

La motocicleta eléctrica se hace un hueco en el mercado

Llegaron más tarde, pero su consolidación en el mercado está resultando más rápida. A pesar del frenazo que la crisis de la Covid-19 supuso para el sector de la automoción, la matriculación de motocicletas eléctricas creció un 17% el pasado año, hasta alcanzar un 8% de cuota de mercado, ocho veces más que lo que los coches eléctricos suponen en el total de ventas de automóviles.

VMS Automotive, del Grupo Marsan, fabrica en Vigo una moto eléctrica destinada a flotas profesionales

Es en este escenario donde VMS Automotive, perteneciente al Grupo Marsan –con una acreditada solvencia de 70 años en el sector de la automoción– decidió poner en el mercado el eezon e3, el resultado de tres años de investigación que se tradujo en una motocicleta eléctrica de tres ruedas fabricada en Vigo y destinada a abastecer las flotas profesionales de reparto, actividad comercial y delivery.

“El eezon es un E-Trike dirigido a un público profesional y totalmente alineado al concepto y los principios de la Smart Mobility. Actualmente es el único vehículo que reparte el peso entre las ruedas traseras gracias al sistema de balanceo patentado que le aporta más estabilidad y permite una conducción ligera y ágil con la misma facilidad en los cambios de dirección que una motocicleta de dos ruedas”, explica el director general del Grupo Marsan, Pedro Martínez Vergés.

El vehículo tiene la capacidad de carga equivalente a la de un maletero de coche convencional y hasta cuatro veces mayor que otras motos del mercado, cargando hasta 500 litros al combinar los 400 litros del cajón y los 100 del maletero situado entre las ruedas traseras.

Se puede conducir en cualquier tipo de vía –incluso en autopistas, ya que alcanza los 95 kilómetros por hora– y estacionar en zonas peatonales. Su autonomía, superior a 100 kilómetros, garantiza la realización de cualquier tipo de servicio en un entorno urbano y periurbano.

El máximo responsable del Grupo Marsan está convencido de que su eezon e3 “permite avanzar a las empresas hacia



El eezon e3 alcanza los 95 kilómetros por hora y su autonomía supera los 100 kilómetros

un modelo de movilidad urbana más inteligente, sostenible y eficiente” porque “combina las ventajas de un coche, tanto a nivel de capacidad de carga como de accesibilidad a todo tipo de vías, con las ventajas de movilidad de una moto eléctrica, pudiéndose estacionar en la acera, agilizando los servicios al acortar los tiempos de entrega, reduciendo los costes de mantenimiento y contribuyendo a una menor contaminación atmosférica y acústica”.

Pedro Martínez Vergés asegura que los vehículos eléctricos ligeros “aportan muchas ventajas a la movilidad urbana porque acortan los tiempos de desplazamiento, permiten una mayor facilidad para aparcar, reducen la huella de carbono y tienen un menor coste de adquisición y mantenimiento que otros vehículos”.

El director general de Marsan sostiene además que la pandemia de la Covid-19 “ha marcado un antes y un después en la movilidad urbana porque potenció un crecimiento del mercado de los vehículos eléctricos ligeros. A las restricciones por contaminación –añade– se suma el miedo al contagio en los transportes públicos y compartidos”, lo que unido al auge de motosharing en las grandes ciudades permite vaticinar para este sector un aumento de matriculaciones de al menos dos dígitos. ●