

PRUEBA
EN RUTA

FOTON eAUMARK 7.5

Electrominimalismo urbano

📍 por **Silvio Pinto**



“El eAumark 7.5 es una invitación para iniciarse en el reparto más urbano apostando por la tecnología eléctrica y con los números en la mano”

“Soluciones sencillas para resolver grandes retos. Podría ser la seña de identidad del eAumark 7.5 en su faceta de repartidor urbano con cero emisiones”

“La llegada al mercado español del eAumark 7.5 pone de manifiesto la fuerza con la que Foton aterriza en nuestro país”

FOTON eAUMARK 7.5

ELECTROMINIMALISMO URBANO

En una frase y sin tecnicismos: nuestro protagonista es un fiel representante de la electromovilidad minimalista para el reparto más urbano. La electrosimplicidad entendida como herramienta de trabajo.

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

Foton Trucks ha entrado en nuestro país con ganas. No significa esto que el resto de las nuevas marcas que están aterrizando en los últimos años lo hagan con desidia, faltaría más. Pero este fabricante chino lo ha hecho atacando varios segmentos a la vez con sus camiones eléctricos (salvo una excepción diésel) abarcando desde los 4.250 kg hasta las 18 t, (de momento), y con propuesta de furgoneta eléctrica incluida (E-view).

Los eAuman ponen nombre a los tonelajes de 16 y 18 toneladas, mientras que la gama eAumark ocupa la franja inferior de MMA (desde las 4,25 t hasta las 7,5 t), siendo nuestra unidad de pruebas la que cierra esta serie por arriba, es decir, la versión de 7,5 t.

Precisamente, la variante testada es la única que tiene un igual en el catálogo de Foton Trucks con motor de combustión en nuestro mercado (la excepción citada anteriormente). Se trata del Aumark 7.5 con motor Cummins de 3,8 litros que entrega 550 Nm de par y 156 cv de potencia máxima.

Nuestro protagonista eléctrico presenta unos números ligeramente mejores en el apartado mo-

tor, con picos de potencia y par de 204 cv (150 kW) y 560 Nm respectivamente, aunque como podrá anticipar el lector a estas alturas, la alegría en las aceleraciones urbanas caen muy del lado de la versión eléctrica. Pero antes de entrar en estos detalles, conozcamos al eAumark 7.5 t.

SIMPLICIDAD URBANA

Comencemos por su exterior. Sí, lo sé, más de uno está pensando tras ver la foto de la entrada que “esos ojitos” (los grupos ópticos delanteros) “me suenan”, y aunque ciertamente le otorgan “una mirada familiar” que puede recordar a algún otro modelo, lo cierto es que “nuestro” eAumark



LO MEJOR

- › Simplicidad de uso
- › Asientos climatizados para todos los tripulantes
- › Diseño de la bandeja central





El abatimiento de la cabina es manual y no entraña ninguna dificultad.

A MEJORAR

- › En cabina: regulación del volante y volumen de almacenaje
- › Sistema de desbloqueo interior de las puertas
- › Suspensión delantera cabina

El eAumark 7.5 es una invitación para iniciarse en el mundo de la movilidad más urbana con los números en la mano

ha puesto de manifiesto durante esta prueba sus credenciales personales.

El vehículo tiene unos buenos retrovisores laterales, que podrán lucir todo su campo de visión en la medida en la que el ancho de la carrocería que le acompañe no invada sus competencias. Con-



Foton eAumark, el camión del Ma

Efectivamente, el término Ma es japonés y nuestro protagonista es chino, pero ese matiz no le impide cultivar este principio en su diseño interior. El Ma es una “filosofía” japonesa que pone en valor los espacios vacíos entre objetos, sonidos, etc (simplificando mucho su significado, claro, que no estamos en clase de filosofía, y mis disculpas a los más puristas). Para hacerme entender un poco mejor, justo lo contrario lo encontraríamos en el cargador que tiene que “cubicar” hasta el último cm³ del compartimento de carga de un camión para optimizar el reparto.

La unidad testada monta una caja de más de cinco metros sobre el chasis de 3,36 m (de batalla). El resultado es un voladizo trasero generoso.



1 El Ma (menos filosófico) lo encontramos en varios detalles en el interior de la cabina de nuestro protagonista. Vemos Ma en la ausencia de guantera para los acompañantes, que permite alinear el salpicadero en esa zona sin salientes; lo vemos en la alargada y diáfana bandeja que recorre ese mismo tramo, sin tapas, sin cortapisas; está en el piso cuando el mínimo túnel motor se resuelve con suavidad, sin escalones pronunciados que lo resalten, incluso en la ausencia de los dos pequeños huecos superiores del lado derecho que no replican los que tiene frente a sí el conductor.

2 El Ma está también en los reglajes del puesto de conducción, en la asignación de tareas para la botonería, en la fantástica bandeja separadora entre los asientos (que incluye dos “tarjeteros”) o incluso en el no-reposacabezas del asiento central (aunque “este Ma” no podemos atribuirselo en exclusiva a nuestro protagonista porque es un clásico en este segmento de camiones chinos).

3 Podríamos continuar con el volante, multifunción pero sin saturación de botonería, y achatado por su “polo sur” donde el Ma está presente para que no interfiera con los cuádriceps del conductor. También está en la pantalla de infoentretenimiento. Podemos verlo entre las apps, marcando con claridad las distancias entre ellas. En el cuadro de instrumentos desaparece (sigo refiriéndome al Ma) entre el velocímetro y potenciómetro tan pronto como pulsamos el botón del contacto, pero regresa cuando efectuamos la misma operación con el fin de desconectar la “alta tensión” (así lo denomina un pantallazo que salta en el display del cuadro cuando “conectamos”).

Si conectas con la filosofía Ma, es posible que el eAumark 7.5 conecte contigo

MODELO

FOTON eAUMARK 7.5

POTENCIA MÁXIMA

204 CV (150 KW)

PAR MOTOR MÁXIMO

560 Nm

trasta su calidad con la del frontal, que sería muy sencillo de mejorar.

Nos dirigimos hacia la puerta con el mando de apertura en el bolsillo, que da el ok a la electrónica encargada de desbloquear el acceso por proximidad, cuando pulsamos el botón del tirador. Ambas puertas se abren hasta los 90°. Nos situamos junto a la del acompañante y nuestros ojos descubren un “diáfano” pasillo.

Entrecomillo diáfano porque el corredor se eleva ligeramente en su tercio final para acabar su re-

corrido ante la sobredimensionada bandeja central que se acomoda entre los 27 cm que separan el asiento central del puesto de conducción. Pero ¡jojo!, que el citado elemento (la bandeja) no necesita pedir disculpas por su talla; por el contrario es una de las soluciones de diseño de la que puede presumir el eAumark porque es, sin ningún lugar a dudas, una propuesta difícil de mejorar para “cubrir” ese espacio.

Lo resalto porque la realidad nos dice que en el día a día puede convertirse en un elemento de seguridad activa adicional (no hay más que fijarse en



Los retrovisores del eAumark cuentan con una carcasa muy adelgazada y por soporte tienen una fina barra, reduciendo al mínimo la zona de visión que queda oculta tras ellos.



Volante: a favor su achatamiento inferior. En su contra: reglaje solo en inclinación.



Nos gusta la distribución del cuadro de instrumentos. Algo menos que la presión del circuito de frenos la ofrezca en megapascales.

el trájín que se traen entre manos algunos conductores a diario para acomodar y sujetar en marcha sus pequeños objetos, con el consiguiente riesgo). Un ejemplo a seguir.

Sí que comparten los tres ocupantes calefacción en los asientos, un extra que cada vez está siendo más habitual en vehículos eléctricos y que en esta ocasión se acompaña de la función de ventilación para deleite de la tripulación en periodos veraniegos.

De las dos plazas que acompañan al conductor, el respaldo de la central puede emplearse como mesa

► FOTON eAUMARK 7.5

FICHA TÉCNICA

Motor	Motor eléctrico síncrono de imanes permanentes.
Potencia pico	204 cv (150 kW).
Potencia continua	102 cv (75 kW).
Par motor máximo	560 Nm.
Par motor nominal	250 Nm.

Transmisión

Caja de cambios	no tiene.
------------------------	-----------

Frenos

Tipo de frenos	neumáticos.
Delanteros	de disco.
Traseros	de disco.

Neumáticos

Delanteros	215/75 R17.5.
Traseros	215/75 R17.5.

Suspensión

Eje delantero	ballestas con barra estabilizadora.
Eje trasero	ballestas.

Batería de tracción

Composición	de litio-hierro-fosfato.
Fabricante	CATL.
Capacidad	100,46 kWh.
CC (100 Kw)	del 20% al 90% en una hora.
CA (22 kW)	del 20% al 100% en 5h.

Dimensiones

Longitud	6,70 m.
Ancho	2,06 m.
Altura	2,28 m.
Distancia entre ejes	3,36 m.
MMTA	7.480 kg.

Soluciones sencillas para resolver grandes retos. Podría ser la seña de identidad del eAumark 7.5 en el mundo de la electromovilidad

auxiliar. Los ingenieros de Foton han aprovechado la configuración del asiento para incorporar la palanca que permite su plegado en la posición que ocuparía el reposacabezas, facilitando al conductor el movimiento del mismo sin ningún esfuerzo. →

La quinta esencia del minimalismo, la máxima expresión del Ma la encontramos en el tramo de salpicadero que se encuentra frente a los acompañantes.

¿Quién está detrás de Foton Trucks?

Hay dos respuestas a esa pregunta:

1 Por un lado está Foton Motor, una empresa fundada en Beijing (China) hace tan solo 29 años (1996), pero que es en la actualidad el mayor fabricante de vehículos comerciales de China a nivel internacional. Un dato que da una idea de su dimensión es su capacidad de producción de vehículos anual: 700.000. Cuenta con 24 centros de I+D y está participado (desde el punto de vista accionarial) al 50% por Daimler y el otro 50% con capital chino. Tiene presencia en más de 130 países, entre los cuales está el nuestro desde 2023.

2 Por otro lado, detrás de Foton Trucks está el grupo Grupo Acendix, importador exclusivo de los camiones de la marca en nuestro país. Acendix es un nuevo grupo empresarial (con una experiencia en el sector de más de 40 años dedicados a la distribución y reparación de vehículos) dedicado a la distribución de vehículos industriales y comerciales para España, Portugal y Francia, con una oferta tanto de vehículos diésel como eléctricos. Bajo su estructura se integran en la actualidad tres marcas: los fabricantes chinos Foton Trucks y OHM y la turca BMC Trucks.

El espacio para las piernas de ambos pasajeros es generoso; tan solo los pies del tripulante central encontrarán ciertas limitaciones. No obstante, la configuración del asiento corrido del eAumark 7.5 invita a pensar que esta cabina está especialmente indicada para albergar a dos personas con máxima amplitud.

EN MARCHA

La parte minimalista de la que hablábamos en el titular comienza a manifestarse tan pronto el conductor inicia su acomodo. El eAumark no le ofrece demasiadas posibilidades de distracción. No habrá disputas entre conductores (cuando el camión lo conduzcan varias personas) porque los reglajes del asiento (longitud, inclinación del respaldo y refuerzo lumbar) y del volante (la columna de este último se desplaza unos grados en inclinación) se resuelven en segundos.

Pulsando el botón de arranque con el freno de pie pisado y girando apenas 30º el selector de velocidades hacia la D conseguimos poner el camión en



Otra "ración de Ma". Obsérvese el espacio existente entre las apps de la pantalla de infoentretenimiento.



Climatización para los acompañantes. No hay excusas para no subirse al eAumark ni en verano ni en invierno.



Las cámaras exteriores permiten la visión 360°. Ni un punto ciego en el perímetro del eAumark.

marcha. Simplemente el conductor debe decidir si selecciona el Power o Eco de los dos modos de conducción disponibles, actuando sobre una pequeña rueda semiescondida en la zona más a la izquierda del salpicadero.

La recomendación es optar por el segundo, el Eco, que ofrece mayor regeneración, dejando el primero para aquellas ocasiones en las que realmente necesitamos que el eAumark luzca toda su musculatura, que en el 90% de los casos nos resultará excesiva.



Otro detalle simple pero muy útil. El móvil, con independencia de las pulgadas que tenga quedará bien sujeto y a la vista con esta solución.



Puede concebirse como un elemento superfluo, pero la realidad indica que no lo es tanto como parece. Nos ha encantado la bandeja central.

► FOTON eAUMARK 7.5

Versiones

DIMENSIONES (mm)	S	M	L	XL
Distancia entre ejes	2.800	3.360	3.800	4.475
Longitud total	5.435	5.995	6.435	7.110
Ancho total	2.060	2.060	2.060	2.060
Altura total	2.280	2.280	2.280	2.280
MEDIDAS CARROZABLES (mm)				
Longitud máxima	4.160	5.112	5.860	7.005
Longitud mínima	3.715	4.275	4.715	5.390
Ancho máximo	2.470	2.470	2.470	2.470
PESOS Y CARGA ÚTIL (Kg)				
MMTA (Masa máx. técnica admisible)	7.480	7.480	7.480	7.480
MOM (Tara + 75 Kg)	2.990	3.080	3.185	3.280
Carga útil	4.490	4.400	4.295	4.200



Esta “carita” amenaza con hacerse muy popular en nuestro país.

En ese camino de la simplicidad minimalista el eAumark “libera” al conductor de más decisiones: no tiene que seleccionar un nivel de regeneración; cuando quiera frenar, basta con pisar el pedal del freno, y el primer recorrido del mismo (bastante fácil de identificar) se encarga de retener al vehículo (y regenerar la batería) sin necesidad de recurrir a las pastillas (de freno, se entiende). Ocurre algo similar con el control de velocidad: cuando quiera mantener una determinada velocidad de cruceo basta con “clickear” el botón correspondiente y listo.

En el plano dinámico, el eAumark se muestra ciertamente ágil, con una buena insonorización del mundo exterior. El motor eléctrico apenas se manifiesta sonoramente, y cuando el camión sueña, lo hace por boca de su compresor de aire para completar la presión que requiere el circuito neumático de frenos.

Se nos acaba el espacio, pero no las impresiones que nos ha dejado esta unidad de Foton Trucks. Un recién llegado, como nuestro protagonista, merece ser conocido más en profundidad, con números e imágenes que permitan al lector situarlo en su justo lugar. El eAumark 7.5 ya marcha rumbo a nuestra sección de pruebas de rutadeltransporte.com para completar todos los detalles que han quedado pendiente en este análisis. ■



Primer plano de la máquina eléctrica que monta el eAumark en su eje trasero (más de 200 cv de potencia pico).

Cómo es la batería del eAumark

► El eAumark se alimenta de una batería de litio-hierro-fosfato fabricada por CATL con una capacidad declarada de 100,45 kWh que trabaja a una tensión nominal de 502,32 v. Admite carga en corriente alterna hasta 22 kW, mientras que en continua alcanza el centenar, lo que supone que en una hora podría pasar del 20% al 90% de su carga en estas condiciones. Con CA la marca estima que en 5 h podría pasar del 20% al 100%. Las baterías de tracción del eAumark cuentan con refrigeración líquida, y están montadas en el centro del vehículo. ¿Que cuánto pesan? 642 kg.