

Nexotrans Remolques

Las empresas encuestadas en el 'Especial Remolques NEXOTRANS 2024' coinciden en su optimismo a corto plazo

El sector confirma que tiene casi vendida toda la producción prevista para este ejercicio

Parece que, poco a poco, la industria carroceras nacional del remolque y el semirremolque está consiguiendo dejar atrás los efectos de la pandemia.

Después de un periodo de complicaciones, el futuro a corto y medio plazo se presenta más favorable a sus intereses, como se desprende de las declaracio-

nes efectuadas por los responsables de las empresas que tienen presencia en el mercado nacional, que reconocen que tienen la producción casi vendida.

El escenario es bastante más propicio que el que vivió el sector en años anteriores. Una de las principales conclusiones que se pueden extraer de este 'Especial Remolques 2024' es que existe casi unanimidad al afirmar que, según se puede apreciar tras la primera mitad del año, todo apunta a que la mayoría logrará mejorar los volúmenes del año pasado.

En este Especial recogemos las opiniones de los responsables de las empresas con presencia en el mercado nacional, así como una relación de su oferta completa actualizada, que también está disponible en nuestra Plataforma web.

CMC Cerezuola, CDT Trailers, Cisternas Cobo, Chereau, Farcinox, Feldbinder, Fliegl, Ferruz, Granalu, Guillén, Indetruck, Indox, Inoxtank, Kögel, Krone, Lamberet, Lecitrailer, Liderkit, Parcisa, Rojo, SOR Ibérica, Schmitz Cargobull y Tisvol. Estas son las 23 compañías que participan en este 'Especial Remolques', compartiendo sus pareceres, analizando los resultados obtenidos el año pasado por sus respectivas marcas y por el Sector y adelantando lo que puede deparar el futuro más inmediato, sobre la base que hace

posible el análisis de lo que llevamos de año.

Aunque el año va relativamente bien, creciendo por encima del 5% respecto al pasado a estas alturas, también es necesario mencionar que el último mes se registró una contracción notable, que podría significar un cambio de tendencia.

Perspectivas favorables

Sin embargo, las opiniones de los directivos no lo prevén así, pues esperan un segundo semestre mucho más favorable que les permita concluir el año por encima de lo facturado en 2023. Y eso es fácil de conocer mediante la entrada de pedidos que todos manejan. Lo cierto es que muchos de ellos ya confirman que tienen la producción para este año prácticamente vendida.

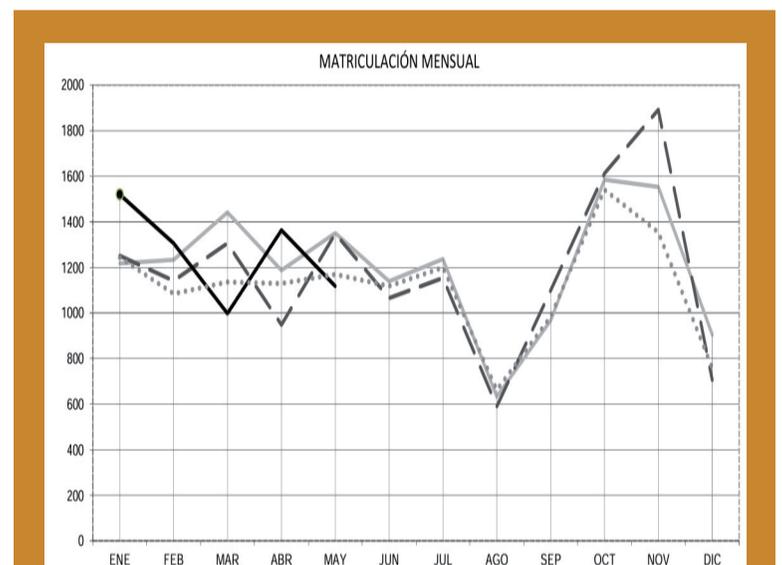
Eso sí: nunca se puede estar tranquilo en esta actividad, porque cuestiones como la subida de precios de las materias primas (que puede conllevar diferencias de precios entre lo firmado y lo que debería costar el producto en el momento de su entrega) y de la energía siempre son una posible amenaza.

En cualquier caso, los suministros comienzan a llegar con la regularidad esperada y, sobre todo, que la demanda de transporte no tiene visos de decelerar, lo que conllevará una necesidad inducida de renovación por parte de los operadores.

Y a esto debemos añadir la inminente modificación de la normativa de pesos y dimensiones. Las 44 toneladas están a la vuelta de la esquina, y los productos tendrán, necesariamente, que adaptarse a sus preceptos. Algo que sólo deparará buenas noticias, puesto que todos los fabricantes ya están más que preparados para solucionar este reto: llevan años exportando a países donde ya es posible circular con esta MMA.

Para concluir, están las cuestiones de la descarbonización y la sostenibilidad. Capitales también para esta actividad. Por eso, la oferta conjunta está en constante evolución. Se busca aligerar la tara, llegar a más nichos, incrementar las prestaciones, incorporar soluciones telemáticas (una constante repetida en la mayoría de los fabricantes)...

En cualquier caso, este 'Especial Remolques' recoge las impresiones sobre éstas y otras cuestiones.



La evolución de las matrículas, algo dispar

El quinto mes del año ha devuelto a la senda negativa a las matriculaciones de remolques y semirremolques, según la información publicada por Asfares. El dato correspondiente al mes de mayo indica que se alcanzaron las 1.118 unidades, cayendo un -17,1% respecto al mismo mes del año pasado, mientras que la caída respecto a abril fue de casi de 60 puntos. La cifra mensual también se sitúa levemente por debajo de la media de la última década (1.170) en este mes. Esto supone que el acumulado anual se sitúa un +5,15% por encima del mismo periodo de 2023 (perdiendo seis puntos respecto a abril), con un volumen total de 6.305 unidades.



CDT TRAILERS

‘Seguimos incorporando fabricantes de primer nivel a nuestro proyecto’

1.- Valoración de sus resultados de 2023 y del Q1 de 2024.

Para CDT Trailers, 2023 ha sido un año de transición en el que se han incorporado nuevos fabricantes a nuestro proyecto, ampliando muy considerablemente nuestro portfolio de productos que podemos ofrecer al Sector del transporte. Esto, lógicamente nos ha requerido una reestructuración de la empresa a nivel interno, tanto comercial como administrativo y también de instalaciones, con el traslado a nuestra nueva sede y *show-room* de vehículos en Alquerías del Niño Perdido (Castellón). Lógicamente, también hemos ampliado considerablemente la red de talleres colaboradores para poder dar el mejor servicio a nuestros clientes, tanto de vehículo nuevo, como de nuestra flota de alquiler.

2.- Previsiones de ventas para 2024 de su compañía.

Con prácticamente el 50% del ejercicio consumido, el mercado del semirremolque se mueve en cifras muy similares a las de 2023, con un 2-3% de incremento. En CDT Trailers, el incremento de ventas es mayor al contar este año con más gama de vehículos en oferta.

En los próximos meses, y aunque la situación económica del país no es la mejor, prevemos que la entrada en vigor de las nuevas normativas de masas y dimensiones, en cierto modo, animará al Sector a renovar paulatinamente sus parques de vehículos.

También se prevén a nivel europeo cambios importantes en las normativas de transporte de animales vivos, que creemos afectarán a la demanda de vehículos y de algún modo también, al diseño de estos.

3.- Breve explicación de su gama de producto.

A día de hoy, y gracias a los acuerdos alcanzados últimamente con varios fabricantes europeos de primer nivel, CDT Trailers está en disposición de cubrir la demanda de vehículos en los sectores de construcción, agrícola, reciclaje y ganadero.

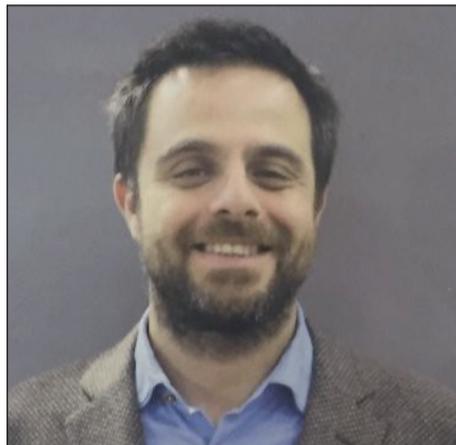
Contamos con toda la gama de bañeras (tanto en acero como en aluminio) y pisos móviles para el sector de obra pública, agricultura y reciclaje, gracias a nuestros acuerdos de distribución con fabricantes premium como Stas y Menci.

Ofrecemos también todo tipo de cisternas en aluminio para transporte de pulverulentos (tanto planas como basculantes), gracias a la colaboración de un fabricante de primer nivel europeo como Omeps.

En el último año, hemos incorporado también la oferta de vehículos para transporte de animales vivos de la mano del número uno mundial en el sector, el fabricante italiano Pezzaioli. También contamos en este sector con la oferta de cisternas especiales de alimentación animal (piensos) del fabricante italiano Menci, un referente mundial por su calidad y experiencia en este tipo de cisternas.

4.- ¿Qué novedades podemos esperar a corto plazo?

Tenemos la suerte de trabajar con fabricantes de semirremolques de primer nivel europeo que son un referente en cuanto a desarrollo de producto. Prácticamente todos los meses, se llevan a cabo mejoras en los vehículos



Juan Ignacio Saavedra es el gerente de CDT Trailers.

y procesos de automatización, casi todos ellos encaminados a mejorar la facilidad del manejo de los vehículos, así como a la seguridad del operario (o chófer) y la minimización de riesgos laborales.

Por los nuevos cambios normativos que ya se avecinan, el sector del transporte de animales vivos es seguramente el que más novedades va a aportar en toda nuestra gama de vehículos.

5.- Las 44 toneladas están a la vuelta de la esquina. ¿Están preparados?

Desde 2013, año en el que entraron en vigor las 44 toneladas en Francia, en CDT Trailers estamos más que familiarizados con esta normativa y lo que ello implica en el diseño y la construcción de un semirremolque, además de todo el papeleo administrativo que implica adaptar a la normativa de 44 toneladas para los vehículos ya existentes en el mercado.

Es vital destacar que, absolutamente todos los fabricantes con los que trabajamos en CDT Trailers provienen de países donde esta normativa de 44 toneladas está vigente desde hace ya muchos años, por lo que podemos dar a nuestros clientes una garantía total que, con la compra de cualquier vehículo de la marca Stas, Omeps, Menci o Pezzaioli, están adquiriendo un vehículo apto para las 44 toneladas, no sólo en su documentación, sino lo más importante, diseñado y construido en todas sus fases, desde su concepción hasta su acabado final, para trabajar con una MMA de 44 toneladas.

Nuestra experiencia en otros países que aplicaron esta norma anteriormente nos dice que estas cuatro toneladas de más de carga en los vehículos, acabará poco a poco con esa tendencia tan nuestra de aligerar los vehículos hasta el límite en busca de aumentar la carga útil, y factores como la durabilidad y la resistencia del vehículo pasarán a ser determinantes, como ha sucedido en todos los países europeos de nuestro entorno.

6.- ¿De qué manera afecta a su compañía la descarbonización y el uso por parte de los camiones de combustibles alternativos al diésel?

Nuestra actividad es la venta y alquiler de semirremolques no motorizados, por lo que, poco nos afecta este proceso de descarbonización más allá de, quizás, los requerimientos técnicos, medidas... que requerirían estas nuevas cabezas tractoras para poder arrastrar un semirremolque.

COBO

‘Esperamos una importante renovación en el mercado doméstico’

1.- Evaluación de sus resultados para 2023 y el primer trimestre de 2024.

Fue un buen año, sobre todo por los mercados exteriores, donde UK e Irlanda tiraron con fuerza. El inicio de este 2024 sigue con la buena tónica de 2023, en el que tenemos una producción constante que roza ya el año 2025.

2.- Previsiones de ventas para 2024 de su compañía.

También son buenas, se podrían denominar de continuidad en los mercados exteriores y de una importante renovación en el mercado local.

3.- Breve explicación de su gama de producto.

Semirremolques para transporte de gasóleos y gasolinas, combustibles de aviación, fuel, asfaltos y breas. Cisternas sobre camión para reparto de gasóleos conforman nuestros productos estándar. Además, tenemos una gama que puede abarcar cisternas de GLP y GNL, además de furgones de negro y humo y cisternas de explosivos.

4.- ¿Qué novedades podemos esperar a corto plazo?

Este mercado es muy maduro y en España está a la vanguardia mundial de nuestros productos, por lo que prácticamente cada medio año salen nuevos sistemas, sobre todo en seguridad. Cobo incorpora de serie todas las novedades que se van presentando: ahora mismo y a partir de julio de este año, todos los vehículos deberán incorporar un sistema de detección de presión y temperatura en los neumáticos.

5.- Las 44 toneladas están a la vuelta de la esquina. ¿Están preparados?

Entendemos que será un proceso complicado para todos los actores del Sector del transporte, pues habrá que adecuar flotas implicando tiempo y dinero. Lo que tenemos claro desde Cisternas Cobo es que intentaremos estar a la altura, como hemos venido haciendo cambio tras cambio a lo largo de casi 70 años

6.- ¿De qué manera les afecta la descarbonización y el uso por parte de los camiones de combustibles alternativos al diésel?



Manuel Sánchez es el director comercial de Cisternas Cobo.

En un esfuerzo constante por contribuir a la sostenibilidad y mitigar el impacto ambiental, hemos implementado medidas significativas para reducir nuestra huella de carbono en todos los aspectos de nuestra cadena de producción. En primer lugar, hemos adoptado tecnologías avanzadas y prácticas eficientes en la gestión de la energía en nuestras instalaciones de fabricación. Esto incluye la incorporación de equipos energéticamente eficientes, la optimización de los procesos de producción y la adopción de fuentes de energía renovable siempre que sea posible.

Además, hemos implementado estrategias de gestión de residuos para minimizar los desechos y maximizar el reciclaje. Desde la selección cuidadosa de materiales hasta la mejora de los procesos de reciclaje internos, estamos comprometidos con la reducción de residuos y la promoción de la economía circular. En nuestra cadena de suministro, trabajamos de cerca con proveedores comprometidos con prácticas sostenibles, garantizando que los materiales utilizados en la fabricación de nuestras cisternas sean obtenidos de manera responsable y respetuosa con el medio ambiente.

Entendemos que se trata de una de las claves para nuestro Sector, seguir siendo eficientes desde el punto de vista productivo, pero siempre combinado con el objetivo de reducir la huella de carbono en todos los procesos.

CHEREAU

‘Somos partidarios de producir menos vehículos, pero más sostenibles’

1.- Evaluación de sus resultados para 2023 y el primer trimestre de 2024.

Tras un 2022 muy complicado, los resultados de 2023 estuvieron a buen nivel y volverán a estarlo para 2024.

2.- Previsiones de ventas para 2024 de su empresa.

El ritmo de pedidos se ha ralentizado considerablemente en los últimos seis meses, pero el año debería mantenerse a buen nivel gracias a la importante cartera de pedidos a finales de 2023. Por otro lado, estamos viendo precios muy agresivos por parte de algunos competidores que intentan compensar la falta de salidas en algunos de

sus mercados. Por ello, Chereau ha decidido mejorar su oferta de productos lanzando una nueva gama.

3.- Breve explicación de su gama de productos.

El nuevo SmarTrailer de Chereau se presentó en Solutrans en noviembre de 2023. El aislamiento se ha incrementado en un 8%, e incluso en un 20% en la versión SmarTrailer Performance con el uso de paneles de vacío.

El nuevo Chereau SmarTrailer también ofrece telemática de serie, en particular junto con TPMS, para que los vehículos puedan integrarse en la logística conectada

**CARGA COMPLETA.
LA PRÓXIMA
GENERACIÓN
DE ECANTER.**



**CONTACTA CON TU CONCESIONARIO
MERCEDES-BENZ MÁS CERCANO.**

 **FUSO**

y cosechar todos los beneficios de una buena gestión de los neumáticos.

Siempre fabricamos productos a medida según los requisitos de cada una de las empresas de nuestros clientes.

Nuestros productos tienen un alto valor residual en el mercado gracias a su elevado nivel de prestaciones.

4.- ¿Qué novedades podemos esperar a corto plazo?

Nuestros clientes nos piden cada vez más unidades frigoríficas eléctricas, en línea con nuestros altísimos niveles de aislamiento. Las soluciones que facilitan la vida a los usuarios, como las mamparas y los sistemas antideslizantes, figuran entre las expectativas de nuestros clientes.

5.- Las 44 toneladas están a la vuelta de la esquina. ¿Están preparados?

Los vehículos de 44 toneladas son habituales en Francia, y naturalmente ofrecemos esta variante.

6.- ¿Cómo afectan a su empresa la descarbonización y el uso de combustibles alternativos al gasóleo en los camiones?

Cada vez carrozamos más camiones eléctricos o de B100 y nos hemos adaptado a ello instalando estaciones de recarga y una gasolinera de B100. También hemos formado a nuestro personal en riesgos



Christophe Danton es director de Marketing y Comunicación de Chereau.

eléctricos. Todas las soluciones que permiten reducir nuestra huella de carbono deben desarrollarse rápidamente: sistemas aerodinámicos, transporte multimodal, etc. También seguimos trabajando en el hidrógeno, con dos semirremolques en funcionamiento con dos clientes en las próximas semanas.

Somos partidarios de un cambio de hábitos hacia un uso más prolongado de semirremolques mejor aislados, para producir menos vehículos, pero más sostenibles.

FARCINOX

‘Tenemos una demanda que excede nuestra capacidad de producción’

1.- Valoración de sus resultados de 2023 y del Q1 de 2024.

El año 2023 ha seguido la misma tendencia que en 2022 en lo que se refiere a ventas y fabricación, teniendo en cuenta que se produjo un parón en la subida de precios, lo que hizo que la demanda se activase. Hoy en día, los precios se han estabilizado pero la demanda sigue a buen nivel. Esto se traduce un buen nivel de ventas general y, en nuestro caso en particular, también gracias a la gran labor comercial de nuestro equipo en las diferentes zonas en las que estamos presentes.

Desde el punto de visto comercial, en el Q1 de 2024 se mantiene el mismo ritmo que en 2023 y augura un año bueno en volumen de ventas. En lo que se refiere a fabricación, en Farcinox hace algunos años que nos encontramos al 100% de nuestra capacidad y estamos trabajando constantemente en aumentar esta capacidad de forma paulatina.

2.- Previsiones de ventas para 2024 de su compañía.

En línea con 2023, prevemos una buena demanda de vehículos, la cual, actualmente está por encima de nuestra capacidad de fabricación, lo cual es un buen ejemplo de nuestro buen hacer en cuanto a la calidad de los vehículos que fabricamos y al servicio postventa que ofrecemos a nuestros clientes.

3.- Breve explicación de su gama de producto.

En Farcinox estamos focalizados en cisternas de acero inoxidable para el transporte de líquidos por carretera, tanto químicos como alimentarios. Dentro de estas dos grandes categorías, cubrimos las necesidades de nuestros clientes fabricando cisternas generalistas que son más polivalentes y que pueden transportar diferentes tipos de



César Sanz, responsable comercial de las zonas Centro y Sur de Farcinox.

productos dentro de esa clasificación, así como cisternas específicas para un tipo de producto, como por ejemplo para chocolate, en el caso de cisternas alimentarias o para asfalto, en el caso de las químicas.

Además, estamos especializados en el diseño y fabricación de contenedores tipo caja móvil para el transporte de líquidos alimentarios exclusivamente, adaptándonos a las necesidades de nuestros clientes.

4.- ¿Qué novedades podemos esperar a corto plazo?

Actualmente estamos avanzando en varias vías en I+D+i. Desde hace unos años decidimos apostar por la implementación de soluciones que mejoran la eficacia y seguridad en transporte, como ya lo hicimos con el desarrollo de nuestro chasis Moduline y las mejoras aerodinámicas, en las que seguimos incorporando avances para ayudar a reducir la tara y el consumo de combustible. Y, por otro lado, estamos trabajando en una nueva vía gracias a la cual hemos recibido el premio a la mejor cisterna del año, que está relacionada con la digitalización y sensorización de los

vehículos para mejorar la trazabilidad del producto y operativa.

5.- Las 44 toneladas están a la vuelta de la esquina. ¿Están preparados?

Teniendo en cuenta que el tema de las 44 toneladas es algo de lo que se lleva hablando desde hace años, en Farcinox estamos preparados tanto a nivel técnico como documental para que el día que sea una realidad, podamos dar respuesta a nuestros clientes y al Sector con todas las garantías.

6.- ¿De qué manera afecta a su compañía la descarbonización y el uso por parte de los camiones de combustibles alternativos al diésel?

A pesar de que es un tema que no nos afecta directamente al no ser fabricantes de vehículos de combustión, desde Farcinox estamos firmemente comprometidos con el cuidado del medio ambiente y nuestras acciones se focalizan en reducir al máximo nuestro impacto, apostando por medidas responsables y sostenibles.

FM5 FERRUZ

‘Contemplamos superar las ventas conseguidas en 2023’

1.- Valoración de sus resultados de 2023 y del Q1 de 2024.

El año 2023 vino marcado por la incertidumbre política, lo que supuso que hasta finales de diciembre no se autorizaran los duotrailers. El resultado de 2023 fue bueno en facturación por la cartera de pedidos arrastrada de 2022, aunque se acusó un descenso de las ventas el último trimestre del año.

2.- Previsiones de ventas para 2024 de su compañía.

Para este 2024 contemplamos que las ventas sean superiores a 2023.

3.- Breve explicación de su gama de producto.

En lo referente a semirremolques, disponemos de una gama completa de chasis (chatarreros, ganaderos, semirremolques, pisos móviles...) así como de semirremolques para áridos, cerealeros, transporte de madera, transporte de animales muertos, transporte de vidrio y pisos móviles de cualquier configuración.

4.- ¿Qué novedades podemos esperar a corto plazo?

En lo que a nosotros respecta, hemos desarrollado bañeras con descarga lateral, que tienen evidentes ventajas en duotrailer al no tener que desenganchar para



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

descargarlas, con los ahorros de tiempo y movimientos que comporta.

5.- Las 44 toneladas están a la vuelta de la esquina. ¿Están preparados?

Si, por supuesto.

6.- ¿De qué manera afecta a su compañía la descarbonización y el uso por parte de los camiones de combustibles alternativos al diésel?

Nuestro producto está sujeto a homologación europea y, en consecuencia, nos adaptamos a ella.

GRANALU

‘Nuestros productos ya son un 30% más sostenibles’

1.- Valoración de sus resultados de 2023 y del Q1 de 2024.

En Granalu estamos satisfechos con los resultados de 2023; un año más, seguimos líderes en la fabricación de semirremolques de aluminio en España. Además, el lanzamiento de nuestro nuevo modelo para obra pública, OP-Alpha, ha venido a completar nuestra oferta de producto, para cubrir todas las necesidades del mercado.

2024 ha empezado igual de bien que terminó 2023 en términos de liderazgo de mercado, así que estamos más que orgullosos de nuestro trabajo y nuestra gran trayectoria.

2.- Previsiones de ventas para 2024 de su compañía.

En Granalu, somos una empresa con una actitud positiva y estamos seguros de que estamos desempeñando bien nuestro trabajo. Entendemos perfectamente las necesidades de nuestros clientes y contamos con la capacidad para brindarles el servicio



que requieren. No sólo somos fabricantes de semirremolques, sino que también ofrecemos un servicio integral al Sector del transporte de mercancías por carretera,

NEW GENERATION DAF

Efficiency Champions



DAF presenta una edición especial de sus camiones XD, XF, XG y XG+ de Nueva Generación con unas emisiones de CO₂ extremadamente bajas, una excelente puntuación VECTO, tarifas de peaje reducidas y un magnífico coste total de propiedad, que no deja de recibir importantes condecoraciones por el consumo de combustible más bajo del sector. Descubra los "Efficiency Champions".

WWW.DAF.COM/EFFICIENCY-CHAMPIONS



A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

que incluye *renting*, alquiler, postventa, recambios, taller, y más. Por lo tanto, confiamos en que este año mantendremos un buen ritmo.

3.- Breve explicación de su gama de producto.

Granalu es una de las principales marcas fabricantes de semirremolques de aluminio (basculantes, pisos móviles y plataformas). Nuestra empresa es líder del Sector a nivel nacional y un referente a nivel europeo, exportando a más de 20 países. Granalu no es sólo fabricante de producto, sino que ofrecemos un servicio integral para cubrir todas las necesidades: compra, alquiler, talleres, recambios, financiación, etc.

En cuanto a producto, actualmente contamos con distintas gamas:

— Gama Obra Pública: basculantes para el transporte de materiales a granel para obra pública como áridos, arenas, escombros, etc. Tanto en aluminio (modelo Omega Evo) como en acero (modelo OP-Alpha).

— Gama Graneles: basculantes para el transporte de materiales a granel como cereal, remolacha, abono, etc. El modelo estrella de esta gama es la G-Aero.

— Gama Graneles y Paletizados: basculantes para cargas polivalentes a granel y paletizadas.

— Gama Piso Móvil: transporte polivalente de cargas a granel y paletizadas, en grandes volúmenes.

— Gama Especiales: plataformas portatrancos, maderas, portacontenedores, etc.

4.- ¿Qué novedades podemos esperar a corto plazo?

La gran novedad de Granalu en Obra Pública es el modelo OP-Alpha, presentado en noviembre de 2023. En 2024, la gira OP-Alpha On-Tour presentará el semirremolque en diferentes puntos de toda España.

En Granalu seguimos implementando cambios y mejoras de forma continuada en procesos de fabricación y vehículos,

de manera que seguiremos presentando novedades próximamente. Actualmente estamos construyendo nuestra nueva línea de producción de pintura, la Granalu Paint Shop. Con una inversión de 1.400.000 euros y una superficie de casi 1.000 m², se trata de una nueva área más eficiente, moderna y productiva que ayudará a mejorar el proceso y la calidad del proceso de pintado de los semirremolques Granalu.

5.- Las 44 toneladas están a la vuelta de la esquina. ¿Están preparados?

En Granalu estamos plenamente preparados para la implementación de las 44 toneladas. Esta normativa no representa ningún desafío para nosotros, ya que vendemos desde hace muchos años nuestros semirremolques en países donde esta regulación ya está en vigor. Por tanto, toda nuestra gama de vehículos está diseñada y fabricada para cumplir con estos requisitos, garantizando la máxima eficiencia y seguridad en el transporte de mercancías.

Nuestra experiencia en estos mercados nos ha permitido perfeccionar nuestros productos, y los resultados de nuestras ventas en dichos países respaldan la confiabilidad y adaptabilidad de nuestros semirremolques.

6.- ¿De qué manera afecta a su compañía la descarbonización y el uso por parte de los camiones de combustibles alternativos al diésel?

Granalu tiene una apuesta firme por la sostenibilidad. En el último año, hemos reducido nuestra huella de carbono un 30%. Procesos de fabricación optimizados, ahorro energético a través del uso de políticas de empresa y uso de energías renovables, reciclaje y economía circular, diseño de vehículos aerodinámicos que disminuyen el consumo de combustible de la tractora, etc. Para Granalu es crucial contribuir con el planeta y el entorno, y los datos lo avalan: nuestros semirremolques son ya un 30% más sostenibles.

de la esquina. ¿Están preparados para este reto?

Estamos preparados. Somos una de las empresas líderes en el mercado en Europa que llevamos trabajando hace años con esta decisión y que, por fin, ya está aquí para quedarse. Esperamos, como dicen y se comenta, que sea en breve, ya que esto nos beneficiará a todos los carroceros, pues se tendrán que sustituir muchas cisternas antiguas con 10 y 15 años de edad que no están adaptadas y tampoco se podrán adaptar, por los requerimientos técnicos que hay que cumplir.

6.- ¿De qué manera afecta a su compañía la descarbonización y el uso por parte de los camiones de combustibles alternativos al diésel?

De momento no nos afectará. A la larga puede ser que sí, pero lo que está claro es que estamos donde estamos y costará mucho llegar a cumplir con todo lo que se va a exigir. También hay que tener en cuenta que hay muchos vehículos usados que no cumplen y no será fácil desecharlos del Sector, por lo que esto se alargará. No podemos obviar que un vehículo eléctrico en la actualidad no cumple con el ADR. Entonces, ¿cómo se va hacer? El hidrógeno no lo vemos hasta dentro de mínimo ocho años. He mantenido varias reuniones con flotas, transportistas y marcas de vehículos y todos coincidimos en lo mismo: se está vendiendo un producto que nadie sabe cómo es, cómo funciona ni cómo se va desarrollar, y lo estamos vendiendo como una alternativa.

INOXTANK

‘Este año superaremos al anterior en producción y fabricación’

1.- Valoración de sus resultados de 2023 y del Q1 de 2024.

El año 2023 ha sido un buen año en líneas generales y este 2024 sigue con la misma progresión, incluso superando en fabricación y producción al año anterior.

2.- Previsiones de ventas para 2024 de su compañía.

Son muy buenas, y van a superar a las del año pasado, aunque hay cierta incertidumbre en el mercado con las subidas de precios de la materia prima. Por suerte hay bastante demanda de nuestros productos, por parte de nuestros clientes.

3.- Breve explicación de su gama de producto.

En Inoxtank tenemos distintos productos hechos a medida de nuestros clientes, fabricamos tanto vehículos con ATP (productos Alimenticios) como en ADR (Productos Químicos), dándole a nuestros clientes la máxima calidad posible y la caracterización exclusiva de sus vehículos.

4.- ¿Qué novedades podemos esperar a corto plazo?

A corto plazo, no tenemos grandes novedades, aunque estamos al día en cuanto a las nuevas innovaciones que van saliendo en el mercado, adaptándolas a nuestros productos.

5.- Las 44 toneladas están a la vuelta



José Sánchez es el gerente de Inoxtank.

de la esquina. ¿Están preparados para este reto?

Nuestros vehículos están preparados y adaptados perfectamente a esta normativa de las 44 toneladas, desde hace bastante tiempo, ya que hemos tenido en cuenta esta posible modificación de dicha norma.

6.- ¿De qué manera afecta a su compañía la descarbonización y el uso por parte de los camiones de combustibles alternativos al diésel?

Es importante adaptar los vehículos a las nuevas normativas, sobre todo por el tema de la contaminación. Aunque no afectan a nuestros productos.

LECITRAILER

‘La confianza de los clientes nos hace esperar buenos resultados’

1.- Valoración de sus resultados de 2023 y del Q1 de 2024.

Nuestra valoración es positiva. El mercado cerró 2023 con cifras superiores a los años anteriores a la pandemia, bajando un -2,31% respecto a 2023, que fue un año de récord para el sector. En Lecitrailer, gracias a la confianza de nuestros clientes, hemos crecido un 2,54%, lo que nos ha llevado a terminar el año líder del mercado con una cuota del 25,41%. Más allá de las cuotas de mercado, el liderazgo de más de 25 años en el mercado español nos da mucha energía

para seguir trabajando conjuntamente con nuestros clientes y disfrutar de su confianza continuada.

2.- Previsiones de ventas para 2024 de su compañía.

Debemos ser prudentes en nuestras previsiones. Como en años anteriores, la incertidumbre a corto plazo sigue siendo grande, pero contamos con el mejor activo posible que es el apoyo de nuestros clientes en nuestra marca, lo que nos lleva a estimar que podemos cerrar un año, de nuevo, con

INDOX

‘Ya tenemos cubierta toda la producción para este año’

1.- Valoración de sus resultados de 2023 y del Q1 de 2024.

No ha sido muy bueno a nivel general, ya que ha habido mucho altibajos en el sector de carburantes y sobre todo en la criogenia, y que nos afectado mucho la guerra de Rusia-Ucrania, con la subida del gas. Y esto a hecho parar muchos proyecto y plantas de GNL.

2.- Previsiones de ventas para 2024 de su compañía.

Para este año las previsiones de ventas son muy buena y optimistas. En estos momentos ya tenemos todo el año cubierto en producción y estamos dando plazo de entregar para mes de marzo y abril de 2025.

3.- Breve explicación de su gama de producto.

Somos una empresa que nos dedicamos a la fabricación de cisternas de carburantes (autoportantes y sobre camión), cisternas de GLP (autoportantes y sobre camión) cisternas criogénicas (GNL) y gases del aire (Lin-Lox-Lar) y CO₂ junto con depósitos criogénicos de almacenamiento en versión vertical-horizontal con presiones de 5,00 hasta 23 Bar.

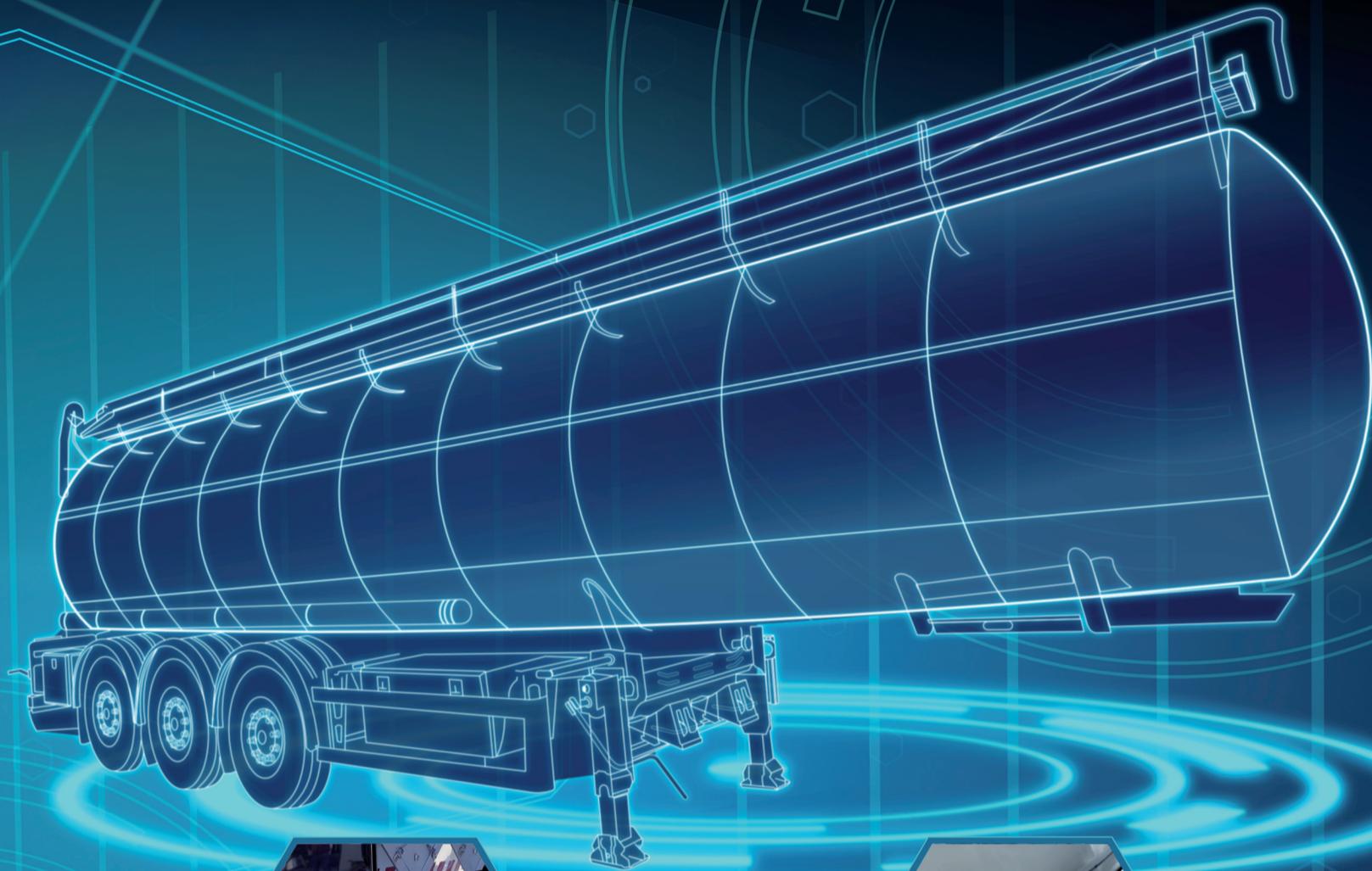


Antonio Serrano es el director comercial de Indox.

4.- ¿Qué novedades podemos esperar a corto plazo?

En estos momentos, esperemos que se establezca el precio de gas (GNL) para que, de esta manera, podamos llegar a los objetivos de ventas marcados, aunque en estos momentos son bastante buenos y reales con las previsiones ya realizadas.

5.- Las 44 toneladas están a la vuelta



INNOVACIÓN Y DISEÑO



Farcinox iTank Cisterna del Año 2024
Premios Nacionales del Transporte



www.farcinox.com

buenos resultados. La tendencia de los seis primeros meses del año así lo corrobora, ya que crecemos respecto a 2023.

3.- Breve explicación de su gama de producto.

Desde hace más de 30 años, fabricamos vehículos de la máxima calidad, resistencia, seguridad, rentabilidad y versatilidad para el transportista. Nuestra gama de producto da soluciones a la mayor parte necesidades que se tienen en el Sector del transporte, teniendo como productos principales lonas, furgones paqueteros y frigoríficos, portacontenedores, góndolas, remolques, basculantes y vehículos a medida.

Además, vendemos vehículos de ocasión, ofrecemos alquiler de remolques semirremolques y disponemos de un amplio stock de recambios originales de todas las marcas. Estos servicios se complementan con bases de servicio postventa propias en Zaragoza, Barcelona, Madrid, Sevilla, Valencia, Lyon (Francia) y Mungalde (Portugal).

4.- ¿Qué novedades podemos esperar a corto plazo?

En el ADN de Lecitrailer siempre está presente hacer evolucionar nuestros productos y, gracias a la inversión constante en I+D+i, continuamente estamos lanzando novedades al mercado.

5.- Las 44 toneladas están a la vuelta de la esquina. ¿Están preparados?

Si, totalmente. Al ser Lecitrailer una empresa que fabrica para gran cantidad de países con diferentes normativas en pesos y medidas, lo tenemos ya resuelto porque nuestras líneas de producción son altamente flexibles y ya hemos fabricado vehículos con esas características.



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

6.- ¿De qué manera les afecta la descarbonización y el uso por parte de los camiones de combustibles alternativos al diésel?

Los conjuntos duotrailer, como fórmula de transporte eficiente, encajan en una porción del mercado de transporte importante, dentro del escenario de descarbonización y reducción de CO2. Tras los cambios normativos en los duotrailer por parte de Tráfico, cada día veremos más conjuntos duotrailer frigorífico circulando por nuestras carreteras, donde durante los últimos años hemos participado en la gran mayoría de pruebas y ensayos anteriores a los cambios normativos. En la misma línea se encuentran el resto de conjuntos euromodulares.

Por otro lado, también se está apostando fuertemente por la multimodalidad, con vehículos que incorporan equipamiento para ser transportados por carretera, barco y tren.

PARCISA

‘Tendremos un euromodular distinto a lo que hay en el mercado’

1.- Valoración de sus resultados de 2023 y del Q1 de 2024.

El ejercicio 2023 terminamos cumpliendo los objetivos marcados. No sólo en el mercado nacional, sino también para nuestro mercado de exportación donde seguimos creciendo año tras año. En cuanto al ejercicio en curso, concretamente en el Q1, estamos alcanzando los objetivos marcados en el mercado nacional.

2.- Previsiones de ventas para 2024 de su compañía.

Las previsiones para este ejercicio son algo más elevadas que en el ejercicio anterior, e intentaremos superar las 400 unidades.

3.- Breve explicación de su gama de producto.

Parcisa es líder en el mercado del semirremolque de inoxidable desde hace años, tanto en el sector alimentario como en el químico en todas sus variantes. Lo que nos permite satisfacer a todos nuestros clientes, teniendo en cuenta sus necesidades.

4.- ¿Qué novedades podemos esperar a corto plazo?

Parcisa, como política de la compañía, siempre dispone de nuevos proyectos cada año. En estos momentos se está desarrollando un semirremolque



Constancio Villodre es el director general de Parcisa.

especial, que encaja en la línea de los euro-modulares, con una configuración distinta a lo que ofrece el mercado. Esperamos que para finales de año tengamos el prototipo. Por otro lado, tenemos Parcisa Connet, un proyecto junto con el Grupo ZF donde hemos desarrollado un sistema de conectividad para el semirremolque, que facilitará a nuestro cliente su gestión logística mejorando su toma de decisiones.

5.- Las 44 toneladas están a la vuelta de la esquina. ¿Están preparados?

Si, totalmente. Parcisa, a partir de la aprobación de las 44 tn en nuestro país vecino, Francia, en 2013, empezó a desarrollar nuevos diseños en todas sus líneas de producto, con el fin de hacer polivalentes sus vehículos a los dos escenarios. Hoy en día, teniendo en cuenta cómo se ha desarrollado el borrador de dicho documento, Parcisa puede decir que sus vehículos podrán adaptarse a la nueva normativa sin problemas.

6.- ¿De qué manera afecta a su compañía la descarbonización y el uso por parte de

los camiones de combustibles alternativos al diésel?

Siempre hemos sido sensibles con los temas medioambientales, y antes de que fuesen obligatorios por Ley hemos ido dando pasos por delante. Hay que tener en cuenta que el vehículo de transporte no sólo depende de la cabeza tractora, detrás hay un semirremolque que hay que arrastrar. Por ello, Parcisa, está comprometida para poder cumplir las exigencias europeas para 2030. En este momento, desde el departamento de I+D+i se están estudiando nuevos diseños con el fin de minimizar la huella de CO2.

ROJO TRAILER

‘Se puede, y es responsabilidad nuestra ser sostenibles’

1.- Valoración de sus resultados de 2023 y del Q1 de 2024.

Positivos. En lo que se refiere a ventas a nivel nacional, hemos crecido con respecto a 2022 un 1,9%. Y en el primer cuatrimestre de 2024 los resultados han seguido esta progresión.

2.- Previsiones de ventas para 2024 de su compañía.

Incrementar la tasa de crecimiento hasta, al menos, el 3%

3.- Breve explicación de su gama de producto.

Fabricamos los basculantes para el transporte de escolleras, tierras, aglomerados, escombros, áridos chatarra, graneles y materiales de reciclaje. Desde 20 m3 hasta 50 m3. Y vehículos especiales para el transporte de máquinas de Obra Pública o elementos del sector industrial, no importa el peso ni la dimensión a transportar.

4.- ¿Qué novedades podemos esperar a corto plazo?

Muchas, porque ya está en marcha el proyecto de orden por el que se modifica el anexo IX del RGV y la adaptación de nuestros modelos ya está culminada.

5.- Las 44 toneladas están a la vuelta de la esquina. ¿Están preparados?

Nuestros basculantes cumplen con la futura norma española de las 44 toneladas, con ejes SAF en su versión CD homologados de 9 tn. y preparados para su uso constante con estos pesos y en todas condiciones. Con el aumento de 180 mm en el chasis y la caja hacia adelante, subiendo la carga resultante sobre el King-Ping, pero manteniendo un voladizo trasero perfecto para asfaltar.



David Maté es el director comercial de Rojo Trailer.

Todo ello, sin perder su ADN de maniobrabilidad, con la distancia más corta del mercado entre el K-P y el primer eje, con la máxima estabilidad que aporta esta distancia, sumada al chasis extra-ancho. Y lo más importante: la productividad y rentabilidad de su mínimo peso, desde 4.800 kg, que permitirá ahora una carga neta de hasta 33 tons.

6.- ¿De qué manera afecta a su compañía la descarbonización y el uso por parte de los camiones de combustibles alternativos al diésel?

En Rojo Trailer llevamos años apostando por producir obteniendo la energía de fuentes no contaminantes, como es la energía solar. Por eso tenemos toda nuestra cubierta repleta de paneles solares. Creemos que se puede y es responsabilidad nuestra ser sostenibles.

SCHMITZ CARGOBULL

‘En la próxima IAA daremos a conocer nuestras novedades’

1.- Valoración de sus resultados de 2023 y del Q1 de 2024.

El cierre del año 2023 ha resultado muy positivo y hemos cumplido todas nuestras expectativas. Ha sido el tercer mejor año en las series históricas de matriculaciones totales (14.000 unidades), a pesar de los altos tipos de interés, regulación del tacógrafo (que ha derivado mayor inversión a tractoras que a semirremolques) y la incertidumbre global y legislativa en España. Además, hemos finalizado el año

afianzando nuestro liderazgo en el mercado español de semirremolques frigoríficos y lonas con una cuota de mercado del 28,8% y un 35,6%, respectivamente. También hemos experimentado un crecimiento sostenido en otros segmentos como son los basculantes, furgones o portacontenedores.

Asimismo, y como parte de nuestra estrategia global como líder en el sector, continuamos creciendo en el suministro de nuestros equipos de frío S.CU de fabricación propia y nuestra telemática

TrailerConnect®, consiguiendo ser un proveedor global de vehículos y servicios fiable y comprometido con nuestros clientes. De momento, en lo que va de año estamos teniendo buenos resultados. Estamos creciendo en todos los mercados y durante el primer trimestre hemos liderado tanto el segmento de lonas como el de frigos. Parece que seguimos la tendencia de 2023.

Seguiremos enfocados en la innovación y la mejora continua de nuestros productos y servicios para satisfacer las demandas del mercado. Además, estamos explorando nuevas oportunidades de crecimiento y expansión, tanto a nivel nacional como internacional, para diversificar nuestras operaciones y fortalecer nuestra posición en el mercado global de semirremolques. Prueba de ello es la reciente adquisición de una participación mayoritaria del principal fabricante de soluciones telemáticas Atlantis Global System (AGS).

2.- Previsiones de ventas para 2024 de su compañía.

Como podemos percibir de los resultados obtenidos durante el inicio del año 2024, nuestras perspectivas son muy positivas. No sólo poseemos una gama de vehículos a la última en innovación y desarrollo, así como en optimización y eficiencia, sino que estamos ampliando nuestra gama de servicios. A esto hay que añadir que este año se celebra la IAA a finales de septiembre en Hannover. Durante la feria tendremos la oportunidad de dar a conocer in situ las últimas novedades de la marca.

3.- Breve explicación de su gama de producto.

La gama frigorífica presenta bastantes novedades. Por un lado, adentrándonos en temas de seguridad, todos los vehículos están avalados por TAPA TSR1. También incluyen un nuevo suelo multifuncional de deslizamiento silencioso con la certificación PIEK y, en temas de telemetría, el cliente cuenta con el Centro de Gestión de Datos que le permite monitorizar de manera más efectiva la flota.

Ahora, contamos con un nuevo equipo de frío S.CU d80 con un menor coste de mantenimiento y de consumo. Posee un kit silencioso y está conectado con nuestra unidad de telemetría. En Schmitz Cargobull ponemos nuestro granito de arena en la refrigeración eléctrica para reducir las emisiones de CO2 con la máquina de frío eléctrica S.CUE y el semirremolque frigorífico S.KOe COOL con eje eléctrico, ofreciendo un vehículo más sostenible para el Sector del transporte y la logística. Opcionalmente se puede instalar en el equipo de frío una placa solar.

En línea con la sostenibilidad, nos encontramos con el EcoGeneration, un semirremolque de lona aerodinámico con caja de almacenamiento aerodinámica también, dando lugar a un ahorro de combustible de hasta el 10% y una reducción de las emisiones de CO2, el P400 para el transporte intermodal y el Duotrailer, que ayuda a descongestionar el transporte de mercancía por carretera.

Por supuesto, no me olvido del furgón S.BO en tres versiones; express, pace y acero, y de los basculantes S.KI en acero y aluminio, ambos productos producidos en Zaragoza. También poseemos una amplia gama de portacontenedores S.CF.

Todos los productos llevan la telemática de propia marca de serie, posibilidad de financiación vía Cargobull Finance y contratos de mantenimiento. Los clientes Schmitz Cargobull cuentan con más de 100 servicios oficiales en España y 1.700 a nivel internacional, además de vehículo



Miguel Iglesias es el director comercial de Schmitz Cargobull Ibérica.

de ocasión.

4.- ¿Qué novedades podemos esperar a corto plazo?

Estamos centrando nuestros esfuerzos en ofrecer a nuestros clientes soluciones tanto en productos como en servicios que garanticen un transporte más fiable, y para ello hay que focalizarse en los datos, ya que nos permiten aumentar la fiabilidad y la eficiencia del transporte, así como mejorar la disponibilidad de los vehículos y su tiempo en carretera. Para ello tenemos la telemática de propia marca con su Centro de Gestión de Datos.

Acabamos de incorporar recientemente, con la adquisición de Bergerecotrail, una nueva gama de lonas aligeradas con todos los servicios de Schmitz Cargobull. En cuanto a los equipos de frío, la nueva placa solar que se puede instalar de manera opcional permite que el equipo no se quede sin batería. Con respecto a la gama de basculantes, el cliente dispone de un sistema de pesaje a bordo y cámaras. Por supuesto, todos nuestros vehículos nuevos van equipados con el sistema de presión de neumáticos obligatorio a partir de julio.

5.- Las 44 toneladas están a la vuelta de la esquina. ¿Están preparados?

Schmitz Cargobull es líder europeo y estamos presentes en más de 40 países. Llevamos años desarrollando nuestros vehículos para su adaptación a todos los mercados europeos (desde Escandinavia y norte de Europa hasta la franja del norte de África), por lo que tenemos desarrollado nuestro portfolio a las características particulares de estos mercados. En principio, no nos afecta un cambio de normativa en España y estamos preparados para ella y para aportar la mejor solución a nuestros clientes en este sentido.

6.- ¿De qué manera afecta a su compañía la descarbonización y el uso por parte de los camiones de combustibles alternativos al diésel?

Muchos gobiernos están empezando a implementar políticas y regulaciones para promover la adopción de vehículos eléctricos con el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y abordar el cambio climático, y esto impulsará las ventas de este tipo de vehículos, pero no supondrá una revolución. Tendremos que esperar.

Que los semirremolques con tren motriz eléctrico contribuyen a la sostenibilidad ambiental es innegable, ya que generan cero emisiones directas de gases de efecto

invernadero y reducen la contaminación. Además, la eficiencia energética de los motores eléctricos y la capacidad de recuperación de energía durante la frenada dan lugar a una optimización del consumo de energía y una reducción significativa de los costos operativos

a largo plazo, una gran ventaja para nuestros clientes. Una prueba de ello es nuestro semirremolque frigorífico S.KOe con equipo de frío S.CUE 100% eléctricos. Actualmente ya tenemos unidades en los mercados de Rumanía, Alemania y Finlandia.

SOR IBÉRICA

‘Estamos preparados para afrontar todas las nuevas normativas’

1.- Valoración de sus resultados de 2023 y del Q1 de 2024.

Aunque la cifra de matriculaciones volvió a marcar un dato muy alto, hubo un retroceso importante en comparación al año 2022. Esta situación, que contrasta con el mantenimiento de los precios de costes de fabricación y venta de los semirremolques frigoríficos, es cuanto menos digna de análisis y valoración. En este escenario, han surgido nuevas fórmulas de adquisición de vehículos con herramientas financieras escasamente utilizadas en los últimos años, por lo que debemos valorar cuál es la dimensión real del mercado.

En el entorno financiero, social y logístico donde ha transcurrido el ejercicio, hemos conseguido los objetivos que nos trazamos para este año 2023 en todas las áreas de la compañía. El nivel de compromiso de todos los departamentos ha hecho posible adaptarnos al escenario que poco a poco se mostraba y que todavía sigue en movimiento para este 2024.

Las claves para este año 2024, sin duda, son los efectos de la inflación en toda la zona de la Unión Europea y el descenso del consumo de sus habitantes, que afecta desde el más pequeño comercio a las más grandes corporaciones industriales. Desgraciadamente, la inflación subyacente no ha disminuido lo esperado y seguirá siendo la protagonista en 2024.

Lo cierto es que, en SOR Ibérica, estamos satisfechos con los resultados obtenidos en este Q1 de 2024, teniendo en cuenta el escenario global del sector frigorífico con el que ha comenzado el año, con un descenso de matriculaciones globales en relación al mismo periodo de 2023.

2.- Previsiones de ventas para 2024 de su compañía.

Bueno, el año 2024 ya se ha revelado, como habíamos dicho, en año de 'incertidumbre'. El entorno socioeconómico nacional, pero también europeo, no ayuda a tomar decisiones rápidas. Por eso las flotas también están retrasando sus decisiones de renovación y/o ampliación. El segundo semestre del año, sin duda alguna, marcará la dirección con datos y perspectiva más claras de cómo se definirá el año 2024. Por otra parte, será muy intenso en cuanto a actividad comercial por parte de todos nosotros, para tratar de asesorar e informar a todos los clientes de la situación y novedades que surgirán en esta primera parte del año.

SOR, con la ayuda de la exportación, afrontará el año, aunque bien es cierto que hemos sido prudentes en los objetivos que nos hemos marcado.

Por otro lado, si el año acaba con un descenso de las matriculaciones en España en torno al 8-12%, sumado a los resultados de 2023, también nos indica que el mercado está sano y fuerte y se está reajustando al número real (medio de matriculaciones) después de unos años de matriculaciones por encima de la media.



Ximo Moscoso es el coordinador general de Ventas de SOR Ibérica.

Por nuestra parte, estamos trabajando y estamos preparados para afrontar las nuevas reglamentaciones que van a llegar, no sólo el famoso TPMS y R141, sino las referidas a material de seguridad y ciberseguridad.

3.- Breve explicación de su gama de producto.

SOR es la empresa española especialista en vehículos frigoríficos. Aportando soluciones personalizadas a cualquier problemática de transporte a temperatura controlada. Nuestros vehículos cuentan con una de las mejores taras del mercado y un coeficiente de aislamiento poco común. Estos dos factores, imprescindibles en el sector de la temperatura controlada, ya suponen en sí un rasgo diferenciador. Además, su alta valoración y preferencia en el mercado de la segunda vida del semirremolque completaría un equilibrio difícil de conseguir en este competitivo mercado.

Finalmente, la personalización de los vehículos nos permite adaptarlos mejor a la idiosincrasia particular de cada cliente. Somos la propuesta más eficiente del mercado: transporte internacional, logística y distribución, sostenibilidad y medio ambiente, reparto de compra 'on line' y distribución última milla.

4.- ¿Qué novedades podemos esperar a corto plazo?

La innovación forma parte de nuestro ADN. Siempre ha sido así. Por eso, podemos, entre otros, personalizar. Tenemos muchas pequeñas cosas que no se ven, pero que marcan la diferencia.

Pero además, yendo a ejemplos más concretos, los primeros euromodulares en carretera con los que la DGT hizo las primeras pruebas eran SOR.

Nuestro Link es la única propuesta de rueda sencilla y ángulo de giro. Nuestra solución telemática es abierta, compatible y de pago único. Estamos colaborando con los principales actores en desarrollo de vehículos más sostenibles en pos de

la descarbonización. Por un lado con unidades más polivalentes, como los Hukcpack o los 25+25 etc. Por otro, en proyectos más ambiciosos como son unidades eléctricas, con alimentación fotovoltaica, con carburantes alternativos libres de emisiones...

Además, la intermodalidad está destinada a jugar un papel importante en el mercado de los semirremolques frigoríficos. El interés de las grandes flotas por el uso del ferrocarril, junto con el desarrollo de las infraestructuras necesarias para un transporte eficiente de mercancías hacia Europa, así como los servicios marítimos de corta distancia, son tendencias en crecimiento.

La sostenibilidad, la intermodalidad y la conectividad se combinan para aportar un nuevo vector de innovación a los valores tradicionales de SOR Ibérica, cuya calidad de chasis y control de tara máxima son sus mayores fortalezas.

5.- Las 44 toneladas están a la vuelta de la esquina. ¿Están preparados?

SOR hace tiempo que trabaja para otros países, con leyes distintas a las españolas, unidades especiales con taras especiales. Estamos más que preparados.

6.- ¿De qué manera afecta a su compañía la descarbonización y el uso por parte de los camiones de combustibles alternativos al diésel?

SOR tiene un objetivo claro de buscar la excelencia. Pero no sólo busca la excelencia empresarial, sino también la excelencia en todos los aspectos de la compañía: trabajadores, proveedores, entorno social, clientes, accionistas y sociedad en general. Ese es su reto y en ello están y van a seguir trabajando los próximos años.

¿Y cómo? La innovación es nuestro motor de crecimiento. Nuestra vocación de servicio al cliente es nuestra diferenciación respecto a los competidores. Diseñamos y fabricamos vehículos fiables, de calidad y ajustados a sus necesidades sin perder de vista los requisitos legales y de tráfico. Nuestro objetivo es ser líderes en la industria, proporcionando rentabilidad en el largo plazo y actuando en todo momento de forma responsable con la sociedad y el medio ambiente.

También es nuestro objetivo fabricar vehículos cada vez más ligeros que contribuyan a mejorar las taras y, por lo tanto, a reducir el impacto medioambiental en la medida que la tara repercute directamente sobre la carga útil, ésta sobre el número de viajes y éstos sobre las emisiones.

Nosotros hace tiempo que colaboramos en proyectos para la reducción de emisiones y, por tanto, la huella de carbono. Estamos totalmente convencidos de la necesidad de apoyar este tipo de iniciativas y así estamos trabajando, pero sin perder de vista la competitividad.

2.- Previsiones de ventas para 2024 de su compañía.

Como se desprende de la respuesta anterior, tenemos la convicción, y los indicadores así lo reflejan, de que 2024 será un record en fabricación de unidades para Tisvol. Nuestra previsión es pasar la cifra de 800 unidades en este año 2024, una cifra que nos acerca paso a paso al gran objetivo de las 1.000 unidades en un futuro cercano.

3.- Breve explicación de su gama de producto.

Tisvol es el único especialista en el mercado en basculantes de aluminio. Todos nuestros esfuerzos, toda nuestra maquinaria, todo nuestro talento, está dirigido a un único producto, el basculante de aluminio, la solución óptima para el transporte de mercancías a granel. Es gracias a esta especialización que podemos ofrecer al mercado el mejor basculante. Tisvol pone toda su experiencia y pasión en un único producto: el mejor basculante de aluminio del mercado.

4.- ¿Qué novedades podemos esperar a corto plazo?

Estamos muy ilusionados en las novedades que nuestro departamento de investigación y desarrollo está finalizando. Esperamos a final de año lanzar una nueva solución para el transporte de mercancías a granel, por supuesto acorde a nuestro ADN, una solución basculante de aluminio para optimizar ciertas cargas a granel, que aportará mayor seguridad y rentabilidad.

5.- Las 44 toneladas están a la vuelta de la esquina. ¿Están preparados?

Sí, llevamos muchos años preparados y creemos que esta unificación de criterios con nuestros países vecinos aportará coherencia al sistema de carga europeo. Hace muchos años que nuestros vehículos están diseñados para soportar estas cargas, de hecho, hay muchos mercados en Europa donde las 44 ton están operativas desde hace más de 10 años, como por ejemplo en Francia, donde Tisvol vende desde hace más de 15 años.

6.- ¿De qué manera afecta a su compañía la descarbonización y el uso por parte de los camiones de combustibles alternativos al diésel?

Es realmente complejo vislumbrar el horizonte que se acabará imponiendo. Hay



José Antonio Giménez es el director comercial de Tisvol.

consenso en que la descarbonización es un paso obligatorio, la cuestión está en qué tecnología será la que sustituya finalmente los combustibles fósiles. Actualmente parece que las soluciones eléctricas han tomado la delantera, pero sin embargo, hay voces, principalmente en Alemania, que abogan por combustibles sintéticos, que permitirían seguir utilizando los motores térmicos con una reducción casi total de los gases nocivos y de forma paralela, aunque con menos presencia mediática, surgen soluciones como pilas de combustibles alternativos.

También podría ser que no se imponga una tecnología sobre el resto, sino que para cada tipo de transporte haya una solución preferible. Al fin y al cabo, no tiene por qué tener la misma solución de combustible un camión con semirremolque que hace una gran ruta de 2.000 kilómetros recorriendo toda Europa, que un camión rígido que se dedica a hacer trabajos de cantera con recorridos circulares de 5 km.

Desde Tisvol continuaremos haciendo todo lo posible para reducir nuestro impacto climático, como se ha hecho con la reciente ampliación de la potencia solar ya instalada, y la optimización en el reciclaje de todos los residuos internos generados. No sabemos qué solución energética se acabará imponiendo en el futuro, pero sí sabemos que pondremos toda nuestra pasión y energía por seguir haciendo los mejores semirremolques basculantes de aluminio.

‘El año 2024 será un récord en nuestra fabricación de unidades’

1.- Valoración de sus resultados de 2023 y del Q1 de 2024.

Los resultados de 2023 fueron positivos. Por fin, después de la sacudida que supuso la pandemia en 2020 y las turbulencias que se originaron tras las medidas económicas de contención que se tomaron, y que se digirieron entre 2021 y 2022, se logró una estabilidad en fabricación y ventas que llevábamos ejercicios sin tener. Cerramos el año pasado con los indicadores en verde y con la satisfacción de que nuestros vehículos son altamente apreciados en los mercados en los que operamos.

La primera parte de 2024 se inició con el mismo ritmo de 2023, con un buen ritmo de ventas y fabricación, si bien, durante la segunda parte del primer semestre, se ha sufrido una desaceleración en algunos mercados, principalmente las grandes potencias europeas, como Alemania o Francia. Sin embargo, las previsiones que manejamos es que podamos terminar el año 2024 con nuestra fábrica de Puçol (Valencia) a pleno rendimiento y con la ilusión de reducir el plazo de entrega actual, consecuencia de la excelente valoración de los clientes por nuestros vehículos.

TISVOL





Date de alta en Nexotrans.com

Diario online del Transporte

... y recíbelo cada mañana
en tu email



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



Colaboración con el CNL: MAN presenta su camión eléctrico

Durante la firma del acuerdo para la asociación de desarrollo con el CNL MAN

Truck & Bus presenta su prototipo de camión eléctrico, listo para ser conducido, destinado al transporte de reparto urbano.



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



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



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

FICHAS DE PRODUCTO

CDT TRAILERS



www.cdt-trailers.com

MENCI GIOVE



Características: La bañera Giove de Menci es adecuada para el transporte de todo tipo de materiales de construcción como áridos, tierras, aglomerados, rocas, balastro, piedras, escollera, etc. Fabricada en acero Hardox 500 TUF.

Longitud interna: 7,45 metros
Altura lateral: entre 1,44 y 1,84 metros
Volumen de carga: entre 23,5 y 31 m³
Carga útil: 27,5 - 32,5 ton

MENCI ATLANTE



Características: Vehículo diseñado para el transporte de residuos férricos tipo chatarra. La caja está construida integralmente en acero Hardox 450 (diferentes espesores) y el chasis se puede fabricar tanto en acero como en aluminio para minimizar la tara y aumentar la carga útil.

Longitud interna: 9,3 a 11 metros
Altura interior: entre 1,8 y 2,2 metros
Volumen de carga: entre 41 y 58,9 m³

MENCI VENERE



Características: La cuba Venere de Menci en formato remolque o semirremolque es un vehículo para el transporte de piensos animales a granel. Construcción integral Menci Group en aluminio de primera calidad y soldaduras totalmente robotizadas con múltiples posibilidades de dividir la carga en diversos compartimentos independientes entre ellos.

Configuración: Camión de dos ejes, de

tres ejes, de cuatro ejes, remolque de ejes centrales, remolque independiente, semirremolque de dos ejes, semirremolque de tres ejes con chasis, semirremolque de tres ejes autoportante.

Volumen de carga: entre 19 y 62 m³

PEZZAIOLI GANADO



Características: Sus carrocerías de aluminio para el transporte de ganado porcino, ovino y bovino destacan por su calidad, instalaciones y cuidado del detalle para garantizar el bienestar animal durante el transporte respondiendo a las normativas más exigentes.

Configuración: Remolques, semirremolques (con y sin cuello de cisne), carrozados sobre camión rígido, vehículos especiales, trenes de carretera... Con dos hasta cuatro pisos.

SILOTRAILERS GR



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

Longitud: 12,83 metros
Altura: 3,95 metros
Anchura: 2,55 metros
Distancia entre ejes: 6,96 metros
Volumen de carga: entre 40 y 65 m³
Carga útil: 27,5 - 32,5 ton

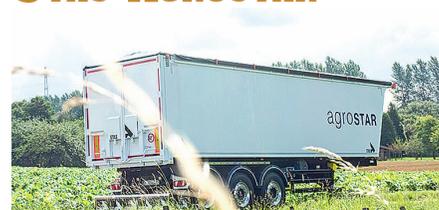
SILOTRAILERS CM



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

Longitud: 8,92 metros
Altura: 3,94 metros
Anchura: 2,25 metros
Distancia entre ejes: 6,15 metros
Volumen de carga: entre 25 y 63 m³
Carga útil: 29,6 - 34,6 ton

STAS AGROSTAR



Características: Basculante con bastidor y caja de aluminio para transporte de productos agrarios, abonos, despojos, palets... Eje de volteo integrado en el chasis y anchura del bastidor de 1.400 mm.

Longitud interior: 9.445 a 13.315 mm
Altura interior: 1.900 a 2.400 mm
Anchura interior: 2,46 metros
Volumen de carga: 45-79 m³

STAS BIOSTAR



Características: Piso móvil con bastidor de aluminio o acero y caja de aluminio, para el transporte de biomasa, madera, papel, productos agrarios, palets, abonos... Marco posterior reforzado para carretillas elevadoras.

Longitud interior: 13.500 mm
Altura interior: 2.100 a 3.000 mm
Anchura interior: 2.475 mm
Volumen de carga: 72-104 m³

STAS BUILDSTAR



Características: Basculante con bastidor y caja de aluminio para transporte de arena, grava, tierra, arcilla, lodo, piedras pequeñas, asfalto... Eje de volteo integrado en el chasis y anchura del bastidor de 1.400 mm.

Longitud interior: 7.810-9.450 mm
Altura interior: 1.450 a 1.500 mm
Anchura interior: 2.200-2.300 mm
Volumen de carga: 26,9-39,7 m³ en versión X (hasta 48 m³)

STAS U-ROCKSTAR

Características: Basculante con bastidor y caja de acero para transporte de piedras grandes y demoliciones... Eje de volteo integrado en el chasis y anchura del bastidor de 1.400 mm.



Longitud interior: 7.565-8.540 mm
Altura interior: 1.500 a 1.650 mm
Anchura interior: 2.160 mm
Volumen de carga: 24-31 m³

STAS ECOSTAR

Características: Piso móvil con bas-

tidor de aluminio o acero y caja de aluminio, para el transporte de chatarra, residuos domésticos, vidrio... Estructura superreforzada y marco posterior reforzado para carretillas elevadoras.



Longitud interior: 13.500 mm
Altura interior: 2.285 a 3.200 mm
Anchura interior: 2.475 mm
Volumen de carga: 79-104 m³

STAS FERROSTAR



Características: Basculante con bastidor y caja de acero, para el transporte de chatarra y bobinas de acero. Eje de volteo integrado en el chasis y anchura del bastidor de 1.400 mm.

Longitud interior: 9.015-13.110 mm
Altura interior: 2.285 a 2.770 mm
Anchura interior: 2.340 mm
Volumen de carga: 50-86 m³

CMC CEREZUELA



www.cmccerezuela.eu
(fichas2023)

SEMIRREMOLQUE GLP



Características: Semirremolque cisterna para el transporte y distribución de GLP, equipado con tuberías de carga y descarga con bomba, medidor y manguera, con amplias opciones de sistemas de control, seguridad, accesorios, tipos de rodaje y sistemas de freno. Homologado para el transporte por carretera y el transporte marítimo (ADR - IMDG).

Versiónes: En uno, dos y tres ejes, y de tres ejes para transporte primario (amoníaco).

AUTOCISTERNA GLP

Características: Autocisterna móvil para el transporte y la distribución de

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



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

SEMIRREMOLQUE GNL



Características: Semirremolques cisterna criogénicos TPED para el transporte de gases liquados refrigerados, con aislamiento térmico en vacío multicapa (MLI) y equipamientos de distribución diseñados para garantizar la mayor protección térmica, seguridad y velocidad de descarga del mercado: (LNG) Gas natural liquado; (LIN) Nitrógeno liquado; (LAR) Argón liquado; (LCO2) CO2 liquado; (LOX) Oxígeno liquado; y Etileno liquado.

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

AUTOCISTERNA GNL



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

COBO

www.cisternascobo.com



SOA-40

Características: Modelo SOA-40 con cuello de cisne y bajo centro de gravedad. Aluminio 5186 H111 de Hydro. Perfiles de extrusión de aluminio en Bandeja superior, chasis y King pin.



Compartimentos: 6 (10+5+5+10+5+5)
Capacidad: 40.000 litros + 4%

CHEREAU



www.chereau.com

SMART TRAILER



Características: La nueva gama Chereau SmartTrailer cuenta con un diseño y equipamiento de serie u opcional que ahorra la energía necesaria para su funcionamiento. Está orientada al usuario, con nuevas funciones y equipamientos para mejorar la seguridad y la comodidad de uso. Cuenta con una caja de comunicaciones de serie, que permite al operador beneficiarse de los datos e integrar los semirremolques frigoríficos en unos flujos logísticos cada vez más interconectados. Chereau aumenta el rendimiento del aislamiento en un 8% de serie. Pero mantiene la tecnología VIP en una versión Chereau SmartTrailer Performance, con ganancias de alrededor del 21% en comparación con la gama anterior.

DISTRIBUCIÓN

Características: CityTrailer es la solución de Chereau para acceder al centro de



las ciudades. Disponible en tres versiones de uno, dos o tres ejes, CityTrailer se adap-

ta a diferentes necesidades en términos de capacidad. Su eje trasero direccional Steering-C aporta manejabilidad y agilidad para poder entregar los productos a los clientes incluso en lugares de difícil acceso.

LARGA DISTANCIA

Características: Cuando se trata de desplazamientos de más de 600 km/día sin abrir las puertas, a menudo con el lote completo de 33 palés, los semirremolques tienen una definición simplificada. Para optimizar la carga útil o limitar el consumo de carburante, el peso en vacío de los semirremolques debe ser lo más reducido posible.



El alto rendimiento isotérmico de la carrocería es una garantía de seguridad para las mercancías transportadas y contribuye a la productividad del transportista gracias a la reducción del tiempo de funcionamiento del grupo frigorífico. La estructura del chasis, el tren de rodaje y los equipos de frenado y señalización deberán ser robustos y fiables en el tiempo y en todo momento.

FERROCARRIL



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

FARCINOX



www.farcinox.com

CISTERNA ASFALTO



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

AUTOPORTANTE ATP



Características: Cisterna cónica autoportante, con isotérmico. Diseñada bajo normativa ATP para el transporte de productos líquidos perecederos. Este diseño cuenta con una capacidad aproximada de 32.000 litros divididos en cuatro compartimentos separados con mamparos. Circuito de vapor con dos líneas longitudinales, tapas con cierres calorifugados y con válvulas de seguridad de doble efecto. Válvulas de descarga, bandeja longitudinal antiderrame, recubrimiento de aluminio lacado blanco y fondos de poliéster. Ejes marca Jost con elevador. Todo ello sobre chasis de acero (Doble T) con acabado electropulido.

AUTOPORTANTE ADR



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

AUTOPORTANTE ADR (NO ISOTÉRMICA)



Características: Cisterna cónica autotoportante isotérmica, diseñada bajo normativa ATP + ADR Clase 3, con una capacidad aproximada de 33.000 litros divididos en cuatro compartimentos con mamparos. Circuito de vapor con dos líneas longitudinales, válvulas de carga y descarga, válvulas de cinco efectos en cada tapa, cajones redondos antiderrame individuales calorifugados. Recubrimiento de acero inoxidable con acabado brillo y fondos de poliéster, ejes marca Jost y pasarela de aluminio en el lado derecho. Todo ello sobre chasis de acero (Doble T) con acabado electropulido.

CONTENEDORES CISTERNA



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

FELDBINDER



www.feldbinder.com/es
(fichas2023)

SEMIREMOLQUE CISTERNA SILO



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

SEMIREMOLQUE CISTERNA BASCULANTE



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

CARROZADOS SOBRE CAMIÓN



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

SEMIREMOLQUE CISTERNA ALIMENTARIOS



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

SEMIREMOLQUE CISTERNA LÍQUIDOS



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

SEMIREMOLQUE CISTERNA PELIGROSAS



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

CHASIS

PORTACONTENEDORES



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

Versiónes: CONC 30.3 K, CONC 40.3 K.

FM5 FERRUZ



FERRUZ

www.ferruz.com/semirremolques

SEMIREMOLQUES

Características: Recolector de carga lateral que utiliza la última tecnología para trabajar con contenedores entre 760 y 3.200 litros de capacidad. Cuenta con software propio y cinco cámaras para un



control total del ciclo de carga. Solera, frontales de tolva y caja en aceros Hardox. Sistema multicontrol en la pantalla de la cabina, posibilidad de accionamiento manual, sistema anti-atasco en la tolva y baja emisión de ruidos (102 dB).

SMR

Características: Basculante de lamas para transporte de mercancías a granel o paletizables; bañeras de obra pública de dos y tres ejes para carga general entre 20 y 34 m³; portaccontenedores de 20", 30" y 40"; chasis de aluminio para cualquier carrocería y/o aplicación; suelo móvil de aluminio para grandes volúmenes;

diferentes módulos de puerta trasera, y distintas configuraciones de toldos y accesos a la caja.



La oferta se completa con pisos móviles de carga general, y estancos para RSU; portaccontenedores basculantes; SMR cerealero; remolques de tres ejes; plataformas forestales; bañera para áridos; y bañera con costillas para carga general.

FLIEGL



www.fliegl-iberica.com
(fichas2023)

MEGA RUNNER



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

Versiónes: Greenlight, Twin y Twin 200

PORTACONTENEDOR

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

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



ROADRUNNER

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



ROAD TRAIN



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

STONE MASTER



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

GRANALU



GRANALU

www.granalu.com

OP-ALPHA



Características: Chasis de aluminio y caja de acero, está pensado para los desafíos más extremos, y sus principales ventajas son:

-Mayor robustez: caja fabricada en Hardox®500 Tuf, que es lo último de la marca Hardox®, proporcionando robustez, dureza y fiabilidad garantizada.

-Polivalencia en la carga: apto para la mayoría de los trabajos de obra pública.
-Tara excepcional.
-Con nuevo paragolpes cilíndrico, a 820 mm de altura al suelo en posición abatido.

PISOS MÓVILES



Características: Gama dividida en dos tipos, con volúmenes de hasta 94 m³: cargas generales a granel (serrines, astilla, abonos, madera, cereal...) y RSU (recogida de residuos sólidos urbanos con total seguridad debido a su estanqueidad y recogida de lixiviados). Los pisos móviles de cargas a granel también están disponibles con techo elevable. "Dos de cada tres pisos móviles en España son fabricados por Granalu", afirma la compañía.

G-AERO



Características: El semirremolque G-Aero, tiene una longitud útil desde 9 a 10,5 m con volúmenes desde 35 a 61 m³, y su composición está formada por láminas horizontales soldadas al 100% y un perfil inferior curvo que le confiere aerodinámica y diseño. Dentro de sus características principales, el fabricante destaca: mayor aerodinámica y máxima carga útil, sin olvidarnos de la ligereza y robustez que caracterizan a todos los vehículos Granalu".

GUILLÉN

GUILLÉN
SEMIRREMOLQUES

www.guillen-group.com
(fichas2023)

B-LINK LONA



Características: Equipado con sistema de frenos EBS con CAN router, el Sistema RSS de ayuda contra el vuelco. Además incluye un sistema tándem de dos ejes desagregados con freno de disco de 19"5,

lo que aporta una capacidad de carga sobre ejes de hasta 20 toneladas. Las configuraciones de altura de 5ª rueda pueden ir desde los 1.050 hasta los 1.180 mm.

DUO DOLLY EVO



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

FURGÓN DFV

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



dando. Un furgón para exigentes trabajos con una protección superficial preparada para resistir en las climatologías más adversas. Furgón para carga seca estándar, maxi, mega, carga aérea, transporte de ropa colgada, metálico chapa grecada. Puerta trasera de libro o persiana. Todas con la opción EN-12642 código XL para una carga neta de 27.000 kg, hasta 3.020 mm de altura. Máximo número de elementos comunes del carrozado en todas las variantes, fijados con uniones mecánicas, para fácil y rápida sustitución.
Altura útil: hasta 3,02 metros
Anchura: 2,48 metros
Longitud: hasta 13,63 metros
Carga útil: hasta 27.000 kg
Tara: desde 7.130 kg

G-120



Características: El nuevo semirremolque G-120 PRO sustituye al reputado G-110. Incluye numerosas ventajas, proporcionando una mejora considerable en resistencia además de una reducción en la Tara. MMTA hasta 41.000 kg.
Altura útil: hasta 3,02 metros
Altura 5ª rueda: entre 950 y 1.200 mm
Anchura: 2,55 metros
Longitud: hasta 13,63 metros
Carga útil: hasta 27.000 kg
Tara: desde 5.700 kg

G-LIG



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

PC IDEAL



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

Altura 5ª rueda: 1.180 mm
MMTA: 41.000 kg
Versiónes: disponible para contenedores de 20', 2x20', 30', 40' (con y sin túnel), y 45' elevado. Opciones con extensión frontal y con bolster atornillado central de 20'.

PORTACONTENEDORES

Características: La serie de semirremolques portacontenedores fijos para 40' o 45' son la herramienta perfecta para los que necesitan transportar contenedores pesados o contenedores reefer. Chasis galvanizado en caliente con garantía de



10 años. Soluciones innovadoras como es el caso del brazo delantero articulado (sistema patentado) gracias al cual nace el modelo PC-45/40 HC X Light.

MMTA: 41.000 kg
Versiónes: PC20 3 ejes, PC20 3 ejes Tipper, PC40 Multi12, PC40 HC X-Light, PC40/45 HC X-Light, PC45 HC X-Light.

SEMIRREMOLQUE FRIGO

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



Altura útil interior: 2,65 metros
Anchura: 2,6 metros
Longitud: hasta 13,55 metros
Altura 5ª rueda: entre 950 y 1.150 mm
Tara: desde 7.300 kg
MMTA: 41.000 kg
Versiónes: disponible para contenedores de 20', 2x20', 30', 40' (con y sin túnel), y 45' elevado. Opciones con extensión frontal y con bolster atornillado central de 20'.

INDETRUCK

inde truck

www.indetruck.com
 (fichas2023)

FRIGORÍFICO



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

INDOX



www.indox.com

CISTERNA CARBURANTES

Características: Cisterna de Reparto de 20m3 con tres compartimentos CLH (FL/AT), para el transporte de Gas-Oil y Gasolinas, equipo de transvase de 700 litros compuesto de bomba y contador modelo ME4000, con dos devanaderas radiales ubicadas entre cabina y cisterna con 50 m

de manguera de Ø 32 y 20 m de manguera de Ø 50, con normativa y detalles de CLH. Montado sobre un auto bastidor Iveco S-Way AD26042Y-PS. ADR, con voladizo diseñado para facilitar las maniobras de conducción y reparto.



CISTERNA CRIOGÉNICA



Características: Cisterna para transporte de gases criogénicos que permite el suministro de productos con gran variedad de opciones y capacidades.
Longitud: hasta 14.040 metros
Altura: hasta 4 metros
Anchura: desde 2.400 hasta 2.600 mm
Volumen de carga: desde 24.000 hasta 58.000 litros
Tara: desde 9.800 hasta 16.500 kg

CISTERNA GLP



Características: Cisterna de reparto de 17 m3 mono-cuba para el reparto de productos de la Clase 2 (ADR) con equipos de transvase cetil con bomba y contador ME4000, con sonda de temperatura y una devanadera Axial para 40 m. Esta unidad esta construida bajo los detalles y normativa de Repsol.

COMPARTIMENTADA



Características: Cisterna de reparto de 3 m3 compartimentada. NO CLH, para el transporte de gasoil y diseñada con normativa de unidad apilable-desmontable para poder cumplir con la nueva homologación del carrozado. Esta unidad esta diseñada de manera que facilita al conductor todos los detalles y equipos para poder adaptarse a cualquier tipo de ciudad y calles. Lleva montada un equipo compacto de 400 litros con una bomba y contador + devanadera axial con 50 m de manguera de Ø 32.

INOXTANK



www.inoxtank.com

ADR



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

ATP CON ISOTÉRMICO



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

KOGEL

KÖGEL

www.koegel.com/es

EUROTRAILER

Características: El Kögel Euro Trailer

crea nuevos estándares entre los semirremolques para empresas transportistas. Es un semirremolque alargado en 1,38 m que ofrece hasta un 10 % más de volumen de transporte que un tráiler convencional.



Longitud interior: 15 m
Volumen carga: hasta 111 m3
Versiónes: Cargo, Cargo Rail, Mega, Box (dos o tres ejes).

VOLQUETE



Características: Con el remolque volquete Kögel, las empresas de construcción se aseguran un apoyo competente para el transporte de cargas a granel. Fabricado con aceros de alta resistencia, aporta costes de mantenimiento reducidos y buen comportamiento de marcha. Gracias a su tara reducida, el volquete ofrece una carga útil máxima para productos a granel de todo tipo. La caja de volquete de acero con estructura modular. Dos y tres ejes.
Volumen carga: 24-27 m3
Versiónes: Estándar y asfaltos.

PLATAFORMA

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



MULTI



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

trasera. De este modo, el Multi está disponible en una amplia gama de variantes.

FLEXIUSE



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

CHASIS CONTENEDORES



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

KRONE



www.krone-trailer.com
(fichas2023)

COOL LINER



Características: El Krone Cool Liner cuenta con estructura y equipamiento sólidos y bien diseñados, desde el canal de aire flexible, pasando por la cubierta de

piso hermética, hasta los cierres traseros de acero inoxidable. Ya sean frutas, carne o mercancías congeladas, cumple con HACCP. Los sistemas de seguridad como Krone Door Protect también ofrecen una protección especial.

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

MEGA LINER



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

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

PROFI LINER

Características: Semirremolque de plataforma para carga completa. Está pensado hasta el más mínimo detalle y



equipado con componentes de serie de gran calidad. Con el chasis soldado, la imprimación catódica anticorrosiva y el galardonado marco exterior Krone Multi Lock, puede contar con una elevada estabilidad, protección y resistencia óptimas y, en una segunda vida, con un alto valor de reventa. Gran capacidad de personalización.

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

LAMBERET



www.lamberet.fr/es

CAJA MÓVIL



Características: La caja móvil para raíl y carretera es la solución ideal para las aplicaciones de transporte multimodal de media o larga distancia. Permite optimizar la productividad del transporte entre plataformas logísticas. Cumple con las normativas ATP y de la UIC.

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

GAMIÓN RÍGIDO



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

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

GAMIÓN CON REMOLQUE



Características: Remolque sobre chasis específico de dos ejes y conjunto camión rígido+remolque homogéneos y compatibles. Integración del grupo en la cara delantera, en cámara o en el chasis.

Distribución personalizable: remolques de dos frentes, multicompartmentos, puerta lateral, etc... Distribuciones estudiadas bajo solicitud: remolque de dos frentes, apertura total delantera y trasera, compuerta...

Capacidad: entre 10 y 50 m³.

SR2 FRIGORÍFICOS



Características: Semirremolque frigorífico con múltiples versiones.

Capacidad: entre 80 y 95 m³.

Versiónes: SR2 Rail-Road, SR2 Pahmafe+, SR2 X-City, SR2 GreenLiner, SR2 Heavy-Duty, SR2 SuperBeef, SR2 SuperFlex, SR2 SuperCity, SR2 CX.

LECITRAILER



LeciTrailer

www.lecitrailer.es

K-LIGHT



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

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

EVOLUTION



Características: Nueva generación de vehículos frigoríficos. El chasis cuenta con hasta 10 años de garantía antiperfor-

ración por corrosión ya que ha sido sometido al tratamiento de KTL de Lecitrailer.

ELITE



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

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

P400



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

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

LIDERKIT

LIDERKIT

www.liderkit.com
(fichas2023)

ISOTERMO ULTRALIGERO



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

ISOTERMO GRAN TONELAJE



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

MODELO X



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

MODELO Z/ZR



Características: Se adapta casi a cualquier uso. Existen dos variantes: una de poliéster de 2 mm y otra reforzada con poliéster de 3 mm. Sus principales características con la ligereza y un precio competitivo. La principal ventaja que ofrece es que las reparaciones son sencillas y económicas.

MODELO W/WR/W40



Características: Sus laterales y frontales están compuestos por paneles Lider-

foam. Modelo muy ligero pero a la vez tan resistente que está disponible para carrocerías de hasta 26 Ton. Es totalmente personalizable gracias a la fabricación propia de paneles (tipo sandwich). Admite refuerzos internos o externos y de cualquier material. Al estar fabricado con paneles aislantes, puede utilizarse para mercancías que precisen una ligera isotermitización, como transporte de pan, dulces o flores. Cuenta con tres variantes en función de la tipología de carga: modelo básico, compuesto por paneles Liderfoam de 30 mm (W), otra variante Plus (WR) reforzada con poliéster de 2,5 mm, y una tercera variante elaborada con paneles de 40 mm (W40).

MODELO E



Características: Es el modelo ultraligero, compuesto por laterales y frontales fabricados con paneles Liderfoam de 18 mm, tipo sándwich. Mantiene el sistema propio de perfilera del fabricante, que, en conjunción con los paneles y poliéster de fabricación propia, le otorgan una gran resistencia.

MODELO J/K

Características: Modelo resistente para



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

MODELO Q



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

MODELO Ex

Características: Modelo low cost fabricado con paneles Liderfoam de 17 mm con núcleo de poliestireno extruido y caras

de poliéster reforzado. Su perfilera es de color aluminio natural, reduciendo el coste de reparación. Así mismo, los herrajes y el marco trasero se fabrican en chapa galvanizada con tratamiento especial anti-oxidación. Está especialmente diseñado para grandes flotas iguales.



MODELO T



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

MODELO BAT

Características: Este modelo está orientado en tres líneas claras de diseño:



ligereza, elegancia y durabilidad. Fabricado en aluminio y totalmente personalizable. Además, somos distribuidores de bateas y volquetes monovuelco y trivuelco Scattolini.

MODELO PC



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

TRÁILER

Características: Capacitado para transportar hasta 40 toneladas de peso, posee propiedades especiales en resistencia y durabilidad. Está elaborada en una única



estructura, sin divisiones de elementos.

PARCISA



www.parcisa.com

ASFALTO



Características: Cisterna para transporte de productos asfálticos y bituminosos, fabricada en acero o acero inoxidable. Sistema de calentamiento mediante resistencias eléctricas o mediante quemador.

Tara: desde 6.100 kg.

Capacidad: de 25.000 hasta 34.000 l.

ALIMENTICIAS



Características: Cisterna para transporte de mercancías perecederas y alimenticias (incluido alcohol bajo normativa vigente), con acabados en acero inoxidable o en poliéster. Normativa ATP y/o ADR. Versión para recogida de leche en dos y tres ejes.

Tara: desde 5.800 kg.

Capacidad: de 16.000 hasta 32.000 l.

Interior: 1-5 compartimentos.

QUÍMICOS



Características: Cisterna para transporte de productos químicos, productos corrosivos, monocubas o compartimentadas, en material de acero inoxidable especial para su comportamiento. También autoportante destinada para un transporte

específico dentro del ADR, agrupadas con normativa L4BH, L4BN. Cisternas destinadas al transporte de productos corrosivos y especiales sobre tren de rodaje de dos o tres ejes. Cisternas para el transporte de AdBlue, con equipo contador; y opción de cisterna sobre camión o remolque, en acero inoxidable.

Tara: desde 6.300 kg.

Capacidad: de 16.000 hasta 48.000 l.

Interior: 1-5 compartimentos.

VACÍO



Características: Cisterna combinada de alta precisión y vacío en acero inoxidable, sobre camión o remolque, destinada al tratamiento de residuos (bajo normativa ADR), con sistema de limpieza a presión y bomba de absorción.

Capacidad: de 8.000 hasta 16.000 l.

Interior: 1-3 compartimentos.

ROJO

ROJO TRAILER

www.rojotrailer.com

PE LINE



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

GR LINE



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

GP LINE

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

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



VOLQUETE ALUHARD 500/44+



Características: Con AluHARD 500/44+ "evolucionamos el diseño para adaptarlo a las 44 tn", explican desde el fabricante. Con ejes SAF en su versión CD homologados de 9 tn. y preparados para su uso constante con estos pesos y en todas condiciones. Con el aumento de 180 mm en el chasis y la caja hacia adelante, subiendo la carga resultante sobre el King-Ping, pero manteniendo un voladizo trasero perfecto para asfaltar.

"Todo ello sin perder su ADN de maniobrabilidad, con la distancia más corta del mercado entre el K-P y el primer eje. Con la máxima estabilidad que aporta esta distancia, sumada al chasis extra-ancho. Y lo más importante: la productividad y rentabilidad de su mínimo peso, desde 4.800 kg, que permitirá ahora una carga neta de hasta 33 tons". El chasis también se han reforzado para cargar las 33 tons netas. Incorpora un rigidizador que abraza las almas principales y el punto de vuelco, fabricado en acero de extra-alto límite elástico. La caja está fabricada con SSA-BHardox 500 TUF un 20% más resistente al desgaste que el tradicional Hard 450.

SCHMITZ CARGOBULL

SCHMITZ CARGOBULL

www.cargobull.com/es

M.KO



Características: Carrocerías de furgón y frigorífico para camión rígido M.KO de alto rendimiento para el transporte con temperatura controlada sobre vehículos básicos de todos los fabricantes habituales de camiones.

Longitudes: de 6.050 hasta 8.900 mm.

Capacidad: hasta 12 toneladas.

Versiones: Cool, Express y M.KO/Z.KO.

S.CF



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

Versiones: La gama de portacontenedores se completa con los modelos S.CF 45' Euro y S.CF 45' Euro Light.

S.CS



Características: La estructura modular de los semirremolques de lona para mercancía de carga general permiten una configuración personalizada.

Longitudes: desde 13,6 hasta 16,5 m

Tara: desde 4.950 kg en el modelo X-Light

Versiones: Universal, Mega, Coil, Paper, Fixed Roof. Opciones de Speed Curtain y Power Curtain.

S.KI



Características: Gama de semirremolques basculantes fabricados en Gotha, Alemania. Adaptados a las necesidades de cada empresa, en acero y aluminio.

Versiones: Light y Solid, ambas también con aislamiento térmico o en versión volumen.

S.KO Box



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

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

SOR IBÉRICA

SOR

www.soriberica.com

MULTITEMPERATURA



Características: Las unidades multicompartimento están diseñadas especialmente para la distribución y con la flexibilidad suficiente para transportar temperatura positiva y negativa en función de las necesidades. Sus paneles móviles les permiten adaptar los espacios en cada carga y adaptar los compartimentos a las temperaturas requeridas. Este tipo de unidades admite desde carga seca a congelado en la misma ruta con cualquier tipo de distribución interior: estanterías, paletizado, bandejas, encajado, etc.

EUROMODULARES



Características: Tres configuraciones diferentes posibles:

1- Rígido + Dolly + semirremolque (RDS 323): Combinación entre rígido de 3 ejes y semirremolque de largo estándar a través de un dolly (remolque de 2 ejes que engancha al rígido y a la vez se convierte en la quinta rueda del semi). A los 33 pallets del semirremolque hay que sumar los 18-19 del rígido. SOR tiene una larga experiencia en este tipo de unidades, sobre todo, en países como Holanda o Dinamarca.

2. Semirremolque + remolque TSR 232: Esta fue la combinación elegida por la DGT para realizar las primeras pruebas de Euromodulares en frigos. Todas ellas realizadas con combinaciones SOR. Dependiendo de las dimensiones del remolque, éste puede transportar hasta 19 pallets que sumados a los 33 del semi conforman un total de 52 pallets.

3. Link trailer: Semirremolque que permite el acoplamiento con un segundo vehículo. Para ello, desplaza la parte de

los ejes de forma que, la zona del tridem, se convierte en una 5ª rueda con la que enganchar el último semirremolque. El link de SOR es un semirremolque de 2 ejes (fijos, direccionales o autodireccionales) de 10.850 mm de largo y una capacidad de carga de 19 pallets (18 en el caso de que la unidad sea multitemperatura).

LOGÍSTICA Y DISTRIBUCIÓN



Características: SOR Ibérica se ha especializado en el desarrollo de vehículos específicos para la logística. Dentro de ellos, los citytrailer de uno o dos ejes pensados para el suministro a cadenas de distribución, ocupan un lugar destacado. Todos los citytrailer SOR son diseñados para circular y adaptarse al tamaño de la ciudad. Pero, además, cada uno de ellos cumple con las normas de circulación y acústicas que cada país dictamina. Finalmente, los city's de SOR completan su versatilidad por su capacidad de carga/descarga en muelle, tanto lateral como trasera (si el cliente así lo estima oportuno).

PHARMA



Características: En la actualidad la industria farmacéutica mantiene unos altos estándares para garantizar la calidad en el desarrollo, fabricación y control de los medicamentos. Y, en ese sentido, la distribución y logística debe seguir los mismos estándares. Siguiendo esa filosofía, SOR Ibérica ha lanzado al mercado un certificado de aptitud del vehículo para el transporte de productos farmacéuticos, basado en los requisitos de la Guía Europea de Buenas Prácticas de Distribución de Medicamentos para uso Humano (2013/C343/01) de 23 de noviembre de 2013 y ensayado por los organismos competentes.

HUCKPACK



Características: Sacar los semirremolques de las carreteras es una máxima que todos los gobiernos deben anteponer en favor del cuidado del medio ambiente. Estos huckpack tienen la versatilidad de

combinar los transportes, pero con la autonomía del chasis. Transporte combinado, ferrocarril, barco y/o carretera.

TISVOL

TISVOL

Powered by Superior Quality

www.tisvol.com

PISO MÓVIL



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

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

TERRA



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

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

ORGANIC



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

NATURA

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



SOLID



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

CERES



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

METAL



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

COROA



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

CHASIS CLASSIC

Características: Chasis basculante S9 de dos piezas para cilindro frontal para aquellas aplicaciones especiales que requieren la máxima resistencia y fiabilidad.

Tecnología de soldadura aplicada y diseño de dos piezas sin ninguna soldadura transversal.

CHASIS SAETA

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

CHASIS GAN

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



El Sector ha cambiado y la Información también

RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

CORTESIA DE ESPAÑA Y EL TREN A SU SERVICIO

Nexotrans

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

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

Colaboración con el CNL: MAN presenta su camión eléctrico

Truck & Bus presenta su prototipo de camión eléctrico, listo para ser construido, destinado al transporte de reparto urbano.

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

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

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

Date de alta en Nexotrans.com
Diario online del Transporte

... y recíbelo cada mañana en tu email

EDICIÓN ESPECIAL 2024

Nexotrans Remolques