

PRUEBA
EN RUTA

FARIZON SV LIH1

La virtud del contraste

📍 por **Silvio Pinto**



"Ausencia de pilar B, asientos climatizados, dos capós y una potencia pico descomunal. No está nada mal como carta de presentación"

"La Farizon SV propone tres modos de conducción y otros tantos de regeneración, soluciones de auténtica profesional del reparto"

"Asiste al conductor con 30 ADAS y su look atrae las miradas de quien con ella se cruza"



FARIZON SV L1H1

LA VIRTUD DEL CONTRASTE

La Farizon SV es una de las grandes novedades de la temporada en el transporte ligero eléctrico. La hemos probado a fondo y nos queda claro que es el modelo del mercado que más soluciones singulares incorpora, con el añadido de un equipamiento que cuenta con elementos que en otros modelos no están disponibles ni como opción.

Por **Silvio Pinto** • Fotos: **Alejandro Mata**



Las tulipas traseras quedan protegidas de posibles alcances gracias a su elevada posición.

LO MEJOR

- Equipamiento de serie
- Prestaciones del motor eléctrico
- Seguridad activa
- Experiencia de conducción

A MEJORAR

- Reglajes de volante y asiento
- Poco aprovechamiento de la ausencia del pilar B
- Acceso a los modos de conducción y regeneración

Por dónde empezar? Qué difícil nos lo pone esta SV del fabricante chino Farizon, que se estrena en España con este innovador modelo. Su distintivo look pide paso a codazos para acaparar los primeros párrafos de este artículo frente al resto de singularidades que buscan esa "pole" para saciar cuanto antes la curiosidad del lector.

Pero el empleo del término "pole" ha despertado a esos dos centenares largos de caballos (muy largos como veremos) que dormitan en el motor eléctrico síncrono que permite a la SV volar bajo.

POSICIONANDO A LA SV

Por tratarse de un modelo y de una marca completamente nuevos en nuestro mercado, es necesario situar a toda la gama SV en su correspondiente segmento de mercado, y ya adelanto que tampoco es fácil.

Las SV con las que se presenta (de inicio) Farizon en nuestro país forman una familia compuesta por seis versiones, siempre en configuración furgón con una sola fila de asientos y volúmenes de carga que van desde los 6,9 m³ hasta los 13 m³.

El lector más especializado ya se habrá percatado de que con esos números la SV está en disposición de competir en dos segmentos: en el de las grandes vans y en el de las medianas.

Dicho de otra manera, la L1H1, que es la más pequeña de la gama y precisamente nuestra unidad de pruebas, ofrece un volumen de carga superior



Dos estrechos y alargados capós independientes esconden "los secretos" de la SV.



Buena dotación de guanteras en el salpicadero.

La furgoneta de las 30 ADAS

Hasta 30 Sistemas Avanzados de Asistencia al Conductor (Advanced Driver Assistance Systems) contabiliza Farizon en su SV.

1	Alerta de exceso de velocidad.	16	Sistema de frenos antibloqueo.
2	Cruise Control Adaptativo.	17	Sistema de control de la presión de los neumáticos.
3	Advertencia de colisión frontal contra vehículos.	18	Advertencia de colisión frontal.
4	Alerta de cambio de carril.	19	Sistema de asistencia en pendientes.
5	Lectura de señales de tráfico.	20	Sistema de mantenimiento de carril en situaciones de emergencia.
6	Sistema de asistencia para descensos.	21	Sistema de asistencia de frenado hidráulico.
7	Alerta de fatiga del conductor.	22	Alerta de colocación del cinturón de seguridad.
8	Asistente de cambio de carril.	23	Bloqueo automático de la puerta después de la puesta en marcha.
9	Salida segura del vehículo.	24	Control de estabilidad (ESP).
10	Sistema de prevención de colisiones para intersecciones en la parte trasera del vehículo.	25	Sistema de mantenimiento de carril.
11	Cinturones de seguridad con pretensores.	26	Sistema avanzado de alerta de distracción.
12	Reconocimiento de señales de tráfico.	27	Sistema electrónico de distribución de la fuerza de frenado.
13	Asistente de velocidad. inteligente.	28	Sistema de control de tracción.
14	Cruise Control Inteligente.	29	Cámaras 360°.
15	Sensores de estacionamiento traseros.	30	Frenado autónomo de emergencia.

MODELO
FARIZON SV L1H1

POTENCIA CONTINUA
102 CV (75 KW)

POTENCIA MÁXIMA
272 CV (200 KW)

PAR MOTOR MÁXIMO
343 Nm

PAR MOTOR CONTINUO
134 Nm

en 350 litros frente a la Mercedes Vito más grande, o 1.250 litros frente a las nuevas Transit Custom de Ford o Transporter de Volkswagen más compactas, quedándose a unos 3.000 litros de las MAN TGE, Fiat Ducato o Master E-Tech de Renault Trucks más pequeñas, ante las que la Farizon SV correspondiente competiría con su H2L2 de 9.390 litros.

Por la parte alta de la gama SV, la más grande alcanzaría un volumen similar al ofrecido por una Ducato L3H2, es decir 13 m³, un volumen de carga muy demandado por el mercado.

Concretando, la SV dispone de variantes para atacar dos segmentos de furgonetas diferentes que los fabricantes tradicionales cubren con dos familias de producto claramente diferenciadas.

SINGULARIDADES EXTERIORES

La imagen exterior que proyecta la SV es sin lugar a dudas impactante (lo hemos notado durante la prueba): **la furgoneta capta con facilidad miradas que se muestran esquivas con el grueso de los modelos de la competencia que se comercializan en nuestro país.**



El interior de la cabina ofrece una buena imagen con detalles de calidad.



El volante y su entorno pone un punto minimalista al puesto de conducción.



Su condición de eléctrico no le impide contar con rueda de repuesto completa.

El frontal marca su identidad. Sus elevados faros “achinados” comparten la misma franja que el mini-capó superior (tiene dos), que extiende su brillante acabado en plástico hasta los retrovisores, como si de un antifaz se tratara.

Este diseño le otorga un aire arcano, enigmático, claramente diferenciador favorecido por el contraste en blanco de la calandra (segundo capó), que por cierto se desmonta por completo para facilitar el acceso a los órganos del vehículo.

Otra singularidad exterior/interior, y claramente diferencial, es la ausencia del pilar B derecho y sus repercusiones. La primera es llamativa: el cinturón de seguridad queda anclado en la reforzada puerta que suplente al citado elemento.

La segunda es la mejora en el acceso al compartimento de carga, aunque la mampara fija no permite aprovechar por completo esta innovación. No es descabellado pensar que Farizon tuviera en mente incorporar una mampara partida que permitiera

FICHA TÉCNICA

Motor	Síncrono de imán permanente.
Tracción	Delantera
Potencia continua	102 cv (75 kW).
Potencia pico	272 cv (200 kW).
Par motor	134/343 Nm.
Batería de tracción	66 kWh.
Autonomía WLTP	415 km en urbano y 295 km en ciclo combinado.
Neumáticos	215/75 R16C.
MOM	2.070 kg.
MMA	3.500 kg.
Longitud	4,99 m.
Altura	1,98 m.
Anchura	1,98 m.
Volumen de carga	6,92 m³.



Las puertas se abren 90° para facilitar el acceso al interior de la cabina.

lucir esta solución en toda su “amplitud”, y que dotaría a la SV de una accesibilidad lateral sin precedentes en “sus segmentos”.

En el ámbito de la seguridad activa, la SV, amparada por el poder de las ADAS del siglo XXI (en algunos casos tan mágicas como las de los cuentos que incorporan la “h”), ha conseguido licenciarse en mayo de 2025 *cum laude* (con la variante L2H3) para obtener las cinco estrellas que otorga EuroNcap.



Con dos potentes puntos de luz se resuelve la iluminación del compartimento de carga.



Versiones por volumen de carga

La SV de Farizon dispone de seis versiones de furgón (todas ellas con una sola fila de asientos) en base a tres longitudes de chasis y tres alturas de cabina:

CONFIGURACIÓN	VOLUMEN DE CARGA	CARGA ÚTIL
L1H1	6,95 m ³	1.465 kg
L1H2	7,92 m ³	1.430 kg
L2H1	8,25 m ³	1.400 kg
L2H2	9,39 m ³	1.365 kg
L2H3	12,22 m ³	1.335 kg
L3H3	13 m ²	1.080 kg

DENTRO DE LA CABINA

Entramos en la cabina por la puerta de los acompañantes por la peculiaridad que “esconde”: ¡un cinturón de seguridad!

Efectivamente, la ausencia de pilar B obliga al mencionado dispositivo de seguridad a mudarse. La nueva reubicación natural hubiera sido el asiento, pero los diseñadores de Farizon han optado por “mantenerlo” en el pilar B sustituto, es decir, en el lateral de la puerta.

Seguimos con más singularidades. El acceso al espacio de almacenamiento que ofrece el banco corrido de dos plazas se lleva a cabo por la parte delantera, mediante sendas portezuelas ubicadas tras los tobillos de cada uno de los copilotos, solución que permite acceder a su contenido desde la posición de sentado.

Los tapizados propuestos para los tres asientos, en “piel”, bicolor y con cosidos a la vista, junto con los acabados del salpicadero y el volante en cuero son solo un indicativo del estatus con el que Farizon quiere dar a conocer a su SV: el de las furgonetas de “lujo racional”.

Toca explicar esta expresión. En un vehículo comercial destinado al uso diario intensivo, como herramienta de trabajo que es, no tiene sentido contar con elementos de puro lujo estético si no reportan algún tipo de beneficio para el negocio, pero hay otros que se agradecen, y más aún cuando forman parte del equipamiento de serie, como por ejemplo ¡asientos climatizados para toda la tripulación! Los más calurosos y los más frioleros ya estarán anotando a la SV en su lista de candidatas para la renovación de su flota.

En el apartado de soluciones para el almacenaje hay que destacar las dos “guanteras” situadas en la zona central del salpicadero: una basculante y la que más nos gusta en formato cajón deslizante. Hay más huecos útiles distribuidos por la cabina, como los existentes en los guarnecidos de las puertas y otro detalle a destacar: los dos bolsillos que incorpora el asiento del conductor, que po-



¿Asientos climatizados (frío/calor) para todos de serie en SuperVan.



Buen trabajo para conseguir la visión 360° y la cenital.

De sus tres modos de conducción nos quedamos con el Eco, para prevenir la presencia repentina de toda su caballería si descuidamos la presión sobre el acelerador (su pico de potencia alcanza los 272 cv)

La voz del importador

- ▲ Farizon es la propuesta de Geely y Caetano en España para ofrecer una gama de vehículos comerciales 100% eléctricos y con un amplio equipamiento de serie.
- ▲ Es una marca china de vehículos comerciales perteneciente al Grupo Geely, que también es propietario o máximo accionista de marcas tan reconocidas como Mercedes-Benz, Volvo, Lotus, Smart o Protón.
- ▲ Llega a España de la mano del Grupo Salvador Caetano, una firma con más de 80 años de experiencia en la distribución de vehículos, y que está presente en 48 países. En el ámbito de la posventa cuenta con un equipo interno especializado y un almacén de posventa en Mejorada del Campo, Madrid, con Kuehne & Nagel como partner y con capacidad de envío urgente en 24 horas a cualquier punto de la Península.
- ▲ Su red de talleres oficiales está amparada por los siguientes grupos automovilísticos:
 - Caetano Retail (Madrid y Málaga).
 - Grupo Ágreda (Zaragoza).
 - Moll Motor (Valencia).
 - Grupo Mima (Tarragona).
 - Torregrosa (Navarra).

Hasta 550 km de autonomía

- ▲ El motor eléctrico y las baterías de hasta 106 kWh permiten ofrecer a la SV hasta 550 km de autonomía en ciclo WLTP urbano y 398 km en ciclo WLTP combinado con la variante L3H3. El sistema eléctrico cuenta con carga rápida de corriente continua de hasta 160 kW capaz de recargar del 20% al 80% de las baterías en 30 minutos.
- ▲ Los precios comunicados por la marca en el momento de lanzamiento de la denominada entonces Farizon SuperVan y ahora SV (febrero 2025) arrancan en 36.790 (sin IVA) para la versión L1H1 y alcanzan los 50.025 euros en la L3H3 e incluyen el mantenimiento durante dos años o 60.000 km. La garantía es de cinco años o 200.000 kilómetros para el vehículo y de ocho años o 200.000 km para las baterías.



Admite potencias de carga de hasta 160 kW.



La cámara frontal se encuentra parapetada en la rejilla frontal, bajo la matrícula.

dría llegar a ser un referente en ergonomía (como lo es en confort) si la marca se decide a incorporar los reglajes (también en el volante) que merece un producto de esta calidad.

EN RUTA

El comportamiento de la Farizon es noble y previsible siempre y cuando respetemos los límites de velocidad legales asignados a este tipo de vehículos, y con una conducción racional y sosegada, porque la máquina eléctrica de la SV esconde una musculatura superlativa, descomunal, innecesaria.

De sus tres modos de conducción nos quedamos con el Eco, para prevenir la presencia repentina de

toda su caballería si descuidamos la presión sobre el acelerador (su pico de potencia alcanza los 272 cv). Además esta elección nos permitirá ampliar el rango homologado de autonomía para la SV sin renunciar a prestaciones y cruceros elevados.

La conducción racional ha de primar en una conducción profesional, y para ello disponemos también de tres modos de regeneración, una acertada decisión en pos de la seguridad y el aprovechamiento energético. En el plano dinámico la SV tiene mucho más que contar, y lo cuenta en nuestra sección de pruebas de rutadeltransporte.com, porque en este formato ha llegado a la meta completando su “vuelta rápida” en tiempo récord. ■