meses de preparación, además de la buena acogida que está teniendo la oferta de producto con la que contamos.

¿Qué objetivos se marcan para este año y el que viene?

En el caso de las matriculaciones de empresa hemos rebasado el 1,6% de cuota de mercado en el acumulado del primer semestre de 2021, si bien me gustaría poner en valor el rápido crecimiento que estamos teniendo en el

caso específico de las matriculaciones a través de compañías de renting. CUPRA venía de no tener presencia alguna en este canal, con motorizaciones de muy altas prestaciones. El lanzamiento del FORMENTOR nos ha permitido revertir esta situación al ofrecer, por vez primera en la enseña de CUPRA, motorizaciones acordes a lo que habitualmente demandan los clientes de empresa.



En este modelo incorporamos variantes de motor gasolina y diésel de 150CV con etiqueta C, además de sendas versiones e-HYBRID (Híbridos Enchufables) de 204CV y 245CV con etiqueta 0, que también hemos abierto en la oferta comercial de la gama CUPRA León. Este cambio en la oferta de producto es una de las razones que nos ha permitido empezar a ganar cuota de mercado a través de las compañías de renting. En tan solo un semestre hemos pasado a copar la posición decimoctava del ranking de marcas en el canal renting, todo un logro teniendo en consideración que CUPRA nunca antes había estado en la cesta de la compra por parte de los principales operadores de alquiler a largo plazo del mercado.

Hemos previsto que el 55% de nuestras ventas sean a clientes corporativos. La oferta de producto con la que contamos ahora se adecua a los principales requerimientos que todo gestor de flota demanda. En este sentido, tenemos un coste por uso muy competitivo, además de alternativas de propulsión eficientes a nivel medioambiental. Todo ello, sin dejar de tener en consideración, que el producto



CUPRA aporta un plus motivacional a los usuarios de empresa que, bajo mi modo de ver, ninguna otra marca puede ofrecer con las que son nuestras señas de identidad. Lo estamos viendo ya con el FORMENTOR, uno de los vehículos más en boga del mercado actualmente. Lo tiene todo, diseño y tecnología a raudales, con una oferta de motorizaciones lo suficientemente amplia, como para satisfacer las necesidades de las diferentes tipologías de potenciales usuarios de empresa que ambicionamos conquistar.

Tenemos mucho camino por recorrer, habida cuenta de la buena aceptación que estamos teniendo con tan pocos meses de vida como marca independiente. Este año habíamos previsto que fuera de siembra, en el sentido de mostrar la nueva oferta de producto, la estrategia de CUPRA en el B2B es preparar el terreno para acometer más volumen de

ventas ya en 2022. Lo cierto es que estamos creciendo por encima de lo que preveíamos.

En cuanto a las compañías de renting, ¿cómo están recibiendo vuestros modelos?

El FORMENTOR ha supuesto un antes y un después, irrumpiendo con mucha fuerza nada más salir al mercado. Es un modelo que aporta algo nuevo que ofrecer en un canal tan concurrido como es el del renting. Es un vehículo que está cautivando por su diseño, prestaciones y portentoso equipamiento tecnológico. Un caballo ganador en toda regla, que nos está **permitiendo sentar las** bases de la nueva estrategia de CUPRA en el canal de empresas.

El FORMENTOR, con su amplia oferta de motorizaciones, nos permite ofrecer distintos niveles de cuota que se caracterizan, todos ellos, por ser sumamente accesibles teniendo en consideración cuál es la singular oferta de valor que propone el modelo. El otro vehículo de la gama con el que también estamos formalizando operaciones, es el CUPRA LEON con las versiones e-HY-BRID (Híbridos Enchufables) de 204CV y 245CV, tanto en la carrocería de cinco puertas como en la familiar Sportstourer. El tercero en discordia, que ya está por venir, y en el que también tenemos depositada mucha confianza, es el nuevo CUPRA BORN. Va a ser el segundo modelo exclusivo de CUPRA y primero 100% eléctrico.

Una apuesta decidida por un vehículo cero emisiones y con el genuino carácter de CUPRA, en el sentido de aunar diseño, tecnología y prestaciones. Estoy convencido que tal y como ya ha sucedido con el FORMENTOR, este BORN va a sorprender aportando un estilo y singular forma de concebir la movilidad eléctrica del futuro.



¿Qué puedes decirnos de los valores residuales de CUPRA?

Poco más he de decir que lo que el mercado ya está reconociendo. El buen posicionamiento de los valores residuales por parte de los operadores de renting, y también de las principales empresas del sector especializadas en esta materia, refrenda la oferta de valor de nuestra actual gama de producto, especialmente con el FORMENTOR.

Hemos corroborado cuál es el camino a seguir, por lo que los nuevos lanzamientos van a ir en esa misma línea. Ofrecer un producto accesible con un diseño vanguardista, un equipamiento tecnológico a la última, y todo ello con un marcado carácter prestacional y dinámico en la conducción. Este es el ADN que hace de la nueva CUPRA una oferta distinta a las demás.

A la vista de este buen posicionamiento en los valores residuales. ¿qué puede contarnos acerca del coste total de propiedad (TCO) que tanto tienen en consideración los gestores de flota?

Para alguien con un rol como el mío, es todo un lujo el poder trabajar con un TCO que se sustenta en una fórmula que anticipo nos

va a traer muchas alegrías en **CUPRA**. Vengo haciendo alusión a lo accesibles que son las cuotas por el hecho de que los principales valores que construyen el TCO nos posicionan de una forma inmejorable. Me explico, el precio de lista de CUPRA está a medio camino entre las marcas generalistas y las premium, si bien los valores residuales están en línea con las premium y los costes operacionales se asemejan a las generalistas. ¿Conoce alguna otra marca en el mercado con estos atributos? Todo ello teniendo en consideración, además, que los modelos se están percibiendo por parte del mercado como premium.

Hemos creado un área específica de CUPRA BUSINESS, dotando de recursos humanos v económicos la misma, que también ha diseñado una estrategia acorde a la oferta de producto actual y la que está por venir.

¿Qué tipología de cliente corporativo puede encajar al volante de un modelo CUPRA?

Estamos entrando muy bien en colectivos de fuerzas de ventas cualificadas que buscan una oferta de producto por encima de las generalistas, pero rehúyen de las premium. En este sentido, vemos mucha afinidad con los laboratorios farmacéuticos y las tecnológicas. Qué decir de los usuarios de los más diversos sectores de actividad que ostentan posiciones de Gerencia y Dirección. De nuevo, la amplia oferta de motores y acabados en un modelo como el FORMENTOR, nos permiten acceder a distintos colectivos. Desde el 150CV gasolina o diésel con cambio manual y automático, hasta los e-HYBRID (Híbridos Enchufables) de 204CV y 245CV. También estamos observando un interés creciente por incorporar nuestros modelos en las parrillas de vehículos elegibles en el contexto de las, cada vez más habituales, políticas de "user chooser".

Por último, también vislumbramos una penetración relevante en profesionales liberales, autónomos y propietarios de PYMES. Hacía mención de que el 55% de nuestras ventas van a ser a clientes corporativos. La razón no es otra que la ventaja competitiva que tenemos en la venta por cuota por todo lo que ya he expuesto anteriormente.

¿Qué valor diferencial aporta CUPRA al segmento de la movilidad corporativa?

En tiempos de cambio, como los que estamos viviendo, el poder ofrecer una oferta de producto que se diferencie de las demás. Una oferta de valor singular en su especie, con la que así reinventar la movilidad corporativa de las empresas, sin descuidar las premisas que todo gestor de flota siempre ha de tener en consideración.

En esta nueva etapa de CUPRA, podemos cubrir las necesidades de movilidad de una empresa, trabajar la eficiencia en el coste, contener las emisiones de la flota, además de contentar a los usuarios. Permítame ensalzar esto último que acabo de decir. ¿Por qué no dar respuesta a las necesidades de movilidad corporativa de una empresa, motivando al mismo tiempo a los usuarios? Venimos de tiempos difíciles, en los que todos los sectores de actividad van a tener que recuperar el terreno perdi-

Podemos cubrir las necesidades de movilidad de una empresa, trabajar la eficiencia en el coste, contener las emisiones de la flota, además de contentar a los usuarios.

> do. Qué mejor forma de hacerlo que ofreciendo a los colaboradores un vehículo de empresa que realmente valoren, que les motive, que perciban como un valor diferencial de su empresa. CUPRA, en este sentido, aporta un plus motivacional que ninguna otra marca puede ofrecer con lo que viene a ser la relación de la oferta de producto y el coste.

En las motorizaciones de acceso a la gama, es algo así como subir a los usuarios a un vehículo percibido como premium, si bien con unas cuotas ligeramente superiores a las de una marca generalista. Este posicionamiento es el que nos distingue y aporta un valor diferencial al mercado B2B.

Toca ser innovadores en la propuesta de soluciones de movilidad para las empresas. Y vamos a sorprender.

Uno de los momentos más importantes del año será el lanzamiento del CUPRA Born, ¿tenéis preparado un plan de lanzamiento específico para empresas en este caso?

CUPRA no estaba en la cesta de la compra de los clientes de empresa. La cosa ahora ha cambiado, razón por la que hemos creado un área específica de CUPRA BUSINESS, dotando de recursos humanos y económicos la misma, que también ha diseñado una estrategia acorde a la oferta de producto actual y la que está por venir.

La movilidad eléctrica va a ser protagonista los años venideros, especialmente en el ámbito de las empresas, más proclives a anticiparse a los cambios tecnológicos. El irrumpir con modelos total o parcialmente electrificados, es fundamental para asentar CUPRA en este canal. Dispone de una oferta de producto 100% eléctrica, avanzada a su tiempo y que para nada renuncia a las prestaciones, además de ser todo un alarde de diseño.

Sin duda, el BORN será un vehículo 100% eléctrico que va a enamorar. Lo he dicho, va a suceder la buena acogida que ha tenido el FORMENTOR porque se ha gestado sobre la misma base conceptual, pero en este caso con una variante de motor eléctrico. Las empresas, como decía, son un actor principal del cambio hacia la movilidad eléctrica, por lo que tenemos que poner el foco con este modelo. Es estratégico mostrarlo a las empresas y los operadores de renting, poner en valor sus atributos.

De nuevo, hacer entender la oferta de valor diferencial que representa en el contexto de la ofensiva de CUPRA en el B2B. Soy de los que piensan que, con independencia de los avances de la digitalización, según qué cosas es mejor probarlas y vivirlas en primera persona. El plan de lan-





zamiento está aprobado y tenemos muy claro qué hacer, cómo y cuándo. Esperemos que la actual situación de la pandemia revierta a mejor, para así poder volver a organizar eventos presenciales, pruebas dinámicas y presentaciones de producto.

¿Qué otros lanzamientos podemos esperar a corto y medio plazo?

No solemos hablar de lanzamientos futuros, si bien ya podemos avanzar que lanzaremos el TAVASCAN en 2024, un SUV diseñado y desarrollado en España que será el segundo modelo 100% eléctrico de CUPRA. La familia va a seguir creciendo.

Cómo conclusión, ¿algo más que añadir mirando hacia el futuro de CUPRA?

Prácticamente está todo dicho.

Es una suerte vivir el lanzamiento de una marca. Todavía lo es más el poder hacerlo con estos buenos resultados y excelente acogida por parte del mercado. Los que me conocen saben que soy abierto de miras, optimista por naturaleza y muy pero que muy terco con los proyectos en los que me involucro.

Vamos a convertir a CUPRA en todo un referente en el canal de empresas. El reto es hacerlo de una forma un tanto distinta, rupturista con lo convencional, además de ingeniosa. Buena prueba de ello es la singular oferta de producto con la que hemos salido con el FORMENTOR. Ahora toca ser innovadores en la propuesta de soluciones de movilidad para las empresas. Todo se andará, pero ya le anticipo que vamos a sorprender.

Securitas Direct apuesta por el GLP en su flota



Securitas Direct ha configurado buena parte de su flota comercial con vehículos alimentados con GLP a través de nuevos vehículos en renting de Renault. Y lo han hecho con un crecimiento importante en volumen de unidades. Si en 2019 Securitas Direct contaba con 40 unidades, ahora ha aumentado su flota ecológica con 786 nuevos vehículos alimentados con GLP. Ello hace que el 30% de su flota utilice este combustible alternativo.

"La apuesta por el Autogas se enmarca en nuestro compromiso con la sostenibilidad y, también, nuestro compromiso con nuestros colaboradores, ya que vamos a completar esta

inversión con formación en conducción eficiente para nuestra plantilla", explica Laura Gonzalo, directora de comunicación y RSC de la compañía.

Estos vehículos disponen de gran autonomía y pueden circular por los núcleos urbanos sin restricciones, elementos clave para las flotas comerciales. Además, no existen problemas de suministro va que en estos momentos España dispone de 600 estaciones de servicio de Autogás.

En cuanto a su huella medioambiental, el GLP reduce las emisiones de NOx en un 68%, y las de partículas en un 100% respecto a combustibles convencionales.

Papa John's electrica su flota de motos de reparto



Cooltra y la cadena de pizzerías norteamericana han llegado a un acuerdo para electrificar su flota de reparto en España.

Un total de 90 motocicletas eléctricas fomarán parte a partir de ahora de la flota de reparto de la cadena de establecimientos norteamericana Papa John's en España. Es la primera vez que la cadena de pizzerías apuesta por electrficar su parque móvil en

nuestro país, siendo uno de los objetivos de la estrategia de sostenibilidad de la compañía.

Las motos prestarán servicio en 13 de sus locales de Madrid. Barcelona y Sevilla. En concreto, la flota de vehículos suministrada por Cooltra la configuran motocicletas eléctricas Askoll eSpro45 y eSpro70, equivalentes a cilindradas de 50 y 125, siendo ligeras y fáciles de manejar.

Capgemini anula las renovaciones de vehículos de combustión



La consultora Capgemini ha anunciado que, a partir de ahora, sólo adquirirá coches y furgonetas híbridos y eléctricos para su parque móvil, compuesto actualmente por más de 12.000 vehículos v que representan el 10% de las emisiones de sus viajes de negocios.

De esta forma, la compañía también ha detenido con efecto inmediato el pedido de nuevos vehículos puramente diésel o de gasolina en su transición a una flota totalmente eléctrica para 2030.

En este sentido, la firma de nuevos contratos con operadores de renting y fabricantes de automóviles permitirá que el 13% de los coches más contaminantes de la flota de Capgemini desaparezca este año, y otro 24% en 2022. A finales del año que viene, más del 50% de la flota del Grupo será híbrida o eléctrica, y el 100% a finales de 2025.

Junto con la renovación de la flota,

también se aumentará significativamente la inversión en puntos de carga eléctrica, apostando por electricidad 100% renovable.

La iniciativa respalda su ambición de lograr la neutralidad de las emisiones de carbono en sus operaciones a más tardar en 2025 y de ser cero en términos netos en 2030.

Además, el compromiso con la electrificación forma parte de una transformación más amplia de los viajes sostenibles que incluye la introducción de una nueva política de viaies para reducir los viajes de negocios y, siempre que sea posible, ayudar a los empleados a tomar decisiones más bajas en carbono y centrarse en los desplazamientos sostenibles.

La compañía también se ha unido a la Iniciativa Global EV100, que reúne a las empresas que están haciendo el cambio a los vehículos eléctricos.

Midas configura sus vehículos de sustitución con Toyota



La red de talleres de vehículos Midas ha renovado su flota de vehículos de sustitución con 165 unidades del Tovota Yaris híbrido.

La operación se ha realizado a través de KINTO One, la división de movilidad y renting de Toyota, que irá renovando la flota paulatinamente durante

los próximos meses y hasta final de año.

Midas, que ofrece el servicio de coche de sustitución de forma gratuita a sus clientes, ha apostado por el Yaris híbrido en color Blanco Classic personalizados con el vinilado corporativo de la compañía especializada en el mantenimiento del automóvil.



NISSAN EMPRESAS

www.nissan.es/empresas

Impulsa tu negocio con **todo incluido** en una única cuota





22 motos eléctricas para el Cuerpo Nacional de Policía



El Cuerpo Nacional de Policía ha presentado recientemente las últimas incorporaciones a su parque móvil. Se trata de 22 motocicletas 100% eléctricas, adquiridas en el marco de las distintas actuaciones hacia la descarbonización de la flota y transición ecológica que este cuerpo de seguridad puso en marcha en 2020.

Los nuevos vehículos serán utilizados por las UPR (Unidades de Prevención y Reacción) de Santiago de Compostela, Granada, Las Palmas de Gran Canaria, Madrid, Oviedo, Palma de Mallorca, Santa Cruz de Tenerife, Sevilla, Valencia y Zaragoza.

En concreto se trata del modelo DSR de la marca norteamericana ZERO, que equipan un motor de 146 Nm, equivalentes en términos de potencia a un motor de combustión de 1.000 c.c. Cuentan con una batería de 14.4 kWh v una autonomía de 262 km en ciclo urbano.

La empresa adjudicataria ha sido Next Motorbike mientras que el kit policial para las motos ha sido realizado por Pentapol.

El importe total de la adquisición ha ascendido a 413.434,95€, incluyendo también en este precio la compra de cargadores Quik Charge.

La flota del servicio postal británico será eléctrica en 2030



Royal Mail, la mayor empresa de servicio postal en el Reino Unido, ha anunciado que todos los coches de su parque móvil serán 100% eléctricos en 2030.

Ello no solo incluye la flota operativa de reparto sino también la del resto de empleados con derecho a vehículo de la compañía. De esta forma, se reformulará totalmente la Car Policy y los modelos elegibles. Y a partir de 2025 solo serán seleccionables vehículos 100% eléctricos. La iniciativa se extenderá a los empleados que se benefician de la posibilidad de adquirir un vehículo para uso privado a través de Royal Mail.

También a partir de 2025, la compañía postal pagará el kilometraje en base a los costes de uso de un vehículo eléctrico, independientemente de que los recorridos se realicen en coches de combustión o híbridos.

Por otro lado, la flota operativa de Royal Mail se encuentra ya en proceso de transformación y la mitad de las nuevas compras son ya vehículos eléctricos. El objetivo es multiplicar por 10 el número de vehículos enchufables que tiene actualmente en el Reino Unido v está poniendo en marcha una flota de 3.000 VE que operarán en zonas de bajas emisiones.

Northgate entrega 400 vehículos a GEACAM para la extinción de incendios



GEACAM, ente público de Gestión Ambiental de Castilla-La Mancha, ha apostado por el renting flexible para dotar de 400 vehículos la actual campaña de prevención y extinción de incendios.

De momento, Northgate ha entregado las primeras unidades, hasta completar la entrega completa de la flota en los próximos meses, en un acto presidido por Emiliano García-Page, Presidente de Castilla-La Mancha y que también ha contado con la presencia de Jorge Alarcón, CEO de Northgate.

La duración de este contrato de renting flexible es de cuatro años, periodo durante el cual GFACAM podrá devolver o cambiar de modelo, en función de las necesidades de la campaña.

La flota está compuesta en su mavor parte por vehículos todoterreno de Mercedes-Benz, Toyota, Dacia, Peugeot y Renault. Todos ellos equipados con elementos adicionales como puentes de luces, neumáticos especiales y distintos elementos de seguridad y mobiliario interior.

Nueva flota sostenible de MB para Ushuaïa Beach Hotel



El pasado mes de junio se presentó el nuevo acuerdo de colaboración entre Mercedes-Benz y el Hotel Ushuaïa Beach Hotel de Ibiza.

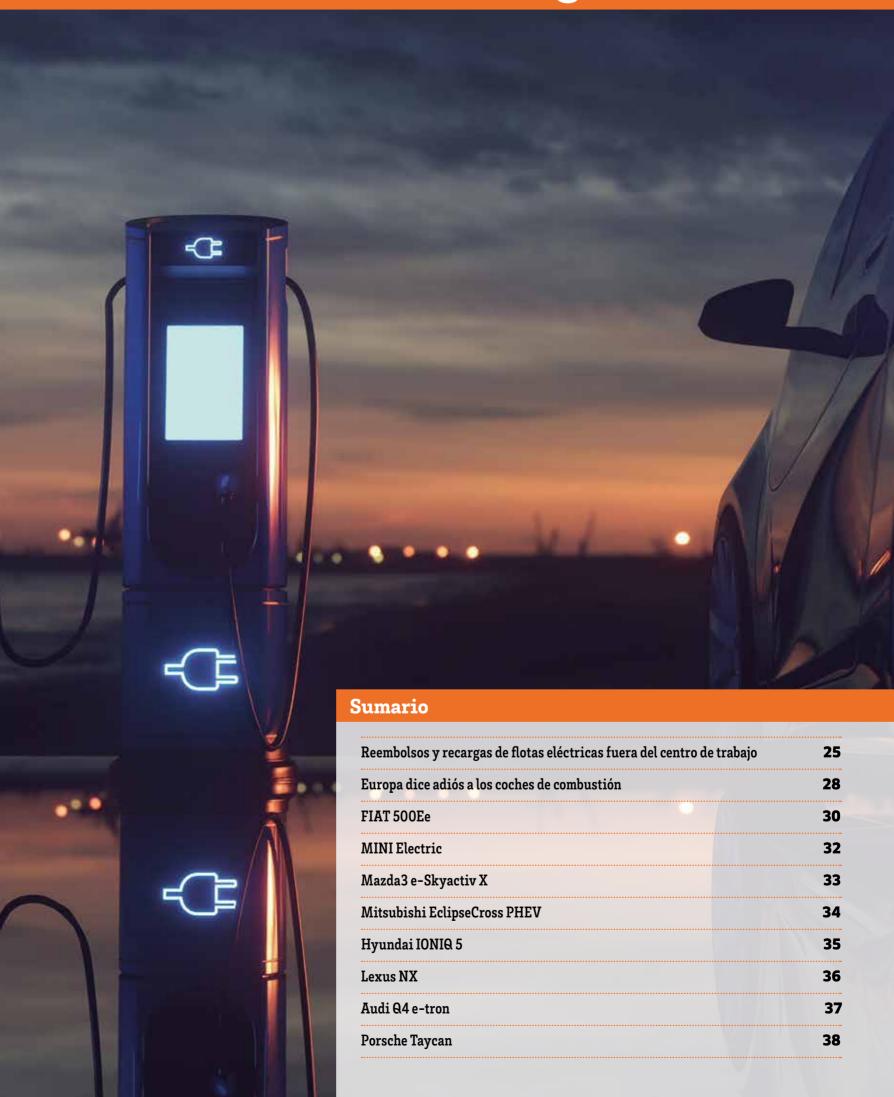
Dicha colaboración, iniciada hace ocho años, incluye la disposición de una flota de vehículos de la marca alemana para los clientes del hotel. La nueva flota incluve cuatro unidades totalmente eléctricas del modelo EQC400 así como trece vehículos con tecnología PHEV, incluyendo el Clase A 250 e, Clase GLA 250 e. ó el Clase GLC 300 de Coupé. Además, se incorporan también 15 unidades de smart EQ (eléctrico).

A ello hay que hay añadir, por primera vez. 6 unidades de Mercedes-AMG, incluyendo dos unidades del Mercedes-AMG GLE 53 4MATIC+, dos unidades del Clase F 53 4MATIC+ Cabrio v dos unidades del Clase G 63

Como suele ser habitual, el acuerdo también sirvió para presentar la nueva edición del smart Ushuaïa Limited Edition 2021.

Tanto los smart Ushuaïa, como los EO Power estarán a disposición de los clientes a través del alquilador Class Rent a Car y de la web del hotel.

ESPECIALFlotas Ecológicas







Reembolsos y recargas de flotas eléctricas fuera del centro de trabajo

a aparición de vehículos enchufables está obligando a revisar a fondo las políticas de flota de muchas compañías. Hasta ahora, la habitual tarjeta de carburante permitía simplificar el reembolso y la gestión de gastos de combustible asociados al uso de vehículos. Pero de nada sirven ahora estas referencias, teniendo en cuenta la variabilidad de oportunidades y costes para recargar el vehículo en función de si se trata de un punto de recarga público, en el centro de trabajo, en casa del empleado... En cualquier caso, y como ya ocurre con los coches de combustión, lo primero es conocer cuál es el consumo de energía de cada unidad y cuál es el coste de energía en cada caso.

Cálculo de costes y energía

Para calcular y conocer los costes de energía asociados a los vehículos eléctricos de nuestra flota, dependeremos en gran medida de cuatro factores:

1. Consumo de energía. Es imprescindible conocer el consumo por vehículo en kWh/km, aunque la variabilidad de esta cifra es mucho mayor que con los coches de combustión. Para empezar, nos guiaremos por la ficha técnica del fabricante del vehículo pero será necesario acumular un historial de cada coche y usuario para ir "afinando" esta cifra. A su vez, es muy importante saber cuántos kilómetros recorre mensualmente cada conductor para poder establecer una primera previsión de costes de energía.

Con muchas empresas en pleno proceso de electrificación, una de las cuestiones críticas es la recarga de los vehículos fuera de los centros de trabajo y sus costes asociados. ¿Cómo debe realizarse el reembolso de los costes de energía? Os presentamos algunas sugerencias al respecto.

2. Coste de recarga en el centro de trabajo.

Es seguramente el escenario más sencillo de controlar. Si tenemos una buena infraestructura, con cargadores inteligentes y un buen software de control, sabremos exactamente quién consume y cuánto. Además, el proveedor energético de nuestra empresa nos dirá el coste exacto por kW. Así que el cálculo se simplifica al máximo.

La recarga en puntos públicos presenta diferentes variables y si no establecemos ciertas bases y criterios, el control de costes puede complicarse y dispararse.

3. Coste de recarga en casa del empleado.

Este es el caso más complejo debido a las diferentes casuísticas y variables que contempla. Como primer paso, deberemos conocer cuál es el coste por kWh que el empleado está pagando a su compañía eléctrica. Para ello, debería facilitarnos una factura. A partir de aquí, todo dependerá de la infraestructura de recarga disponible.

Si podemos instalar un punto de recarga en casa del empleado, lo que no siempre es fácil debido a múltiples variables (capacidad de la instalación, propiedad o alquiler del inmueble, permiso de la comunidad de vecinos, etc.), no habrá ningún problema y el cálculo se simplifica. Sabremos exactamente cuánto y cuando recarga.

Si no podemos instalar un punto de recarga, es posible que el usuario del vehículo tenga una toma para recargar el vehículo, pero que dicha toma no tengo un contador diferenciado y, por tanto, no podamos conocer exactamente cuántos kWh ha recargado ni a qué precio debido a la disparidad de tarifas y horarios de cada suministrador energético. En estos casos, el vehículo sí debería poder decirnos cuánta energía ha recargado en un horario concreto. Y partiendo del coste del kW de la compañía suministradora del empleado, calcular el coste de las recargas.

4. Coste en puntos de recarga públicos.

Este caso también presenta diferentes variables y si no establecemos ciertas bases y criterios, el control de costes puede complicarse y dispararse. En primer lugar, seleccionaremos qué proveedores de recarga pública autorizamos. Lógicamente, debe-



remos conocer cuál es el coste de la energía para cada uno de nuestros partners en este capítulo y las herramientas que nos ofrecen, tanto a nosotros como gestor de flotas como a los usuarios de los vehículos. para conocer los consumos.

En este sentido, es importante concretar una política sobre puntos de recarga públicos:

- Establecer cuáles son los puntos autorizados para la recarga así como dar de alta a los usuarios correspondientes para que puedan acceder a dichos puntos ya sea a través de una tarjeta, una App, etc.
- Cuando y en qué situaciones se autoriza la carga en puntos públicos: siempre, en caso de necesidad, solo bajo ciertas condiciones...
- Qué tipología de recargas se autorizan: semi-rápida, rápida o ultrarrápida. Existen diferencias importantes de coste entre una y otra.

INFORMACIÓN COMPARATIVA **SOBRE COSTE DE LOS COMBUSTIBLES DE AUTOMOCIÓN**

Combustibles	€/100km
Gasolina 95 E5	7,76
Gasóleo A	5,57
GNC Gas natural comprimido	2,92
GLP Gas licuado del petróleo	5,81
Electricidad Recarga doméstica	2,27
Electricidad Recarga rápida	6,16

¿CUÁNTO CUESTA **RECORRER 100 KM?**

Desde el pasado 1 de abril, el Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico ha puesto en marcha la web https://eurospor100km.energia.gob.es/

En ella se puede observar una comparativa de los costes de combustibles de automoción en España, incluyendo la electricidad. Se puede consultar cuánto cuesta de media recorrer 100 km en España con un vehículo en función de su carburante. Como se puede ver en la tabla (actualizada el 2 de junio), recorrer 100 km con un coche eléctrico recargado en un punto de doméstico es lo más económico: 2,27€/100 km. Sin embargo, hacerlo en un punto de recarga rápida es el segundo medio más caro: 6,16€/100km. De ahí la importancia de prestar atención sobre dónde recargan nuestros vehículos.

El mundo del vehículo enchufable es un sector en pleno desarrollo. Veremos muchos cambios, acuerdos, fusiones y adquisiciones en el corto plazo que acabarán atomizando un mundo de servicios actualmente muy disperso y con demasiados actores.

Tarifa plana, el método más sencillo

Al menos durante un primer periodo inicial, y hasta que no podamos realizar un estudio más específico sobre los hábitos y consumos de nuestra flota de vehículos eléctricos así como haber realizado acuerdos con los partners correspondientes, lo más sencillo, tanto para nuestra gestión como para el usuario, es establecer un reembolso mensual fijo en concepto de cargas. Se trata de establecer una estructura parecida a la del pago de combustible, abonando un fee mensual en concepto de energía. Este importe debería cubrir al menos el coste aproximado de las recargas domésticas de los empleados que recargan en casa. Los operadores energéticos y de recarga disponen de interesantes packs de recarga que facilitan muchísimo la facturación y que cuentan con descuentos sobre las tarifas convencionales.

Asesoramiento

El mundo del vehículo enchufable es todavía un sector en pleno desarrollo. Veremos muchos cambios, acuerdos, fusiones y adquisiciones en el corto plazo que acabarán atomizando un mundo de servicios actualmente muy disperso y con demasiados actores.

Por todo ello es importante buscar asesoramiento. Empezando por nuestros partners actuales: desde el fabricante de vehículos al operador de renting, pasando por el actual suministrador energético de nuestra empresa.

Ellos nos aportarán un primer informe de la situación y de servicios a los que podemos acogernos en un primer momento. Al menos hasta que no tengamos definidos muy claramente nuestros objetivos de electrificación y dispongamos de un buen historial de hábitos de usuarios, consumos... Es por ello que es muy recomendable empezar con pocas unidades eléctricas e ir añadiendo vehículos a medida que ganamos experiencia y las empresas del sector amplían sus servicios para flotas eléctricas.

Por último, y como venimos diciendo en artículos anteriores, la telemática puede ser una gran aliada en estos casos. Los principales proveedores de sistemas de gestión telemática cuentan con herramientas que ayudan a electrificar la flota y a controlar su uso y, por extensión, sus costes.





Te instalamos el punto de recarga. En tu garaje particular o comunitario. Y todo con energia 100% renovable.

Ven y empieza a ahorrar.





ste mes entra en vigor la Ley Europea del Clima, un importante cuerpo legislativo cuyo objetivo es reducir las emisiones de gases de efecto invernadero un mínimo del 55% (respecto a 1990) en 2030. Recoge diferentes leyes y directivas de obligado cumplimiento, muchas de ellas que aun deben desarrollarse y concretarse definitamente, pero que tanto países como empresas deberán ir adoptando en breve.

La estrategia, denominada Fit for 55, recoge las restricciones que afectarán al sector de la movilidad y, por extensión, a la industria de la automoción.

Adiós combustión

La consecuencia más directa de la Ley Europea del Clima es que, a partir de 2035, solo se podrán vender en Europa vehículos nuevos libres de emisiones. Y 5 años antes, en 2030, las emisiones de los vehículos ya deben ser un 55% inferiores a las de 2021. De esta forma, aquellos vehículos con motorizaciones de combustión interna, ya no podrán ponerse a la venta como vehículos nuevos. O lo que es lo mismo, Europa solo contará por vehículos eléctricos puros, ya sean de batería enchufable o de pila de combustible de hidrógeno.

Como medida lógica de acompañamiento, se exigirá a los Estados miembros que amplíen la infraestructura de carga. Para ello deberán instalarse puntos de recarga eléctrica y de repostaje de hidrógeno a intervalos regulares en las principales autopistas: cada 60 kilómetros para la recarga eléctrica y cada 150 km para el repostaje de hidrógeno. Sin embargo, a partir de 2025 se definirán nuevos objetivos para los puntos de carga tanto para automóviles como para camiones eléctricos.

Por otro lado, la Comisión Europea tiene previsto lanzar en 2026 un mercado del carbono para los combustibles utilizados en carretera (y también para calefacción).

2035. Este es el año a partir del cuál solo se podrán vender automóviles libres de emisiones en el mercado europeo.

> Se estima que esto aumentará los costes del combustible para transporte por carretera en 5 céntimos de euro por litro, pero, según el diseño de este plan, la mitad de los ingresos se devolverá a los hogares con rentas más baias.

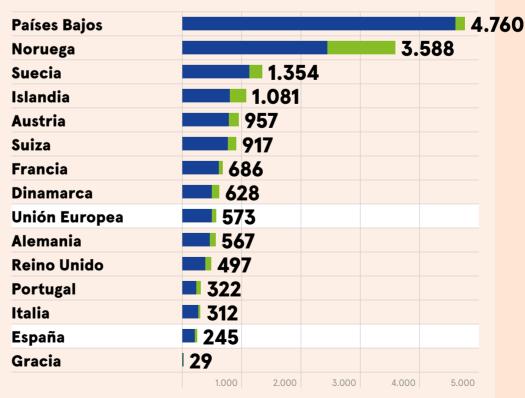
> La Comisión ha propuesto asimismo revisar al alza los objetivos climáticos nacionales dentro del «reparto del esfuerzo», lo

que empujará a los Estados miembros a tomar medidas a escala nacional. En este sentido, se revisará la Directiva sobre fiscalidad de la energía para armonizar los impuestos de los productos energéticos, promoviendo tecnologías limpias y eliminando exenciones y tipos reducidos que actualmente fomentan el uso de combustibles fósiles.

Puntos de recarga: un despliegue de 2 velocidades

Pese a los esfuerzos de las últimas décadas, la Unión Europea avanza a dos velocidades, en función del poder económico de cada estado miembro. Un desequilibrio que también se traslada a la hora de poner en marcha las infraestructuras de recarga para vehículos eléctricos.

NÚMERO DE PUNTOS DE RECARGA PÚBLICOS POR MILLÓN DE HABITANTES



Así queda reflejado en un nuevo estudio de la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA). Dicho estudio revela que el 70% de todos los puntos de recarga de la UE se concentran en solo tres países de Europa occidental: Países Bajos (66.665), Francia (45.751) y Alemania (44.538). Sin embargo, estos tres países "solo" representan el 23% de la superficie total de la Unión Europea. O lo que es lo mismo, el 30% de la infraestructura del viejo continente está dispersa en el 70% del territorio.

El caso más paradigmático es seguramente el de Rumanía. Su territorio es 6 veces mayor que el de Países Bajos; pero solo tiene 493 puntos de carga, el 0,2% del total de la UE frente al 29,7% de Holanda.

Según ACEA, el PIB de los estados miembros establece un despliegue de infraestructura de dos velocidades entre los miembros más ricos de la UE en Europa Occidental y los países con un PIB más bajo en Europa Oriental, Central y Meridional. A ello hay que añadir países con un territorio considerable pero un PIB menor, como Polonia (0,8% de los cargadores de la UE) y España (3,3%).

Según los cálculos de la propia Comisión, para disminuir al 50% las emisiones de los automóviles en 2030 se requerirían unos 6 millones de puntos de recarga públicos. Pero con menos de 225.000 disponibles actualmente, esta cifra debería multiplicarse por 27 en menos de una década.



El plan de ANFAC y FACONAUTO

ANFAC y FACONAUTO, las principales asociaciones de fabricantes y concesionarios, han presentado el Mapa De Despliegue De Puntos De Recarga De Acceso Público Para Vehículos Electrificados. El objetivo es tener instalados como mínimo 340.000 puntos de recarga de acceso público en 2030. En la actualidad, España cuenta con 11.517 puntos de recarga públicos. Como hitos intermedios, es necesaria una red mínima de 70.000 puntos de recarga de acceso público en 2023; 120.000 en 2025, y 340.000 en 2030.

Para ello, se ha desarrollado una metodología que permite planificar y monitorizar, año a año y, a nivel cuantitativo y cualitativo, el desarrollo de infraestructura de recarga de acceso público necesaria a nivel nacional, comunidades autónomas, provincias y principales corredores por nivel de intensidad media de transporte, para cumplir con los objetivos de penetración de vehículos electrificados.

En este sentido, ambas asociaciones proponen que el gobierno fije una hoja de ruta, con objetivos vinculantes, y la creación de una mesa de Gobernanza, coordinada por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, que realice un seguimiento del despliegue, antes de finalizar este año.



Fiat 500e: Icono descarbonizado



iat se ha lanzado recientemente a la elecpaulatina trificación de sus vehículos con la introducción de versiones hibridizadas y también con el primer modelo 100% eléctrico; que no podía ser otro que el legendario 500. La tercera generación del mítico utilitario transalpino ha nacido y se ha diseñado para ser exclusivamente eléctrica y contribuir así a la popularización y democratización de la conducción sin emisiones en las grandes ciudades.

Entre las novedades mas llamativas del nuevo 500e destaca la incorporación de un formato inédito que amplía su versatilidad de uso. Ha sido bautizado como 3+1 y consta de una pequeña puerta adicional en el lado derecho que permite una mejor accesibilidad al interior del vehículo al carecer de pilar central. Se trata de una portezuela de apertura inversa, es decir, hay que abrir primero la delantera. Esta solución pretende mejorar su funcionalidad facilitando la entrada a los pasajeros traseros.

Nuevas dimensiones exteriores

El nuevo 500 es 6 cm más grande que su predecesor (y 12 más que la primera versión), lo que le permite mejorar ostensiblemente su habitabilidad interior y ganar algo de espacio para alojar las baterías sin perjudicar excesivamente el maletero (que sigue contando con una limitada capacidad: 185 litros). El interior también experimenta un apreciable salto de calidad y presentación, con una apariencia más moderna y acabados más cuidados. Las tecnologías también evolucionan gracias a la incorporación de una gran pantalla multifunción elevada de 10,25" en la versión superior.

El 500 Eléctrico se ofrece con dos opciones de potencia y autonomía: equipado con el motor de 95 CV y la batería de 23,7 kWh anuncia una autonomía según el ciclo WLTP de 180 km. Con la opcion superior, batería de 42 kWh

y 118 CV de potencia, su rango de uso alcanza los 320 km. Equipando esta combinación, el 500e necesita 3,1 segundos para alcanzar los 50 km/h desde parado y 9 segundos en aceleración 0-100 km/h. Su velocidad punta está autolimitada a 150 km/h.

El 500 Eléctrico se ofrece con dos opciones de potencia (95 y 118 CV) y dos rangos de autonomía (180 y 320 km).

Cuenta con tres modos de modos de conducción, Normal, Range y Sherpa. En este último, programado para reducir el consumo de energía al mínimo, la velocidad máxima

queda reducida a sólo 80 km/h.

La marca anuncia para la batería pequeña una capacidad de carga máxima de 50 kW y de 85 kW para la grande, empleando instalaciones públicas de corriente continua. Esto le permite recuperar el 80% de capacidad en poco más de media hora, a razón de 50 km cada 5 minutos

En caso de utiliar corriente alterna, la potencia máxima es 11 kW para ambas. Con el Easy Wallbox de la marca para cargarlo en casa, se completaría una recarga al 100% en algo más de 6 horas. Y si se recurre a un enchufe convencional (de 2,3 kW), tardaría 10 horas en recuperar autonomía para recorrer unos 140 km.

CONCLUSIONES

Disponible en versión 3 puertas, Cabrio y la nueva 3+1, el simpático y respetuoso urbanita italiano gana algo de funcionalidad y versatilidad pese a sus limitaciones. Esgrime su "buena imagen" como ciudadano no contaminante para desplazamientos cortos personales, laborales o de servicios. Y su precio es de lo más razonable en el segmento de los eléctricos puros.

Fiat 500e Berlina Action 95 CV

Precio: 23.900 euros Potencia: 95 CV Emisiones CO2: 0 g/km

Long. / Anch. / Altura: 3.632 / 1.683 / 1.527 mm

Imp. Matriculación: Exento Etiqueta DGT: 0 emisiones

Garantía: 24 meses sin límite de km







PARA TU NEGOCIO Y MÁS.

Diseñados para los negocios, hechos para la vida. Descubre la **gama FCA completa** y elige tu modelo favorito.













l MINI Cooper SE llegaba a nuestro mercado hace unos meses como revulsivo de la marca para comenzar a virar hacia una movilidad urbana más ecológica. El primer automóvil premium compacto completamente eléctrico del histórico fabricante de Oxford busca añadir a la experiencia de conducción dinámica propia de MINI el componente de la sostenibilidad y la eficiencia.

Sus contenidas dimensiones, ideales para desenvolverse con soltura en la ciudad, y su imagen afable y entrañable, hacían del MINI un candidato idóneo para "electrificar" y desarrollar una variante libre de emisiones. Además, el perfil de cliente tipo de la marca era coincidente con los usuarios dispuestos a dar el salto a la movilidad limpia: conductores (y conductoras, mayoritariamente) urbanitas y cosmopolitas que valoran la imagen, el estilo y la sofisticación premium que están dispuestos a pagar un plus por acceder a un vehículo "verde" con un posicionamiento más selecto y distinguido.

184 CV y 234 km de autonomía

Como todos los eléctricos, el MINI Cooper SE se beneficia de una entrega de potencia y par instantánea, de forma continua, sin interrupciones y con una casi total ausencia de ruidos y vibraciones mecánicas. En este caso, el rendimiento que ofrece su motor de 135 kW/184 CV y 270 Nm de par se traduce en unas prestaciones notables: acelera de 0 a 60 km/h en sólo 3,9 segundos y de 0 a 100 en 7,3 segundos, con una velocidad máxima limitada a 150 km/h. Esto hace que la sensación clásica al conducir un MINI de estar al volante de un kart grande alcance una nueva dimensión gracias a su suavidad y facilidad de manejo. Eminentemente urbano por concepto, filosofía -y autonomía-, y con unas suspensiones puestas a punto específicamente para este modelo, el SE se desenvuelve con una especial habilidad y agilidad en circulación urbana. Su centro de gravedad es 30 mm más bajo

El centro de gravedad es 30 mm más bajo que el del Cooper S y su óptima distribución de pesos le permiten desplegar una eficacia en curva que no ofrecen otros eléctricos.

que el del Cooper S, y su óptima distribución de pesos (1.365, sólo 145 kg más que un S) le permiten también desplegar un comportamiento deportivo y una eficacia en curva de la que no pueden presumir otros utilitarios eléctricos. A ello contribuye también un innovador sistema de dinámica de conducción con control de deslizamiento integrado y dos niveles configurables del modo de recuperación de energia con función de pedal único.

La batería de ion-litio lo dota de una autonomía de 234 en ciclo WLTP (hasta 270 en ciudad) y su consumo combinado de energía es de 15.0-13.2 kWh/100 km con O emisiones de CO2. Además, al estar alojada en el suelo en una posición baja, no limita el volumen de carga en comparación con el MINI convencional. La capacidad del maletero es de 211 litros, ampliable a 731 con los asientos abatidos. Puede ser recargado en un enchufe casero, un wallbox o puntos públicos de recarga ofreciendo además la posibilidad de recarga rápida con corriente continua de hasta 50 kW.

CONCLUSIONES

A diferencia de otros urbanos eléctricos, funcionales y con una vocación más popular y accesible, el MINI Cooper SE posee un marcado componente de distinción y exclusividad. Candidato a segundo o tercer coche de directivos para su uso exclusivo en ciudad, busca conquistar más que convencer.



MINI Cooper SE 3 puertas

34.200 euros Precio:

Potencia: 184 CV

Consumo: 15,2 kWh/100 km

Emisiones CO2: 0 g/km

3.850 / 1.727 / 1.432 mm

Long. / Anch. / Altura: Imp. Matriculación: Exento Etiqueta DGT: 0 emisiones

Garantía: 24 meses sin límite de km

Mazda3 e-Skyactiv X: Registros energéticos reducidos

El motor de gasolina e-Skyactiv X de la firma japonesa estrena una evolución con diversas mejoras que le permiten aumentar ligeramente su rendimiento reduciendo a la vez consumos y emisiones.

azda es un fabricante que imprime a sus creaciones y diseños solidez, sobriedad y un carácter fácilmente reconocible basado en la calidad, la ergonomía y el dinamismo. Sus vehículos, con una merecida reputación de solvencia mecánica, persiguen la satisfacción de sus clientes a través de una experiencia de propiedad que ofrezca seguridad, durabilidad y fiabilidad. Discretamente funcionales pero voluntariosamente cumplidores, los automóviles de la firma de Hiroshima no decepcionan por su precisión, su eficiencia y su consistencia. El Mazda 3 es un buen ejemplo: con una presencia estilizada y visualmente muy conseguida, no destaca estéticamente entre los hatchbacks más llamativos, pero sí figura entre los más elegantes, dinámicos y atractivos. Del mismo modo, su evolucionada mecánica e-Skyactiv X no es de las más prestacionales, pero su equilibrado rendimiento y sus ajustados requerimientos ener-

géticos lo sitúan como uno de los motores de gasolina más "redondos" en conjunto del segmento de los turismos compactos.

Argumentos mecánicos reforzados

Originalmente denominado Skyactiv-X, este bloque de dos litros gasolina pasa a llamarse ahora e-Skyactiv X tras haber introducido Mazda una serie de optimizaciones de funcionamiento. Primer propulsor de producción en serie en utilizar las ventajas del encendido por compresión propias del diésel, ha aumentado la potencia en 6 CV y el par en 16 Nm. Pasa de tener 180 a 186 CV, disponibles a 6.000 rpm, mientras el par motor máximo sube hasta 240 Nm a 4.000 rpm. Puede combinarse con una transmisión manual o una automática, en ambos casos de seis velocidades. Y pese al aumento de rendimiento, los ingenieros japoneses han logrado una

El motor gasolinda e-Skyactiv X se híbrido ligero y por utilizar el encendido por compresión de los diésel. Cuenta con etiqueta ECO de la DGT.

mejora en el consumo de combustible, que se reduce hasta en 0,5 l/100 km y en 8 g/km menos las emisiones de CO2.

Entre los cambios incorporados en esta evolución para lograr los citados resultados se ha implementado una reducción de la relación de compresión, una mejora del control de combustión, un rediseño de los pistones y una actualización del software de hibridación Mazda M Hybrid, un sistema híbrido ligero que utiliza un generador reversible integrado y una batería de ion de litio de 24 voltios. Mazda también ha revisado en el 3 e-Skyactiv la geometría de la suspensión, ha incrementado la rigidez de la carrocería y ha reducido la rumorosidad.

En el Mazda3 e-Skyactiv -que supone actualmente el 40% de las ventas europeas del compacto nipón-el consumo combinado oscila entre los 5 y los 6,5 l/100 km, y las emisiones de CO2, entre 114 y 146 g/km. Estos registros le permiten disfrutar de las ventajas de la etiqueta ECO de la DGT.

CONCLUSIONES

El motor e-Skyactiv-X en el Mazda3 ofrece un funcionamiento suave y refinado a bajas revoluciones y a partir de las 4.000 vueltas su respuesta eleva el tono. Supone una combinación idónea para flotas, de silenciosa fluidez de marcha, transiciones suaves y consumos ajustados.





Mazda3 5p Evolution e-Skyactiv X

25.645 euros Potencia: 186 CV 5,3 l/100 km Emisiones CO2: 120 g/km

Long. / Anch. / Altura: 4.460 / 1.795 / 1.435 mm

Imp. Matriculación: Exento Etiqueta DGT:

cada 20.000 km o 12 meses Mantenimiento: 36 meses sin límite de km Garantía:

Mitsubishi Eclipse Cross PHEV: Autonomía sin preocupaciones



os híbridos enchufables son una práctica alternativa para adentrarse en la movilidad eléctrica. Si bien es cierto que ofrecen una solución parcial o intermedia, resultan sin duda más prácticos, cómodos y convenientes -además de económicamente más viables- que los eléctricos 100%. Se benefician de la etiqueta Cero de la DGT, ofrecen consumos y emisiones reducidas con costes de uso más bajos y su utilización no implica un cambio de hábitos del conductor ni el estrés por autonomía que genera un eléctrico puro. Las distancias, los recorridos y las infraestructuras de carga dejan de ser un condicionante, pues, si se puede, se conectan a la red en destino, y si no, pues funcionan con gasolina y punto. En definitiva, permiten una transición más natural y sin compromisos hacia una movilidad más limpia y sostenible.

Con tracción total eléctrica

El nuevo Mitsubishi Eclipse Cross PHEV es un buen ejemplo de las virtudes de la conducción electrificada sin gran parte de sus inconvenientes. En modo EV ofrece un funcionamiento suave, sigiloso y refinado, con buenas sensaciones de conducción, especialmente en las fases iniciales de aceleración, donde empuja de forma notable sin aparente esfuerzo gracias a su impulso eléctrico y no mecánico. Monta dos motores eléctricos (de 82 CV en el eje delantero y de 95 CV en el eje trasero), lo que posibilita un mayor aprovechamiento de sus capacidades SUV gracias a la siempre interesante tracción total permanente, en este caso eléctrica. Este sistema 4x4 S-AWC cuenta con distribución del par en función de las condiciones del terreno y ofrece cinco programas de funcionamiento: Eco, Normal, Snow, Gravel y Tarmac.

Los dos impulsores eléctricos combinan su potencia con un motor de gasolina de 2.4 litros y ciclo Atkinson de 98 CV para un des-

La longitud total del Eclipse Cross PHEV se ha incrementado en 14 cm para alojar la tecnología híbrida, lo que le otorga un mayor empaque visual y más maletero: 404 litros.

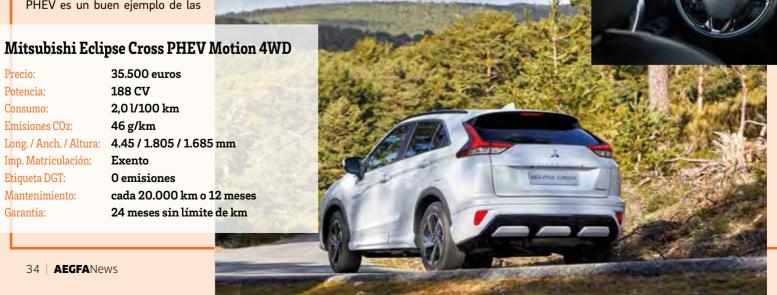
empeño conjunto 188 CV. La respuesta es consistente y progresiva entonces, y gracias al cambio automático de 1 relación (a diferencia de otros híbridos japoneses con caja CVT), el régimen de giro del propulsor se adapta de forma acompasada y acorde al aumento de la velocidad, la sonoridad mecánica y la demanda sobre el pedal del acelerador.

El Eclipse Cross PHEV homologa un consumo medio de 2 l/100 km

con emisiones de 46 g/km de CO2. Su autonomía en modo 100% eléctrico se sitúa en 45 km con la batería cargada (alcanzando una velocidad de hasta 135 km/h) o incluso 55 km en ciclo urbano si el ritmo de marcha que imprime el conductor es particularmente eficiente. Acabadas las reservas eléctricas, lógicamente, las prestaciones disminuyen y el consumo aumenta, aunque a valores razonablemente tolerables, de en torno unos 8 l/100 km de media. Para evitarlo -o al menos realizar una gestión adecuada-, la energía de su batería se puede gestionar a conveniencia a través de los modos EV (siempre eléctrico), SAVE (para reservar batería), o CHARGE, para forzar la recuperación de carga.

CONCLUSIONES

Mitsubishi atesora una dilatada experiencia en el desarrollo de versiones "plug-in", lo que sumado a las facilidades comerciales que ofrece la firma para el Eclipse Cross PHEV (desde 28.000 euros con descuentos y ayudas del Plan Moves aplicadas), deberían ser motivos para su consideración.



Hyundai IONIQ 5: Salto adelante en el tiempo

Hyundai amplía las fronteras actuales de la automoción y se adentra en territorios estéticos inexplorados con el futurista y minimalista IONIQ 5, un eléctrico con dos opciones de batería y autonomía de hasta 480 km. Las primeras entregas, en septiembre.

ace 45 años, Hyundai se iniciaba en la producción de automóviles con el Pony. Casi medio siglo después, el gigante coreano afronta una nueva etapa industrial consagrada a la sostenibilidad y la electrificación de su gama. Con el IONIQ 5, la marca rinde su particular homenaje a aquel modelo inicial a través de una reinterpretación de diseño atemporal y contemporánea inspirada en el compacto de los años setenta. Los diseñadores coreanos han querido, sin embargo, alejarse de las normas estilísticas convencionales y han optado por una nueva forma de libertad creativa. El resultado es un diseño radicalmente distinto de lo habitual. Sus proporciones angulosas, sus innovadoras soluciones visuales, las formas nítidas de su carrocería y un novedoso concepto del espacio interior sitúan al IO-NIQ 5 claramente a la vanguardia de su categoría: la de los eléctricos 'generalistas'. Desarrollado sobre la nueva plataforma modular global específica para modelos 100% eléctricos de Hyundai y con unas dimensiones exteriores de 4,63 m

En su armosioso y aireado habitáculo Hyundai ha recurrido a materiales ecológicos v de fuentes sostenibles para muchos de sus componentes y revestimientos interiores.

de largo, 1,89 de ancho y 1,60 de alto, ofrece una enorme distancia entre ejes (3.000 mm) que le permiten contar con un espacio de carga variable -531 litros ampliables a 1.591– y una asombrosa habitabilidad para los pasajeros.

Concepto "Living Space"

De su armosioso y aireado habitáculo destaca una consola central móvil que puede deslizarse hacia

atrás hasta 140 mm. Esta ingeniosa solución y el suelo plano ofrecen a sus ocupantes una mayor libertad de movimientos, junto con unos respaldos delanteros de reducido grosor para generar una sensación de espacio aún mayor. Igualmente, Hyundai ha recurrido a materiales ecológicos y de fuentes sostenibles para muchos componentes y revestimientos interiores.

La versión de entrada equipa una batería de 58 kWh y un único motor de 125 kW (170 CV) de potencia y tracción trasera. En ciclo combinado ofrece una autonomía homologada WLTP de 384 km. Con la batería de mayor capacidad, de 73 kWh, la autonomía del flamante eléctrico de Hyundai aumenta a 480 km (o hasta 686 en ciudad). En este caso el motor trasero ofrece 160 kW (218 CV). La opción superior (también con la batería de 73 kWh pero tracción total eléctrica) monta un sistema de motores duales -155 kW el trasero

y 70 kW el delantero- que en total ofrecen 225 kW (306 CV) de potencia y una autonomía de 451 kilómetros. Con ellos, la aceleración 0-100 km/h es de 5,2 segundos y la velocidad máxima, de 185 km/h.

La firma asiática presume de que el IONIQ 5 podrá soportar infraestructuras de carga de 400 V y 800 V, por lo que la rapidez en sus tiempos de recarga será otra de sus virtudes. Con un cargador de 350 kW se podrá recuperar desde el 10% hasta el 80% de la batería en apenas 18 minutos mientras que para disponer de 100 km de autonomía serían necesarios escasamente 5 minutos.

CONCLUSIONES

Head-Up Display con realidad aumentada, las últimas evoluciones de los sistemas de seguridad y asistencia SmartSense, opción de carga ultrarrápida, versión de alto rendimiento, una arquitectura interior revolucionaria y una imponente e inconfundible imagen. Son las poderosas señas de identidad del IONIQ 5.





Hyundai IONIQ 5 125 kW RWD Light

43.620 euros

170 CV 16,7 kWh/100 km

0 g/km

4.635 / 1.890 / 1.605 mm

Exento

0 emisiones

60 meses sin límite de km

Lexus NX: Herencia de la experiencia híbrida



I nuevo Lexus NX toma el relevo de un modelo que ha vendido más de 170.000 unidades desde su lanzamiento en 2014. En un claro ejercicio de ambición y determinación, la firma nipona ha introducido grandes avances en sus prestaciones, su maniobrabilidad y su eficiencia con una renovación del 95% de sus componentes. Como es habitual en la marca, las cualidades artesanales de sus maestros Takumi siguen teniendo las claves para alcanzar la calidad sensorial que transmiten a la vista, al tacto y al oído los vehículos de la firma de lujo del Grupo Toyota. El rendimiento dinámico, en concreto su dirección y frenada, se han optimizado mientras que el uso de nuevas tecnologías de seguridad y confort también es otro de los aspectos evolucionados en el nuevo NX.

15 años como líder en electrificación

El nuevo NX -con cuatro niveles de equipamiento para elegir: Business, Executive, F-SPORT y

El primer híbrido enchufable de Lexus, el NX 450h+, desarrolla 306 CV de potencia y ofrece una autonomía en modo eléctrico de 63 km a velocidades de hasta 135 km/h.

Luxury- emplea motores híbridos autorrecargables y, por vez primera, enchufables gracias a la trayectoria y experiencia acumulada durante tres lustros liderando el camino hacia la electrificación.

El modelo insignia de la nueva gama NX es el 450h+, primer híbrido enchufable de Lexus que se comercializará en nuestro mercado. Con 306 CV y una autonomía en modo eléctrico de 63 km a velocidades de hasta 135 km/h deberá

acelerar el despliegue de los nuevos vehículos electrificados bajo la estrategia Lexus Electrified.

Equipa un motor híbrido de cuatro cilindros y 2.5 litros y una batería recargable de iones de litio de 18,1 kWh, la mayor capacidad de su clase. Un motor eléctrico trasero adicional permite su funcionamiento con tracción total por lo que su aceleración de 0 a 100 km/h se estima poco más de 6 segundos. Las cifras de emisiones de CO2 se situarán por debajo de 40 g/km y el consumo, en menos de 3 l/100 km, logrando el distintivo 0 y estableciendo los mejores valores en la categoría.

Una cuestión fundamental es que este híbrido enchufable mantiene una alta eficiencia cuando se agota la batería; batería además que no compromete la practicidad del NX. El maletero tiene la misma capacidad que el híbrido con un espacio de 21 litros debajo de la plataforma de carga para guardar ordenadamente los cables de recarga.

La capacidad del depósito de combustible también se ha mantenido inalterada con 55 litros

Por su parte, el NX 350h lleva sus prestaciones y su eficiencia a un nivel superior con la introducción de la tecnología híbrida Lexus de cuarta generación. Proporciona un 22% más de potencia que el modelo actual, elevando la cifra hasta los 242 CV y mejorando la aceleración de 0-100 km/h un 15%, hasta los 7,7 segundos. Al mismo tiempo se ha logrado una reducción estimada en las emisiones de CO2 de alrededor de un 10%. El NX 350h estará disponible con tracción delantera y tracción total.

CONCLUSIONES

A la fusión de prestaciones dinámicas, confort de marcha y lujo funcional, además de la sensación de control y seguridad gracias a la tercera generación de Lexus Safety System+, el nuevo NX añade también el Lexus Relax, el nuevo servicio de la marca que incluye hasta 10 años de garantía.

Lexus NX 450h+ 4WD Executive

Precio: 65.200 euros Potencia: 306 CV **Emisiones CO2:** 0 g/km

Long. / Anch. / Altura: 4.660/ 1.865 / 1.640 mm

Imp. Matriculación: Exento Etiqueta DGT: 0 emisiones Mantenimiento:

cada 20.000 km o 12 meses Garantía: 120 meses o 160.000 km

Audi Q4 e-tron: Acceso a la movilidad eléctrica

El tercer modelo 100% eléctrico de Audi tras el e-tron v el e-tron GT es el Q4 e-tron, un SUV premium de tamaño compacto que se convierte en la puerta de entrada a la movilidad sin emisiones de la firma de los cuatro aros

principios de año se abrió el periodo de pre-registro y desde hace unas semanas Audi comercializa ya en España el esperado Q4 e-tron. El primer SUV eléctrico compacto de la marca está disponible con un precio de partida desde 44.460 euros y tres líneas de equipamiento: Advanced, S line y Black line, además de la básica. Llega inicialmente en dos versiones: Q4 35 e-tron y Q4 40 e-tron.

Se trata de un vehículo de emisiones O que desde la propia marca definen como "sorprendentemente funcional para el uso diario pero con una elevada carga emocional gracias a una imagen atractiva y sugerente". El nuevo eléctrico de Ingolstadt, el escalón inicial a la electromovilidad de Audi, supone un paso más en la evolución estilística del lenguaje visual de los modelos eléctricos de la firma. Con unas formas muy naturales, orgánicas y aerodinámicas (su coeficiente de resistencia Cx es de sólo 0.28) el Q4 logra transferir el estilo progresivo, elegante y futurista de sus prototipos a un modelo de producción en serie.

En su interior, el todocamino libre de humos del prestigioso fabricante germano destaca por su espacio y versatilidad pero también por las soluciones pioneras en infotainment y sistemas de asistencia que ofrece, como el novedoso head-up display con realidad

Más versiones en el futuro

aumentada

Tanto el 35 como el 40 equipan un único motor eléctrico que impulsa las ruedas traseras. La potencia en la versión básica es de 125 kW (170 CV), y su batería de 52 kWh de capacidad neta le permite alcanzar una autonomía de hasta 340 km, según el ciclo WLTP. El modelo superior alcanza los 150 kW (204 CV) de potencia y los 77 kWh de capacidad neta de su batería lo habilitan para recorrer hasta 519 km con una sola carga. Las prestaciones están a la altura de una marca que basa gran parte de su prestigio en el dinamismo y

La velocidad máxima ha sido limitada electrónicamente a 160 km/h para las dos versiones con el objetivo de preservar sus rangos de autonomía, de 488 y 519 km en ciclo WLTP.

el rendimiento de sus vehículos. El Q435 emplea9 segundos en el 0 a 100 km/h, mientras que el Q4 40 precisa por su parte de 8,5 segundos. La velocidad máxima ha sido limitada electrónicamente a 160 km/h para las dos versiones con el

kW en el 40 e-tron. Con corriente alterna, la potencia es de 100 kW y de 125 kW, respectivamente.

La oferta comercial del Q4 se ampliará en breve con la llegada de la versión Q4 50 e-tron, con dos motores eléctricos y tracción quattro, que ofrecerá una potencia de 220 kW (299 CV) y será capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 6,2 segundos. Equipado con la batería de 77 kWh, su autonomía alcanzará los 488 km. Igualmente, se sumarán a la gama del todocamino eléctrico de Audi –su llegada se espera para el cuarto trimestre del año- las conocidas variantes de carrocería de tipo cupé: denominadas Q4 Sportback e-tron.

CONCLUSIONES

Por sus dimensiones (4,58 m), su capacidad interior -maletero de 520 litros y plazas traseras sin túnel central- y con autonomías de 300 a 500 km, el Q4 e-tron supone una alternativa eléctrica premium de gerencia equilibrada y razonable tanto en términos económicos como de utilización.



Audi Q4 35 e-tron

Garantía:

44.460 euros 170 CV 17,1 kWh/100 km 0 g/km

Long. / Anch. / Altura: 4.588 / 1.865 / 1.632 mm

Imp. Matriculación: Exento Etiqueta DGT: 0 emisiones

24 meses sin límite de km



o es la primera vez que Porsche desmiente, con las evidencias del éxito de ventas, a quienes cuestionaron la conveniencia de apostar por modelos que ampliaran los horizontes comerciales de la marca. La entrada de la firma en el segmento SUV -con el Cayenne- fue criticada en su momento. Y cuando la compañía arriesgó con un "911 de cuatro puertas" (el Panamera) también fue censurada por algunos. El reciente lanzamiento del Taycan, un cupé de gran formato, 4 puertas y propulsión 100% eléctrica, a muchos les pareció un contrasentido, antagonista a la filosofía Porsche más purista.

Sin embargo, una vez más, las cifras y el mercado han hablado: más de 20.000 unidades vendidas en todo el mundo en el 2020 y la nueva carrocería Cross Turismo -más versátil-ya en los concesionarios. Poco más cabe añadir sobre la idoneidad o no de un producto que encarna a la perfección la movilidad deportiva sostenible hacia la que Porsche se encamina definitivamente

Coincidiendo con las mejoras introducidas en la gama 2021, Porsche ha aumentado a seis las variantes disponibles en el Taycan con dos nuevas versiones de acceso y tracción trasera.

Una experiencia emocionante

Conducir un Porsche siempre es especial, sea cual sea. Pero en el caso del Taycan eléctrico se conjugan factores como la mística de la propia marca y su legendaria eficacia dinámica con las sensaciones altamente gratificantes de la conducción sin emisiones. El resultado es una experiencia inolvidable e irrepetible que mezcla el placer del silencio con la potencia extrema, la más salvaje aceleración

con una suavidad iniqualable y una sensación de empuje que escapa a toda lógica.

Coincidiendo con las mejoras introducidas en la gama 2021, Porsche ha aumentado hasta seis las variantes disponibles en el Taycan con dos nuevas versiones de acceso y tracción trasera, Performance y Performance Plus, que se suman a las dos 4S anteriores y a las Turbo y Turbo S existentes. De esta forma, el rango de potencias -en modo overboost (sólo durante unos segundos) es el siguiente: 408, 476, 530, 571, 680 y 761 CV.

De serie, el Taycan monta una batería Performance de una capa que tiene una capacidad bruta de 79,2 kWh. La batería Performance Plus de dos capas está disponible en opción y su capacidad bruta es de 93,4 kWh. La autonomía, según el ciclo de homologación WLTP, es de hasta 431 o 484 km, respectivamente. Independientemente de la batería empleada, el Taycan acelera de 0 a 100 km/h en 5,4 se

gundos. Su velocidad máxima es de 230 km/h en ambas configuraciones, mientras que la capacidad de carga máxima es de hasta 225 kW (batería Performance) o de hasta 270 kW (batería Performance Plus). Eso se traduce en que las dos pueden cargarse desde el 5 al 80% en 22 minutos y medio. Además, una carga para recorrer 100 km adicionales se completa en sólo cinco minutos.

Y para mayor coherencia ecológica, el Taycan es el primer Porsche que se puede adquirir con un interior sin cuero, realizado con materiales reciclados que subrayan el concepto de sostenibilidad.

CONCLUSIONES

La llegada de la nueva versión de entrada dará un impulso aún mayor a sus ventas, pues muchos potenciales clientes corporativos podrán plantearse la opción de renting pagando una cuota de poco más de 1.000 € al mes; cantidad muy competitiva considerando la tecnología, calidad y exclusividad del modelo.

Porsche Taycan Performance

Precio: 87.811 euros Potencia: 408 CV Consumo: 20,3 kWh/100 km

Emisiones CO2: 0 g/km

Long. / Anch. / Altura: 4.963 / 1.966 / 1.395 mm

Imp. Matriculación: Exento Etiqueta DGT:

Garantía: 24 meses sin límite de km





La movilidad Eco ya es una realidad para todos. Por eso, Hyundai te ofrece la solución que mejor se adapta a las necesidades de tu empresa para que dé el salto a una movilidad más sostenible. La **Gama IONIQ** te ofrece tres tecnologías eléctricas: híbrida eléctrica, eléctrica e híbrida enchufable, junto con un diseño sofisticado, estilizado y elegante. Si lo que buscas es un coche más urbano y con personalidad, la **Gama KONA** te ofrece todo eso en sus modelos híbrido, híbrido 48V y eléctrico. Pero, si lo que necesita tu empresa es un coche espacioso, versátil y con un diseño innovador, en la **Gama TUCSON** encontrarás todo eso, en sus versiones híbrida, híbrida enchufable e híbrida 48V.

Descubre la solución perfecta para tu flota de empresa, con Hyundai.







Con etiqueta ECO y 0 emisiones.







Gama TUCSON: Emisiones CO₂ (gr/km): 136-162. Consumo mixto (I/100km): 5,2-7,1. Gama Nuevo Hyundai KONA HEV: Emisiones CO₂ combinadas (gr/km): 112-115. Consumo combinado (I/100km): 4,9-5,1. Gama KONA EV:

Emisiones CO₂ combinadas (gr/km): 0 durante el uso. Consumo eléctrico (Wh/km): 143 (batería 39,2 kWh) – 147 (batería 64 kWh). Autonomía en uso combinado (km)*: 305 (batería 39,2 kWh) – 484 (batería 64kWh). Autonomía en ciudad (km)*: 435 (batería 39,2 kWh) – 660 (batería 64kWh). Gama IONIQ HEV: Emisiones CO₂ combinadas (gr/km): 103. Consumo combinado (l/100km): 4,5. Gama SANTA FE: Emisiones CO₂ (gr/km): 163-180. Consumo mixto (l/100km): 6,2-6,9. NEXO: Emisiones CO₂ (gr/km): 0 durante el uso. Consumo mixto (kg/100km): 1,0. Autonomía: 666 Km.

Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP. La autonomía real estará condicionada por el estilo de conducción, las condiciones climáticas, el estado de la carretera y la utilización del aire acondicionado o calefacción). Modelos visualizados: Nuevo TUCSON Híbrido STYLE, Nuevo KONA HEV Style, Nuevo KONA EV Style, IONIQ HEV STYLE, Nuevo SANTA FE STYLE y NEXO Style. La garantía comercial de 5 años sin límite de kilometraje y la de 8 años o 160.000 km. (lo que antes suceda) para la batería de alto voltaje, ofrecidas por Hyundai Motor España S.L.U a sus clientes finales, es sólo aplicable a los vehículos Hyundai vendidos originalmente por la red oficial de Hyundai, según los términos y condiciones del pasaporte de servicio. Más información en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.es

Empiezan las entregas del nuevo Nissan Qashqai



La tercera generación del Nissan Qashgai ha iniciado su esperada comercialización en nuestro país. Se trata de una renovación profunda del líder del segmento crossover. No solo en diseño y dimensiones: gana 20 mm entre ejes, 35 mm en longitud total, 25 mm en y 32 mm en anchura. También cuenta con 50 litros más de maletero.

La carrocería es 60 kg más ligera pero la rigidez de la carrocería ha aumentado un 48%, ganando en placer de conducción y eficiencia.

El nuevo Nissan Oashgai estará disponible con un motor 1.3 DiG-T de gasolina equipado con tecnología híbrida ligera, con dos niveles de potencia (140cv y 158cv). Aunque la gran novedad será el motor e-Power, que se estrena por primera vez en Europa y que llegará en los próximos meses. Se trata de un innovador sistema donde el motor de gasolina solo se usa para generar electricidad, mientras que las ruedas son impulsadas por el motor eléctrico.

Por otro lado, mantiene las versiones de 2 y 4 ruedas motrices. Y a nivel tecnológico, incorpora los últimos sistemas de asistencia a la conducción en materia de seguridad y conectividad como el airbag central o el avanzado sistema ProPILOT de conducción semiautónoma. El precio de salida es de 24.650€. ■

Nuevo Citroën Ami Cargo



La marca de los chevrones ha lanzado una versión profesional de uno de los vehículos más sorprendentes de los últimos tiempos. Se trata del Ami Cargo, un cuadriciclo totalmente eléctrico especialmente diseñado para el reparto urbano. Dispone de un volumen útil total de 400 litros y una carga útil de 140 kg, gracias a un espacio optimizado y modular en el sitio que habitualmente ocuparía el asiento del pasajero. Además, se ha instalado una mampara de separación vertical que delimita la zona del conductor y la de carga.

Por otro lado, la bandeja superior modular que sirve de tapa puede soportar un peso de 40 kg y está previsto que su parte superior se pueda utilizar

como una auténtica oficina móvil. Se ha creado en ella un espacio en formato A4 para dejar documentos como un albarán de entrega, un listado de pedidos, o una tableta digital.

Ya está disponible en España a través de la fórmula de financiación Citroën Alternativa desde 29.99 euros al mes. Además de estar disponible en una selección de distribuidores Citroën (concesionarios, servicios oficiales v puntos Eurorepar Car Service). se puede adquirir online.

Es una solución perfecta para empresas de servicios de proximidad, repartidores, comerciantes, autónomos, profesionales liberales, entidades o administraciones.

El Hyundai Kona bate su récord de autonomía



La marca coreana es una de las más claramente está apostando por la electromovilidad, presentando una completa gama enchufable con unas autonomías excepcionales. Prueba de ello es el nuevo hito conseguido por la nueva generación del Hyundai Kona Eléctrico, superando la autonomía homologada en ciclo urbano de 660 kilómetros y alcanzando los 790 kilómetros con una sola carga.

El recorrido de la prueba partió de la sede del INSIA (Instituto de Investigación de la Automoción de la Comunidad de Madrid), organismo que certificó la prueba tras cargar y precintar la toma de recarga del vehículo. Y transcurrió por la M-30, el anillo de circunvalación de Madrid, a lo que

se sumaron los travectos de salida y llegada a la sede de INSIA.

El Hyundai KONA con batería de 64 kWh rodó un total de 15 horas y 17 minutos en tráfico abierto, con un consumo medio de 8,2 kWh /100 km, muy inferior al valor estándar de 14,7 kWh/100 km determinado por el ciclo WLTP y una velocidad media de 52,19 km/h.

El KONA de 150 KW/204 CV utilizado para esta prueba era totalmente de serie y sin ninguna modificación, y durante el desarrollo de la misma fue conducido por un equipo de tres conductores de pruebas por turnos durante más de 15 horas para buscar el límite de autonomía del Hyundai KONA EV (eléctrico).

En 2028 Opel solo venderá vehículos eléctricos



La marca del ravo ha anunciado sus planes estratégicos para esta década. El más importante, convertirse en una marca puramente eléctrica en 2028.

El fabricante alemán, integrado en el grupo Stellantis, también ha anunciado su intención de desembarcar en China, el mayor mercado automovilístico del mundo, también como marca 100% eléctrica. Actualmente, Opel se encuentra en medio de una ambiciosa

ofensiva de electrificación: la marca contará con nueve modelos electrificados en su gama este año, y desde 2024 todos los modelos dispondrán de su versión electrificada. En este sentido, también se ha confirmado el regreso del icónico Opel Manta al portfolio de la marca. Eso sí, como un modelo 100% eléctrico cuya versión de producción se presentará a mediados de esta década.

CE 04, la nueva moto eléctrica de BMW



Parece salida de una película de ciencia ficción. Pero es real. Es la BMW CE 04. la nueva moto eléctrica de la marca alemana. Cuenta con una potencia de 31 kW (42 CV) o bien con motor de 11 kW (15 CV) para carné A1. La velocidad máxima para ambas versiones es de 120 km/h y su capacidad de batería (8,9 kWh) le otorga entre 100 y 130 km de autonomía.

Su motor eléctrico va montado en el bastidor, entre la batería y la rueda trasera, y dispone de 3 modos de conducción: ECO, Rain y Road, para un uso diario eficiente.

Se recarga en 4h y 20 minutos en una toma doméstica, reduciéndose a 1h 40m con el cargador rápido (disponible como opcional).

Una estructura tubular de acero da forma al chasis principal con la rueda delantera controlada por una horquilla telescópica con barras de 35 mm de diámetro. Para el control de la rueda trasera dispone de un basculante monobrazo

El nuevo escúter equipa de serie una pantalla TFT en color de 10,25 pulgadas con sistemas navegación y conectividad integrados.

HYVIA, la nueva marca de Renault para vehículos comerciales de hidrógeno



Grupo Renault y Plug Power han creado HYVIA, una nueva marca que comercializará y producirá vehículos propulsados por hidrógeno verde. Además, también producirá y distribuirá este carburante limpio en estaciones de recarga de aquí a finales de 2021.

La gama estará basada en el Renault Master y contará con tres versiones: Van H2-TECH (transporte de mercancías con 12 m3 de volumen útil y 500 km de autonomía), Chasis Cab H2-TECH (transporte de mercancías más voluminosas, con 19 m3 de volumen útil y autonomía de 250 km)

y Citybus H2-TECH (minibús urbano para el transporte de 15 personas y autonomía de 300 km).

Por otro lado, HYVIA propondrá soluciones de electrolisis, estaciones móviles de almacenamiento y, a partir de finales de 2021, estaciones de recarga de hidrógeno, ensambladas en Francia. Disponibles para alquilar o comprar, estas estaciones de recarga de hidrógeno ofrecen sencillez en el uso y seguridad.

La nueva compañía también contará con servicios de financiación v mantenimiento.



Síguenos en 😝 💟 🖸

Descubre todas las ventajas para el mantenimiento de flotas:

Innovación: Red homogénea de alta calidad y competencia técnica.

Cobertura: Más de 600 talleres (España e islas).

Experiencia: Multimarca y multiservicio.

Nuevas tecnologías: Como vehículos eléctricos, híbridos, GLP.

Atención prioritaria: Único interlocutor para los clientes de flotas.

Servicio: Reparación más rápida con menos tiempo de inmovilización del vehículo.

Precios competitivos: misma mano de obra para todas las marcas.

Integración digital: Plataforma que facilita la gestión de citas y tramitación de presupuestos: MiBoschCarService.

Garantía: Adaptación a las SLA (Service Level Agreement) de cada flota.

Calidad: Asegurada a través de estándares, procesos y recambios originales Bosch.

Bosch Car Service: para todo lo que tu automóvil necesita.

Manuel Burdiel, nuevo director de ventas de Nissan Iberia



Nissan Iberia ha nombrado a Manuel Burdiel como nuevo Director de Ventas. cargo que ya ocupó entre 2015 y 2018. cuando fue nombrado Director General para los Mercados Independientes de Nissan Europa.

En estos momentos, sus funciones eran las de Director de Ventas v Negocio LCV y Cliente Corporativo de Nissan Europe.

Renovación para Seat Ibiza y Aroma



Martorell ha iniciado este mes de julio la fabricación de los renovados Ibiza y Arona. Por un lado, el Seat Ibiza incorpora los faros 100% LED y el emblema con la denominación del modelo en tipografía manuscrita. Por su parte, el SEAT Arona incluye en la gama el nuevo acabado X-Perience, que refuerza la imagen off-road del SUV urbano.

En el interior, los dos modelos han ganado en calidad y funcionalidad con un nuevo lenguaje de diseño, materiales inéditos y más elegantes, y el aumento de la conectividad. Destaca la consola central de tacto blando en la que se integra el sistema de infoentretenimiento dotado de una pantalla flotante más grande y ubicada en una posición elevada. También mejora

la ergonomía así como detalles que aportan calidad.

En cuanto a conectividad, ambos modelos ofrecen conexión inalámbrica a CarPlay v Android Auto así como la aplicación SEAT CONNECT para enlazar el coche con el usuario. Las nuevas pantallas (21 o 23,4 cm) facilitan la interacción gracias al reconocimiento de voz natural que se activa con la frase "Hola, Hola".

También se añaden nuevos sistemas de asistencia a la conducción. como el asistente de viaje y el control de velocidad de crucero adaptativo (ACC), ahora también predictivo; el asistente lateral o de ángulo muerto, el reconocimiento de señales de tráfico, y el asistente de luces de carretera.

Versión comercial del Toyota Yaris Electric Hybrid



Tovota ha iniciado la comercialización de un nuevo miembro de la gama Toyota Professional. Se trata de la segunda generación del Yaris Flectric Hybrid ECOVan, una variante comercial transformada bajo el paraguas del programa Toyota Custom. Es el único modelo híbrido eléctrico en el segmento de los turismos van y con Etiqueta ECO de la DGT.

Con homologación N1 Furgón, se han retirado los asientos posteriores e instalado un separador entre los asientos delanteros y la zona de carga, con suelo técnico de madera que va recubierto con una alfombrilla de goma. El piso de la zona de carga

cuenta con cuatro argollas donde fijar unas cinchas para asegurar los objetos a transportar. Los cristales traseros, aunque no están laminados de fábrica, se pueden laminar e incluso vinilar, para personalizarlos con la imagen corporativa correspondiente.

El volumen de carga disponible alcanza los 720 litros y 0,9 m3, con una longitud máxima de 1.242,8 mm entre el separador y la parte final del maletero. La anchura mínima llega a 866,8 mm y la altura, del piso al techo, se sitúa en 694,8 mm. El peso total a transportar puede ser de hasta 430 kg. El precio de la transformación es de 1.300 € + IVA. ■

Nuevo Volkswagen Taigo, fabricado en Navarra



La planta de Volkswagen en Navarra fabricará un nuevo modelo: el Taigo. Se trata de un crossover coupé de 4.26 m de longitud y cinco plazas que apuesta por la digitalización y la última generación de sistema de infotainment.

Cuenta con tracción delantera, faros delanteros LED, cuadro de instrumentos totalmente digital y está construido con la plataforma MQB de Volkswagen, sobre la que ya se fabrican el Polo y el T-Cross. Dependiendo de las opciones selecciona-

das, el Taigo también viene con los nuevos faros delanteros matriciales LED IQ.LIGHT y una barra transversal iluminada en la parrilla del radiador. Además, todos los Taigo incorporan de serie sistemas de asistencia como el sistema de vigilancia del entorno "Front Assist", que incluye la función de frenado de emergencia en ciudad, y el sistema de advertencia de salida del carril "Lane Assist".

Llegará al mercado antes de finalizar el año.





ARKANA



gama nuevo arkana: consumo mixto WLTP (I/100km): desde 4,8 hasta 6,1. emisiones de CO2 WLTP (g/km): desde 108 hasta 138.

KIA electrificará la flota europea de Uber



Kia Europa y Uber han firmado un acuerdo para fomentar la electrificación del parque europeo. Como parte de esta alianza, la marca coreana ofrecerá a los conductores de Uber condiciones especiales para la adquisición de vehículos eléctricos con batería (BEV), incluidos el e-Niro v e-Soul. De esta forma, Kia se convertirá en el principal proveedor de vehículos eléctricos para el sector del transporte público personal.

Además, ambas empresas desarrollarán campañas conjuntas de marketing y educación para promover los vehículos eléctricos entre los conductores de Uber, a quienes Kia también ofrecerá pruebas de conducción.

El acuerdo con Uber forma parte de la estrategia de Kia reflejada en el Ilamado Plan S. Un plan cuyo objetivo es que a finales de 2030 los vehículos respetuosos con el medio ambiente representen el 40% de todas las ventas de la marca a nivel mundial. En concreto, se quieren alcanzar unas ventas anuales de 880.000 unidades de vehículos eléctricos y 1,6 millones de unidades de coches electrificados. Para ello introducirá 11 nuevos modelos BEV hasta 2026.

Por su parte, Uber se ha propuesto operar más de 100.000 vehículos eléctricos en su plataforma europea para 2025: la mitad de todos los kilómetros recorridos por los conductores de Uber en 2025, en siete grandes ciudades europeas, entre ellas Madrid, se realizarán en vehículos cero emisiones.

Ford lanza Telematics Essentials para flotas comerciales



La marca del óvalo ha introducido Ford Telematics Essentials para operadores de flotas europeos. Disponible para flotas en Francia, Alemania, Italia, España y el Reino Unido, Ford Telematics Essentials apova una mayor productividad a través de una interfaz web que muestra detalles clave y alertas de mantenimiento, así como el estado de salud actual de cada vehículo. Los datos en tiempo real se reciben automáticamente de los vehículos con el módem FordPass Connect (de serie en la gama Transit, Transit Custom y Ranger). Los gestores de flotas pueden ver un resumen de toda su flota y recibir información clave de cada vehículo individual: kilometraie, vida útil del aceite y horas del motor de cada vehículo...

Además, los concesionarios de Transit Service podrán ver la información sobre el estado de los vehículos conectados de los últimos 60 días, lo que les ayudará a diagnosticar los problemas antes de que el vehículo llegue al taller y a preparar el soporte técnico y piezas necesarios. Ford también dispone de una solución telemática completa, incluvendo información detallada sobre el uso del vehículo. comportamiento del conductor, una aplicación de acompañamiento del conductor e informes de combustible. La solución completa también ofrece funcionalidad multimarca, proporcionando soporte para vehículos de otros fabricantes y eliminando la necesidad de costosos sistemas duplicados.

Sin cambios a corto plazo en los distintivos ambientales de la DGT



Se daba por hecho que la DGT modificaría los criterios de los distintivos ambientales el pasado 1 de julio. Pero nada ocurrió en esa fecha, pues según parece no existe consenso entre administración y fabricantes. Una de las medidas incluidas en el "Plan de impulso

de la cadena de valor de la industria de la automoción", presentado hace poco más de 1 año por el Gobierno de España, era la actualización de las etiquetas ambientales de los vehículos. De ahí que medios v organizaciones medioambientales especularan sobre

los futuros distintivos. Pero la realidad es que no existe ninguna propuesta en firme de la DGT y ni mucho menos una postura consensuada entre los distintos agentes del sector.

Por ello se hace difícil pensar que las etiquetas ambientales vayan a sufrir cambios, al menos hasta el año que viene.

Nueva clasificación de etiquetas y vehículos

A día de hoy no hay ninguna información oficial acerca de cómo cambiarán las etiquetas ambientales de los vehículos en España. Todo son propuestas y especulaciones. Eso sí, se trata de propuestas lógicas teniendo en cuenta la evolución de las tecnologías de propulsión de los vehículos desde 2016, año de entrada en vigor del actual etiquetado.

Entre los cambios más coherentes encontramos la reclasificación de los llamados Mild-Hybrid, una tecnología denominada híbrida al contar con un pequeño propulsor eléctrico, sobre una batería de 48V, pero que en realidad no mueve las ruedas. En la mayoría de los casos actúa como motor de arranque y alimenta los sistemas eléctricos. Ahora disfrutan del distintivo ECO, lo que les da acceso a zonas de circulación restringida. Sin embargo, sus emisiones y consumos no son tan bajas como debieran. De ahí que la futura clasificación podría ubicarlos en categorías menos "eco".

Otra de las propuestas apunta a reservar la etiqueta "O emisiones" únicamente a los vehículos eléctricos puros y a los de pila de combustible de hidrógeno, expulsando a los PHEV a otra categoría.

En cualquier caso, habrá que estar atentos a los futuros cambios.

Por otro lado, la futura clasificación no tendrá carácter retroactivo. Es decir, las etiquetas actuales continuarán vigentes en sus propios términos y las nuevas solo afectarían a los coches nuevos comercializados una vez entrara en vigor la reclasificación.

Así se prepara Mercedes-Benz para ser 100% eléctrica



A finales de la década, la marca de la estrella será 100% eléctrica. Así lo ha anunciado Mercedes-Benz en una conferencia en la que desgranó su estrategia para conseguirlo.

El año que viene Mercedes-Benz tendrá vehículos eléctricos de batería (BEV) en todos los segmentos en los que opera. Y a partir de 2025, todas las plataformas de vehículos de nuevo desarrollo serán exclusivamente eléctricas y los clientes podrán elegir una versión totalmente eléctrica de cada modelo fabricado. De hecho, el objetivo es que el 50% de las ventas sean BEV en 2025.

Para facilitar este cambio, Mercedes-Benz invertirá más de 40.000

millones de euros en I+D. Ello incluye la instalación de ocho giga-factorías para la fabricación de baterías. Además, se han cerrado nuevos acuerdos para el desarrollo y la producción de celdas de baterías en Europa. En este sentido, destaca la adquisición de la empresa YASA, especialista en motores de flujo axial de ultra alto rendimiento.

También se está trabajando en nuevas baterías con el objetivo de contar en breve con autonomías reales de 1.000 km y reducir los tiempos de carga. En este sentido. Mercedes-Benz quiere establecer nuevos estándares de carga con "Plug & Charge" alcanzando una red de más de 530.000 puntos de recarga de CA y CC en todo el mundo.

Lexus ofrece 10 años de garantía en sus vehículos



Lexus Relax. Así se llama el nuevo servicio de la marca premium japonesa que premia a los conductores que realicen los mantenimientos en sus talleres oficiales.

Lexus ha copado, y lo sigue haciendo, los diferentes rankings de fiabilidad de todo el mundo. Y leios de conformarse, la marca refuerza su mensaje de marca fiable y de calidad lanzando Lexus Relax en nuestro país.

De esta forma, a la garantía de fábrica de 3 años se irá sumando 1 año más (o 15.000 km) cada vez que el cliente realice el mantenimiento periódico en los talleres oficiales de la red de Lexus España. La nueva garantía será válida desde la fecha de su revisión hasta la fecha en que tenga que realizar la si-

guiente, 12 meses o 15.000 km, lo que ocurra primero. Así hasta un máximo de 10 años o 160.000 km.

La cobertura de Lexus Relax incluye todo tipo de defectos de fabricación de elementos mecánicos como motor, caja de cambios, batería y componentes híbridos, sistema de propulsión, suspensión, dirección, frenos, calefacción, aire acondicionado, sistema eléctrico o luces, entre otros.

Los vehículos incluidos en el programa de Lexus Seminuevos Select comercializados por la red de Lexus, también se verán beneficiados por 10 años de garantía o 160.000 km con Lexus Relax. De hecho, más de 50.000 vehículos vendidos en España se pueden beneficiar de este nuevo servicio.



Ven a conocer los últimos lanzamientos y novedades del mercado!

Los "MEJORES COCHES DE FLOTAS DEL AÑO" es un nuevo evento organizado por AEGFA. Una jornada única y exclusiva para gestores de flotas, ubicada en un entorno excepcional.

Podrás conocer de primera mano los últimos lanzamientos de las principales marcas de nuestro país, especialmente aquellos modelos con un enfoque más flotista.

Una atractiva jornada al aire libre, en un ambiente VIP. donde los vehículos serán los grandes protagonistas.

Si en los últimos meses no has podido conocer de cerca los últimos lanzamientos del mercado, no puedes perderte este evento.

MEJORES COCHES DE FLOTAS DEL A



Francesc Estévez

Country Manager Fleet Logistics

"Somos muy dinámicos y proactivos en la optimización de los recursos de las flotas"



Fleet Logistics es una de las empresas de externalización de gestión de flotas y movilidad con más bagaje en Europa, con más de 20 años de experiencia y una flota gestionada que supera los 180.000 vehículos en todo el continente. En esta entrevista hablamos con su máximo responsable en nuestro país, Francesc Estévez, un profesional de dilatada experiencia en el sector que siempre habla de forma directa y de los que siempre ve el vaso medio lleno. Y eso siempre es de agradecer en los tiempos que corren.

¿Qué servicios ofrece, a grandes rasgos, Fleet Logistics a los gesto-

Somos un partner integral para la gestión de flotas de una empresa, ofreciendo todo lo que puede necesitar una compañía en este capítulo. En primer lugar, nos sentamos con el cliente para conocer sus requerimientos. A partir de aquí, será la empresa quien decida lo que quiere contratar. Desde Fleet Logistics podemos desde definir la Car Policy hasta negociar con los fabricantes, rentings, concesionarios, compañías de seguros o tarjetas de carburante para configurar un tender. Una vez el cliente ya cuenta con su

flota, también la gestionamos por él, realizando un seguimiento del parque móvil, controlando la facturación y con un servicio específico de atención al conductor.

Por otro lado, también somos capaces de gestionar las fórmulas de cash allowance, si la situación así lo requiere.

¿Cuáles son las soluciones o servicios que más os piden las empresas?

La mayoría de nuestros clientes externaliza con nosotros la totalidad de la gestión de la flota, desde la renovación del parque hasta la parte más administrativa o de gestión con los conductores.

¿Qué diferencia a Fleet Logistics de otros actores del sector?¿Cuáles son vuestros puntos fuertes?

Somos una empresa muy dinámica y proactiva en la optimización de los recursos de las flotas de nuestros clientes. Para ello, realizamos un exhaustivo seguimiento v monitorización periódica de la flota de cada cliente con el objetivo de encontrar aquellas parcelas donde se pueden generar ahorros: controlando kilometrajes, siguiendo de cerca las operaciones de devolución para minimizar penalizaciones, gestionando multas...

Contamos con uno de los mejores portales para el conductor del sector. Esta herramienta permite al conductor configurar su vehículo en función de sus necesidades, y siempre bajo las premisas de presupuesto, Car Policy y autorización establecidas por su empresa

> Por otro lado, contamos con uno de los mejores portales para el conductor del sector. Entre otras funciones, esta herramienta permite al conductor configurar su vehículo en función de sus necesidades, y siempre bajo las premisas de presupuesto, Car Policy y autorización establecidas por su empresa. Facilita y agiliza muchísimo los procesos de renovación, tanto para nosotros como especialmente para el cliente.

Fleet Logistics dispone de un gran bagaje v capilaridad a nivel europeo, ¿existen grandes diferencias entre la gestión de flotas en España y otros países europeos?

Cada país tiene sus particularidades, pero "a grosso modo" los problemas, retos y tendencias son los mismos para todos los países europeos. El renting o leasing operativo, la fórmula más habitual en las flotas de toda Europa, es un producto ya muy estandarizado en todo el continente, así que no existen grandes diferencias entre España y el resto de países.

¿De qué forma ha afectado y está afectando la pandemia a la externalización de la gestión de las flotas que lleváis a cabo?

La llegada de la pandemia cogió a todo el mundo por sorpresa. Durante las primeras semanas hicimos muchos estudios sobre los costes de cancelaciones de contratos, recálculos de kilometraje... Sin embargo, hay que decir que las empresas de renting realizaron muchos esfuerzos para minimizar las potenciales afectaciones de la pandemia en las empresas cliente, por lo que finalmente no se hicieron demasiadas cancelaciones. Y esto también hay que reconocerlo.

Por otro lado, esta crisis también ha acelerado una tendencia que se venía produciendo de forma lenta en estos últimos años: la externalización de la gestión. Las empresas están tomando conciencia que gestionar una flota no es su core business y que supone mucho tiempo, esfuerzo y recursos que, ahora mismo, hay que dedicar a otras funciones. De ahí que hayamos conseguido ampliar nuestra cartera de clientes en los últimos meses.

¿Creéis que el aumento del teletrabajo acabará reduciendo de forma importante el tamaño de los parques móviles corporativos así como la forma de moverse de las empresas?

Nada será igual que antes de la pandemia y muchas cosas han cambiado ya. Pero, desde mi punto de vista, no serán cambios radicales ni bruscos. El tamaño de las flotas no creo que se reduzca pero es verdad que, con el aumento del teletrabajo, en las renovaciones se está contratando entre un 10% y un 20% menos de kilometraje. Es difícil ver ahora mismo nuevos contratos de 150.000 o 180.000 kilómetros, lo que a su vez reduce las cuotas mensuales.



tomando conciencia que gestionar una flota no es su core business y que supone mucho tiempo, esfuerzo y recursos que, ahora mismo, hay que dedicar a otras funciones

> ¿Se están viendo afectadas las entregas de nuevas flotas a causa de la crisis de los semiconductores?

> La falta de stock a raíz de la crisis de semiconductores nos está afectando igual que al resto de actores del sector. Pero desde

nuestro punto de vista, para las flotas corporativas no es un problema crítico que termine impactando en el buen funcionamiento de su negocio ni en sus costes, en la inmensa mayoría de casos. Porque se están realizando prórrogas de contratos y los conductores mantienen su vehículo y su movilidad.

Son muchas las empresas que están apostando por la electrificación de su parque móvil, ¿contáis con herramientas específicas para ayudar en este proceso a las empresas?

Asesorar y ayudar a nuestros clientes forma parte de nuestro día a día. Y cuando una empresa

nos dice que quiere electrificar su flota, analizamos su parque móvil para acompañarle en este proceso de forma exitosa. En este sentido, analizamos el perfil de cada conductor para indicarle cuál es el vehículo que mejor se adapta a sus hábitos y funciones en función de su historial. Y al igual que ocurre con los coches de combustión interna, el proceso de negociación es el mismo con la diferencia de que aquí aparecen nuevos productos y proveedores relacionados con la electricidad y los puntos de recarga.

países de Europa, ¿han empezado las empresas españolas a introducir este concepto a sus empleados? Hemos empezado a realizar algunas pruebas del uso del Mobility Budget, centrándonos especialmente en Alemania. Todavía es un concepto nuevo y que se está desarrollando, pero que irá ganando adeptos con el paso del tiempo, especialmente entre

Fleet Logistics ofrece la fórmula

del Mobility Budget en algunos

aquellos empleados para los que el coche de empresa no es una herramienta de trabajo sino solo una parte más de su retribución. Por otro lado, las nuevas generaciones parecen tener un menor interés en la propiedad de un

vehículo y están más habituados al pago por uso de un servicio o producto cuando lo necesitan. De ahí que esta fórmula, que ofrece un presupuesto destinado a movilidad sin importar el medio de transporte, puede tener un gran recorrido en los próximos años.



8 de cada 10 vehículos de empresa son "flota gris"



Según el 2º Estudio de movilidad en carretera por viajes de negocios en España, 8 de cada diez vehículos de empresa que circulan por las carreteras españolas corresponden a la llamada "flota gris": vehículos particulares de los empleados que se utilizan para actividades profesionales. Esta flota cuadriplica a la flota oficial contabilizada por las empresas españolas.

El estudio, elaborado por GEBTA en colaboración con Europear Mobility Group España, pone de manifiesto las oportunidades de mejora en la gestión de la movilidad de empresa.

La "flota gris" tiene una mayor antigüedad que la oficial -se estima que

el 65% de los vehículos no oficiales supera los 10 años de antigüedad, muy por encima de la flota de turismos corporativos, que en más de un 70% está por debajo de los cuatro años de antigüedad.

Esto lleva aparejados problemas importantes, ya que las prestaciones de una y otra flota no son equiparables en términos de eficiencia, seguridad y emisiones. Esto cobra especial importancia teniendo en cuenta el uso intensivo del vehículo para desplazamientos profesionales, que supera los 2.350 km mensuales, y las crecientes limitaciones a la circulación de los

vehículos más contaminantes. Renault Group adquiere BIPI y entra en el sector de



RCI Bank and Services, banco perteneciente a Renault Group, ha adquirido el 100 % de la empresa española Bipi, una de los impulsoras y líderes europeos del sector de la suscripción

La adquisición forma parte de la estrategia marcada por el Grupo Renault, y en particular, de su división de movilidad Mobilize, para el desarrollo de ofertas de fidelización, completando su gama de ofertas con productos flexibles, junto a las ofertas de leasing flexible y productos de fidelización que ya ofrece el grupo.

Fundada en 2018, Bipi opera actualmente en España, Francia e Italia. Dispone de una plantilla de 120 empleados y cuenta con más de 10.000 suscriptores. Los cofundadores y el equipo directivo de Bipi, así como los Partners estratégicos de supply, seguirán liderando el crecimiento y expansión de Bipi en nuevos mercados europeos.

RCI Bank and Services ha optado por integrar la empresa Bipi para desplegar ofertas de suscripción de coches "llave en mano". Dispone de muchos activos para actuar con relevancia en el mercado de la suscripción de coches: un marketplace dotado de una oferta "llave en mano" que combina una logística completa en un proceso 100% digital, y que permitirá al grupo intervenir rápidamente en este mercado en auge.

Arval se queda con toda la flota de Athlon en Suiza



Arval v Athlon han anunciado que la subsidiaria suiza de Arval comprará toda la flota de renting de servicio completo de Athlon Suiza AG

De esta forma, el operador de renting de BNP Paribas adquiere los 800 vehículos del parque gestionado hasta ahora por la división helvética de Athlon. Ello permitirá a Arval consolidar su liderazgo en el mercado suizo y complementar cualitativamente su cartera, tanto en términos de base de clientes como en términos de base de activos.

"Estamos muy contentos de dar la hienvenida a los clientes de Athlon en Suiza y ampliar aún más nuestro alcance en este país, haciendo que nuestros servicios se centren en el renting de servicio completo y los nuevos medios de movilidad sostenible accesibles a un mayor número de clientes. Esta adquisición también reforzará nuestra posición de número uno en Europa en términos de renting de servicio completo", ha declarado Alain van Groenendael, presidente y consejero delegado de Arval.

Leasys suministra 100 Fiat 500e a SHARE NOW



El operador de carsharing SHARE NOW ha añadido el Fiat 500e a su flota operativa de Madrid. En concreto, se incorporan 100 unidades de esta versión 100% eléctrica del pequeño italiano, siendo la primera vez que SHARE NOW contará con un vehículo de 4 plazas. A ellos se añadirán otros 180 vehículos eléctricos Fiat antes de fin de año. Hasta este momento, los coches SHARE NOW tenían una autonomía máxima de 200 kilómetros, pero con el 500e los usuarios podrán disfrutar de hasta 320 kilómetros. El Fiat 500e ya se ha presentado en otros países como Holanda, Dinamarca y Alemania, con una gran acogida por parte del público.

Los 100 nuevos coches serán su-

ministrados por Leasys. "El nuevo Fiat 500e es el automóvil urbano perfecto para el carsharing, gracias a su enorme autonomía" destaca Raúl García, Country Manager de Leasys y añade que "con una carga completa se pueden recorrer distancias de hasta más de 300 km, por lo que está teniendo una gran acogida por parte del público, tanto por parte de empresarios como particulares".

Por otro lado, el proceso de alquiler será mucho más eficiente, ya que no se mostrará ningún número de tres dígitos en el pomo para iniciar el viaje. Los clientes simplemente ingresan su PIN personal en la aplicación SHARE NOW y el automóvil se abrirá automáticamente.

LeasePlan encarga 3.000 furgonetas eléctricas a Arrival



LeasePlan y Arrival, fabricante de vehículos eléctricos, han anunciado un acuerdo por el que la compañía de movilidad se convertirá en el socio de renting preferente para la comercialización de furgonetas cero emisiones de Arrival.

De momento, LeasePlan ya ha realizado un pedido de 3.000 vehículos comerciales y cuya compra definitiva espera formalizarse en las próximas semanas.

Arrival quiere acelerar la introducción masiva de vehículos eléctricos a nivel mundial con costes de producción asequibles y un TCO menor que

otros vehículos. Para ello se basa en un método único de diseño y producción en microfactorías, rápidamente escalables y que utiliza materiales y tecnologías propias, incluyendo software, hardware y robótica.

Este fabricante británico cuenta con inversores como el grupo Hyundai-KIA o UPS, quien ya realizó un encargo de 10.000 unidades en 2020 para su flota de reparto eléctrica. También ha alcanzado un acuerdo de colaboración con Uber para desarrollar un turismo eléctrico específico para servicios de ride-hailing.

Iberdrola instala cargadores en los centros deportivos GO Fit



Iberdrola y GO fit han firmado un acuerdo para impulsar la electromovilidad. De esta forma, la energética instalará la infraestructura de recarga de vehículo eléctrico, con energía 100 % verde, en la mayor cadena de centros deportivos de España.

Ello incluye el despliegue 23 equipos de recarga eléctricos con dos tomas cada uno, en los 18 centros de GO fit en España -Comunidad de Madrid (8), Valladolid, Oviedo, Santander, Málaga (2), Sevilla, Granada, Córdoba, Ciudad Real y Las Palmas-, que instalará y gestionará en exclusividad durante los próximos 10 años. Con esta instalación se podrán recargar 46 vehículos de forma simultánea.

Gracias al acuerdo, cualquier usuario de GO fit podrá recargar su vehículo con energía 100 % verde, pudiendo reservar e interactuar con estos puntos a través de la App Recarga Pública de Iberdrola.

Alianza de ALD con Ozone Drive para reducir emisiones y costes



ALD Automotive ha firmado un acuerdo de colaboración con Ozone Drive. El objetivo es impulsar un nuevo servicio de consultoría que permite a sus clientes reducir emisiones y costes.

Para ello, la compañía de renting emitirá "Informes de Transformación Energética para Flotas". Cada empresa podrá tener un análisis de su flota actual y compararla con sus equivalentes en el mercado, valorando las distintas alternativas de movilidad híbrida y eléctrica disponibles y elegir los vehículos que más se adapten a sus necesidades y a los hábitos de conducción de los conductores.

La clave de estos informes es la herramienta Switch, desarrollada por Ozone Drive. Se trata de una aplicación basada en Big Data, analítica avanzada e inteligencia artificial que analiza los recorridos y la movilidad de los vehículos estableciendo patrones de conducción de la flota actual, la compara con todos los modelos del mercado y, en función de los resultados, identifica los meiores vehículos para cada uno de los conductores.

De esta forma, es posible certificar la máxima eficiencia energética, ahorrando emisiones NOx y CO2 y reduciendo los costes de las flotas.

Un consorcio liderado por Volkswagen adquiere Europcar



Green Mobility Holding, una sociedad liderada por Grupo Volkswagen junto al administrador de activos con sede en Londres Attestor Limited y el proveedor de movilidad holandés Pon Holdings BV. ha acordado la adquisición de Europear Mobility Group por 2.900 millones de €.

Y lo harán pagando 0,50 € por acción, lo que supone una prima del 27% sobre el precio de cierre de Europcar en Euronext Paris el 22 de junio de 2021, de 0,39 €, que fue el último día antes de que se hiciera público el acercamiento del consorcio a Europcar. Para Herbert Diess, CEO del Grupo

Volkswagen, "la construcción de una plataforma de movilidad líder es una prioridad clave de nuestra estrategia NEW AUTO recientemente anunciada. Con sus capacidades avanzadas de gestión de flotas y su sólida red de estaciones, Europcar ayudará a acelerar los ambiciosos objetivos de Volkswagen en servicios de movilidad".

Actualmente Europear cuenta con más de 3500 puntos de alquiler de vehículos en más de 140 países y una flota que superaba los 350.000 vehículos en 2019, con más de 5 millones de clientes al año.

Arval planta un árbol por cada VE en su flota



La compañía de renting Arval tiene previsto plantar un árbol por cada vehículo eléctrico que se incorpora a su flota. De esta forma, las expectativas de Arval son plantar más de 500.000 árboles hasta 2025, teniendo en cuenta todos los países en los que tiene presencia.

De momento, Arval España ya ha iniciado la plantación de 3.196 árboles, correspondientes a los renting de vehículos electrificados contratados en el primer trimestre de 2021, en el Parque Natural Montaña Palentina. El objetivo para este año de Arval España es alcanzar los 10.000 árboles.

En un primer momento, el proyecto se pondrá en marcha en los ocho países de Arval con mayor volumen de vehículos electrificados entregados en 2021: Alemania, Bélgica, España, Francia, Italia, Países Bajos, Polonia y Reino Unido. Para finales de 2021, se espera que se planten más de 70.000 árboles. Tras su implantación en los países del G8, el proyecto se ampliará al resto de los países de Arval en 2022.

Leasys CarCloud, nuevo servicio de suscripción



La división de movilidad de FCA Bank ha puesto en marcha en nuestro país Leasys Car Cloud, un innovador plan de alquiler mensual de vehículos inspirado en la fórmula de la suscripción.

Leasys CarCloud permite disponer de un vehículo mediante una única suscripción renovable todos los meses, totalmente digital, sin burocracia, ni límite de tiempo ni permanencia. Solo hay que recoger el vehículo en cualquier Leasys Mobility Store, situados en las principales ciudades españolas.

Según Leasys, se trata de una solución "ideal para personas que viajan en avión o tren. La suscripción no tiene límites de tiempo y el cliente puede registrarse, renovar cada mes y salirse en cualquier momento."

Además, permite utilizar diferentes coches, según las situaciones y las necesidades del cliente.

De momento Leasys CarCloud ofrece dos tarifas distintas, entre 199 y 249 euros mensuales.

Los vehículos son intercambiables y próximamente se irán ampliando, incluyendo el paquete e-CarCloud Hybrid con los últimos modelos híbridos enchufables de Jeep Renegade y Compass PHEV.

La suscripción mensual incluye impuesto de circulación, seguro todo riesgo, garantía, mantenimiento, neumáticos, etc. Y permite adquirir servicios adicionales como reducción de franquicia, cambio de paquete, asistencia ampliada y segundo conductor.

Lever Touch y Autoterminal unen sus fuerzas



Lever Touch v Autoterminal han firmado un acuerdo de colaboración para la gestión del centro técnico de Autoterminal en el Puerto de Barcelona. De esta manera. Lever Touch expande su capilaridad de Express Repair Centers en el territorio.

De esta forma, Lever Touch explotará el centro técnico de Autoterminal para la reparación, modificación y montaje de los vehículos de importación y exportación operados por la terminal. También buscar atraer a otro tipo de clientes como concesionarios, compañías de seguros, flotas y otros clientes de proximidad. El centro técnico, con más de 5.000 m2, se encuentra en plena renovación y contará con la última tecnología en servicios de procesamiento v reparación de grandes flotas de vehículos.

Todas estas instalaciones están orientadas a ofrecer los mejores servicios de reparación, modificación, montaje, mantenimiento, mecánica y electrónica para la automoción. Entre los servicios ofertados, se incluyen las reparaciones con la innovadora técnica PDR (Paintless Dent Repair), una reparación 100% eco-sostenible.

Traxall extiende su cobertura a Escandinavia



El especialista en gestión de flotas y movilidad Traxall International sigue ampliando su presencia con el inicio de su actividad en Escandinavia.

Para ello ha alcanzado un acuerdo con InoFLEET, empresa especialista en externalización digital de flotas privadas y públicas en los países nórdicos. De esta forma, InoFLEET actuará a partir de ahora como Traxall Nordics en Noruega, Suecia, Finlandia y Dinamarca.

Hay que destacar que InoFLEET ha desarrollado Fleet 360, una plataforma digital propia que ofrece a los clientes un control total sobre la gestión de la flota, además de poder analizar

datos de consumos y emisiones con integraciones automáticas con terceras partes como la Agencia Sueca de Transporte.

Con la reciente integración de los países escandinavos, Traxall International ya ofrece cobertura en 25 países de Europa y Latinoamérica.

Hasta hace bien poco la externalización de la gestión de flotas era un concepto relativamente nuevo en Escandinavia, "por lo que este mercado representa una importante oportunidad para nosotros", afirma Leomont Wouda, International Business Development Director de Traxall International.

ALD sigue reduciendo su huella de carbono



La compañía de renting y movilidad de Société Générale ha actualizado el cálculo de la huella de carbono, consiguiendo notables resultados. En concreto, su huella se redujo un 37% entre 2019 y 2018. A ello hay que añadir un descenso del 68% en 2020, producido especialmente a causa de la pandemia.

Por otro lado, también se han calculado por primera vez las emisiones evitadas con la contratación de electricidad 100% renovable en los centros de ALD, así como las emisiones compensadas por el Bosque ALD, fundado en 2018, y donde ya cuenta con 300 árboles.

Con estas consideraciones, las emisiones de gases con efecto invernadero en ALD han ascendido a 348 toneladas equivalentes de CO2 en 2019 y 110 toneladas en 2020, sin tener en cuenta la flota de renting. Al incorporar la flota, las emisiones se sitúan en 446.716 toneladas para el año 2019 y 386.951 toneladas para 2020.

Por su parte, la compensación de emisiones gracias al Bosque ALD ha alcanzado las 37,5 toneladas equivalentes de CO2 en 2019 y 38 toneladas en 2020. Además, gracias a la contratación de electricidad con garantía de origen renovable se ha evitado en 2020 la emisión de 72 toneladas de CO₂.

El Dacia Spring se incorpora al carsharing de Zity



La compañía de carsharing Zity ha anunciado que su flota compartida en la ciudad de París ha integrado el nuevo Dacia Spring, el primer vehículo 100% eléctrico de la marca del grupo Renault.

De momento se han incorporado 150 unidades a las que se unirán 100 unidades más durante el mes de septiembre.

También el servicio de carsharing de Zity en Madrid añadirá el nuevo modelo durante el último cuatrimestre del año. El Dacia Spring cuenta con cuatro plazas y una autonomía de 305 kilómetros en recorridos urbanos.

De esta forma, la flota compartida de Zity contará con otro modelo eléctrico además del ya disponible Renault ZOE. De hecho, el modelo de Dacia reemplazará 250 de los 500 ZOE de la flota de la capital francesa así como en Madrid, antes de finalizar el año.

Actualmente, el parque móvil compartido de la compañía alcanza los 1.300 vehículos, 800 en la capital española y 500 en París. ■

Nuevo socio de Alphabet en Luxemburgo



Alphabet Internacional ha alcanzado un acuerdo de colaboración con la compañía luxemburguesa Cartrust. Alphabet suma así un nuevo país a su mapa de cobertura de soluciones de movilidad, alcanzando los 31 países en todo el mundo.

De esta forma, la compañía de movilidad del Grupo BMW sigue expandiendo su red de socios OneNet. Fundada en 2007, Cartrust ofrecerá a los clientes una amplia gama de productos y servicios de Alphabet, además de los suyos propios. Con esta nueva asociación, se sustituirá

la anterior presencia de Alphabet Luxemburgo. "Tras analizarlo detalladamente, hemos concluido que un socio nos podría permitir prestar un meior servicio a nuestros clientes de esta zona. Una de las razones por la que hemos elegido a Cartrust es por su forma de hacer negocios, la cual se aiusta muy bien a la nuestra. Gracias a esta asociación, nuestros clientes experimentarán una transición fluida, beneficiándose de la experiencia de ambos de manera conjunta", ha afirmado Susanne Loser, jefa de ventas de Alphabet.

Bridgestone equipará nuevamente a la Guardia Civil



Una vez más, Bridgestone ha sido adjudicataria del del concurso de contratación del sector público convocado por la Guardia Civil para 2021 y 2022. De esta forma, el fabricante japonés de neumáticos suministrará alrededor de 23.000 neumáticos al año que equiparán a 19.000 vehículos de las comandancias de la Guardia Civil distribuidas por el todo el territorio nacional.

Los neumáticos se montarán en todo tipo de vehículos del parque

móvil, tanto turismos como motos y camiones. Y más del 90% de los neumáticos que se suministren serán neumáticos All Season, en concreto, el Bridgestone Weather Control A005. Se trata de un modelo que aportan seguridad, eficiencia y eficacia sin importar la estación del año, evitando así tener que hacer el cambio de neumáticos de invierno a verano.

Con esta nueva adjudicación, Bridgestone y la Guardia Civil continúan su colaboración iniciada en 2015.

E-Miles, un cuadriciclo eléctrico revolucionario



The e-Miles Company ha presentado en Barcelona un innovador cuadriciclo pesado de propulsión eléctrica.

Entre sus novedades destacan sus motores eléctricos integrados en las ruedas. la posibilidad de aumentar de tamaño en función de las necesidades. el característico sistema de acceso frontal, la ausencia del volante y pedales a favor de un joystick y la sustitución de retrovisores por cámaras.

Destinado tanto para particulares como para empresas, desde carsharing hasta las de transporte de última milla, mide 2,5 metros de largo por 1,5 de ancho aunque, gracias a un innovador sistema automático de extensión de chasis, puede crecer 37 centímetros para acomodar hasta 4 pasajeros o incluso aumentar la capacidad de carga. Además, gracias

a sus dimensiones, se puede estacionar perpendicularmente a la acera. con lo que resultará mucho más fácil encontrar una plaza para aparcar.

No cuenta con salpicadero ni panel de instrumentos. Tampoco con pedales ni volante convencional. En su lugar, encontramos un joystick destinado para la conducción, como sucede en un avión o una silla de ruedas motorizada. Al estar situado entre los dos asientos delanteros, resulta idóneo para conducir en cualquier país, tanto si se hace por la derecha o la izquierda.

Tampoco dispone de limpiaparabrisas, va que el cristal delantero ha sido fabricado en policarbonato, con un recubrimiento utilizado en la industria aeronáutica para repeler el agua y la suciedad.

Grupo BMW inicia los tests de hidrógeno en Europa



El grupo bávaro ha empezado a testar su tecnología de pila de combustible de hidrógeno en condiciones cotidianas en las carreteras europeas. Los prototipos, denominados BMW i Hydrogen NEXT y con 374 CV de potencia, examinarán la eficacia con la que esta tecnología libre de CO2, la tecnología de chasis específico del modelo y los sistemas electrónicos de vehículos funcionan iuntos en condiciones reales. El objetivo de BMW es presentar un vehículo de hidrógeno, sobre la base del X5, a finales de 2022.

La tecnología de pila de combustible de hidrógeno tiene potencial para complementar motores de combustión

interna, sistemas híbridos enchufables y vehículos eléctricos con batería dentro de la estrategia de tren motriz flexible del Grupo BMW.

Una de las mayores ventajas de esta tecnología, es que al igual que el tanque de combustible de un modelo de motor de combustión convencional, el tanque de hidrógeno también se puede llenar en tres a cuatro minutos.

Los actuales prototipos utilizan pilas de combustible procedentes de la cooperación con Toyota. Las células individuales provienen de Toyota, mientras que la pila de pilas de combustible y el sistema de accionamiento completo son del Grupo BMW.

VW inicia la actualización en remoto de la familia ID



La familia de vehículos eléctricos ID de Volkswagen ha empezado a actualizar su software en remoto. De esta forma, Volkswagen se ha convertido en la primera marca de turismos de volumen en actualizar regularmente el software de los vehículos de sus clientes a través de la transferencia móvil de datos.

Desde este mismo verano, la marca enviará regularmente actualizaciones de software "Over-the-Air" a los modelos de la gama ID. El primer modelo que se ha beneficiado es el ID.3. Las actualizaciones para el resto de clientes de ID.3, ID.4 e ID.4 GTX llegarán gradualmente. En el futuro, Volkswagen actualizará el software en sus ID. cada 12 semanas.

La primera actualización para todos los modelos eléctricos ID. supondrá varias meioras funcionales: mayores funciones del ID.Ligth, reconocimiento del entorno mejorado y control dinámico de las luces largas; y para el sistema de infoentretenimiento, mejora de la operabilidad y modificaciones de diseño, así como mejoras de rendimiento y estabilidad.

Este tipo de actualizaciones permite recoger rápidamente los comentarios de los clientes y reaccionar con flexibilidad a sus necesidades. Esto significa que los modelos ID, se mantienen constantemente actualizados después de la entrega, y los coches de los clientes conservan meior su valor.

Volodrone, la nueva logística urbana aérea



DB Schenker, empresa en gestión y logística de la cadena de suministro, y Volocopter, compañía pionera en movilidad aérea urbana, han presentado el Volodrone, un dron desarrollado para el transporte de mercancías urgentes y sin emisiones. Se trata de una aeronave eléctrica, que funciona de forma autónoma y puede transportar hasta 200 kilogramos de carga con una autonomía de 40 kilómetros. El dron cuenta con 9,15 metros de diámetro y 2,15 metros de altura y pesa 600 kilogramos.

Según Jochen Thewes, CEO de DB Schenker, "cuando las infraestructuras de los medios de transporte convencionales están sobrecargadas

o son inexistentes, los drones de carga ofrecen la oportunidad de replantear las rutas de transporte. Así, las posibles aplicaciones en logística del Volodrone son ilimitadas".

Las futuras aplicaciones logísticas del dron de carga pesada incluyen lugares a los que es difícil o más lento acceder por otros medios, como islas. entregas de tierra a barco, transporte a regiones montañosas o lugares aislados de carretera que havan sufrido desastres naturales. Además, las entregas dentro de las ciudades también son posibles casos de uso del dron.

DB Schenker y Volocopter Ilevan meses realizando diferentes pruebas en aeropuertos alemanes.



Flexible: Cada conductor una tarjeta y cada tarjeta una configuración:

- Límite de gasto
- Tipos de productos/servicios,
- Días, horas y ubicaciones



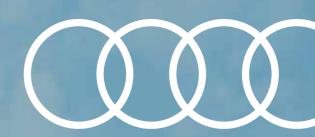
Versátil: Seleccione los servicios de los que desee beneficiarse:

- Factura mensual única
- Telepeaje
- Mecánica del PIN de seguridad
- Alertas ante usos no autorizados
- Informes de control de costes.

Cómoda: Aceptada en la red de Cepsa adherida y en toda la red BP en España. Con descuento en las Estaciones adheridas de Península y Baleares.

Más de 2000 estaciones de servicio en su ruta y en **www.bpdondeestes.es**





Para los que no solo conducen.

Nuevo Audi Q4 e-tron. 100% eléctrico.



Nuevo Audi Q4 e-tron. 100% eléctrico concebido desde la sostenibilidad para la sostenibilidad. Desarrollado con los sistemas más avanzados en material reutilizable y diseñado para no dejar huella debido a sus emisiones neutrales de ${\rm CO}_2$. Si en algún momento te habías preguntado cómo sería el futuro, aquí tienes la respuesta. www.audi.es/q4etron

Future is an attitude.

Nuevo Audi Q4 e-tron: consumo eléctrico combinado*: 20-17 kWh/100 km (WLTP); emisiones de CO₂ combinadas*: 0 g/km. *Datos sobre el consumo eléctrico y las emisiones de CO₂ por tramos en función del equipamiento del vehículo.