DAF XG + | WESTERN STAR 47X 2026 | RAM 1500 2026

SOLUCIONES PARA EL TRANSPORTISTA

SEPTIEMBRE MAGAZINE 2026

# TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com

# GIGA ISUZU DEL MUNDO

FUERZA, CAPACIDAD Y TECNOLOGÍA SE ENCUENTRAN EN UNO DE LOS NOMBRES MÁS IMPORTANTES DE ISUZU. EL GIGA ACABA DE EVOLUCIONAR CON UNA NUEVA IMAGEN, MÁS SEGURIDAD Y MAYORES POSIBILIDADES DE CONECTIVIDAD, DEMOSTRANDO QUE INCLUSO LOS GIGANTES DEL TRANSPORTE PUEDEN SEGUIR REINVENTÁNDOSE.

UTILITARIO



FORD TRANSIT CARGO

El mañana lo estamos **escribiendo hoy...**

Chevron

# DRIVE TO THE FUTURE

## TECHNICAL SUMMIT HDMO



**Los líderes de la industria en un solo lugar.**

**7 AL 10 DE SEPTIEMBRE DE 2026**

PUNTA MITA, NAYARIT

© 2026. Todas las marcas son propiedad de sus respectivos dueños.



PÁG. 18

## ISUZU GIGA

DURANTE AÑOS, EL GIGA HA SIDO UNO DE LOS NOMBRES DE ISUZU EN EL TRANSPORTE PESADO. PERO HABLAR DEL GIGA COMO SI FUERA UN SOLO CAMIÓN SERÍA QUEDARSE CORTO. EN REALIDAD, SE TRATA DE UNA FAMILIA CONCEBIDA PARA CUBRIR DIFERENTES NECESIDADES PROFESIONALES, DESDE EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS HASTA OPERACIONES EXIGENTES DE CONSTRUCCIÓN Y DISTRIBUCIÓN.



DEL MUNDO 26

### DAF XG+

EL XG+ OCUPA EL LUGAR MÁS ALTO DE LA GAMA. DISEÑADO PARA EL TRANSPORTE PESADO Y DE LARGA DISTANCIA, COMBINA UNA CABINA EXCEPCIONALMENTE ESPACIOSA CON SOLUCIONES DESTINADAS A REDUCIR EL CONSUMO, MEJORAR LA SEGURIDAD Y HACER MÁS LLEVADERAS LAS JORNADAS AL VOLANTE.



VOCACIONAL 34

### WESTERN STAR 47X

CUANDO EL TRABAJO COMIENZA DONDE TERMINA EL PAVIMENTO, UN CAMIÓN NECESITA ALGO MÁS QUE POTENCIA. NECESITA RESISTENCIA, MANIOBRABILIDAD Y UNA CONFIGURACIÓN CAPAZ DE ADAPTARSE A CADA TAREA. EL WESTERN STAR 47X FUE DESARROLLADO PRECISAMENTE PARA ESE ENTORNO.



CAMIONETA 44

### RAM 1500 2026

EL MOTOR HEMI V8 VUELVE A FORMAR PARTE DE LA RAM 1500. PERO EL REGRESO DE ESTE CONOCIDO PROPULSOR NO SIGNIFICA MIRAR HACIA ATRÁS: LA PICKUP COMBINA AHORA SU TRADICIONAL V8 CON LOS MODERNOS MOTORES HURRICANE, TECNOLOGÍA AVANZADA Y NUEVAS HERRAMIENTAS PARA EL TRABAJO Y EL REMOLQUE.



ISUZU

CAPACIDAD REAL.
CONFIABILIDAD LEGENDARIA.

Ya sea que transportes equipo, realices entregas o muevas tierra, la Isuzu F-Series ofrece la resistencia y durabilidad para hacer el trabajo. Diseñada para adaptarse a una amplia variedad de aplicaciones, podríamos decir: tus posibilidades son realmente infinitas.









Creada para cada trabajo. Lista para cada desafío.

- Motor diésel Cummins® B6.7
- Transmisión Allison® Serie 2000
- Modelos Clase 6 y 7 (25,950 a 33,000 lb de PBV)
- Distancias entre ejes para carrocerías de 14–30 pies.
- Diseñada para una amplia variedad de aplicaciones.

Diseñada para trabajos exigentes con la potencia de Cummins, el rendimiento de Allison, una visibilidad excepcional y la legendaria durabilidad que ha convertido a Isuzu en el camión de cabina baja más vendido de Estados Unidos, todo respaldado por una red nacional de distribuidores comprometidos con mantener tu negocio en movimiento.

Cummins

Allison Transmission

Los vehículos Isuzu se ensamblan con componentes fabricados por Isuzu Motors Limited, sus compañías afiliadas y proveedores independientes que fabrican dichos componentes bajo los estrictos estándares de calidad, rendimiento y seguridad de Isuzu. Algunos vehículos se muestran con equipamiento opcional. Algunos equipos son instalados por el distribuidor. El logotipo de Cummins es una marca registrada de Cummins Inc. El logotipo de Allison Transmission es una marca registrada de Allison Transmission, Inc.
© 2026 Isuzu Commercial Truck of America, Inc.



ENCUENTRA LA NUEVA REVISTA EN LA WEB

WWW.TRANSPORTELATINO.COM

¡LO MEJOR ES QUE ES GRATIS!




PÁG. 90

**HARLEY-DAVIDSON PAN AMERICA 1250 LIMITED 2026**

La Pan America 1250 Limited llega en 2026 como una de las propuestas más completas de Harley-Davidson para el segmento adventure touring. Combina un potente motor V-Twin, suspensión semiactiva, tecnología de asistencia y un paquete de equipamiento pensado para viajar lejos del asfalto.



UTILITARIO 52

**FORD TRANSIT CARGO VAN 2026**

LA FORD TRANSIT CARGO VAN LLEGA A 2026 MANTENIENDO UNA FÓRMULA QUE HA CONVERTIDO A ESTA VAN EN UNA DE LAS HERRAMIENTAS COMERCIALES MÁS RECONOCIBLES DE NORTEAMÉRICA



EN LA RUTA 60

**LAS CARRETERAS MÁS EXIGENTES DE NORTEAMÉRICA**

UN RECORRIDO POR ALGUNAS DE LAS CARRETERAS MÁS EXIGENTES DE NORTEAMÉRICA Y LOS DESAFÍOS QUE REPRESENTAN PARA QUIENES VIVEN DETRÁS DEL VOLANTE.



SALUD 76

**EL CANSANCIO TAMBIÉN CONDUCE**

HAY JORNADAS EN LAS QUE EL CANSANCIO NO APARECE DE GOLPE. LOS OJOS PESAN, LA CONCENTRACIÓN DISMINUYE Y MANTENER LA ATENCIÓN SOBRE LA CARRETERA REQUIERE CADA VEZ MÁS ESFUERZO.


MAGAZINE TRANSPORTE LATINO

**TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.**

Transporte Latino Magazine serves the commercial market truck and trucks of Class 3 to 8.

**Advertising:** 888.628.2188 — **Distribution** T.L.P. Distribution 310.429.0250

**Editor & Publisher:** Edgardo Daniel Iorio [publisher@transportelatino.com]

**Art Director:** Mariana Montero [art@transportelatino.com]

**PR Director** [pr@transportelatino.com]

**Editor Emeritus:** Steve Sturgess [sturgess@transportelatino.com]

**Digital Platforms** [mariana.montero@transportelatino.com]

**Contributors:** Ivo Cutzarida, Mauro Becerra, Diego Guerra, Moises Saldivar, y Eunice Becerra

880 West First St. Suite #310
Los Angeles, CA 90012
Tel: 213.621.2188, Fax: 213.620.6255
WWW.TRANSPORTELATINO.COM
contactus@transportelatino.com



Transporte Latino Magazine serves the commercial market truck and trucks of Class 3 to 8. Entire contents of Transporte Latino Magazine are copyright ©2026 by Transporte Latino Publishing Inc. No part of this magazine may be reproduced or transmitted in any form or by any means. Statements, opinions and points of view expressed by the writers and advertisers are their own and do not necessarily represent those of the publisher. Published in the USA.



BPA WORLDWIDE CONSUMER
Audited Circulation **95,500** monthly

Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.

ARBOL PUBLISHING SINCE 2002

automundo · MAGAZINE TRANSPORTE LATINO · MODA · ESTILO HOGAR · ¿Que pasa? VEGAS


## CONTENIDO | DIRECTORIO




INTRODUCIMOS EL NUEVO

PETERBILT® 579EV

Peterbilt

CLASE PAYS.

EL CAMIÓN ELÉCTRICO PARA SERVICIO REGIONAL.



**Asumimos el trabajo pesado:** Cuatro paquetes de baterías con capacidad de hasta 670 kWh.

**Diseñado para impulsar su negocio:** Autonomía de hasta 402 km.

**Úsalo todo el día todos los días:** Hasta 4.6 km por kWh.

**Construido para Peterbilt:** El apoyo y servicio en los que puedes confiar.

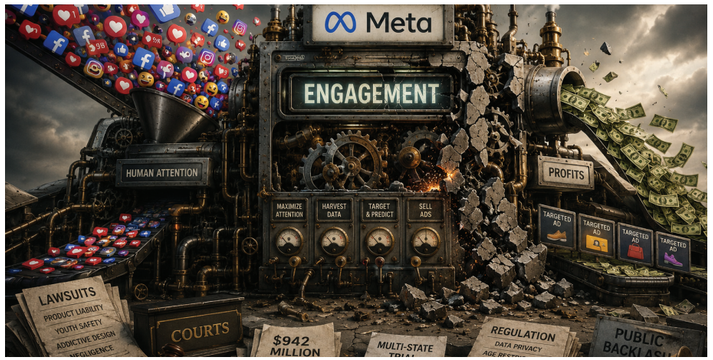
ELÉCTRICO. EFICIENTE. EXCEPCIONAL.
ESCANEA AQUÍ PARA OBTENER MÁS INFORMACIÓN.

PACCAR POWER SOLUTIONS

PACCAR PARTS

Siga los procedimientos de seguridad y use el equipo de protección personal durante todos los procedimientos de instalación y servicio.
© 2024 PACCAR Inc.

# THE SOCIAL MEDIA RECKONING: THE COLLAPSE OF THE ENGAGEMENT ECONOMY




**The business model that powered social media is beginning to collapse. The engagement-driven system—built on maximizing attention, harvesting data, and selling targeted advertising—is now being challenged by courts, regulators, and a growing public backlash over its social costs.**

For more than a decade, platforms like Facebook and Instagram scaled this formula into one of the most profitable systems in corporate history, turning human attention into a monetizable resource at global scale.

***That era is ending.***

The problem is no longer simply whether people like social media. It is whether society—and increasingly governments and courts—will continue to accept the price of the business model. Meta is now confronting an unprecedented wave of litigation over allegations that Facebook and Instagram were deliberately designed to maximize addictive engagement, particularly among young people. In New Mexico alone, Meta has been ordered to pay $942 million in penalties and a fund addressing alleged harms to children. Meanwhile, a major multi-state trial now underway in California could expose the company to extraordinarily large damages and force significant changes to how its platforms operate. The financial warning signs are already visible. Meta reported $2.4 billion in charges related to legal proceedings during the second quarter of 2026. At the same time, the company is preparing to spend as much as $145 billion this year on capital expenditures, largely driven by artificial intelligence and infrastructure.This is where the old social-media model begins to crack. The issue is not that Meta is suddenly losing users. Quite the opposite: Meta reported 3.6 billion daily active people across its family of applications in June 2026. Advertising revenue remains enormous. The danger is that the economics of social media may be changing faster than its companies can adapt. If courts impose billions of dollars in compensation, regulators demand expensive safeguards, governments restrict data collection and advertisers become increasingly concerned about brand safety, the cost of maintaining the traditional engagement machine rises dramatically. Social media may not disappear—but its modus operandi could. The future may bring greater regulation, less personalized advertising, age restrictions, subscription models and fundamentally different algorithms. What began as a supposedly free service may ultimately become far more expensive to operate—and far less profitable. Meta is powerful enough to survive enormous legal battles. But the larger question is whether the business philosophy that created modern social media can survive the legal, social and economic consequences it helped create. The reckoning has begun. And this time, the bill may be enormous.

**Edgardo Iorio,** Publisher



WHY ADVERTISE WITH
ARBOL PUBLISHING

DELIVERS 2,500,000+ HISPANIC CONSUMERS MONTHLY IN THE US MARKET

automundo | TRANSPORTE LATINO | MODA | ESTILOHOGAR | ¿Qué pasa? VEGAS

PRINT STILL DELIVERS THE MESSAGE TO SPECIFIC CONSUMER TARGETS MORE EFFICIENTLY THAN ANY OTHER MEDIA.

HISPANIC DEMOGRAPHICS

It is estimated that Hispanic spending power is $1.2 trillion

45% of Affluent Hispanic households are concentrated in Los Angeles, New York, Houston, Miami and Chicago

27.7 is the median age of the Hispanic population in 2008. This compared with 36.8 years for the population as a whole.

Approximately 70% of Hispanics speak Spanish and nearly half of the total population are at ease with the English Language.

INFO: 1.888.628.2188

CONTACT: Publisher@arbolpublishing.com

ARBOL PUBLISHING

880 West First St. Suite #310 Los Angeles CA, 90012

## EL TRANSPORTE AUTÓNOMO
# ENTRA EN UNA NUEVA ETAPA

**De las pruebas a las operaciones comerciales, los camiones sin conductor comienzan a formar parte de la logística real.**

**Durante años, los camiones autónomos parecían pertenecer a un futuro todavía lejano. En 2026, sin embargo, la conversación ha cambiado. La tecnología ya no se limita a demostraciones en circuitos cerrados: comienza a integrarse en operaciones comerciales concretas, con cargas reales, rutas definidas y empresas de transporte que están evaluando la autonomía como una herramienta operativa.**




### DEL EXPERIMENTO AL SERVICIO COMERCIAL

Uno de los cambios más importantes es el paso de las pruebas a los servicios comerciales. Aurora, por ejemplo, comenzó operaciones comerciales de transporte autónomo en Texas en 2025 y durante 2026 ha continuado ampliando su red. En julio lanzó su segunda generación de camiones sin conductor en Estados Unidos, mientras Volvo Autonomous Solutions y Aurora han extendido las operaciones hacia nuevos corredores. Una de las rutas conecta Dallas con Oklahoma City y permite llevar mercancías directamente hasta las instalaciones del cliente, reduciendo la necesidad de transferencias intermedias. En junio, Volvo Autonomous Solutions y AVI-SPL comenzaron también operaciones comerciales autónomas entre Dallas y Houston. Los Volvo VNL Autonomous utilizan el sistema Aurora Driver para transportar equipos audiovisuales y materiales relacionados con el reciclaje electrónico. El proyecto demuestra que la autonomía empieza a encontrar aplicaciones donde la puntualidad y la trazabilidad de la carga tienen un valor especial.

### KODIAK ACELERA

Otro protagonista es Kodiak AI. La compañía ha superado las 40,000 horas acumuladas de operaciones autónomas pagadas y terminó el segundo trimestre con 35 vehículos autónomos propiedad de clientes. Además, está preparando el salto hacia operaciones de larga distancia sin conductor y ha introducido su plataforma Gen7, diseñada para mejorar la fiabilidad de su sistema Kodiak Driver. La compañía también está llevando la tecnología a escenarios más exigentes. En colaboración con Atlas Energy Solutions, Kodiak comenzó a utilizar camiones sin conductor con configuraciones de triple remolque en la cuenca del Permian.

### MÁS ALLÁ DE LAS AUTOPISTAS

La expansión tampoco se limita a Estados Unidos. En Canadá, Kodiak anunció un programa piloto con West Fraser para transportar madera desde zonas forestales hasta una planta de procesamiento en Alberta. Será su primera operación internacional y permitirá evaluar la tecnología en un entorno de tala y transporte diferente al de las autopistas. Mientras las empresas avanzan, también lo hace el marco regulatorio. California dio en abril un paso importante al aprobar nuevas reglas que permiten probar vehículos autónomos pesados de más de 10,000 libras en carreteras públicas. En agosto, Kodiak y Aurora obtuvieron permisos para realizar estas pruebas, abriendo una nueva etapa para el desarrollo de camiones autónomos en uno de los mercados más relevantes de Estados Unidos.

### EL CONDUCTOR TODAVÍA FORMA PARTE DEL PROCESO

La autonomía, sin embargo, no significa que el conductor humano desaparezca de un día para otro. En muchas operaciones todavía existen conductores de seguridad, supervisión remota o personal encargado de tareas que el sistema autónomo no puede realizar. El objetivo actual es automatizar determinadas partes del recorrido, especialmente aquellas que se desarrollan entre terminales, centros logísticos o corredores de larga distancia.

También está cambiando la manera de entender la inteligencia artificial aplicada al transporte. Las nuevas plataformas utilizan sensores, cámaras, radar, lidar y software capaz de interpretar el entorno en tiempo real. El desafío no consiste solamente en mantener el camión dentro de su carril, sino en anticipar situaciones inesperadas, reaccionar ante otros vehículos y gestionar condiciones cambiantes durante cientos de kilómetros.

### UNA INDUSTRIA QUE BUSCA ESCALAR

Para las empresas de transporte, la promesa es considerable: mayor utilización de los vehículos, operaciones potencialmente continuas y una posible respuesta a la escasez de conductores. Pero todavía existen obstáculos importantes, desde la regulación y los seguros hasta la infraestructura, los costos de implementación y la confianza del público.

Y mientras el sector busca resolverlos, el mercado continúa acelerándose. El 25 de agosto de 2026, Gatik anunció una ronda de financiación de 200 millones de dólares para ampliar su tecnología y operaciones de transporte autónomo. La inversión refleja el creciente interés por soluciones capaces de mover mercancías sin conductor en rutas comerciales definidas.




# EL MERCADO DE CARGA COMIENZA A RECUPERAR FUERZA

**Menos capacidad, tarifas más firmes y un mercado que empieza a cambiar a favor de los transportistas Durante buena parte de los últimos años, el mercado estadounidense de carga por carretera estuvo marcado por exceso de capacidad, tarifas presionadas y una demanda irregular. En 2026, el escenario comienza a cambiar. La recuperación todavía es desigual y buena parte del movimiento está relacionado con la salida de transportistas del mercado, pero las tarifas y algunos indicadores de capacidad muestran que el ciclo está entrando en una nueva fase.**

### UN MERCADO QUE CAMBIA DE DIRECCIÓN

Los datos recientes de DAT muestran una señal relevante: en junio, las tarifas spot de dry van superaron por primera vez desde febrero de 2022 a las tarifas contractuales. En julio, la tarifa spot promedio, sin combustible, llegó a 2.41 dólares por milla, un 47% más que un año antes. Las tarifas contractuales también avanzaron, hasta 2.50 dólares por milla, un 17% interanual. La diferencia indica que el mercado dejó atrás parte de la presión que durante años favoreció a los cargadores.

### MENOS CAMIONES, MÁS PRESIÓN SOBRE LAS TARIFAS

La recuperación actual tiene una particularidad: no está impulsada exclusivamente por un fuerte crecimiento de los volúmenes. La American Trucking Associations informó que el tonelaje de carga contratada cayó 1% en julio frente a junio y quedó 0.5% por debajo del mismo mes de 2025. Sin embargo, el índice acumula un crecimiento de 1.4% en lo que va de año. Según la ATA, buena parte de la recuperación de la industria está relacionada con la salida de capacidad excedente. Empresas que no pudieron soportar durante más tiempo los costos de operación, seguros, mantenimiento y equipos abandonaron el mercado o redujeron sus flotas. El resultado es un equilibrio diferente: incluso con una demanda moderada, hay menos camiones compitiendo por cada carga.

### EL SPOT MARKET MARCA EL CAMBIO

Durante el verano, el mercado spot mostró niveles especialmente fuertes. DAT señaló en agosto que las publicaciones de cargas estaban creciendo mientras las publicaciones de camiones disponibles disminuían. En algunos segmentos, las tarifas llegaron a situarse alrededor de 40% por encima de los niveles del año anterior. Sin embargo, agosto también ha mostrado cierta normalización. La demanda spot se ha moderado después del pico estacional y algunos contratos han recuperado estabilidad. Esto no significa que la recuperación haya terminado; el mercado está buscando un nuevo punto de equilibrio después de un verano excepcionalmente ajustado.

# NUEVAS REGLAS Y CAMBIOS QUE AFECTAN A LOS CAMIONEROS

Inglés, CDL, ELD y horas de servicio: 2026 trae nuevas exigencias, pero también posibles opciones de mayor flexibilidad. El 2026 está trayendo cambios importantes para quienes trabajan al volante en Estados Unidos. Algunos ya están vigentes, otros son nuevas medidas de aplicación y varios forman parte de procesos regulatorios que todavía están avanzando. Para el camionero, la consecuencia es clara: mantenerse informado se vuelve tan importante como conocer las condiciones de la carretera.




## INGLÉS: UNA EXIGENCIA QUE GANA PESO

Uno de los cambios más relevantes está relacionado con el dominio del inglés. Desde abril, la FMCSA aplica una política de control en carretera que permite evaluar si un conductor puede leer y hablar inglés, responder preguntas oficiales y comprender señales de tránsito en ese idioma. Un conductor que no cumpla con este requisito puede ser colocado fuera de servicio. En agosto, la agencia anunció además una propuesta para convertir estas pautas de aplicación en una regulación formal. La FMCSA señaló que más de 26,000 conductores habían sido retirados de servicio por fallar las evaluaciones de competencia lingüística. Por ahora, se trata de una propuesta de regla para codificar el estándar, no de una nueva obligación completamente distinta. Pero el mensaje para los profesionales es evidente: la capacidad de comunicarse en inglés está recibiendo una atención mucho mayor durante las inspecciones.

## CAMBIOS EN LAS CDL

Otra modificación importante afecta a las licencias comerciales no domiciliadas. Una regla final de FMCSA limita la elegibilidad para obtener determinados Commercial Learner's Permits y Commercial Driver's Licenses a personas domiciliadas en el extranjero que tengan ciertos estatus migratorios laborales no inmigrantes verificables. La medida mantiene las restricciones introducidas anteriormente y busca que las autoridades estatales tengan información más precisa sobre quién puede recibir una credencial comercial. Para las empresas y conductores afectados, significa revisar cuidadosamente la documentación y los requisitos antes de renovar o solicitar una CDL.

## LOS ELD TAMBIÉN ESTÁN BAJO LA LUPA

El dispositivo electrónico que registra las horas de servicio tampoco escapa a los cambios. En agosto, FMCSA retiró cinco modelos de ELD de su lista de dispositivos registrados porque sus proveedores no cumplían con los requisitos mínimos. Los transportistas que utilizaban esos equipos tienen hasta el 6 de octubre de 2026 para sustituirlos por dispositivos registrados y certificados. La medida recuerda algo fundamental: no basta con tener un ELD instalado; el modelo utilizado debe aparecer en la lista oficial de FMCSA. Para el conductor, esto significa que conviene comprobar periódicamente qué dispositivo utiliza la empresa y asegurarse de que los registros de horas de servicio puedan ser revisados y transferidos correctamente durante una inspección.

## MÁS FLEXIBILIDAD PARA LAS HORAS DE SERVICIO

Las reglas de Hours of Service también están entrando en una etapa de evaluación. Durante la primavera y el verano de 2026, FMCSA está realizando pruebas limitadas para preparar dos programas piloto: Flexible Sleeper Berth y Split Duty Period. Uno de ellos estudia opciones adicionales para dividir el descanso en la litera, incluyendo combinaciones de 6/4 y 5/5 para determinados conductores. El objetivo es analizar si una mayor flexibilidad puede mejorar las condiciones de descanso sin comprometer la seguridad. No significa que estas nuevas divisiones ya sean una opción general para todos los camioneros. Son pruebas piloto destinadas a recopilar información antes de posibles cambios regulatorios.

## MÁS CONTROL, PERO TAMBIÉN MÁS FLEXIBILIDAD

El panorama de 2026 refleja dos tendencias que avanzan al mismo tiempo. Por un lado, las autoridades están aumentando el control sobre documentación, idioma, credenciales y registros electrónicos. Por otro, también están estudiando formas de hacer que algunas normas se adapten mejor a la realidad del trabajo en carretera. Para los camioneros, la mejor estrategia es no esperar a una inspección para descubrir un problema. Revisar la CDL, conocer los requisitos de inglés, comprobar el ELD y mantenerse al día con las reglas de Hours of Service puede evitar sanciones y, sobre todo, interrupciones innecesarias en la operación. TL



satrack
Menos costos operativos,
más control de tu flota.
Descubre el poder del
Rastreo GPS en California.




# FMCSA ENDURECE EL CONTROL SOBRE LOS ELD NO AUTORIZADOS

La agencia retiró cinco dispositivos de su lista oficial y establece el 6 de octubre como fecha límite para sustituirlos. La Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) está intensificando la supervisión de los dispositivos electrónicos de registro de horas de servicio. El pasado 6 de agosto, la agencia retiró cinco ELD de su lista de dispositivos registrados después de determinar que sus proveedores no cumplían con los requisitos mínimos establecidos por la normativa federal. Para los transportistas que todavía utilizan alguno de estos equipos, el plazo para sustituirlos ya está corriendo.

## CINCO DISPOSITIVOS FUERA DE LA LISTA

Los equipos retirados son MOONLIGHT ELD, HGRS ELD, HIGHEST ELD, TRUCKFORD ELD y Sparkle ELD. FMCSA los colocó en su lista de dispositivos revocados después de que sus proveedores no cumplieran con los estándares técnicos establecidos en el 49 CFR, Part 395, Appendix A. La decisión forma parte de una campaña de supervisión que busca garantizar que los ELD utilizados por los vehículos comerciales sean precisos, confiables y capaces de registrar correctamente las horas de servicio.

## ¿QUÉ DEBE HACER EL TRANSPORTISTA POR EL MOMENTO?

FMCSA concedió a las empresas 60 días para sustituir los dispositivos afectados. Hasta el 6 de octubre de 2026, los transportistas que utilizaban estos ELD pueden dejar de utilizarlos y recurrir temporalmente a registros en papel o a un software de registro para documentar las horas de servicio mientras instalan un dispositivo autorizado. La agencia recomienda, sin embargo, no esperar hasta el último momento. El nuevo equipo debe seleccionarse de la lista oficial de ELD registrados y autocertificados de FMCSA, disponible en el portal de la agencia.

## DESPUÉS DEL 6 DE OCTUBRE, EL RIESGO CAMBIA

La fecha límite es especialmente importante para los camioneros. A partir del 6 de octubre, un transportista que continúe utilizando uno de los cinco dispositivos revocados será considerado como si estuviera operando sin un ELD.

Durante una inspección, los funcionarios podrán citar la infracción correspondiente a la ausencia del registro de servicio y colocar al conductor fuera de servicio (OOS) de acuerdo con los criterios de la Commercial Vehicle Safety Alliance.

En otras palabras, mantener un dispositivo revocado después de la fecha límite puede pasar de ser un problema administrativo a convertirse directamente en una interrupción de la operación.

## NO ES UN CASO AISLADO

La decisión de agosto tampoco representa una acción excepcional. FMCSA ha realizado varias rondas de retiros durante 2026. En mayo eliminó 12 dispositivos; en julio retiró otros 10 y posteriormente estableció fechas específicas para que los usuarios dejaran de utilizarlos. En mayo, la agencia señaló que desde enero de 2025 había retirado 79 dispositivos que no cumplían con los estándares federales. El mensaje es claro: la lista oficial de ELD no es estática y los transportistas deben comprobar periódicamente que el dispositivo instalado en sus camiones continúa registrado.

## UNA REVISIÓN QUE PUEDE EVITAR PROBLEMAS

Para el camionero, la recomendación es sencilla: revisar el ELD antes de que el problema llegue a una inspección. Si el dispositivo aparece en la lista de revocados, la empresa debe comenzar cuanto antes el proceso de sustitución y conservar correctamente los registros de horas de servicio durante la transición. FMCSA también contempla la posibilidad de que un dispositivo vuelva a aparecer en la lista si su proveedor corrige todas las deficiencias identificadas. Pero mientras eso no ocurra, la responsabilidad recae sobre el transportista. En un sector donde las horas de servicio determinan directamente cuánto tiempo puede permanecer un conductor en carretera, el ELD dejó de ser simplemente una herramienta tecnológica: es parte fundamental del cumplimiento diario de la operación.

# EL PRECIO DEL DIÉSEL VUELVE A PONER PRESIÓN SOBRE EL TRANSPORTE




El combustible vuelve a encarecer la operación de los camiones mientras las empresas buscan trasladar parte del aumento a las tarifas. El precio del diésel vuelve a convertirse en una preocupación central para el transporte por carretera. Después de varias semanas de incrementos, el promedio nacional estadounidense alcanzó los 5.652 dólares por galón el 24 de agosto, según la Energy Information Administration (EIA). El valor representa un aumento de casi 20 centavos en apenas una semana y de 1.944 dólares frente al mismo periodo de 2025. Para una industria que mueve mercancías durante miles de kilómetros cada semana, la diferencia no es menor. Cada aumento en el precio del combustible termina repercutiendo en los costos de operación y puede modificar las condiciones de una carga.

## UN AUMENTO QUE SE ACELERA

La evolución de las últimas semanas muestra claramente el cambio. El promedio nacional del diésel pasó de 4.578 dólares por galón el 6 de julio a 5.652 dólares el 24 de agosto. En menos de dos meses, el incremento supera el dólar por galón. Además, el aumento no se limita a una región. El 24 de agosto, el promedio de la Costa Oeste alcanzó 6.407 dólares por galón, mientras California llegó a 7.040 dólares. En el Midwest el precio se situó en 5.636 dólares y en la Costa Este en 5.498.

Estas diferencias regionales son especialmente importantes para los transportistas que recorren largas distancias. El costo de llenar los tanques puede variar considerablemente dependiendo de dónde se encuentre el camión y de dónde decida repostar.

## EL PETRÓLEO NO ES EL ÚNICO PROBLEMA

El precio del crudo continúa siendo un factor fundamental, pero el mercado del diésel está enfrentando además restricciones en la capacidad mundial de refinación. La volatilidad energética relacionada con el conflicto en Medio Oriente y los ataques contra instalaciones de refinación rusas han aumentado la presión sobre los mercados de combustibles.

De hecho, mientras los precios del petróleo comenzaron a retroceder el 25 de agosto ante señales de una posible reducción de las tensiones entre Estados Unidos e Irán, los precios del combustible siguen reflejando el impacto acumulado de las semanas anteriores. Ese mismo día, el Brent cerró en 88.58 dólares por barril y el WTI en 82.36. Para los transportistas, esto significa que una bajada puntual del petróleo no necesariamente se traduce inmediatamente en un descenso del precio en la bomba.

## EL RECARGO POR COMBUSTIBLE COBRA IMPORTANCIA

Cuando el diésel sube, los fuel surcharges se convierten en una herramienta fundamental para evitar que todo el aumento recaiga sobre el transportista. Los recargos suelen calcularse utilizando índices de combustible y se incorporan a la factura de transporte. Un ejemplo del impacto actual puede verse en R+L Carriers, que elevó su recargo para cargas LTL a 48.85% para un índice de diésel de 5.652 dólares por galón. En el transporte intermodal, Canadian National también actualiza sus recargos utilizando el precio del diésel publicado por la EIA. Para agosto, su tarifa mensual estadounidense se situó en 39.30%, mientras que para septiembre la referencia publicada es de 38.50%, calculada con base en el promedio de julio. Esto demuestra que el precio del combustible no permanece aislado en la estación de servicio: termina incorporándose a las estructuras de precios de toda la cadena logística.

## MÁS PRESIÓN SOBRE LOS PEQUEÑOS TRANSPORTISTAS

Para una gran flota, un aumento del combustible puede compensarse parcialmente mediante compras de volumen, programas de tarjetas de combustible, rutas optimizadas y contratos con cláusulas de ajuste. Para un owner-operator, el impacto puede sentirse mucho más rápidamente. Un camión que consume varios miles de galones al mes puede experimentar un incremento considerable en sus gastos incluso con diferencias aparentemente pequeñas por galón. Y cuando las tarifas de carga no aumentan al mismo ritmo, el margen disponible para el transportista se reduce.

Por eso, la recuperación reciente de las tarifas de carga adquiere todavía mayor importancia. Un mercado con mejores tarifas puede absorber parte del aumento del combustible; uno con exceso de capacidad puede obligar al camionero a aceptar cargas que dejan un margen mucho menor.

# LA NUEVA GENERACIÓN DE CAMIONES ELÉCTRICOS SIGUE AVANZANDO




Más autonomía, mayor capacidad y nuevas plataformas están acercando la electrificación a operaciones cada vez más exigentes. Los camiones eléctricos ya no son únicamente una alternativa experimental para recorridos urbanos. En 2026, los fabricantes están llevando la tecnología hacia aplicaciones regionales, distribución, construcción e incluso rutas de mayor distancia. Las nuevas generaciones llegan con baterías más capaces, sistemas de carga más rápidos y plataformas diseñadas desde el principio para integrar diferentes tipos de propulsión.

## MÁS AUTONOMÍA, MENOS LIMITACIONES

Uno de los principales obstáculos para la electrificación siempre ha sido la autonomía. La nueva generación empieza a cambiar esa ecuación.
Volvo Trucks presentó en abril una nueva gama eléctrica para Europa que incluye el FH Aero Electric, con una autonomía anunciada de hasta 700 kilómetros con una carga, además de nuevas versiones eléctricas de los FH, FM y FMX, capaces de alcanzar hasta 470 kilómetros dependiendo de la configuración. La compañía también incorporó sistemas de carga de hasta 700 kW. El avance no significa que todos los camiones eléctricos estén preparados para sustituir inmediatamente a un tractocamión diésel en cualquier operación. La autonomía real depende del peso, la temperatura, el terreno, el viento y el estilo de conducción. Pero sí demuestra que la tecnología está ampliando progresivamente el tipo de trabajos que puede realizar.

## VOLVO PREPARA SU SIGUIENTE GENERACIÓN

En Norteamérica, Volvo Trucks está desarrollando el VNL Electric, una nueva generación destinada principalmente al transporte regional, drayage y distribución urbana. El nuevo modelo estará construido sobre la plataforma del VNL y utilizará la plataforma de baterías Proterra Onyx, fabricada en Estados Unidos. Volvo señala que su desarrollo se basa en más de siete años de experiencia con camiones eléctricos en diferentes mercados. La experiencia acumulada ya es considerable. Según Volvo Trucks North America, más de 750 camiones eléctricos están operando actualmente en Estados Unidos y Canadá, acumulando más de 30 millones de millas sin emisiones por el tubo de escape.

## EL ELECTRICO TAMBIÉN ENTRA EN EL TRABAJO PESADO

La evolución no se limita a los camiones de distribución. Volvo también está ampliando las posibilidades del VNR Electric mediante un sistema de toma de fuerza eléctrica (ePTO). La tecnología permite utilizar la batería del propio camión para alimentar equipos auxiliares, eliminando la necesidad de mantener un motor diésel funcionando para determinadas tareas. Esto abre nuevas posibilidades para aplicaciones como construcción, recolección de residuos y otros trabajos vocacionales. Es un cambio importante porque demuestra que electrificar un camión no significa únicamente sustituir el motor. También implica adaptar todo el sistema.

## FREIGHTLINER YA ESTÁ EN LA CARRETERA

Mientras algunos fabricantes preparan nuevas generaciones, otros ya cuentan con vehículos eléctricos trabajando en flotas comerciales.
El Freightliner eCascadia es un Clase 8 basado en la conocida plataforma Cascadia. Actualmente ofrece configuraciones con autonomías típicas de entre 155 y 230 millas, dependiendo de la batería y el sistema de propulsión. Con la batería de 438 kWh y la configuración adecuada, puede alcanzar aproximadamente 220 millas, mientras que la carga del 0 al 80% puede realizarse en unos 90 minutos.
Freightliner destaca además que el modelo se desarrolló después de más de un millón de millas de pruebas y operaciones con flotas reales.

## EL RETO AHORA ES LA INFRAESTRUCTURA

El avance tecnológico está haciendo que el camión sea cada vez más capaz, pero todavía existe otro desafío: dónde y cómo cargarlo.
Una flota eléctrica necesita planificar sus rutas teniendo en cuenta los tiempos de carga, la disponibilidad de energía y la potencia necesaria. Para recorridos regionales con regreso diario a una misma terminal, la transición puede ser relativamente sencilla. Para largas distancias, en cambio, todavía se necesita una red de carga mucho más desarrollada. La industria también está aprendiendo a gestionar el peso y el costo de las baterías, así como su impacto sobre la capacidad útil y la rentabilidad de cada operación.

## UNA TRANSICIÓN QUE YA ESTÁ EN MARCHA

El crecimiento de la electrificación coincide además con una recuperación general de la demanda de nuevos camiones. ACT Research informó que los pedidos norteamericanos de Clase 8 alcanzaron 22,562 unidades en julio, un 71% más que un año antes, mientras que gran parte de la producción disponible para 2026 ya está comprometida.



CHEVROLET
Manejemos juntos™
VAMOS JUNTOS
Ofertas excepcionales, SUVs confiables para cada estilo de vida.
NUEVA EQUINOX LT 2025
2.9% DE APR* POR 60 MESES
O
$1,500 DE BONIFICACIÓN TOTAL**
NUEVA TRAILBLAZER LT 2025
2.9% DE APR* POR 60 MESES
O
$1,000 DE BONIFICACIÓN TOTAL**
NUEVA TRAX LT 2025
2.9% DE APR* POR 60 MESES
O
$500 DE BONIFICACIÓN TOTAL**
CHEVROLET JUNTOS PROTEGEMOS
Cuando manejamos juntos, apoyamos a nuestras comunidades, cuidamos el planeta y protegemos a las personas.
Conozca más en chevrolet.com
* 2.9% de APR por 60 meses para compradores bien calificados al financiar con GM Financial. Ejemplo: por cada $1,000 financiados, pagos mensuales de $17.92. Debe financiarse con GM Financial. Pueden aplicarse pagos diferidos al momento de la entrega. No disponible con arrendamiento y algunas otras ofertas. ** Disponible para compradores bien calificados. No disponible con arrendamiento y algunas otras ofertas. La oferta incluye la bonificación total en efectivo. Consulte al concesionario para obtener más detalles.

# FUERZA INTELIGENTE

## ISUZU GIGA

FUERZA, CAPACIDAD Y TECNOLOGÍA SE ENCUENTRAN EN UNO DE LOS NOMBRES MÁS IMPORTANTES DE ISUZU. EL GIGA ACABA DE EVOLUCIONAR CON UNA NUEVA IMAGEN, MÁS SEGURIDAD Y MAYORES POSIBILIDADES DE CONECTIVIDAD, DEMOSTRANDO QUE INCLUSO LOS GIGANTES DEL TRANSPORTE PUEDEN SEGUIR REINVENTÁNDOSE.»










POR: **TRANSPORTE LATINO /** REDACCIÓN TL

DURANTE AÑOS, EL GIGA HA SIDO UNO DE LOS NOMBRES DE ISUZU EN EL TRANSPORTE PESADO. PERO HABLAR DEL GIGA COMO SI FUERA UN SOLO CAMIÓN SERÍA QUEDARSE CORTO. EN REALIDAD, SE TRATA DE UNA FAMILIA CONCEBIDA PARA CUBRIR DIFERENTES NECESIDADES PROFESIONALES, DESDE EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS HASTA OPERACIONES EXIGENTES DE CONSTRUCCIÓN Y DISTRIBUCIÓN.NO Y LAS CONDICIONES DE CONDUCCIÓN. LA GAMA GIGA REÚNE DISTINTAS CONFIGURACIONES DE CHASIS, EJES Y CARROCERÍAS PARA ADAPTAR EL VEHÍCULO AL TRABAJO. ENTRE SUS POSIBILIDADES ENCONTRAMOS CAMIONES DE CARGA, VERSIONES DE GRAN VOLUMEN, TRACTORES PARA SEMIRREMOLQUE Y UNIDADES DESTINADAS A APLICACIONES ESPECIALIZADAS. TAMBIÉN EXISTEN CONFIGURACIONES COMO VOLQUETES Y MEZCLADORES, DEMOSTRANDO QUE EL CONCEPTO GIGA PUEDE CAMBIAR DE FORMA SEGÚN EL TRABAJO.

## NUEVA IMAGEN PARA EL GIGA

LA EVOLUCIÓN MÁS RECIENTE LLEGÓ EN 2025, CUANDO ISUZU PRESENTÓ UNA ACTUALIZACIÓN DEL GIGA. DESPUÉS DE CASI UNA DÉCADA, LA CABINA RECIBIÓ UN NUEVO DISEÑO EXTERIOR QUE BUSCA COMBINAR UNA APARIENCIA DINÁMICA CON LA PRESENCIA DE UN VEHÍCULO INSIGNIA. LA PARRILLA ADOPTA EL LENGUAJE DE DISEÑO WORLD CROSS FLOW, CREANDO UNA CONEXIÓN VISUAL CON OTROS MODELOS DE LA MARCA. PERO LA RENOVACIÓN NO SE QUEDÓ EN LA ESTÉTICA. ISUZU APROVECHÓ LA ACTUALIZACIÓN PARA AMPLIAR LAS TECNOLOGÍAS DE SEGURIDAD Y CONECTIVIDAD, REFORZANDO LA IDEA DE QUE UN CAMIÓN MODERNO DEBE TRABAJAR EFICIENTEMENTE MIENTRAS AYUDA A PROTEGER AL CONDUCTOR Y A QUIENES COMPARTEN LA CARRETERA.

## FUERZA PARA DIFERENTES OPERACIONES

DEPENDIENDO DE LA CONFIGURACIÓN, EL GIGA PUEDE UTILIZAR DIFERENTES MOTORES Y SISTEMAS DE TRANSMISIÓN. ENTRE ELLOS SE ENCUENTRA EL 6UZ1, UN DIÉSEL DE 9.8 LITROS DISPONIBLE EN DISTINTAS ESPECIFICACIONES DE POTENCIA. ESTO PERMITE QUE LA FAMILIA PUEDA CUBRIR DIFERENTES NECESIDADES DE TRANSPORTE SIN RECURRIR A UNA ÚNICA COMBINACIÓN MECÁNICA. LA GAMA TAMBIÉN INCLUYE SOLUCIONES ENFOCADAS EN MAXIMIZAR LA CAPACIDAD DE CARGA Y EL VOLUMEN DISPONIBLE. ISUZU HA DESARROLLADO, POR EJEMPLO, UN G-CARGO DE 25 TONELADAS CON CONFIGURACIÓN DE TRES EJES Y PISO BAJO, PENSADO PARA COMBINAR ALTA CAPACIDAD DE CARGA CON ESPACIO ÚTIL. TAMBIÉN SE HA INCORPORADO UNA CARROCERÍA TIPO WING DE GRAN VOLUMEN, CON UNA ALTURA INTERIOR DE 2,680 MILÍMETROS.

## SEGURIDAD QUE ANTICIPA RIESGOS

UNO DE LOS AVANCES MÁS INTERESANTES DE LA ACTUALIZACIÓN ESTÁ EN LA SEGURIDAD. ISUZU INCORPORÓ COMO EQUIPAMIENTO ESTÁNDAR EN LOS GIGA UN SISTEMA CAPAZ DE DETECTAR SEÑALES TEMPRANAS RELACIONADAS CON EL POSIBLE



### EN DETALLE
FICHA TÉCNICA

- **MOTORIZACIÓN:** Motor diésel Isuzu 6UZ1-TCS, 6 cilindros en línea, 4 válvulas por cilindro, 9,839 litros, con inyección Common Rail y turbocompresor de geometría variable.
- **POTENCIA:** 380 CV (279 kW) a 1.800 rpm.
- **PAR MÁXIMO:** 1.814 Nm entre 1.000 y 1.200 rpm.
- **TRANSMISIÓN:**Caja automatizada de 12 velocidades Isuzu Smoother-Gx (MJX12), según configuración del vehículo.
- **TRACCIÓN:** Disponible en diferentes configuraciones; el GIGA se ofrece, entre otras, en configuración 4×2, además de versiones de mayor capacidad como 6×4 y 8×4.
- **SUSPENSIÓN:** Suspensión delantera de ballestas y suspensión trasera neumática, dependiendo de la configuración del modelo de vehículo.




DESPRENDIMIENTO DE UNA RUEDA. LA TECNOLOGÍA BUSCA ADVERTIR ANTES DE QUE SE PRODUZCA UNA SITUACIÓN PELIGROSA, ATACANDO UNO DE LOS RIESGOS ESPECÍFICOS DE LOS VEHÍCULOS PESADOS. EL GIGA TAMBIÉN PUEDE INCORPORAR SISTEMAS DE ASISTENCIA COMO FRENADO DE PRECOLISIÓN DURANTE DETERMINADAS MANIOBRAS DE GIRO, FUNCIONES PARA REDUCIR EL RIESGO DE ATRAPAMIENTO AL GIRAR A LA IZQUIERDA Y TECNOLOGÍA DE MITIGACIÓN DE COLISIONES LATERALES. SON AYUDAS DISEÑADAS PARA COMPLEMENTAR LA ATENCIÓN DEL CONDUCTOR, NO PARA SUSTITUIRLA.

## CONECTADO CON LA FLOTA

LA TECNOLOGÍA TAMBIÉN LLEGA A LA GESTIÓN DEL VEHÍCULO. EL NUEVO SERVICIO CONECTADO DE ISUZU PERMITE SUPERVISAR DE FORMA REMOTA LAS CONDICIONES DE FUNCIONAMIENTO TANTO DEL CAMIÓN COMO DE LA CARROCERÍA. PARA UNA FLOTA, ESTA INFORMACIÓN PUEDE FACILITAR EL SEGUIMIENTO DE LAS UNIDADES Y AYUDAR A DETECTAR SITUACIONES QUE REQUIEREN ATENCIÓN.

## EL GIGA MIRA AL FUTURO

UNA DE LAS HISTORIAS MÁS LLAMATIVAS DE LA FAMILIA ES SU PARTICIPACIÓN EN EL DESARROLLO DE LA CONDUCCIÓN AUTÓNOMA. ISUZU ESTÁ UTILIZANDO UN GIGA PESADO 8X4 DE 25 TONELADAS COMO BASE PARA DEMOSTRACIONES DE CONDUCCIÓN AUTÓNOMA EN JAPÓN. EL VEHÍCULO INCORPORA RADAR DE ONDAS MILIMÉTRICAS, LIDAR CON COBERTURA DE 360 GRADOS, CÁMARAS, GNSS E IMU PARA INTERPRETAR EL ENTORNO Y CONOCER SU POSICIÓN Y COMPORTAMIENTO. LAS PRUEBAS FORMAN PARTE DEL OBJETIVO DE ISUZU DE DESARROLLAR UN NEGOCIO DE CAMIONES Y AUTOBUSES AUTÓNOMOS DE NIVEL 4 DURANTE EL EJERCICIO FISCAL 2028. EL PROYECTO DEMUESTRA QUE EL GIGA NO SOLAMENTE ESTÁ PREPARADO PARA TRANSPORTAR CARGAS HOY: TAMBIÉN FUNCIONA



COMO PLATAFORMA PARA PROBAR CÓMO PODRÍA FUNCIONAR EL TRANSPORTE PESADO DEL FUTURO.

## UNA PLATAFORMA PARA EL TRANSPORTE PESADO

ESA ES, QUIZÁ, LA MEJOR MANERA DE ENTENDER AL GIGA. NO ES UN ÚNICO CAMIÓN CON UNA ÚNICA MISIÓN, SINO UNA FAMILIA QUE PUEDE ADOPTAR DIFERENTES CONFIGURACIONES SEGÚN LAS NECESIDADES DEL OPERADOR. DESDE EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS HASTA EL TRABAJO PESADO Y ESPECIALIZADO HOY, SUS DISTINTAS VERSIONES PERMITEN QUE LA FUERZA VAYA ACOMPAÑADA DE CAPACIDAD, SEGURIDAD Y TECNOLOGÍA.

CON SU NUEVA CABINA, SISTEMAS DE ASISTENCIA, CONECTIVIDAD Y PARTICIPACIÓN EN EL DESARROLLO DE LA CONDUCCIÓN AUTÓNOMA, EL GIGA DEMUESTRA QUE EL TRABAJO PESADO TAMBIÉN PUEDE EVOLUCIONAR. LA FAMILIA DE ISUZU MANTIENE SU ENFOQUE EN MOVER GRANDES CARGAS CON EFICIENCIA, PERO AHORA LO HACE MIRANDO HACIA UNA INDUSTRIA DONDE LA INTELIGENCIA DEL VEHÍCULO SERÁ TAN IMPORTANTE COMO SU FUERZA.










# CONFORT, EFICIENCIA Y TECNOLOGÍA EN EL BUQUE INSIGNIA DE DAF

## DAF XG+

EL TRANSPORTE DE LARGA DISTANCIA EXIGE MUCHO MÁS QUE POTENCIA. EL CONDUCTOR NECESITA ESPACIO, COMODIDAD Y TECNOLOGÍA, MIENTRAS QUE LA EMPRESA BUSCA EFICIENCIA Y PRODUCTIVIDAD. EL DAF XG+ REÚNE ESTAS PRIORIDADES EN UNA DE LAS CABINAS MÁS GRANDES Y AVANZADAS DE LA NUEVA GENERACIÓN DE CAMIONES EUROPEOS.»

POR: **TRANSPORTE LATINO /** REDACCIÓN TL

DENTRO DE LA NUEVA GENERACIÓN DAF, EL XG+ OCUPA EL LUGAR MÁS ALTO DE LA GAMA. DISEÑADO PARA EL TRANSPORTE PESADO Y DE LARGA DISTANCIA, COMBINA UNA CABINA EXCEPCIONALMENTE ESPACIOSA CON SOLUCIONES DESTINADAS A REDUCIR EL CONSUMO, MEJORAR LA SEGURIDAD Y HACER MÁS LLEVADERAS LAS JORNADAS AL VOLANTE. ES LA EXPRESIÓN MÁS COMPLETA DE SU FILOSOFÍA PARA EL TRANSPORTE EUROPEO.

## UNA CABINA PENSADA PARA VIVIR Y TRABAJAR

EL ELEMENTO QUE MÁS DISTINGUE AL XG+ ES SU ENORME CABINA. CON UN VOLUMEN DE HASTA 12.5 METROS CÚBICOS, OFRECE UNO DE LOS ESPACIOS INTERIORES MÁS GENEROSOS DEL MERCADO EUROPEO. LA ALTURA DISPONIBLE PERMITE AL CONDUCTOR MOVERSE CON MAYOR LIBERTAD DENTRO DE LA CABINA, MIENTRAS LA ZONA DE DESCANSO ESTÁ PENSADA PARA QUIENES PASAN VARIOS DÍAS LEJOS DE CASA. EL ESPACIO NO SE LIMITA A UNA CAMA. HAY SOLUCIONES DE ALMACENAMIENTO, UNA POSICIÓN DE CONDUCCIÓN CUIDADOSAMENTE ESTUDIADA Y UN AMBIENTE DISEÑADO PARA QUE EL CONDUCTOR PUEDA TRABAJAR, RELAJARSE Y DORMIR SIN SENTIR QUE TODO TIENE QUE COMPETIR POR UNOS POCOS CENTÍMETROS.

EL XG+ TAMBIÉN DEMUESTRA QUE EL TAMAÑO NO TIENE POR QUÉ ESTAR REÑIDO CON LA EFICIENCIA. SU DISEÑO EXTERIOR UTILIZA UNA CABINA AERODINÁMICA, DEFLECTORES, FALDONES Y OTROS ELEMENTOS DESTINADOS A REDUCIR LA RESISTENCIA AL AIRE. EN LAS VERSIONES ACTUALES, DAF COMBINA ESTE PLANTEAMIENTO CON NEUMÁTICOS DE BAJA RESISTENCIA A LA RODADURA Y UN PAQUETE AERODINÁMICO COMPLETO. CADA PEQUEÑA MEJORA CUENTA CUANDO UN CAMIÓN RECORRE CIENTOS DE MILES DE KILÓMETROS. REDUCIR LA RESISTENCIA SIGNIFICA QUE EL MOTOR NECESITA MENOS ENERGÍA PARA MANTENER LA VELOCIDAD, ALGO QUE PUEDE TRADUCIRSE EN UN MENOR CONSUMO DE COMBUSTIBLE Y MENOS EMISIONES DURANTE LA VIDA ÚTIL DEL VEHÍCULO.

## POTENCIA PACCAR PARA LA CARRETERA

EN EL CORAZÓN DEL XG+ SE ENCUENTRAN LOS MOTORES PACCAR MX-11 Y MX-13, DESARROLLADOS PARA OFRECER UNA COMBINACIÓN DE POTENCIA, EFICIENCIA Y DURABILIDAD. DEPENDIENDO DE LA CONFIGURACIÓN, EL MX-13 PUEDE ALCANZAR LOS 530 HP, MIENTRAS QUE LAS MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA CADENA CINEMÁTICA BUSCAN APROVECHAR MEJOR CADA GOTA DE COMBUSTIBLE. EL OBJETIVO NO ES ÚNICAMENTE DISPONER DE POTENCIA. EN LARGA DISTANCIA, LA CAPACIDAD DE MANTENER UN RITMO CONSTANTE, GESTIONAR PENDIENTES Y MOVER GRANDES MASAS CON EFICIENCIA PUEDE SER TAN IMPORTANTE COMO LA CIFRA MÁXIMA DE POTENCIA.

## UNA CABINA QUE PROTEGE

LA SEGURIDAD OCUPA UN LUGAR CENTRAL EN LA NUEVA GENERACIÓN DAF. EL XG+ INCORPORA DIFERENTES SISTEMAS AVANZADOS DE ASISTENCIA A LA CONDUCCIÓN Y SOLUCIONES DESTINADAS A MEJORAR LA VISIÓN DIRECTA E INDIRECTA DEL ENTORNO. EL SISTEMA DAF DIGITAL VISION REEMPLAZA LOS ESPEJOS CONVENCIONALES POR CÁMARAS Y PANTALLAS INTERIORES, MIENTRAS QUE DAF CORNER VIEW AYUDA A AMPLIAR LA VISIBILIDAD DE DETERMINADAS ZONAS PRÓXIMAS A LA CABINA. ESTAS TECNOLOGÍAS BUSCAN REDUCIR LOS PUNTOS CIEGOS Y FACILITAR LA IDENTIFICACIÓN DE OTROS USUARIOS DE LA VÍA, ESPECIALMENTE EN ENTORNOS URBANOS.

## TECNOLOGÍA PARA EL CONDUCTOR

LA TECNOLOGÍA TAMBIÉN ESTÁ PRESENTE DENTRO DE LA CABINA. EL PUESTO DE CONDUCCIÓN REÚNE INFORMACIÓN DEL VEHÍCULO Y FUNCIONES MULTIMEDIA EN UNA



INTERFAZ PENSADA PARA MANTENER LOS CONTROLES IMPORTANTES AL ALCANCE DEL CONDUCTOR. SISTEMAS COMO PREDICTIVE CRUISE CONTROL AYUDAN A ADAPTAR LA CONDUCCIÓN A LAS CONDICIONES DE LA RUTA, CONTRIBUYENDO TANTO A LA COMODIDAD COMO A LA EFICIENCIA. EL RESULTADO ES UN CAMIÓN QUE INTENTA CONVERTIR LA TECNOLOGÍA EN UNA HERRAMIENTA, EN LUGAR DE AÑADIR FUNCIONES INNECESARIAS.

## PREPARADO PARA UNA INDUSTRIA QUE CAMBIA

EL XG+ TAMBIÉN FORMA PARTE DE LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA DE DAF. EN 2026 COMENZÓ LA PRODUCCIÓN EN SERIE DEL XG+ ELECTRIC, UNA VERSIÓN QUE CONSERVA EL CONCEPTO DE CABINA DEL MODELO DE LARGA DISTANCIA Y LO COMBINA CON EL SISTEMA ELÉCTRICO PACCAR EX-D2. DEPENDIENDO DE LA CONFIGURACIÓN, PUEDE UTILIZAR HASTA CINCO PAQUETES DE BATERÍAS LFP Y OFRECER AUTONOMÍAS SUPERIORES A 500 KILÓMETROS EN DETERMINADAS APLICACIONES.
ESTO AMPLÍA LA HISTORIA DEL XG+: EL MODELO QUE CONOCEMOS POR SUS GRANDES RUTAS DIÉSEL TAMBIÉN ESTÁ AYUDANDO A LLEVAR LA FILOSOFÍA DE DAF HACIA EL TRANSPORTE DE CERO EMISIONES.

## EL PESO PESADO DEL CONFORT

EL DAF XG+ REPRESENTA UNA VISIÓN EUROPEA DEL CAMIÓN DE LARGA DISTANCIA: EFICIENCIA SIN SACRIFICAR COMODIDAD, TECNOLOGÍA SIN OLVIDAR AL CONDUCTOR Y CAPACIDAD DE TRABAJO ACOMPAÑADA DE UNA CABINA QUE PUEDE CONVERTIRSE EN AUTÉNTICO ESPACIO PERSONAL. SU ENORME INTERIOR, SU AERODINÁMICA, SUS MOTORES PACCAR Y SUS SISTEMAS DE ASISTENCIA LO CONVIERTEN EN UNO DE LOS MODELOS MÁS COMPLETOS DE LA GAMA DAF. Y MIENTRAS EL TRANSPORTE PROFESIONAL CONTINÚA CAMBIANDO, EL XG+ DEMUESTRA QUE EL FUTURO DEL CAMIÓN NO TIENE POR QUÉ SER SOLAMENTE MÁS EFICIENTE: TAMBIÉN PUEDE SER UN LUGAR MEJOR PARA TRABAJAR.

## MÁS QUE UN CAMIÓN, UNA HERRAMIENTA DE TRABAJO

EN EL TRANSPORTE DE LARGA DISTANCIA, LAS CIFRAS DE POTENCIA, CAPACIDAD DE CARGA O CONSUMO CUENTAN, PERO EXISTE OTRO FACTOR QUE DURANTE MUCHO TIEMPO HA SIDO MÁS DIFÍCIL DE MEDIR: CÓMO SE SIENTE TRABAJAR DENTRO DEL CAMIÓN DURANTE MILES DE HORAS AL AÑO.
UN CONDUCTOR PROFESIONAL PUEDE PASAR GRAN PARTE DE SU VIDA LABORAL EN LA CARRETERA. POR ESO, DETALLES QUE DESDE FUERA PODRÍAN PARECER SECUNDARIOS ADQUIEREN UNA IMPORTANCIA ENORME CUANDO SE REPITEN JORNADA TRAS JORNADA. LA POSICIÓN DE CONDUCCIÓN, EL ESPACIO DISPONIBLE, LA FACILIDAD PARA ACCEDER A LOS DIFERENTES CONTROLES, LA ILUMINACIÓN INTERIOR O LA POSIBILIDAD DE ORGANIZAR LAS PERTENENCIAS PERSONALES TERMINAN INFLUYENDO DIRECTAMENTE EN LA EXPERIENCIA DIARIA. ES PRECISAMENTE AHÍ DONDE EL CONCEPTO DEL XG+ ADQUIERE SENTIDO. DAF NO HA PLANTEADO LA CABINA ÚNICAMENTE COMO EL LUGAR DESDE EL QUE SE CONDUCE EL VEHÍCULO, SINO COMO UN ESPACIO MULTIFUNCIONAL QUE DEBE RESPONDER A DIFERENTES MOMENTOS DE LA JORNADA. DURANTE EL TRAYECTO ES OFICINA Y PUESTO DE CONTROL; CUANDO TERMINA LA RUTA, SE CONVIERTE EN COMEDOR, ZONA DE DESCANSO Y DORMITORIO. ESA EVOLUCIÓN REFLEJA TAMBIÉN UN CAMBIO EN LA PROPIA INDUSTRIA. EL CAMIÓN MODERNO TIENE QUE SER EFICIENTE PARA LA EMPRESA, PERO TAMBIÉN DEBE RESULTAR ATRACTIVO PARA QUIENES TRABAJAN EN ÉL. EN UN SECTOR QUE NECESITA INCORPORAR Y CONSERVAR CONDUCTORES PROFESIONALES, OFRECER MEJORES CONDICIONES A BORDO PUEDE CONVERTIRSE EN UN ELEMENTO CADA VEZ MÁS IMPORTANTE.

## EL CAMIÓN COMO ESPACIO PERSONAL

LA DIFERENCIA ENTRE PASAR UNA NOCHE EN UN VEHÍCULO Y VIVIR TEMPORALMENTE DENTRO DE ÉL PUEDE PARECER PEQUEÑA





SOBRE EL PAPEL, PERO EN LA PRÁCTICA ES ENORME. CUANDO LAS RUTAS DURAN VARIOS DÍAS, LA CABINA DEJA DE SER SIMPLEMENTE UNA EXTENSIÓN DEL PUESTO DE TRABAJO Y COMIENZA A FUNCIONAR COMO UN PEQUEÑO ESPACIO PERSONAL.

POR ESO, EL TAMAÑO DEL XG+ NO DEBE ENTENDERSE ÚNICAMENTE COMO UNA CUESTIÓN DE DIMENSIONES. EL VERDADERO VALOR ESTÁ EN CÓMO SE UTILIZA ESE ESPACIO. UNA CABINA AMPLIA PERMITE SEPARAR MEJOR LAS DIFERENTES ACTIVIDADES Y REDUCIR LA SENSACIÓN DE ESTAR PERMANENTEMENTE RODEADO DE ELEMENTOS DE TRABAJO. TAMBIÉN FACILITA ALGO TAN SENCILLO COMO MANTENER CIERTO ORDEN. EN VIAJES LARGOS, DISPONER DE LUGARES ESPECÍFICOS PARA GUARDAR ROPA, ALIMENTOS, DOCUMENTOS Y OBJETOS PERSONALES EVITA QUE TODO TERMINE OCUPANDO LA ZONA DE Ddescanso O INTERFIRIENDO CON LA CONDUCCIÓN. ESTA FILOSOFÍA RESULTA ESPECIALMENTE RELEVANTE EN UNA PROFESIÓN EN LA QUE LA COMODIDAD NO SIGNIFICA LUJO, SINO BIENESTAR Y RENDIMIENTO A LARGO PLAZO.

## MIRANDO HACIA LA PRÓXIMA GENERACIÓN

EL XG+ LLEGA ADEMÁS EN UN MOMENTO DE TRANSFORMACIÓN PROFUNDA PARA EL TRANSPORTE POR CARRETERA. LA PRESIÓN PARA REDUCIR EMISIONES ESTÁ CAMBIANDO LOS SISTEMAS DE PROPULSIÓN, MIENTRAS LA DIGITALIZACIÓN MODIFICA LA MANERA EN QUE SE PLANIFICAN LAS RUTAS, SE CONTROLA EL CONSUMO Y SE GESTIONA CADA VEHÍCULO.EN ESE CONTEXTO, EL CAMIÓN DEL FUTURO TENDRÁ QUE HACER MUCHO MÁS QUE TRANSPORTAR MERCANCÍAS. DEBERÁ COMUNICARSE CON LA INFRAESTRUCTURA, ANTICIPARSE A LAS CONDICIONES DE LA CARRETERA, APROVECHAR DE FORMA INTELIGENTE LA ENERGÍA DISPONIBLE Y PROPORCIONAR AL CONDUCTOR CADA VEZ MÁS INFORMACIÓN SIN AUMENTAR SU CARGA DE TRABAJO. LA ELECTRIFICACIÓN SERÁ UNA PARTE IMPORTANTE DE ESE PROCESO, PERO NO SERÁ EL ÚNICO CAMBIO. TAMBIÉN VEREMOS UNA MAYOR AUTOMATIZACIÓN, NUEVAS SOLUCIONES DE CONECTIVIDAD Y SISTEMAS DE ASISTENCIA CAPACES DE INTERVENIR EN SITUACIONES CADA VEZ MÁS COMPLEJAS.

EL XG+ REPRESENTA, EN CIERTO MODO, UN PUENTE ENTRE DOS GENERACIONES DE TRANSPORTE. MANTIENE LAS CARACTERÍSTICAS QUE HAN CONVERTIDO AL CAMIÓN DE LARGA DISTANCIA EN UNA HERRAMIENTA INDISPENSABLE –AUTONOMÍA, CAPACIDAD, POTENCIA Y RESISTENCIA– MIENTRAS INCORPORA UNA VISIÓN MUCHO MÁS CENTRADA EN LA EFICIENCIA, LA SEGURIDAD Y LA EXPERIENCIA DEL CONDUCTOR.

PORQUE EL FUTURO DEL TRANSPORTE NO DEPENDERÁ SOLAMENTE DE CUÁNTAS TONELADAS PUEDA MOVER UN CAMIÓN O DE CUÁNTO COMBUSTIBLE CONSUMA. TAMBIÉN DEPENDERÁ DE QUIÉN LO CONDUCE, CUÁNTO TIEMPO PASA DENTRO DE ÉL Y QUÉ CONDICIONES ENCUENTRA DURANTE ESE RECORRIDO.

***Y QUIZÁ ESA SEA UNA DE LAS CLAVES PARA ENTENDER EL XG+: NO SE TRATA DE HACER UN CAMIÓN MÁS GRANDE. SE TRATA DE RECONOCER QUE, PARA QUIEN VIVE DE LA CARRETERA, LA CABINA TAMBIÉN FORMA PARTE DE SU LUGAR DE TRABAJO, DE SU DESCANSO Y DE SU VIDA COTIDIANA.***









SHELL ROTELLA® T4
TRIPLE PROTECCIÓN
ACEITE DIÉSEL DISEÑADO PARA BRINDAR UNA PROTECCIÓN CONFIABLE Y DURADERA QUE SE ADAPTA A LAS CONDICIONES MÁS EXIGENTES DE TU CAMINO.
Shell ROTELLA®
SHELL ROTELLA LUBRICACIÓN LIMITADA
GARANTÍA*
DE HASTA 10 AÑOS O 300,000 MILLAS
TRIPLE PROTECCIÓN
CONTRA EL DESGASTE, LOS DEPÓSITOS Y LA OXIDACIÓN
RENDIMIENTO CONFIABLE
PARA MOTORES DIÉSEL DE TRABAJO PESADO
PROTEGE TU MOTOR EN CADA KILÓMETRO
PARA QUE SIGAS AVANZANDO SIEMPRE
Shell ROTELLA T4 TRIPLE PROTECCION®
AYUDA A CONTROLAR EL DESGASTE, LOS DEPÓSITOS Y LA OXIDACIÓN
ACEITE PARA MOTORES DIÉSEL DE TRABAJO PESADO
1 GALÓN / 3.785 L

# CONSTRUIDO PARA EL TRABAJO DURO

## WESTERN STAR 47X

CUANDO EL TRABAJO COMIENZA DONDE TERMINA EL PAVIMENTO, UN CAMIÓN NECESITA ALGO MÁS QUE POTENCIA. NECESITA RESISTENCIA, MANIOBRABILIDAD Y UNA CONFIGURACIÓN CAPAZ DE ADAPTARSE A CADA TAREA. EL WESTERN STAR 47X FUE DESARROLLADO PRECISAMENTE PARA ESE ENTORNO: UN VEHÍCULO VOCACIONAL PREPARADO PARA CONSTRUCCIÓN, MINERÍA, OBRAS DE INFRAESTRUCTURA Y OTRAS OPERACIONES DONDE LA RESISTENCIA NO ES NEGOCIABLE.»



POR: **TRANSPORTE LATINO /** REDACCIÓN TL

EL 47X FORMA PARTE DE LA FAMILIA X-SERIES DE WESTERN STAR Y FUE CONCEBIDO DESDE EL PRINCIPIO COMO UN CAMIÓN VOCACIONAL. ESTO SIGNIFICA QUE SU DISEÑO NO GIRA ALREDEDOR DE UNA ÚNICA APLICACIÓN. SU CHASIS PUEDE RECIBIR DIFERENTES CARROCERÍAS Y EQUIPOS PARA CONVERTIRLO EN VOLQUETE, MEZCLADOR DE CONCRETO, GRÚA, CAMIÓN FORESTAL O UNIDAD ESPECIALIZADA PARA TRABAJAR EN CONDICIONES DIFÍCILES.
ESA VERSATILIDAD ES PRECISAMENTE UNO DE SUS MAYORES ARGUMENTOS. EL 47X PUEDE CONFIGURARSE PARA ADAPTARSE AL TRABAJO QUE TIENE POR DELANTE, EN LUGAR DE OBLIGAR AL OPERADOR A MODIFICAR SU OPERACIÓN ALREDEDOR DEL VEHÍCULO.

## UN CHASIS PREPARADO PARA EL TRABAJO

DEBAJO DE LA CABINA SE ENCUENTRA UNA ESTRUCTURA DISEÑADA PENSANDO EN RESISTENCIA Y FACILIDAD DE ADAPTACIÓN. EL 47X PUEDE INCORPORAR UN LARGUERO DE CANAL ÚNICO DE 9.5 MILÍMETROS QUE OFRECE LA RESISTENCIA NECESARIA PARA APLICACIONES VOCACIONALES MIENTRAS REDUCE ALREDEDOR DE 100 LIBRAS DE PESO FRENTE A UN LARGUERO DE 11 MILÍMETROS.

ESE AHORRO PUEDE PARECER PEQUEÑO FRENTE AL TAMAÑO DE UN CAMIÓN DE ESTA CATEGORÍA, PERO EN UNA OPERACIÓN PROFESIONAL CADA LIBRA CUENTA. MENOR PESO DEL VEHÍCULO PUEDE SIGNIFICAR MAYOR MARGEN PARA TRANSPORTAR CARGA ÚTIL.

EL DISEÑO TAMBIÉN FACILITA LA INSTALACIÓN DE DIFERENTES EQUIPOS. EL SISTEMA QUICKFIT PERMITE INTEGRAR MÁS FÁCILMENTE CONEXIONES ELÉCTRICAS Y DE COMUNICACIÓN CON LAS CARROCERÍAS Y EQUIPOS INSTALADOS POR FABRICANTES ESPECIALIZADOS.

## POTENCIA PARA CUALQUIER TERRENO

EL 47X OFRECE DIFERENTES OPCIONES DE MOTOR PARA ADAPTARSE A DISTINTAS APLICACIONES. ENTRE ELLAS SE ENCUENTRA EL DETROIT DD13 DE 12.8 LITROS, DISPONIBLE CON POTENCIAS DE ENTRE 370 Y 525 HP Y UN RANGO DE TORQUE DE 1,250 A 1,850 LB-PIE. TAMBIÉN ESTÁN DISPONIBLES LOS MOTORES



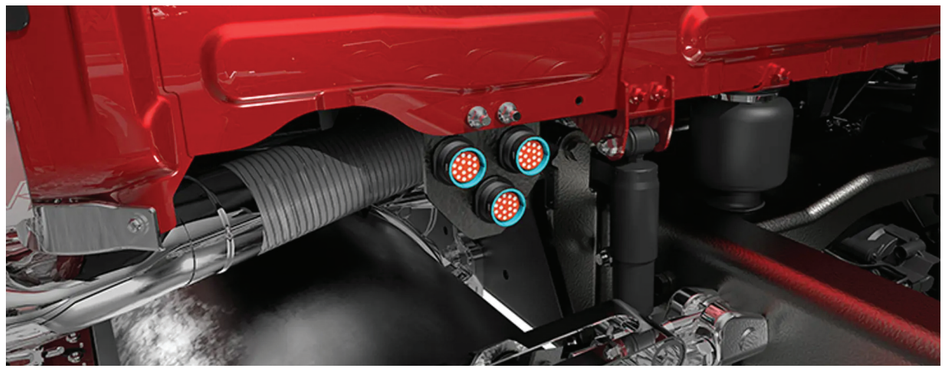
### EN DETALLE
FICHA TÉCNICA

- **MOTORIZACIÓN:** Detroit DD13, 6 cilindros en línea, 12,8 litros.
- **POTENCIA:** 370–525 HP (276–391 kW).
- **PAR MÁXIMO:** hasta 1.850 lb-ft (2.508 Nm).
- **TRANSMISIÓN:** Detroit DT12-V / DT12-VL, automatizada de 12 velocidades; otras opciones Allison y Eaton disponibles.
- **TRACCIÓN:** Configuraciones de eje sencillo, tándem y otras combinaciones según aplicación.
- **SUSPENSIÓN:** Delantera Flatleaf/Taperleaf; trasera AirLiner, Chalmers, Flatleaf, Hendrickson o Neway,



# SIN LÍMITES

*EL WESTERN STAR 47X DEMUESTRA QUE UN CAMIÓN DE TRABAJO PESADO PUEDE SER RESISTENTE SIN QUEDARSE ATRÁS EN TECNOLOGÍA. SU ESTRUCTURA ROBUSTA, VARIEDAD DE MOTORES, POSIBILIDADES DE CONFIGURACIÓN Y FACILIDAD PARA INCORPORAR EQUIPOS LO CONVIERTEN EN UNA PLATAFORMA PREPARADA PARA UNA ENORME VARIEDAD DE TRABAJOS. DESDE UNA OBRA DE CONSTRUCCIÓN HASTA UNA CARRETERA CUBIERTA DE NIEVE, EL 47X ESTÁ DISEÑADO PARA CONVERTIRSE EN LA HERRAMIENTA QUE CADA OPERACIÓN NECESITA EN EL MOMENTO ADECUADO.*







CUMMINS L9 Y X12, DEPENDIENDO DE LA CONFIGURACIÓN ELEGIDA. ESTA VARIEDAD PERMITE QUE EL OPERADOR PUEDA PRIORIZAR POTENCIA, PESO, CAPACIDAD DE CARGA O LAS CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS DE LA APLICACIÓN. PARA TRANSMITIR ESA FUERZA, EL 47X PUEDE EQUIPARSE CON TRANSMISIONES AUTOMATIZADAS DETROIT DT12-V Y DT12-VL, ADEMÁS DE OPCIONES ALLISON Y TRANSMISIONES MANUALES O AUTOMATIZADAS EATON FULLER.



## HECHO PARA LLEGAR DONDE OTROS NO

EL CARÁCTER VOCACIONAL DEL 47X APARECE ESPECIALMENTE CUANDO ABANDONA LA CARRETERA CONVENCIONAL. SU CHASIS PUEDE INCORPORAR DIFERENTES CONFIGURACIONES DE EJES, SUSPENSIONES Y RELACIONES PARA ADAPTARSE A TERRENOS COMPLICADOS Y CARGAS EXIGENTES. TAMBIÉN EXISTEN SOLUCIONES ESPECÍFICAS PARA APLICACIONES COMO QUITANIEVES, MINERÍA, CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN FORESTAL. LOS SISTEMAS DE TOMA DE FUERZA DELANTEROS Y TRASEROS PERMITEN ALIMENTAR DIFERENTES EQUIPOS, AMPLIANDO TODAVÍA MÁS LAS POSIBILIDADES DEL CAMIÓN.

## VISIBILIDAD QUE TRABAJA A FAVOR

EN UNA MÁQUINA QUE PUEDE OPERAR EN ESPACIOS REDUCIDOS, LA VISIBILIDAD ES FUNDAMENTAL. EL 47X UTILIZA UN PARABRISAS DE GRAN TAMAÑO Y UN DISEÑO DE CAPÓ INCLINADO PARA PROPORCIONAR UN AMPLIO CAMPO DE VISIÓN HACIA DELANTE. LAS OPCIONES DE VENTANAS TRASERAS TAMBIÉN PUEDEN AUMENTAR CONSIDERABLEMENTE LA VISIBILIDAD ALREDEDOR DE LA CABINA. A ESTO SE SUMA LA DISPONIBILIDAD DE SISTEMAS DE ASISTENCIA QUE AYUDAN AL CONDUCTOR A CONTROLAR EL ENTORNO DEL VEHÍCULO.

## UNA CABINA PENSADA PARA EL OPERADOR

AUNQUE EL TRABAJO SEA DURO, EL CONDUCTOR SIGUE PASANDO MUCHAS HORAS DENTRO DE LA CABINA. POR ESO WESTERN STAR DESARROLLÓ EL INTERIOR DEL 47X ALREDEDOR DEL OPERADOR, CON CONTROLES INTUITIVOS, UN TABLERO TIPO ALA Y DIFERENTES NIVELES DE ACABADO. LA CABINA DE ALUMINIO REFORZADO CON ACERO INCORPORA SOLUCIONES DESTINADAS A REDUCIR EL RUIDO Y MEJORAR LA COMODIDAD. EL SISTEMA DE MONTAJE DE LA CABINA TAMBIÉN ESTÁ AJUSTADO PARA APLICACIONES VOCACIONALES, BUSCANDO REDUCIR LA FATIGA MEDIANTE UNA CONDUCCIÓN MÁS ESTABLE.








TOTAL® y HI-PERF® son marcas registradas de TotalEnergies S.E. utilizadas bajo licencia.

# CASCADIA®

QUINTA GENERACIÓN

# MÁS EFICIENCIA DESDE EL PRIMER KILÓMETRO.

Diseñado para los desafíos de hoy
y preparado para el futuro.
Cascadia® Quinta Generación
ofrece más ahorro de combustible,
más seguridad y más confort,
para que tu negocio llegue
más lejos, todos los días.



**MÁXIMA EFICIENCIA**
Tecnología avanzada que reduce el consumo de combustible y maximiza tu rentabilidad.

**SEGURIDAD INTEGRAL**
Sistemas inteligentes que protegen tu carga, a tu equipo y a los demás en cada viaje.

**CONFORT SUPERIOR**
Cabina diseñada para largas jornadas con mayor espacio, ergonomía y conectividad.

**RESPALDO FREIGHTLINER**
Red de distribuidores y talleres certificados siempre cerca de tí, cuando más lo necesitas.

**CONOCE MÁS**
Escanea el código QR y descubre todo lo que Cascadia® puede hacer por tu negocio.

FREIGHTLINER®

TRABAJA CON INTELIGENCIA.
LLEGA MÁS LEJOS.

# POTENCIA, TECNOLOGÍA Y CAPACIDAD PARA LA NUEVA GENERACIÓN DE PICKUPS

## RAM 1500 2026

DESPUÉS DE UNA AUSENCIA QUE MUCHOS AFICIONADOS NO PASARON POR ALTO, EL MOTOR HEMI V8 VUELVE A FORMAR PARTE DE LA RAM 1500. PERO EL REGRESO DE ESTE CONOCIDO PROPULSOR NO SIGNIFICA MIRAR HACIA ATRÁS: LA PICKUP COMBINA AHORA SU TRADICIONAL V8 CON LOS MODERNOS MOTORES HURRICANE, TECNOLOGÍA AVANZADA Y NUEVAS HERRAMIENTAS PARA EL TRABAJO Y EL REMOLQUE. »

POR: **TRANSPORTE LATINO /** REDACCIÓN TL

LA RAM 1500 2026 LLEGA CON UNA NOTICIA CAPAZ DE DESPERTAR LA ATENCIÓN DE CUALQUIER AFICIONADO A LAS PICKUPS: EL REGRESO DISPONIBLE DEL MOTOR 5.7L HEMI V8. DESPUÉS DE HABER DEJADO LA GAMA, EL CONOCIDO V8 VUELVE A DETERMINADAS VERSIONES Y SE SUMA A UNA FAMILIA QUE TAMBIÉN OFRECE LOS MOTORES HURRICANE DE SEIS CILINDROS EN LÍNEA Y EL PENTASTAR V6. EL RESULTADO ES UNA PICKUP QUE COMBINA TRADICIÓN, TECNOLOGÍA Y UNA AMPLIA VARIEDAD DE CAPACIDADES.

## EL HEMI ESTÁ DE VUELTA

PARA MUCHOS CONDUCTORES, LA NOTICIA MÁS IMPORTANTE DE LA RAM 1500 2026 ESTÁ BAJO EL CAPÓ. EL 5.7L HEMI V8 CON ETORQUE DESARROLLA 395 CABALLOS DE FUERZA Y 410 LB-PIE DE TORQUE, Y SE COMBINA CON LA TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA TORQUEFLITE DE OCHO VELOCIDADES. DEPENDIENDO DE LA CONFIGURACIÓN, PUEDE ALCANZAR UNA CAPACIDAD MÁXIMA DE REMOLQUE DE 11,320 LIBRAS EN MODELOS 4X2. EL REGRESO NO SIGNIFICA QUE RAM HAYA ABANDONADO LA ELECTRIFICACIÓN LIGERA O LOS MOTORES MÁS MODERNOS. EL SISTEMA ETORQUE UTILIZA ASISTENCIA ELÉCTRICA PARA DETERMINADAS FUNCIONES DEL TREN MOTRIZ, MIENTRAS QUE LA GAMA MANTIENE ALTERNATIVAS PARA QUIENES BUSCAN DIFERENTES PRIORIDADES DE POTENCIA, CONSUMO Y CAPACIDAD.







## MÁS QUE UN V8

LA RAM 1500 2026 OFRECE UNA GAMA DE MOTORES MUCHO MÁS AMPLIA. EL 3.6L PENTASTAR V6 CON ETORQUE DESARROLLA 305 HP Y 269 LB-PIE, MIENTRAS QUE EL 3.0L HURRICANE ENTREGA 420 HP Y 469 LB-PIE. EN LAS VERSIONES DE ALTO RENDIMIENTO, EL HURRICANE HIGH-OUTPUT LLEGA HASTA 540 HP Y 521 LB-PIE. ESTA VARIEDAD PERMITE QUE LA PICKUP PUEDA ADAPTARSE A PERFILES DE USUARIO MUY DISTINTOS. PARA ALGUNOS, EL HEMI SERÁ LA ELECCIÓN EMOCIONAL Y TRADICIONAL; PARA OTROS, EL HURRICANE PUEDE REPRESENTAR UNA ALTERNATIVA CON









MÁS POTENCIA Y UNA ENTREGA DE TORQUE CONTUNDENTE. LA CAPACIDAD MÁXIMA DE CARGA LLEGA HASTA 2,360 LIBRAS, DEPENDIENDO DE LA CONFIGURACIÓN.

## HECHA PARA REMOLCAR

UNA PICKUP DE TAMAÑO COMPLETO TIENE QUE DEMOSTRAR SU CAPACIDAD CUANDO LLEGA EL MOMENTO DE ENGANCHAR UN REMOLQUE. LA RAM 1500 INCORPORA DIFERENTES TECNOLOGÍAS DESTINADAS A FACILITAR ESA TAREA, ENTRE ELLAS TRAILER HITCH ASSIST, TRAILER REVERSE GUIDANCE CON LÍNEAS DINÁMICAS Y UN SISTEMA DE MONITOREO DE LA SALUD DEL REMOLQUE. TAMBIÉN PUEDE EQUIPARSE CON ESPEJOS DE REMOLQUE ELÉCTRICOS Y UN ESPEJO RETROVISOR DIGITAL CON MODO ESPECÍFICO PARA REMOLQUE. ESTAS HERRAMIENTAS CONVIERTEN MANIOBRAS QUE PUEDEN RESULTAR COMPLICADAS EN PROCESOS MÁS CONTROLABLES Y AYUDAN AL CONDUCTOR A MANTENER UNA MEJOR VISIÓN DE LO QUE OCURRE DETRÁS.

## UNA PICKUP PARA EL TRABAJO Y LA VIDA DIARIA

LA RAM 1500 NO ESTÁ DISEÑADA ÚNICAMENTE PARA REMOLCAR. SU CONFIGURACIÓN CREW CAB OFRECE UN AMPLIO ESPACIO PARA LOS PASAJEROS TRASEROS, MIENTRAS QUE LA CAJA PUEDE COMBINARSE CON SOLUCIONES COMO RAMBOX, QUE PROPORCIONA COMPARTIMENTOS DE ALMACENAMIENTO INTEGRADOS EN LOS LATERALES. LA SUSPENSIÓN TRASERA INDEPENDIENTE, CARACTERÍSTICA DE LA GENERACIÓN ACTUAL, AYUDA A EQUILIBRAR CAPACIDAD DE TRABAJO Y COMODIDAD. EN CARRETERA, LA PICKUP PUEDE COMPORTARSE COMO UN VEHÍCULO FAMILIAR, MIENTRAS QUE FUERA DEL ASFALTO PUEDE APROVECHAR SUS DIFERENTES SISTEMAS DE TRACCIÓN Y MODOS DE CONDUCCIÓN PARA ENFRENTARSE A SUPERFICIES MÁS COMPLICADAS.




# SUSCRÍBETE
## A TRANSPORTE LATINO
## ¡ES GRATIS!




**Envía tu suscripción a:**
Transporte Latino Publishing, Inc.
880 West First St. Suite #310, Los Angeles, CA 90012
**Visitanos en:**
**www.transportelatino.com**

**¿A dónde quieres recibir tu revista?**

MAGAZINE TRANSPORTE LATINO

**Nombre** _____
**Email** _____
**Domicilio** _____
**Ciudad** _____ **Estado** _____ **ZIP** _____
**Teléfono** _____ **Fecha** _____
**Firma** _____
**Desea suscribirse a la revista:** **SI** ○ **NO** ○

**¿Qué sección le gusta más y cuál no le interesa?**

| SECCIÓN | MAS | MENOS | BASTA | SECCIÓN | MAS | MENOS | BASTA |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Camiones | ○ | ○ | ○ | Noticias | ○ | ○ | ○ |
| Vocacionales | ○ | ○ | ○ | Finanzas | ○ | ○ | ○ |
| Tecnología | ○ | ○ | ○ | Mantenimiento | ○ | ○ | ○ |
| Camionetas | ○ | ○ | ○ | Utilitarios | ○ | ○ | ○ |
| En la ruta | ○ | ○ | ○ | Moto | ○ | ○ | ○ |

**Asegúrate de tener un ejemplar de tu revista Transporte Latino todos los meses, recibiéndola en la comodidad de tu casa, sólo tienes que llenar el formulario. Lo mejor de todo, es que es totalmente gratis.**

**¿Cuál es su papel en la compra de lubricantes?**
○ Compra ○ Mantenimiento realizado por terceros
○ Recomienda ○ No esta involucrado
○ Aprueba la compra ○ Técnico / Mantenimiento

**¿Cuál es su título y posición**
○ Gerente de flota ○ Técnico
○ Encargado de mantenimiento ○ Chofer
○ Gerente concesionario

**¿Cuál es su camión preferido?**
○ Freightliner ○ Peterbilt
○ International ○ Western Star
○ Kenworth ○ Mack
○ Volvo ○ Sterling

**¿Quién repara su camión?**
○ Lo hace usted mismo ○ Taller independiente
○ Truck Stop ○ Concesionario

**¿Dónde trabaja?**
○ California ○ 48 Estados
○ 11 Western ○ Otros

**¿Cuál es su aceite preferido?**
○ Shell ○ Chevron
○ Lucas Oil ○ Texaco
○ Mobil ○ Otro

**¿Qué compañía de celular usa?**
○ Verizon ○ Sprint/Nextel
○ AT&T ○ T-Mobile
○ Boost ○ Otro
○ Metro PC

**¿Cuánto hace que tiene su licencia comercial?**
○ 6 meses ○ 2 años
○ 1 año ○ 3 o más años

**Su motor preferido es:**
○ S-60 Detroit ○ Volvo
○ CAT ○ Mack
○ Cummins ○ International

**Su neumático preferido**
○ Firestone ○ BFGoodrich
○ Michelin ○ Goodyear
○ Dayton ○ Dunlop
○ Hankook ○ Bridgestone

**Lo más importante del camión para usted es:**
○ El consumo ○ La potencia
○ La comodidad ○ La velocidad

**Su edad es:**
○ 25-30 ○ 41-49
○ 31-40 ○ Mayor de 50




# EL HEMI VUELVE

*HAY MOTORES QUE SON SIMPLEMENTE UNA PIEZA MECÁNICA. Y HAY OTROS QUE TERMINAN CONVIRTIÉNDOSE EN PARTE DE LA IDENTIDAD DE UNA MARCA. PARA RAM, EL 5.7L HEMI V8 PERTENECE CLARAMENTE A LA SEGUNDA CATEGORÍA. DESPUÉS DE HABER DESAPARECIDO DE LA GAMA 1500, EL CONOCIDO V8 REGRESA PARA 2026 CON UNA FÓRMULA QUE COMBINA TRADICIÓN, POTENCIA Y TECNOLOGÍA.*

*EL HEMI VUELVE CON 395 CABALLOS DE FUERZA Y 410 LB-PIE DE TORQUE, ASOCIADO A UNA TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA TORQUEFLITE DE OCHO VELOCIDADES Y AL SISTEMA ETORQUE, QUE APORTA ASISTENCIA ELÉCTRICA AL TREN MOTRIZ.*




## TECNOLOGÍA A BORDO

EL INTERIOR DE LA RAM 1500 2026 ES OTRO DE SUS GRANDES ARGUMENTOS. DEPENDIENDO DE LA VERSIÓN, PUEDE INCORPORAR UNA PANTALLA CENTRAL UCONNECT DE 14.5 PULGADAS, UN CUADRO DE INSTRUMENTOS DIGITAL DE 12 PULGADAS Y UNA PANTALLA DE 10.25 PULGADAS PARA EL PASAJERO DELANTERO. EN CONJUNTO, LA PICKUP PUEDE OFRECER MÁS DE 24 PULGADAS DE SUPERFICIE DE PANTALLA DISPONIBLE. EL SISTEMA NO ESTÁ PENSADO SOLAMENTE PARA ENTRETENIMIENTO. LA INTERFAZ PERMITE ACCEDER A FUNCIONES DEL VEHÍCULO, NAVEGACIÓN Y DIFERENTES HERRAMIENTAS RELACIONADAS CON LA CONDUCCIÓN Y EL REMOLQUE. TAMBIÉN HAY OPCIONES COMO CARGA INALÁMBRICA DUAL PARA DISPOSITIVOS COMPATIBLES.

## PENSADA PARA EL CONDUCTOR

RAM HA CONVERTIDO LA ASISTENCIA A LA CONDUCCIÓN EN OTRA PARTE IMPORTANTE DE LA EXPERIENCIA. DEPENDIENDO DEL ACABADO, LA 1500 PUEDE INCORPORAR ACTIVE DRIVE ASSIST, QUE PERMITE UNA CONDUCCIÓN CON MANOS LIBRES Y OJOS ATENTOS EN DETERMINADAS CARRETERAS, ADEMÁS DE SISTEMAS DE ASISTENCIA PARA MANTENER LA TRAYECTORIA. ESTAS FUNCIONES NO ELIMINAN LA RESPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR, PERO PUEDEN REDUCIR PARTE DE LA CARGA DURANTE VIAJES LARGOS. EN UNA PICKUP QUE PUEDE UTILIZARSE TANTO PARA TRABAJAR COMO PARA VIAJAR, LA TECNOLOGÍA BUSCA HACER MÁS SENCILLA LA CONVIVENCIA ENTRE CAPACIDAD Y COMODIDAD. LA PERSONALIDAD TAMBIÉN CAMBIA SEGÚN LA VERSIÓN. DESDE ACABADOS ORIENTADOS AL TRABAJO HASTA PROPUESTAS MÁS LUJOSAS Y DEPORTIVAS, LA RAM 1500 PERMITE ELEGIR UNA APARIENCIA QUE ACOMPAÑE SU FUNCIÓN. ESA AMPLITUD DE OPCIONES ES PARTE DE SU ATRACTIVO: PUEDE MANTENERSE DISCRETA PARA UNA JORNADA LABORAL O CONVERTIRSE EN UNA PICKUP LLAMATIVA PARA CARRETERA, AVENTURA Y OCIO, SIN PERDER LA CAPACIDAD QUE DEFINE A LA FAMILIA RAM.

## UN REGRESO CON PROPÓSITO

EL REGRESO DEL HEMI PODRÍA PARECER UNA DECISIÓN PURAMENTE EMOCIONAL, PERO LA RAM 1500 2026 DEMUESTRA QUE LA ESTRATEGIA ES MÁS AMPLIA. LA MARCA OFRECE EL V8 JUNTO A MOTORES HURRICANE Y PENTASTAR, PERMITIENDO QUE CADA COMPRADOR ELIJA LA COMBINACIÓN QUE MEJOR ENCAJE CON SU FORMA DE TRABAJAR Y CONDUCIR. EL RESULTADO ES UNA PICKUP QUE NO DEPENDE DE UNA SOLA FÓRMULA. PUEDE SER UNA HERRAMIENTA DE TRABAJO, UN VEHÍCULO PARA REMOLCAR, UNA COMPAÑERA DE VIAJES O UNA MÁQUINA DE ALTO RENDIMIENTO. EL HEMI APORTA UNA CONEXIÓN CON LA HISTORIA DE RAM, MIENTRAS QUE LOS NUEVOS MOTORES Y LAS TECNOLOGÍAS DIGITALES MUESTRAN HACIA DÓNDE SE DIRIGE LA MARCA. CON SU MEZCLA DE POTENCIA, CAPACIDAD Y TECNOLOGÍA, LA RAM 1500 2026 RECUPERA UNA DE SUS SEÑAS DE IDENTIDAD MÁS CONOCIDAS SIN QUEDARSE ATRAPADA EN EL PASADO. EL HEMI HA VUELTO, SÍ, PERO AHORA FORMA PARTE DE UNA PICKUP MUCHO MÁS COMPLETA Y PREPARADA PARA LAS EXIGENCIAS DEL TRANSPORTE MODERNO.





NO PAGUE IMPUESTOS DE MAS, CONSULTE CON LOS EXPERTOS



STUDIO
BUSINESS MANAGEMENT CONSULTANTS, INC.

Somos expertos en Corporaciones, Payroll, contabilidad e Income Tax, y contamos con más de 33 años de experiencia trabajando para la industria del transporte de cargas.

Desde sólo 200 dólares al mes ud. contará con un servicio profesional que le ayudará a crecer y manejar su negocio



Llame ya al (888) 628-2188 para una consulta gratis y sin compromiso.



# UNA HERRAMIENTA PARA CADA TRABAJO

## FORD TRANSIT CARGO VAN 2026

LA FORD TRANSIT CARGO VAN LLEGA A 2026 MANTENIENDO UNA FÓRMULA QUE HA CONVERTIDO A ESTA VAN EN UNA DE LAS HERRAMIENTAS COMERCIALES MÁS RECONOCIBLES DE NORTEAMÉRICA: DIFERENTES TAMAÑOS, MOTORES, ALTURAS DE TECHO Y POSIBILIDADES DE CONFIGURACIÓN PARA QUE CADA NEGOCIO PUEDA ADAPTAR EL VEHÍCULO A SU TRABAJO. MÁS QUE UNA SIMPLE VAN DE CARGA, LA TRANSIT FUNCIONA COMO UNA PLATAFORMA SOBRE LA QUE PUEDEN CONSTRUIRSE INNUMERABLES OPERACIONES PROFESIONALES.»





POR: **TRANSPORTE LATINO /** REDACCIÓN TL

UNA DE LAS MAYORES VIRTUDES DE LA TRANSIT ES PRECISAMENTE SU VARIEDAD. PARA 2026, LA CARGO VAN PUEDE CONFIGURARSE CON CARROCERÍA REGULAR, LONG O LONG-EL, MIENTRAS EXISTEN TECHOS BAJO, MEDIO Y ALTO. ESTA COMBINACIÓN PERMITE ELEGIR ENTRE UN VEHÍCULO RELATIVAMENTE COMPACTO PARA TRABAJOS URBANOS Y UNA UNIDAD DE GRAN CAPACIDAD DESTINADA A TRANSPORTAR HERRAMIENTAS, MERCANCÍA O EQUIPOS VOLUMINOSOS. LA VERSIÓN DE TECHO ALTO LONG-EL ALCANZA UNA LONGITUD EXTERIOR DE 6.7 METROS Y OFRECE HASTA 15,188 LITROS DE VOLUMEN MÁXIMO DE CARGA. EN EL OTRO EXTREMO, UNA TRANSIT DE TAMAÑO REGULAR MANTIENE UNAS DIMENSIONES MÁS FÁCILES DE MANEJAR EN CALLES Y ESTACIONAMIENTOS ESTRECHOS. LA IDEA ES SENCILLA: NO TODOS LOS PROFESIONALES NECESITAN LA MISMA CANTIDAD DE ESPACIO.

## ESPACIO QUE SE PUEDE APROVECHAR

EL INTERIOR HA SIDO DISEÑADO ALREDEDOR DE UNA PRIORIDAD MUY CONCRETA: APROVECHAR CADA CENTÍMETRO DISPONIBLE. DEPENDIENDO DE LA COMBINACIÓN DE LONGITUD Y TECHO, LA ZONA DE CARGA PUEDE SUPERAR LOS CUATRO METROS DE LONGITUD Y ALCANZAR UNA ALTURA INTERIOR MÁXIMA DE 2.07 METROS. LA ANCHURA ENTRE LOS PASOS DE RUEDA LLEGA A 1.39 METROS EN LAS CONFIGURACIONES DE RUEDA SENCILLA. TAMBIÉN EXISTEN DIFERENTES POSIBILIDADES PARA ORGANIZAR EL ESPACIO INTERIOR Y FACILITAR EL ACCESO A LA CARGA. LAS PUERTAS LATERALES CORREDIZAS Y LAS PUERTAS TRASERAS PERMITEN TRABAJAR DESDE DIFERENTES PUNTOS, ALGO ESPECIALMENTE ÚTIL CUANDO LA TRANSIT SE CONVIERTE EN TALLER MÓVIL, VEHÍCULO DE REPARTO O UNIDAD PARA TRANSPORTAR HERRAMIENTAS.

## DOS MOTORES V6



FORD OFRECE PARA LA TRANSIT CARGO VAN DOS OPCIONES DE MOTOR V6 DE 3.5 LITROS. EL PROPULSOR PFDI DESARROLLA 275 CABALLOS DE FUERZA Y 260 LB-PIE DE TORQUE, MIENTRAS QUE EL DISPONIBLE ECOBOOST ALCANZA 300 HP Y 400 LB-PIE. AMBOS TRABAJAN CON UNA TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA SELECTSHIFT DE DIEZ VELOCIDADES. LA COMBINACIÓN BUSCA OFRECER UNA RESPUESTA ADECUADA TANTO CON EL VEHÍCULO VACÍO COMO CUANDO LA ZONA DE CARGA ESTÁ COMPLETAMENTE APROVECHADA. EL ECOBOOST, CON SUS 400 LB-PIE, RESULTA ESPECIALMENTE INTERESANTE PARA QUIENES NECESITAN MAYOR CAPACIDAD DE RESPUESTA AL TRANSPORTAR CARGAS O REMOLCAR.

## TRACCIÓN PARA DIFERENTES CONDICIONES

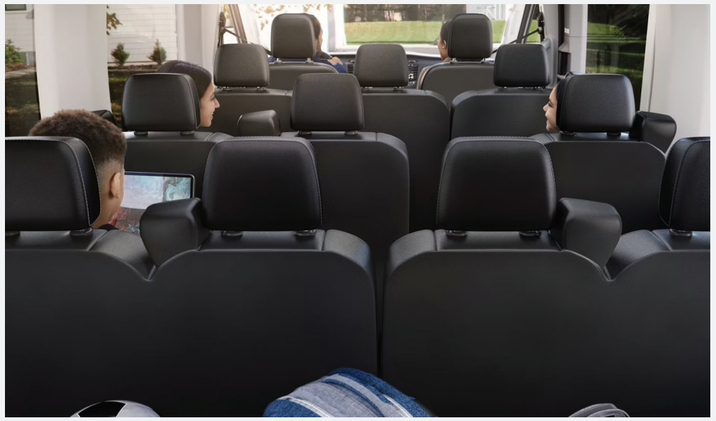
LA TRANSIT CARGO VAN OFRECE TRACCIÓN TRASERA COMO CONFIGURACIÓN ESTÁNDAR Y PUEDE EQUIPARSE CON INTELLIGENT ALL-WHEEL DRIVE. ESTA POSIBILIDAD AMPLÍA SU UTILIDAD PARA PROFESIONALES QUE TRABAJAN EN REGIONES DONDE LA LLUVIA, LA NIEVE O LOS CAMINOS SIN PAVIMENTAR FORMAN PARTE HABITUAL DE LA JORNADA.

LA TRACCIÓN INTEGRAL NO CONVIERTE A LA TRANSIT EN UN VEHÍCULO TODOTERRENO,

## *EN CONCLUSIÓN*

SUS DIFERENTES TAMAÑOS, MOTORES, ALTURAS Y CONFIGURACIONES PERMITEN CONVERTIRLA EN UNA HERRAMIENTA DE REPARTO, UN TALLER MÓVIL O UNA AUTÉNTICA OFICINA SOBRE RUEDAS. NO BUSCA DESTACAR ÚNICAMENTE POR SUS CIFRAS, SINO POR LA FACILIDAD CON LA QUE PUEDE INTEGRARSE EN EL DÍA A DÍA DE UN NEGOCIO. Y CUANDO UNA HERRAMIENTA CONSIGUE HACER MÁS SENCILLO EL TRABAJO DE QUIEN LA UTILIZA, SU VALOR VA MUCHO MÁS ALLÁ DE LA FICHA TÉCNICA.





PERO SÍ PUEDE PROPORCIONAR UNA DOSIS ADICIONAL DE CONFIANZA CUANDO LAS CONDICIONES REDUCEN LA ADHERENCIA. PARA UNA HERRAMIENTA DE TRABAJO QUE DEBE SEGUIR FUNCIONANDO INDEPENDIENTEMENTE DEL CLIMA, ES UNA CARACTERÍSTICA ESPECIALMENTE ÚTIL.

## CARGAR MÁS SIN COMPLICAR EL TRABAJO

LA CAPACIDAD DE CARGA DEPENDE DE LA CONFIGURACIÓN, PERO ALGUNAS VERSIONES PUEDEN SUPERAR LAS 3,400 LIBRAS DE CARGA ÚTIL. TAMBIÉN EXISTEN DIFERENTES CAPACIDADES DE PESO BRUTO Y CONFIGURACIONES DE RUEDAS SENCILLAS O DOBLES PARA ADAPTAR EL VEHÍCULO A DISTINTAS EXIGENCIAS PROFESIONALES.

EL ACCESO ES IGUALMENTE IMPORTANTE. UNA ALTURA DE CARGA RELATIVAMENTE BAJA FACILITA INTRODUCIR OBJETOS PESADOS, MIENTRAS LAS GRANDES ABERTURAS DE LAS PUERTAS TRASERAS Y LATERALES PERMITEN CARGAR MATERIALES VOLUMINOSOS CON MAYOR FACILIDAD. EN UN VEHÍCULO COMERCIAL, CADA SEGUNDO AHORRADO DURANTE UNA ENTREGA PUEDE CONVERTIRSE EN PRODUCTIVIDAD.

## TECNOLOGÍA QUE TRABAJA

AUNQUE SU MISIÓN PRINCIPAL SEA TRANSPORTAR MERCANCÍAS, LA TRANSIT 2026 INCORPORA TECNOLOGÍAS PENSADAS PARA HACER MÁS SENCILLA LA JORNADA. ENTRE LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD ESTÁNDAR SE ENCUENTRAN SISTEMAS DE MONITOREO DE PRESIÓN DE NEUMÁTICOS, SENSORES DE ESTACIONAMIENTO Y TECNOLOGÍAS DESTINADAS A PROPORCIONAR INFORMACIÓN AL CONDUCTOR SOBRE EL ENTORNO DEL VEHÍCULO.

LA ELECTRÓNICA TAMBIÉN AYUDA A MANTENER BAJO CONTROL EL ESTADO DE LA UNIDAD. EL SISTEMA VEHICLE MAINTENANCE MONITOR PERMITE AL OPERADOR RECIBIR INFORMACIÓN RELACIONADA CON EL MANTENIMIENTO, ALGO ESPECIALMENTE IMPORTANTE PARA PEQUEÑAS EMPRESAS QUE NO PUEDEN PERMITIRSE QUE UNA AVERÍA INESPERADA DETENGA EL TRABAJO.

## UNA HERRAMIENTA, NO SOLO UNA VAN

LA GRAN FORTALEZA DE LA FORD TRANSIT CARGO VAN ESTÁ EN SU CAPACIDAD DE ADAPTARSE. UN ELECTRICISTA PUEDE NECESITAR UN INTERIOR ORGANIZADO PARA HERRAMIENTAS; UNA EMPRESA DE REPARTO PUEDE PRIORIZAR VOLUMEN; UN CONTRATISTA PUEDE BUSCAR CAPACIDAD DE CARGA Y TRACCIÓN INTEGRAL. LA MISMA FAMILIA






PUEDE RESPONDER A NECESIDADES COMPLETAMENTE DIFERENTES. CON SUS MÚLTIPLES LONGITUDES, ALTURAS, MOTORES Y CONFIGURACIONES DE TRACCIÓN, LA TRANSIT 2026 CONTINÚA APOSTANDO POR UNA IDEA SENCILLA: EL VEHÍCULO DEBE ADAPTARSE AL NEGOCIO Y NO AL CONTRARIO. ESA FLEXIBILIDAD, COMBINADA CON UN ESPACIO DE CARGA GENEROSO Y TECNOLOGÍAS ORIENTADAS AL TRABAJO DIARIO, EXPLICA POR QUÉ LA TRANSIT SIGUE SIENDO UNA DE LAS REFERENCIAS DEL TRANSPORTE COMERCIAL LIGERO.

LA TRANSIT PUEDE VESTIR COLORES DISTINTOS A LOS TRADICIONALES BLANCOS DE FLOTA, PERO SU VERDADERO ATRACTIVO ESTÁ EN LA HERRAMIENTA QUE OFRECE: CAPACIDAD, VERSATILIDAD Y SOLUCIONES PENSADAS PARA TRABAJAR TODOS LOS DÍAS Y ENTORNOS PROFESIONALES DISTINTOS.



## UNA COMPAÑERA PARA CADA JORNADA

EN UN MERCADO DONDE LAS NECESIDADES DE CADA PROFESIONAL PUEDEN SER COMPLETAMENTE DIFERENTES, LA FORD TRANSIT CARGO VAN 2026 APUESTA POR UNA FÓRMULA QUE SIGUE FUNCIONANDO: ADAPTARSE AL TRABAJO, EN LUGAR DE OBLIGAR AL TRABAJO A ADAPTARSE AL VEHÍCULO.





# RUTAS QUE PUSIERON A PRUEBA A LOS CAMIONEROS

## LAS CARRETERAS MÁS EXIGENTES

UN RECORRIDO POR ALGUNAS DE LAS CARRETERAS MÁS EXIGENTES DE NORTEAMÉRICA Y LOS DESAFÍOS QUE REPRESENTAN PARA QUIENES VIVEN DETRÁS DEL VOLANTE.»

POR: **TRANSPORTE LATINO /** READACCIÓN TL

**HAY CARRETERAS QUE NO SE RECUERDAN POR LOS KILÓMETROS RECORRIDOS, SINO POR TODO LO QUE EXIGEN A QUIEN ESTÁ DETRÁS DEL VOLANTE. MONTAÑAS, HIELO, NIEVE, PENDIENTES INTERMINABLES, CURVAS CERRADAS, VIENTO Y LARGAS DISTANCIAS SIN SERVICIOS CONVIERTEN ALGUNOS TRAYECTOS DE NORTEAMÉRICA EN AUTÉNTICAS PRUEBAS DE RESISTENCIA. PARA UN CAMIONERO, ATRAVESARLAS NO CONSISTE SIMPLEMENTE EN LLEGAR AL DESTINO: SIGNIFICA CONOCER EL TERRENO, ANTICIPARSE AL CLIMA Y MANTENER EL CONTROL CUANDO LAS CONDICIONES CAMBIAN.**

## 1. ALASKA HIGHWAY: DISTANCIA Y AISLAMIENTO

LA ALASKA HIGHWAY ES UNA DE ESAS RUTAS QUE REPRESENTAN ALGO MÁS QUE CONDUCIR DE UN PUNTO A OTRO. CONECTA EL OESTE DE CANADÁ CON ALASKA Y ATRAVIESA ENORMES EXTENSIONES DE NATURALEZA DONDE LAS DISTANCIAS ENTRE POBLACIONES Y SERVICIOS PUEDEN SER CONSIDERABLES. PARA LOS CAMIONEROS, EL AISLAMIENTO ES PARTE DEL DESAFÍO. UNA AVERÍA QUE EN UNA AUTOPISTA CERCANA A UNA CIUDAD PODRÍA RESOLVERSE RÁPIDAMENTE ADQUIERE OTRA DIMENSIÓN CUANDO EL SIGUIENTE CENTRO DE SERVICIO SE ENCUENTRA MUY LEJOS.

A ESO SE SUMA UN CLIMA QUE PUEDE CAMBIAR RÁPIDAMENTE. EN INVIERNO, NIEVE, HIELO Y TEMPERATURAS EXTREMAS OBLIGAN A REDUCIR LA VELOCIDAD Y AUMENTAR LA DISTANCIA DE SEGURIDAD. LA PLANIFICACIÓN AQUÍ NO ES OPCIONAL: COMBUSTIBLE, NEUMÁTICOS, HERRAMIENTAS Y CONDICIONES METEOROLÓGICAS DEBEN FORMAR PARTE DEL CÁLCULO ANTES DE COMENZAR EL TRAYECTO.

***EN INVIERNO, NIEVE, HIELO Y TEMPERATURAS EXTREMAS OBLIGAN A REDUCIR LA VELOCIDAD Y AUMENTAR LA DISTANCIA DE SEGURIDAD.***



## 2. COQUIHALLA: LA MONTAÑA CAMBIA LAS REGLAS

EN COLUMBIA BRITÁNICA, LA COQUIHALLA HIGHWAY ES CONOCIDA POR SUS FUERTES PENDIENTES, GRANDES DESNIVELES Y CONDICIONES INVERNALES DIFÍCILES. PARA UN VEHÍCULO PESADO, UNA CARRETERA DE MONTAÑA PLANTEA RETOS TANTO AL SUBIR COMO AL BAJAR. MANTENER UNA VELOCIDAD ADECUADA, UTILIZAR CORRECTAMENTE LOS SISTEMAS DE FRENADO Y EVITAR SOBRECALENTAR LOS FRENOS SON ASPECTOS FUNDAMENTALES. DURANTE EL INVIERNO, LA NIEVE Y EL HIELO PUEDEN TRANSFORMAR RÁPIDAMENTE UNA CARRETERA APARENTEMENTE NORMAL. LA VISIBILIDAD TAMBIÉN PUEDE DISMINUIR DE MANERA CONSIDERABLE, ESPECIALMENTE DURANTE TORMENTAS.

PARA QUIEN TRANSPORTA UNA CARGA PESADA, LA MONTAÑA EXIGE PACIENCIA. INTENTAR MANTENER EL MISMO RITMO QUE EN UNA CARRETERA PLANA PUEDE CONVERTIRSE EN UN ERROR COSTOSO.

## 3. DONNER PASS: HISTORIA Y PENDIENTES




EN CALIFORNIA, DONNER PASS, A TRAVÉS DE LA SIERRA NEVADA, FORMA PARTE DE UNA DE LAS REGIONES MONTAÑOSAS MÁS CONOCIDAS DE LAS RUTAS DEL OESTE ESTADOUNIDENSE.



STUDIO
BUSINESS MANAGEMENT CONSULTANTS, INC.



NO PAGUE IMPUESTOS DE MAS, CONSULTE CON LOS EXPERTOS

Somos expertos en Corporaciones, Payroll, contabilidad e Income Tax, y contamos con más de 33 años de experiencia trabajando para la industria del transporte de cargas.

Desde sólo 200 dólares al mes ud. contará con un servicio profesional que le ayudará a crecer y manejar su negocio

LLAME YA AL (888) 628-2188 PARA UNA CONSULTA GRATIS Y SIN COMPROMISO.




EL TERRENO Y EL INVIERNO CONVIERTEN ESTA ZONA EN UN DESAFÍO PARA EL TRANSPORTE COMERCIAL. LAS FUERTES NEVADAS PUEDEN AFECTAR LA CIRCULACIÓN Y PROVOCAR RESTRICCIONES PARA VEHÍCULOS PESADOS. LA DIFICULTAD NO ESTÁ ÚNICAMENTE EN AVANZAR. EN UNA RUTA DE MONTAÑA, CADA DESCENSO OBLIGA A PENSAR VARIOS KILÓMETROS POR DELANTE. EL CONDUCTOR DEBE CONTROLAR LA VELOCIDAD ANTES DE ENTRAR EN UNA PENDIENTE Y UTILIZAR LOS SISTEMAS DEL VEHÍCULO DE MANERA ADECUADA PARA EVITAR DEPENDER EXCLUSIVAMENTE DE LOS FRENOS DE SERVICIO. AQUÍ LA EXPERIENCIA TIENE UN VALOR ENORME: CONOCER CÓMO RESPONDE EL CAMIÓN ANTES DE QUE LA CARRETERA EMPIECE A EXIGIRLE MÁS.

## 4. I-70 Y EL PASO DE EISENHOWER

LA INTERSTATE 70 ATRAVIESA COLORADO Y CRUZA LAS MONTAÑAS ROCOSAS POR EL ÁREA DEL EISENHOWER MEMORIAL TUNNEL Y EL PASO DE MONTAÑA CERCANO. PARA LOS CAMIONEROS, ESTA ZONA COMBINA ALTITUD, PENDIENTES Y CONDICIONES METEOROLÓGICAS QUE PUEDEN CAMBIAR CON RAPIDEZ. LA ALTITUD TAMBIÉN FORMA PARTE DEL DESAFÍO. EL RENDIMIENTO DEL VEHÍCULO PUEDE SENTIRSE DIFERENTE Y LOS DESCENSOS PROLONGADOS REQUIEREN ESPECIAL ATENCIÓN AL CONTROL DE VELOCIDAD. EN INVIERNO, ADEMÁS, LA NIEVE Y EL HIELO PUEDEN OBLIGAR A MODIFICAR COMPLETAMENTE LA ESTRATEGIA DEL VIAJE. UNA RUTA QUE EN CONDICIONES NORMALES PUEDE RECORRERSE CON RELATIVA FACILIDAD PUEDE CONVERTIRSE EN UN TRAYECTO LENTO Y EXIGENTE CUANDO LLEGA UNA TORMENTA.

## 5. US-550: LA “MILLION DOLLAR HIGHWAY”

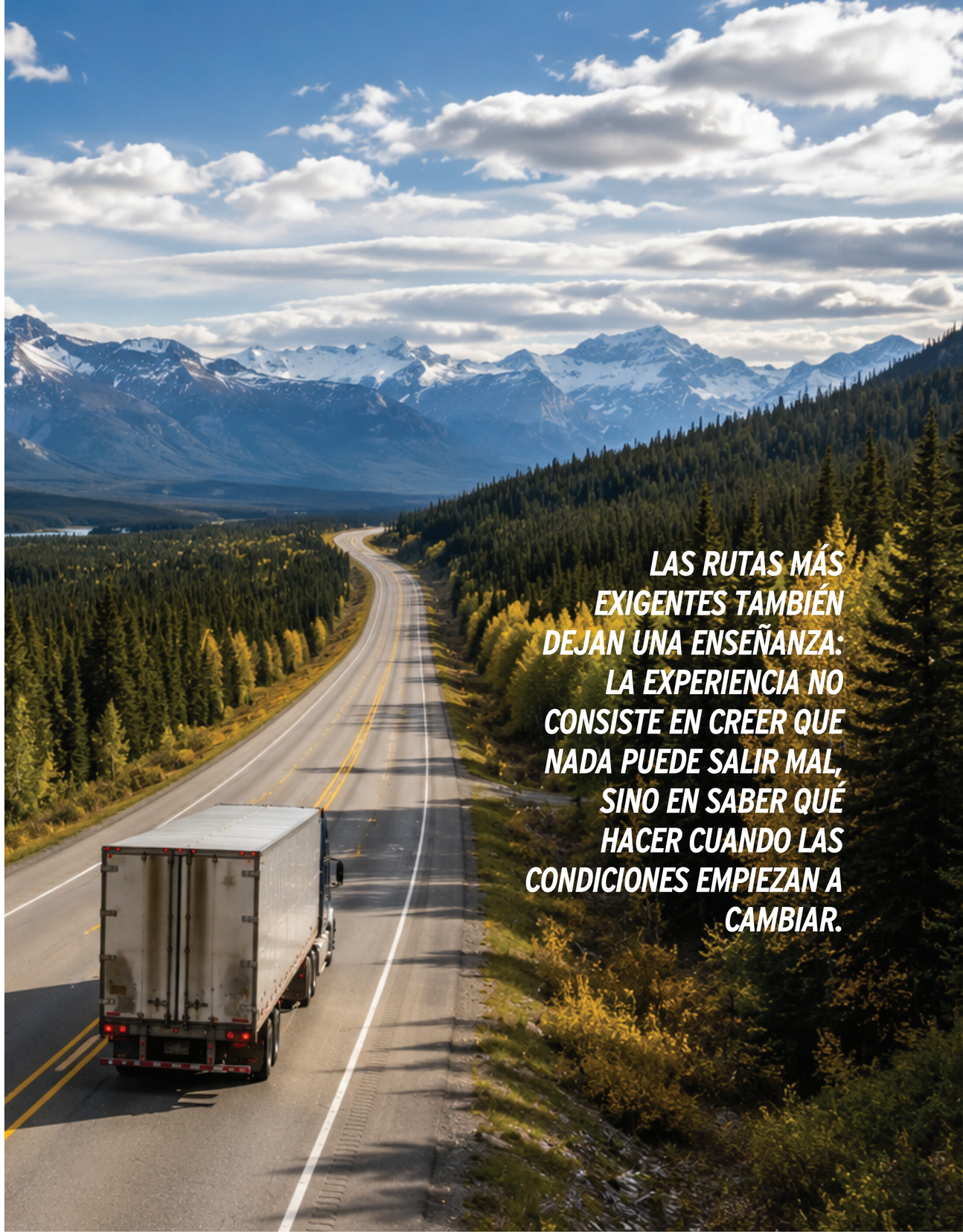
EN COLORADO EXISTE OTRA CARRETERA FAMOSA POR UNA RAZÓN MUY DIFERENTE. LA US-550, ESPECIALMENTE EL TRAMO CONOCIDO COMO MILLION DOLLAR HIGHWAY, ATRAVIESA UN TERRENO MONTAÑOSO ESPECTACULAR, PERO TAMBIÉN EXIGENTE.



SUS CURVAS, PENDIENTES Y ESTRECHOS SECTORES DE MONTAÑA REQUIEREN UNA CONDUCCIÓN ESPECIALMENTE CUIDADOSA. PARA UN CAMIÓN, ESTE TIPO DE CARRETERA REPRESENTA UN DESAFÍO DE ESPACIO Y MANIOBRA. NO SE TRATA DE COMPETIR CONTRA EL RELOJ. EN UNA RUTA ASÍ, LA PRIORIDAD ES MANTENER EL VEHÍCULO BAJO CONTROL, ANTICIPAR LAS CURVAS Y LEER CONSTANTEMENTE EL TERRENO. EL PAISAJE PUEDE SER ESPECTACULAR, PERO PARA EL PROFESIONAL DETRÁS DEL VOLANTE REPRESENTA SOBRE TODO UNA CARRETERA QUE EXIGE CONCENTRACIÓN.

## 6. EL TRANS-CANADA HIGHWAY: LA DISTANCIA COMO DESAFÍO

NO TODAS LAS RUTAS DIFÍCILES TIENEN QUE SER ESPECIALMENTE ESTRECHAS O EMPINADAS. LA TRANS-CANADA HIGHWAY DEMUESTRA QUE LA DISTANCIA TAMBIÉN PUEDE CONVERTIRSE EN UN RETO. ATRAVIESA EL PAÍS DE COSTA A COSTA Y CONECTA REGIONES CON CONDICIONES GEOGRÁFICAS Y CLIMÁTICAS MUY DIFERENTES. UN VIAJE LARGO PUEDE COMENZAR CON UNA CARRETERA SECA Y TERMINAR ENFRENTANDO NIEVE, VIENTO O TEMPERATURAS COMPLETAMENTE DISTINTAS.



***LAS RUTAS MÁS EXIGENTES TAMBIÉN DEJAN UNA ENSEÑANZA: LA EXPERIENCIA NO CONSISTE EN CREER QUE NADA PUEDE SALIR MAL, SINO EN SABER QUÉ HACER CUANDO LAS CONDICIONES EMPIEZAN A CAMBIAR.***



¿QUIERES SER

CA MIO NE RO?




CUÁNTO GANA UN CAMIONERO

# ¿CUÁNTO PUEDES GANAR REALMENTE COMO CAMIONERO?

CONVERTIRSE EN CAMIONERO EN ESTADOS UNIDOS PUEDE OFRECER UNA CARRERA ESTABLE, PERO LA CIFRA QUE APARECE EN UNA OFERTA DE TRABAJO NO CUENTA TODA LA HISTORIA. EL SALARIO DEPENDE DE LAS MILLAS, EL TIPO DE CARGA, LA EXPERIENCIA, LAS RUTAS Y LA EMPRESA. Y CUANDO EL CONDUCTOR DECIDE CONVERTIRSE EN OWNER-OPERATOR, EL CONCEPTO DE "GANAR" CAMBIA POR COMPLETO: YA NO RECIBE SOLAMENTE UN SUELDO, SINO QUE ADMINISTRA UN NEGOCIO CON INGRESOS, GASTOS Y RIESGOS PROPIOS.

POR: **TRANSPORTE LATINO /** REDACCIÓN TL

SEGÚN LOS DATOS MÁS RECIENTES DEL BUREAU OF LABOR STATISTICS, LOS CONDUCTORES DE CAMIONES PESADOS Y TRACTOCAMIONES TUVIERON UN SALARIO MEDIO ANUAL DE $59,710 EN 2025, EQUIVALENTE A UNOS $28.71 POR HORA. LA CIFRA PUEDE VARIAR CONSIDERABLEMENTE: LOS TRABAJADORES MEJOR PAGADOS SUPERAN LOS $78,000 ANUALES, MIENTRAS QUE LOS SALARIOS DE ENTRADA PUEDEN SER BASTANTE MENORES. ESTO SIGNIFICA QUE NO EXISTE UNA ÚNICA RESPUESTA A LA PREGUNTA DE CUÁNTO GANA UN CAMIONERO. UN CONDUCTOR QUE EMPIEZA SU CARRERA PROBABLEMENTE TENDRÁ QUE ACUMULAR EXPERIENCIA ANTES DE ACCEDER A LAS RUTAS Y CARGAS MEJOR REMUNERADAS. ADEMÁS, LAS COMPAÑÍAS PAGAN POR MILLA, AÑADIENDO BONOS POR SEGURIDAD, RENDIMIENTO, ENTREGAS O DETERMINADAS CARGAS.

## LA CARGA IMPORTA

NO TODAS LAS CARGAS PAGAN IGUAL.
EL TRANSPORTE DE MERCANCÍA GENERAL PUEDE OFRECER UNA ENTRADA RELATIVAMENTE ACCESIBLE AL SECTOR, MIENTRAS QUE DETERMINADAS ESPECIALIDADES PUEDEN AUMENTAR LOS INGRESOS. CARGAS REFRIGERADAS, MATERIALES PELIGROSOS, VEHÍCULOS, CARGAS SOBREDIMENSIONADAS O DETERMINADAS OPERACIONES ESPECIALIZADAS PUEDEN REQUERIR CERTIFICACIONES, EXPERIENCIA Y MAYOR RESPONSABILIDAD.
LA RAZÓN ES SENCILLA: CUANTO MAYOR SEA LA DIFICULTAD O EL RIESGO DE LA OPERACIÓN, MAYORES PUEDEN SER LAS EXIGENCIAS PARA EL CONDUCTOR.
TAMBIÉN INFLUYE EL TIPO DE RECORRIDO. UN CONDUCTOR DEDICADO A RUTAS REGIONALES PUEDE TENER UN PATRÓN DE TRABAJO MUY DIFERENTE AL DE ALGUIEN QUE REALIZA LONG-HAUL Y PASA VARIOS DÍAS FUERA DE CASA.

## LAS MILLAS NO LO SON TODO

CUANDO SE HABLA DE CUÁNTO GANA UN CAMIONERO, ES FÁCIL PENSAR ÚNICAMENTE EN LAS MILLAS RECORRIDAS. PERO UNA




MILLA PAGADA NO NECESARIAMENTE EQUIVALE A UNA HORA PRODUCTIVA. ESPERAR PARA CARGAR O DESCARGAR, ENCONTRAR ESTACIONAMIENTO, ATRAVESAR TRÁFICO O PASAR TIEMPO DETENIDO EN UN MUELLE TAMBIÉN FORMA PARTE DE LA JORNADA.
POR ESO, UN SALARIO APARENTEMENTE ATRACTIVO DEBE ANALIZARSE JUNTO CON EL TIEMPO QUE REQUIERE CONSEGUIRLO.
DOS TRABAJOS PUEDEN OFRECER UNA TARIFA POR MILLA SIMILAR Y PRODUCIR RESULTADOS MUY DIFERENTES DEPENDIENDO DE LAS RUTAS, LOS TIEMPOS DE ESPERA Y LA CANTIDAD REAL DE MILLAS QUE EL CONDUCTOR CONSIGUE REALIZAR.

## EXPERIENCIA Y ESPECIALIZACIÓN

LA EXPERIENCIA ABRE PUERTAS.
UN CONDUCTOR CON AÑOS DE CARRETERA, BUEN HISTORIAL DE SEGURIDAD Y EXPERIENCIA EN DETERMINADAS OPERACIONES PUEDE ACCEDER A POSICIONES QUE NO ESTÁN DISPONIBLES PARA ALGUIEN QUE ACABA DE OBTENER SU CDL. LAS CERTIFICACIONES TAMBIÉN PUEDEN MARCAR UNA DIFERENCIA. ALGUNAS CARGAS REQUIEREN CONOCIMIENTOS ADICIONALES Y UNA PREPARACIÓN ESPECÍFICA, Y ESA ESPECIALIZACIÓN PUEDE CONVERTIRSE EN UNA VENTAJA PROFESIONAL.
PERO HAY OTRO FACTOR QUE NO APARECE EN UN CHEQUE DE PAGO: LA REPUTACIÓN. UN HISTORIAL SÓLIDO, PUNTUALIDAD Y CAPACIDAD PARA MANEJAR SITUACIONES DIFÍCILES PUEDEN SER TAN IMPORTANTES COMO ACUMULAR MILLAS.

## ¿EMPLEADO O OWNER-OPERATOR?

AQUÍ APARECE UNA DE LAS DECISIONES MÁS IMPORTANTES.
COMO COMPANY DRIVER, EL CAMIONERO TRABAJA PARA UNA EMPRESA QUE NORMALMENTE SE ENCARGA DE BUENA PARTE DE LOS COSTOS RELACIONADOS CON EL VEHÍCULO. EL CONDUCTOR RECIBE SU COMPENSACIÓN Y PUEDE CONTAR CON BENEFICIOS LABORALES, DEPENDIENDO DE LA COMPAÑÍA.

## CONVERTIRSE EN OWNER-OPERATOR ES DIFERENTE.

EL CONDUCTOR PASA A SER PROPIETARIO DE LA UNIDAD O RESPONSABLE DE SU OPERACIÓN Y PUEDE TRABAJAR BAJO SU PROPIA AUTORIDAD O MEDIANTE UN ACUERDO DE LEASE-ON. TIENE LA POSIBILIDAD DE CONTROLAR MEJOR QUÉ CARGAS ACEPTA Y CÓMO ORGANIZA SU NEGOCIO, PERO TAMBIÉN ASUME MUCHOS MÁS GASTOS.

## MÁS INGRESOS, MÁS RESPONSABILIDAD

UN OWNER-OPERATOR PUEDE GENERAR INGRESOS BRUTOS CONSIDERABLEMENTE SUPERIORES AL SALARIO DE UN EMPLEADO, PERO INGRESO BRUTO NO SIGNIFICA DINERO QUE TERMINA EN EL BOLSILLO.
DEL DINERO FACTURADO DEBEN SALIR COMBUSTIBLE, PAGO DEL CAMIÓN, SEGURO, MANTENIMIENTO, NEUMÁTICOS, PERMISOS, IMPUESTOS, REPARACIONES Y OTROS COSTOS OPERATIVOS.
LA OOIDA UTILIZA COMO REFERENCIA DE PLANIFICACIÓN UNA REGLA APROXIMADA SEGÚN LA CUAL EL INGRESO DEL CONDUCTOR PUEDE REPRESENTAR ALREDEDOR DEL 30% DEL INGRESO BRUTO DEL CAMIÓN, MIENTRAS QUE EL RESTO SE DESTINA A LOS COSTOS DE OPERACIÓN. NO ES UNA GARANTÍA DE GANANCIAS, SINO UNA MANERA DE ENTENDER POR QUÉ FACTURAR MÁS NO NECESARIAMENTE SIGNIFICA GANAR MÁS.
POR ESO, CONVERTIRSE EN PROPIETARIO EXIGE PENSAR COMO EMPRESARIO.

## ¿VALE LA PENA?

LA RESPUESTA DEPENDE DE LO QUE CADA CONDUCTOR BUSCA.
SER EMPLEADO PUEDE OFRECER MAYOR PREVISIBILIDAD Y MENOS RESPONSABILIDAD FINANCIERA. SER OWNER-OPERATOR PUEDE OFRECER MAYOR INDEPENDENCIA Y POTENCIAL DE INGRESOS, PERO TAMBIÉN SIGNIFICA ASUMIR LOS MESES MALOS, LAS REPARACIONES INESPERADAS Y LAS DECISIONES EMPRESARIALES. LA PREGUNTA CORRECTA NO ES SOLAMENTE "¿CUÁNTO PUEDO GANAR?", SINO CUÁNTO PUEDO CONSERVAR DESPUÉS DE CUBRIR TODOS LOS COSTOS.
PARA ALGUIEN QUE DISFRUTA CONDUCIR, QUIERE CONSTRUIR UNA CARRERA Y ESTÁ DISPUESTO A APRENDER TAMBIÉN EL LADO EMPRESARIAL DEL TRANSPORTE, CONVERTIRSE EN CAMIONERO PUEDE SER MUCHO MÁS QUE UN TRABAJO.

## PUEDE SER EL COMIENZO DE UN NEGOCIO.

Y EN ESTA INDUSTRIA, COMO EN CUALQUIER NEGOCIO SOBRE RUEDAS, LAS MILLAS GENERAN INGRESOS, PERO LAS DECISIONES DETERMINAN LAS GANANCIAS. TTL

# ¿CUÁNTO CUESTA SER OWNER-OPERATOR?



## MUCHO MÁS QUE SER DUEÑO DE TU CAMIÓN

EL VERDADERO COSTO DE OPERAR TU PROPIO CAMIÓN: PAGOS, COMBUSTIBLE, SEGURO, MANTENIMIENTO Y ESOS GASTOS QUE APARECEN CUANDO MENOS CONVIENE.»




POR: **TRANSPORTE LATINO** / REDACCIÓN TL

SER OWNER-OPERATOR SIGNIFICA MUCHO MÁS QUE SER DUEÑO DEL CAMIÓN. SIGNIFICA CONVERTIR EL VEHÍCULO EN UN PEQUEÑO NEGOCIO SOBRE RUEDAS Y ASUMIR DIRECTAMENTE TODOS LOS COSTOS NECESARIOS PARA MANTENERLO TRABAJANDO. EL INGRESO BRUTO PUEDE PARECER ATRACTIVO, PERO LA CIFRA QUE REALMENTE IMPORTA ES CUÁNTO QUEDA DESPUÉS DE PAGAR COMBUSTIBLE, FINANCIAMIENTO, SEGURO, MANTENIMIENTO, LLANTAS, PERMISOS Y LOS IMPREVISTOS QUE INEVITABLEMENTE APARECEN EN CARRETERA.

## EL NÚMERO QUE REALMENTE IMPORTA

UNA DE LAS MEJORES MANERAS DE SABER SI UN NEGOCIO DE TRANSPORTE ES RENTABLE ES CALCULAR EL COSTO POR MILLA (COST PER MILE O CPM). EL CÁLCULO INCLUYE TODOS LOS GASTOS NECESARIOS PARA MANTENER EL CAMIÓN FUNCIONANDO Y SE DIVIDE ENTRE LAS MILLAS RECORRIDAS. EL DATO MÁS RECIENTE DE ATRI MUESTRA HASTA QUÉ PUNTO HAN AUMENTADO LOS COSTOS. SEGÚN SU ANÁLISIS PUBLICADO EN 2026, EL COSTO PROMEDIO DE OPERAR UN CAMIÓN DURANTE 2025 LLEGÓ A 2.336 DÓLARES POR MILLA, UN 3.4% MÁS QUE EL AÑO ANTERIOR Y EL NIVEL MÁS ALTO REGISTRADO POR EL ESTUDIO. SIN COMBUSTIBLE, EL COSTO ALCANZÓ 1.854 DÓLARES POR MILLA. PARA UN OWNER-OPERATOR, CONOCER SU PROPIO NÚMERO ES FUNDAMENTAL. DOS CAMIONEROS PUEDEN RECORRER LA MISMA RUTA Y OBTENER INGRESOS SIMILARES, PERO TERMINAR EL MES CON RESULTADOS COMPLETAMENTE DIFERENTES.

## EL CAMIÓN ES LA PRIMERA GRAN INVERSIÓN

EL PAGO MENSUAL DEL TRACTOCAMIÓN SUELE SER UNO DE LOS GASTOS FIJOS MÁS IMPORTANTES. UN CAMIÓN NUEVO PUEDE REPRESENTAR UNA INVERSIÓN CONSIDERABLE Y, SI ESTÁ FINANCIADO, EL OPERADOR DEBE REALIZAR EL PAGO INDEPENDIENTEMENTE DE QUE HAYA CARGAS SUFICIENTES ESE MES.

ADEMÁS DEL PAGO PRINCIPAL EXISTEN INTERESES, REGISTRO, DEPRECIACIÓN, POSIBLES REPARACIONES FUERA DE GARANTÍA Y, EN ALGUNOS CASOS, EL COSTO DE UN REMOLQUE. UN CAMIÓN PAGADO PUEDE MEJORAR SIGNIFICATIVAMENTE EL MARGEN, PERO TAMPOCO SIGNIFICA QUE SEA GRATIS: CONTINÚA NECESITANDO COMBUSTIBLE, SEGURO, MANTENIMIENTO, LLANTAS Y REPARACIONES.

## EL DIÉSEL SE COME UNA PARTE IMPORTANTE

EL COMBUSTIBLE SUELE SER EL MAYOR GASTO VARIABLE. EN LAS CONDICIONES ACTUALES, DISTINTAS ESTIMACIONES PARA OPERACIONES DE OWNER-OPERATOR SITÚAN EL COMBUSTIBLE APROXIMADAMENTE ENTRE 0.50 Y 0.75 DÓLARES POR MILLA, DEPENDIENDO DEL PRECIO DEL DIÉSEL, EL CONSUMO DEL CAMIÓN, EL PESO Y LAS RUTAS. ESTO EXPLICA POR QUÉ PEQUEÑAS DIFERENCIAS EN EL RENDIMIENTO PUEDEN TENER UN IMPACTO IMPORTANTE. MEJORAR EL CONSUMO, EVITAR KILÓMETROS VACÍOS, PLANIFICAR LAS PARADAS DE COMBUSTIBLE Y APROVECHAR PROGRAMAS DE DESCUENTOS PUEDE REPRESENTAR MILES DE DÓLARES AL AÑO.
Y CUANDO EL PRECIO DEL DIÉSEL AUMENTA, EL PROBLEMA SE MULTIPLICA: NO SOLAMENTE CUESTA MÁS LLENAR EL TANQUE, TAMBIÉN AUMENTA EL COSTO REAL DE CADA MILLA RECORRIDA.

## SEGURO: UN GASTO QUE NO SE PUEDE NEGOCIAR

EL SEGURO ES OTRO DE LOS GRANDES COMPROMISOS. LIABILITY, CARGO, PHYSICAL DAMAGE Y OTRAS COBERTURAS PUEDEN REPRESENTAR UNA CANTIDAD CONSIDERABLE CADA MES, ESPECIALMENTE PARA OPERADORES NUEVOS. EL COSTO DEPENDE DE FACTORES COMO EXPERIENCIA, HISTORIAL DE CONDUCCIÓN, TIPO DE CARGA, RADIO DE OPERACIÓN Y UBICACIÓN. POR ESO, NO EXISTE UNA CIFRA UNIVERSAL QUE PUEDA APLICARSE A TODOS LOS OWNER-OPERATORS. LO IMPORTANTE ES INCLUIR LA PRIMA COMPLETA Y LOS DEDUCIBLES POTENCIALES DENTRO




DEL CÁLCULO DEL NEGOCIO, EN LUGAR DE CONSIDERARLOS GASTOS SECUNDARIOS.

## MANTENIMIENTO: EL DINERO QUE HAY QUE RESERVAR

AQUÍ APARECE UNO DE LOS ERRORES MÁS COMUNES: PENSAR SOLAMENTE EN EL COSTO DEL MANTENIMIENTO PROGRAMADO.
CAMBIOS DE ACEITE, FILTROS, FRENOS Y SERVICIOS PREVENTIVOS SON RELATIVAMENTE FÁCILES DE ANTICIPAR. LO COMPLICADO SON LAS AVERÍAS INESPERADAS.
UN PROBLEMA DE MOTOR, TRANSMISIÓN, SISTEMA DE EMISIONES O SUSPENSIÓN PUEDE DEJAR EL CAMIÓN PARADO Y GENERAR SIMULTÁNEAMENTE DOS GASTOS: LA REPARACIÓN Y LOS INGRESOS QUE SE DEJAN DE PRODUCIR DURANTE EL DOWNTIME.
ATRI REGISTRÓ EN 2025 UN AUMENTO DE 8.6% EN REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO, UNO DE LOS MAYORES INCREMENTOS ENTRE LAS PRINCIPALES CATEGORÍAS DE COSTOS.

## LLANTAS, PERMISOS Y OTROS PEQUEÑOS GASTOS

LAS LLANTAS TAMBIÉN MERECEN SU PROPIO PRESUPUESTO. SU DESGASTE DEPENDE DEL KILOMETRAJE, PESO, ALINEACIÓN, CONDICIONES DE CARRETERA Y TIPO DE OPERACIÓN. ATRI REGISTRÓ UN AUMENTO DEL 6.4% EN



LOS COSTOS DE NEUMÁTICOS DURANTE 2025. DESPUÉS VIENEN LOS GASTOS QUE PARECEN PEQUEÑOS INDIVIDUALMENTE, PERO QUE ACUMULADOS PUEDEN AFECTAR CONSIDERABLEMENTE EL RESULTADO: PERMISOS, REGISTROS, IFTA, IRP, PEAJES, ELD, TELÉFONO, ESTACIONAMIENTO, LAVADOS, CONTABILIDAD, SOFTWARE, TARJETAS DE COMBUSTIBLE Y CUOTAS ADMINISTRATIVAS.

## ¿Y QUÉ PASA CUANDO EL CAMIÓN NO PRODUCE?

ESTE ES PROBABLEMENTE EL COSTO MÁS FÁCIL DE OLVIDAR. SI EL CAMIÓN ESTÁ EN EL TALLER DURANTE TRES DÍAS, EL PAGO DEL FINANCIAMIENTO CONTINÚA, EL SEGURO CONTINÚA Y MUCHAS OBLIGACIONES CONTINÚAN, AUNQUE EL VEHÍCULO NO ESTÉ GENERANDO INGRESOS. POR ESO, UN OWNER-OPERATOR NECESITA ALGO MÁS QUE DINERO PARA COMPRAR EL CAMIÓN: NECESITA CAPITAL DE TRABAJO PARA SOBREVIVIR LOS MESES DIFÍCILES Y AFRONTAR REPARACIONES SIN RECURRIR INMEDIATAMENTE A DEUDA.

## EL OBJETIVO NO ES FACTURAR MÁS, SINO GANAR MÁS

UN CAMIÓN PUEDE FACTURAR CIENTOS DE MILES DE DÓLARES AL AÑO Y AUN ASÍ DEJAR UN MARGEN REDUCIDO. EL VERDADERO NEGOCIO COMIENZA CUANDO EL OPERADOR CONOCE EXACTAMENTE CUÁNTO CUESTA CADA MILLA Y UTILIZA ESE NÚMERO PARA DECIDIR QUÉ CARGAS ACEPTAR.
LA PREGUNTA CORRECTA ANTES DE DECIR "SÍ" A UNA CARGA NO ES SOLAMENTE "¿CUÁNTO PAGA?", SINO:
"¿CUÁNTO ME QUEDA DESPUÉS DE PAGAR TODO LO NECESARIO PARA LLEVARLA?"
SER OWNER-OPERATOR OFRECE INDEPENDENCIA Y LA POSIBILIDAD DE CONSTRUIR UN NEGOCIO PROPIO. PERO TAMBIÉN SIGNIFICA ASUMIR TODOS SUS RIESGOS.
EL CAMIÓN PUEDE SER TUYO. EL ÉXITO DEL NEGOCIO DEPENDE DE QUE TAMBIÉN SEAS DUEÑO DE TUS NÚMEROS.





# EL CANSANCIO TAMBIÉN CONDUCE

## APRENDE A RECONOCER LA FATIGA

HAY JORNADAS EN LAS QUE EL CANSANCIO NO APARECE DE GOLPE. EMPIEZA COMO UNA SENSACIÓN LEVE: LOS OJOS PESAN, LA CONCENTRACIÓN DISMINUYE Y MANTENER LA ATENCIÓN SOBRE LA CARRETERA REQUIERE CADA VEZ MÁS ESFUERZO. PARA UN CAMIONERO, RECONOCER ESAS PRIMERAS SEÑALES PUEDE SER LA DIFERENCIA ENTRE DETENERSE A TIEMPO Y CONTINUAR HASTA QUE EL CUERPO SIMPLEMENTE DEJE DE RESPONDER. »



POR: **TRANSPORTE LATINO /** REDACCIÓN TL

LA FATIGA NO ES SOLAMENTE TENER SUEÑO. TAMBIÉN PUEDE AFECTAR EL TIEMPO DE REACCIÓN, LA CAPACIDAD PARA TOMAR DECISIONES Y LA ATENCIÓN SOSTENIDA. Y CUANDO SE CONDUCE DURANTE MUCHAS HORAS, ESPECIALMENTE DE NOCHE O DESPUÉS DE DORMIR POCO, EL RIESGO AUMENTA.

## EL CANSANCIO TAMBIÉN CAMBIA LA FORMA DE CONDUCIR

UNO DE LOS PROBLEMAS DE LA FATIGA ES QUE PUEDE APARECER GRADUALMENTE Y HACER QUE EL CONDUCTOR NO PERCIBA CUÁNTO HAN DISMINUIDO SUS CAPACIDADES. UN CAMIONERO CANSADO PUEDE COMENZAR A COMETER PEQUEÑOS ERRORES: PERDER UNA SALIDA, OLVIDAR UNA SEÑAL, CAMBIAR DE CARRIL CON MENOR PRECISIÓN O DARSE CUENTA DE QUE RECORRIÓ VARIOS KILÓMETROS SIN RECORDAR CLARAMENTE LO QUE OCURRIÓ DURANTE ESE TRAYECTO.

TAMBIÉN PUEDE APARECER UNA NECESIDAD CONSTANTE DE CAMBIAR DE POSTURA, BOSTEZOS REPETIDOS, PARPADEO FRECUENTE, DIFICULTAD PARA MANTENER LOS OJOS ABIERTOS O PENSAMIENTOS QUE SE VUELVEN MÁS LENTOS. ESTAS SEÑALES NO DEBERÍAN INTERPRETARSE COMO ALGO QUE SIMPLEMENTE HAY QUE AGUANTAR. SON AVISOS DE QUE EL ORGANISMO NECESITA DESCANSO.

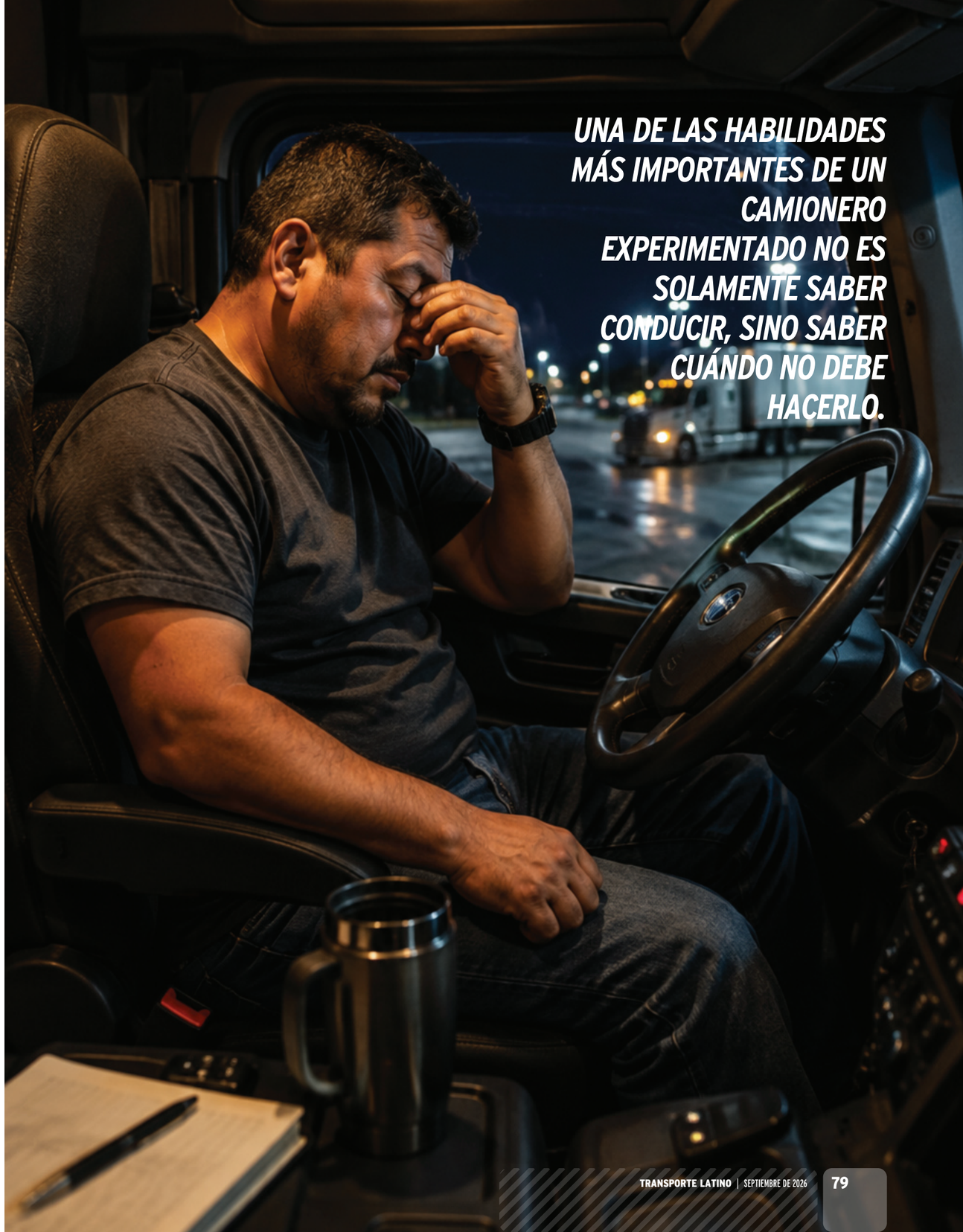
## EL PELIGRO DE LOS MICROSUEÑOS

LOS MICROSUEÑOS SON EPISODIOS INVOLUNTARIOS DE SUEÑO QUE PUEDEN DURAR APENAS UNOS SEGUNDOS. PARA ALGUIEN QUE CONDUCE UN VEHÍCULO PESADO, ESE INTERVALO PUEDE SER SUFICIENTE PARA RECORRER UNA DISTANCIA CONSIDERABLE SIN TENER CONTROL CONSCIENTE DE LO QUE SUCEDE. LO MÁS PREOCUPANTE ES QUE EL CONDUCTOR PUEDE NO DARSE CUENTA DE QUE OCURRIÓ HASTA DESPUÉS. UN PEQUEÑO MOVIMIENTO DE CABEZA, UNA FRENADA BRUSCA O LA SENSACIÓN REPENTINA DE "VOLVER" A LA CARRETERA PUEDEN SER SEÑALES DE QUE EL CUERPO YA ESTÁ LUCHANDO POR MANTENERSE DESPIERTO. CUANDO APARECEN, LA RESPUESTA NO DEBERÍA SER SUBIR EL VOLUMEN DE LA MÚSICA, ABRIR UNA VENTANA O INTENTAR DISTRAERSE. ES MOMENTO DE BUSCAR UN LUGAR SEGURO PARA DETENERSE.

## DORMIR NO ES TIEMPO PERDIDO

EN UNA PROFESIÓN EN LA QUE CADA HORA PUEDE REPRESENTAR UNA CARGA, UNA ENTREGA O KILÓMETROS ADICIONALES, PARAR PUEDE SENTIRSE COMO PERDER PRODUCTIVIDAD. EN REALIDAD, DORMIR ADECUADAMENTE FORMA PARTE DE LA OPERACIÓN.
LA CALIDAD DEL DESCANSO IMPORTA TANTO COMO SU DURACIÓN. MANTENER HORARIOS RELATIVAMENTE REGULARES, PREPARAR UN ENTORNO OSCURO Y SILENCIOSO Y EVITAR INTERRUPCIONES INNECESARIAS PUEDE AYUDAR A CONSEGUIR UN SUEÑO MÁS REPARADOR. TAMBIÉN CONVIENE PENSAR EN EL Ddescanso ANTES DE COMENZAR EL VIAJE. SALIR A





CARRETERA DESPUÉS DE UNA NOCHE DE SUEÑO INSUFICIENTE NO SE COMPENSA NECESARIAMENTE CON CAFÉ O BEBIDAS ENERGÉTICAS.

**EL CAFÉ PUEDE AYUDAR, PERO NO SUSTITUYE EL SUEÑO**

LA CAFEÍNA PUEDE AUMENTAR TEMPORALMENTE EL ESTADO DE ALERTA, PERO NO ELIMINA LA NECESIDAD DE DORMIR. UTILIZARLA PARA RETRASAR REPETIDAMENTE EL DESCANSO PUEDE CREAR UNA FALSA SENSACIÓN DE SEGURIDAD. SI EL SUEÑO YA ES INTENSO, UNA ESTRATEGIA MÁS SEGURA ES DETENERSE EN UN LUGAR APROPIADO. UNA SIESTA CORTA PUEDE AYUDAR A RECUPERAR TEMPORALMENTE LA ALERTA, ESPECIALMENTE SI EL CONDUCTOR NECESITA SUPERAR UN MOMENTO PUNTUAL DE SOMNOLENCIA. DESPUÉS, SIN EMBARGO, DEBE EVALUARSE SI REALMENTE ESTÁ EN CONDICIONES DE CONTINUAR.

## PLANIFICAR EL DESCANSO TAMBIÉN ES PLANIFICAR LA RUTA

LA FATIGA DEBERÍA FORMAR PARTE DE LA PLANIFICACIÓN DE CADA VIAJE. ANTES DE SALIR, CONVIENE CONSIDERAR LAS HORAS DE CONDUCCIÓN PREVISTAS, LOS LUGARES SEGUROS PARA ESTACIONAR, LAS PAUSAS Y EL MOMENTO DEL DÍA EN QUE PROBABLEMENTE APARECERÁ MÁS SUEÑO. LA CONDUCCIÓN NOCTURNA MERECE ESPECIAL ATENCIÓN. EL ORGANISMO TIENE UN RITMO NATURAL QUE FAVORECE EL SUEÑO DURANTE LA NOCHE, POR LO QUE PERMANECER DESPIERTO A ESAS HORAS PUEDE RESULTAR ESPECIALMENTE EXIGENTE, INCLUSO CUANDO EL CONDUCTOR SE SIENTE ACOSTUMBRADO. TAMBIÉN ES IMPORTANTE EVITAR LLEGAR AL PUNTO DE TENER QUE ELEGIR ENTRE CONTINUAR AGOTADO O DETENERSE EN UN LUGAR INSEGURO. CONOCER PREVIAMENTE LAS ÁREAS DE DESCANSO Y ESTACIONAMIENTO DISPONIBLES PERMITE TOMAR ESA DECISIÓN CON MÁS MARGEN.

## NO ESPERES A SENTIRTE COMPLETAMENTE DORMIDO

LA FATIGA TAMBIÉN PUEDE ACUMULARSE. VARIAS NOCHES CON POCO DESCANSO PUEDEN DEJAR AL CONDUCTOR CON UNA DEUDA DE SUEÑO QUE AFECTA SU CAPACIDAD DE MANTENERSE ALERTA, INCLUSO CUANDO CREE QUE PUEDE CONTINUAR.

HAY MOMENTOS ESPECIALMENTE DELICADOS: DESPUÉS DE COMER, DURANTE LARGOS TRAMOS MONÓTONOS, AL CONDUCIR DE MADRUGADA O CUANDO SE LLEVA MUCHO TIEMPO SIN UNA PAUSA REAL. SI CUESTA RECORDAR LAS ÚLTIMAS MILLAS, LAS SEÑALES DE TRÁFICO PARECEN PASAR DESAPERCIBIDAS O LA ATENCIÓN EMPIEZA A DESAPARECER DURANTE SEGUNDOS, ES MOMENTO DE ACTUAR. RECONOCER ESAS SEÑALES TEMPRANO PERMITE TOMAR UNA DECISIÓN SEGURA ANTES DE QUE EL CANSANCIO SE CONVIERTA EN UNA EMERGENCIA. EL DESCANSO DEBE PLANIFICARSE ANTES DE QUE APAREZCA SUEÑO INTENSO.

## ESCUCHAR AL CUERPO ANTES DE QUE SEA TARDE

UNA DE LAS HABILIDADES MÁS IMPORTANTES DE UN CAMIONERO EXPERIMENTADO NO ES SOLAMENTE SABER CONDUCIR, SINO SABER CUÁNDO NO DEBE HACERLO. SI APARECEN BOSTEZOS CONSTANTES, PÁRPADOS PESADOS, DIFICULTAD PARA CONCENTRARSE, PÉRDIDA DE MEMORIA DE LOS ÚLTIMOS KILÓMETROS O SENSACIÓN DE QUE EL VEHÍCULO "SE MUEVE SOLO", NO HAY QUE ESPERAR A QUE LA SITUACIÓN EMPEORE. LA PRIORIDAD ES REDUCIR LA VELOCIDAD DE FORMA SEGURA, BUSCAR UN LUGAR ADECUADO Y DESCANSAR. EL TRANSPORTE EXIGE CUMPLIR HORARIOS, ENTREGAR CARGAS Y RECORRER GRANDES DISTANCIAS. PERO NINGUNA ENTREGA VALE EL RIESGO DE CONTINUAR CONDUCIENDO CUANDO EL CUERPO ESTÁ PIDIENDO DORMIR.

LA FATIGA NO SIEMPRE SE SIENTE COMO UNA EMERGENCIA. A VECES LLEGA EN SILENCIO, KILÓMETRO TRAS KILÓMETRO, HASTA CONVERTIR UNOS SEGUNDOS DE SUEÑO EN UN ACCIDENTE. POR ESO, APRENDER A RECONOCERLA Y RESPETAR SUS SEÑALES NO ES UNA MUESTRA DE DEBILIDAD NI UNA PÉRDIDA DE TIEMPO.

ES PARTE DE SER UN BUEN PROFESIONAL AL VOLANTE. TL




# EL CAMIÓN CONECTADO

## EL CAMIÓN DE HOY NO TERMINA EN EL VOLANTE

CÓMO LA TELEMÁTICA, EL DIAGNÓSTICO REMOTO, EL GPS Y EL MANTENIMIENTO PREDICTIVO ESTÁN CAMBIANDO LA FORMA DE ADMINISTRAR UNA FLOTA»

POR: **TRANSPORTE LATINO /** REDACCIÓN TL

EL CAMIÓN MODERNO YA NO TERMINA EN EL VOLANTE, EL MOTOR Y LAS RUEDAS. DETRÁS DE LA CABINA EXISTE UNA RED DE SENSORES Y SISTEMAS CAPACES DE RECOPILAR INFORMACIÓN PRÁCTICAMENTE EN TIEMPO REAL. UBICACIÓN, CONSUMO, TEMPERATURA, COMPORTAMIENTO DEL MOTOR, ALERTAS MECÁNICAS Y HORAS DE OPERACIÓN PUEDEN CONVERTIRSE EN DATOS QUE AYUDAN A TOMAR DECISIONES ANTES DE QUE UN PROBLEMA TERMINE EN LA CARRETERA.

## DEL CAMIÓN AL CENTRO DE CONTROL

DURANTE AÑOS, ADMINISTRAR UNA FLOTA SIGNIFICABA DEPENDER DE LLAMADAS TELEFÓNICAS, HOJAS DE SERVICIO Y REVISIONES PERIÓDICAS. EL OPERADOR SABÍA DÓNDE ESTABA UN CAMIÓN CUANDO EL CONDUCTOR LLAMABA Y DESCUBRÍA MUCHOS PROBLEMAS CUANDO APARECÍA UNA LUZ DE ADVERTENCIA EN EL TABLERO.

## LA CONECTIVIDAD ESTÁ CAMBIANDO ESA DINÁMICA.

CON SISTEMAS TELEMÁTICOS INSTALADOS EN LOS VEHÍCULOS, LA INFORMACIÓN PUEDE ENVIARSE AUTOMÁTICAMENTE A UNA PLATAFORMA CENTRAL. EL ADMINISTRADOR PUEDE CONOCER LA UBICACIÓN DE CADA UNIDAD, REVISAR RECORRIDOS, ANALIZAR TIEMPOS DE OPERACIÓN Y RECIBIR ALERTAS SIN TENER QUE ESPERAR A QUE EL CONDUCTOR REPORTE MANUALMENTE CADA SITUACIÓN. EL OBJETIVO NO ES VIGILAR POR VIGILAR. ES TENER INFORMACIÓN SUFICIENTE PARA TOMAR MEJORES DECISIONES.

## GPS: MUCHO MÁS QUE SABER DÓNDE ESTÁ EL CAMIÓN

EL GPS FUE UNA DE LAS PRIMERAS TECNOLOGÍAS QUE TRANSFORMÓ LA GESTIÓN DE FLOTAS. HOY SU FUNCIÓN VA MUCHO MÁS ALLÁ DE MOSTRAR UN PUNTO SOBRE UN MAPA. LOS DATOS DE UBICACIÓN PERMITEN ANALIZAR RUTAS, TIEMPOS DE LLEGADA, KILÓMETROS RECORRIDOS Y PERIODOS EN LOS QUE UN VEHÍCULO PERMANECE DETENIDO. TAMBIÉN PUEDEN AYUDAR A IDENTIFICAR KILÓMETROS INNECESARIOS Y MEJORAR LA PLANIFICACIÓN DE LAS CARGAS. PARA UNA FLOTA, CONOCER LA UBICACIÓN DE CADA UNIDAD PERMITE COORDINAR MEJOR LAS ENTREGAS Y RESPONDER RÁPIDAMENTE CUANDO UN CLIENTE NECESITA SABER DÓNDE SE ENCUENTRA SU MERCANCÍA.

Y EXISTE OTRA VENTAJA: COMBINAR LA UBICACIÓN CON OTROS DATOS PERMITE ENTENDER POR QUÉ UN CAMIÓN ESTÁ TARDANDO MÁS DE LO PREVISTO.

## DIAGNÓSTICO SIN ESPERAR AL TALLER

QUIZÁ UNO DE LOS CAMBIOS MÁS INTERESANTES ESTÁ OCURRIENDO DEBAJO DE LA CABINA. LOS CAMIONES ACTUALES GENERAN UNA ENORME CANTIDAD DE INFORMACIÓN A TRAVÉS DE SUS SISTEMAS ELECTRÓNICOS. CUANDO DETERMINADOS PARÁMETROS SALEN DE LOS RANGOS ESPERADOS, LA TELEMÁTICA PUEDE GENERAR ALERTAS PARA QUE EL EQUIPO DE MANTENIMIENTO INVESTIGUE EL PROBLEMA. EN ALGUNOS CASOS, LOS TÉCNICOS PUEDEN ANALIZAR CÓDIGOS DE FALLA Y DETERMINADOS PARÁMETROS DEL VEHÍCULO DE FORMA REMOTA ANTES DE QUE EL CAMIÓN LLEGUE AL TALLER. ESO PUEDE AHORRAR TIEMPO. SI UN TÉCNICO CONOCE PREVIAMENTE QUÉ COMPONENTE NECESITA

ATENCIÓN, PUEDE PREPARAR HERRAMIENTAS, PIEZAS Y PERSONAL ANTES DE QUE LLEGUE EL VEHÍCULO. EN LUGAR DE COMENZAR EL DIAGNÓSTICO DESDE CERO, EL TALLER PUEDE LLEGAR CON UNA IDEA MUCHO MÁS CLARA DE LO QUE ESTÁ OCURRIENDO.

## EL MANTENIMIENTO DEJA DE SER SOLAMENTE PREVENTIVO

TRADICIONALMENTE, GRAN PARTE DEL MANTENIMIENTO SE ORGANIZABA SEGÚN INTERVALOS ESTABLECIDOS: DETERMINADO NÚMERO DE MILLAS, MESES DE OPERACIÓN O DETERMINADAS HORAS DE USO. ESE SISTEMA CONTINÚA SIENDO IMPORTANTE, PERO LOS DATOS PERMITEN AÑADIR UNA NUEVA CAPA: EL MANTENIMIENTO PREDICTIVO. EN LUGAR DE ESPERAR SOLAMENTE A QUE LLEGUE EL INTERVALO ESTABLECIDO, LOS SISTEMAS PUEDEN ANALIZAR TENDENCIAS Y DETECTAR COMPORTAMIENTOS QUE INDIQUEN UN POSIBLE PROBLEMA. UNA TEMPERATURA QUE AUMENTA PROGRESIVAMENTE, UNA VARIACIÓN ANORMAL EN DETERMINADOS PARÁMETROS O UN COMPORTAMIENTO DIFERENTE AL HABITUAL PUEDEN CONVERTIRSE EN SEÑALES PARA INVESTIGAR ANTES DE QUE OCURRA UNA AVERÍA. LA DIFERENCIA PARECE PEQUEÑA, PERO PARA UNA FLOTA PUEDE SER ENORME: REPARAR UN PROBLEMA CONTROLADO SUELE SER PREFERIBLE A REPARAR UN CAMIÓN AVERIADO AL BORDE DE LA CARRETERA.

## MENOS TIEMPO PARADO

EL DOWNTIME ES UNO DE LOS ENEMIGOS MÁS COSTOSOS DEL TRANSPORTE. CUANDO UN CAMIÓN ESTÁ DETENIDO POR UNA AVERÍA, NO SOLAMENTE EXISTE UNA FACTURA DE REPARACIÓN. TAMBIÉN PUEDE PERDERSE UNA CARGA, RETRASARSE UNA ENTREGA, REORGANIZARSE UNA RUTA Y UTILIZARSE OTRA UNIDAD PARA CUBRIR EL TRABAJO.

## LA CONECTIVIDAD PERMITE ACTUAR CON MAYOR ANTICIPACIÓN.

SI UNA ALERTA APARECE MIENTRAS EL VEHÍCULO TODAVÍA ESTÁ TRABAJANDO, EL ADMINISTRADOR PUEDE EVALUAR LA SITUACIÓN Y DECIDIR SI DEBE PROGRAMARSE UNA VISITA AL TALLER, MODIFICAR LA RUTA O CONTINUAR HASTA UNA INSTALACIÓN DETERMINADA. LA TECNOLOGÍA NO ELIMINA LAS AVERÍAS, PERO PUEDE AYUDAR A QUE ALGUNAS DE ELLAS SEAN MENOS INESPERADAS.

## LOS DATOS TAMBIÉN HABLAN DEL CONDUCTOR

LA INFORMACIÓN RECOPILADA POR UNA FLOTA PUEDE UTILIZARSE PARA ANALIZAR HÁBITOS DE CONDUCCIÓN: ACELERACIONES BRUSCAS, FRENADAS, RALENTÍ EXCESIVO, VELOCIDAD, CONSUMO Y OTROS PARÁMETROS. BIEN UTILIZADA, ESTA INFORMACIÓN PUEDE CONVERTIRSE EN UNA HERRAMIENTA DE CAPACITACIÓN. EN LUGAR DE DECIRLE A UN CONDUCTOR SIMPLEMENTE QUE "GASTE MENOS COMBUSTIBLE", EL ADMINISTRADOR PUEDE IDENTIFICAR SITUACIONES CONCRETAS Y TRABAJAR SOBRE ELLAS. TAMBIÉN PUEDE RECONOCER BUENAS PRÁCTICAS Y COMPARTIRLAS CON EL RESTO DEL EQUIPO. LA CLAVE ESTÁ EN UTILIZAR LOS DATOS PARA MEJORAR LA OPERACIÓN, NO SIMPLEMENTE PARA ACUMULAR ESTADÍSTICAS.

## UNA FLOTA CADA VEZ MÁS INTELIGENTE

EL VERDADERO POTENCIAL APARECE CUANDO TODAS ESTAS TECNOLOGÍAS TRABAJAN JUNTAS. GPS, TELEMÁTICA, DIAGNÓSTICO, CONSUMO, MANTENIMIENTO Y PLANIFICACIÓN DEJAN DE SER SISTEMAS INDEPENDIENTES Y COMIENZAN A FORMAR PARTE DE UNA MISMA CONVERSACIÓN. EL ADMINISTRADOR PUEDE OBSERVAR EL ESTADO DE LOS VEHÍCULOS, ANTICIPAR NECESIDADES Y TOMAR DECISIONES BASADAS EN INFORMACIÓN ACTUALIZADA. ESO TAMBIÉN CAMBIA EL PAPEL DEL ADMINISTRADOR DE FLOTA. YA NO SE TRATA ÚNICAMENTE DE REACCIONAR CUANDO ALGO SUCEDE, SINO DE ANTICIPARSE A LO QUE PODRÍA SUCEDER. EL CAMIÓN CONECTADO REPRESENTA, EN DEFINITIVA, UNA TRANSFORMACIÓN SILENCIOSA. NO CAMBIA NECESARIAMENTE LA APARIENCIA DEL VEHÍCULO, PERO SÍ CAMBIA LA CANTIDAD DE INFORMACIÓN DISPONIBLE DETRÁS DE CADA VIAJE.

Y EN UN NEGOCIO DONDE CADA MILLA, CADA HORA Y CADA REPARACIÓN CUENTAN, SABER LO QUE ESTÁ PASANDO ANTES DE QUE SE CONVIERTA EN UN PROBLEMA PUEDE SER UNA DE LAS HERRAMIENTAS MÁS VALIOSAS QUE UNA FLOTA TIENE HOY.

EL FUTURO DEL TRANSPORTE NO SOLO SE CONDUCE. TAMBIÉN SE CONECTA.










# ¿POR QUÉ TU CAMIÓN ESTÁ GASTANDO MÁS DIÉSEL?

## PUNTOS A TENER EN CUENTA

LAS CAUSAS QUE PUEDEN AUMENTAR EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE Y QUÉ REVISAR ANTES DE QUE EL PROBLEMA SE CONVIERTA EN UNA FACTURA MÁS GRANDE. EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE ES UNO DE LOS MEJORES INDICADORES DEL ESTADO DE UN CAMIÓN. CUANDO LAS MILLAS POR GALÓN EMPIEZAN A CAER SIN QUE HAYA UN CAMBIO EVIDENTE EN LA RUTA O EN LA CARGA, CONVIENE INVESTIGAR. A VECES LA CAUSA ES SENCILLA, COMO UNA LLANTA CON POCA PRESIÓN. OTRAS VECES PUEDE SEÑALAR UN PROBLEMA MECÁNICO QUE, SI SE IGNORA, TERMINARÁ EN UNA REPARACIÓN MUCHO MÁS COSTOSA.

POR: **TRANSPORTE LATINO /** REDACCIÓN TL

LA RESISTENCIA A LA RODADURA TIENE UN IMPACTO DIRECTO EN EL COMBUSTIBLE. UNA LLANTA CON PRESIÓN INFERIOR A LA RECOMENDADA NECESITA MÁS ENERGÍA PARA AVANZAR Y GENERA MAYOR RESISTENCIA.

### ALINEACIÓN Y RESISTENCIA

NO TODO PROBLEMA RELACIONADO CON LAS RUEDAS SE SOLUCIONA AÑADIENDO AIRE. UNA ALINEACIÓN INCORRECTA PUEDE PROVOCAR QUE LOS NEUMÁTICOS TRABAJEN DE MANERA DESIGUAL Y AUMENTEN LA RESISTENCIA DURANTE LA MARCHA.

### FILTROS Y MOTOR: CUANDO EL AIRE NO FLUYE BIEN

EL MOTOR NECESITA UNA CANTIDAD ADECUADA DE AIRE Y COMBUSTIBLE PARA FUNCIONAR CORRECTAMENTE. UN FILTRO DE AIRE EXCESIVAMENTE SUCIO PUEDE RESTRINGIR EL FLUJO Y AFECTAR EL FUNCIONAMIENTO DEL MOTOR. EL SISTEMA DE COMBUSTIBLE TAMBIÉN MERECE ATENCIÓN. FILTROS OBSTRUIDOS, PROBLEMAS DE INYECCIÓN U OTRAS FALLAS PUEDEN ALTERAR LA COMBUSTIÓN Y REDUCIR EL RENDIMIENTO. CUANDO EL CONSUMO CAMBIA Y ADEMÁS APARECEN PÉRDIDA DE POTENCIA, FUNCIONAMIENTO IRREGULAR O ALERTAS EN EL TABLERO, ES MOMENTO DE REALIZAR UN DIAGNÓSTICO.

### EL ESCAPE TAMBIÉN CUENTA

LOS MOTORES DIÉSEL MODERNOS UTILIZAN SISTEMAS DE EMISIONES COMPLEJOS. COMPONENTES COMO LA RECIRCULACIÓN DE GASES, EL FILTRO DE PARTÍCULAS DIÉSEL Y LA REDUCCIÓN CATALÍTICA SELECTIVA NECESITAN FUNCIONAR CORRECTAMENTE. UNA FALLA PUEDE PROVOCAR ALERTAS, CAMBIOS EN EL COMPORTAMIENTO DEL MOTOR O CICLOS DE REGENERACIÓN QUE AFECTAN LA OPERACIÓN. SI APARECE UNA LUZ DE ADVERTENCIA, NO CONVIENE APAGARLA Y CONTINUAR CONDUCIENDO. EL DIAGNÓSTICO TEMPRANO PUEDE EVITAR QUE UN PROBLEMA RELATIVAMENTE CONTROLABLE TERMINE AFECTANDO OTROS COMPONENTES.

### EL MOTOR NO DEBE TRABAJAR MÁS DE LO NECESARIO

EL RALENTÍ PROLONGADO TAMBIÉN REPRESENTA COMBUSTIBLE QUE NO SE CONVIERTE EN MILLAS PRODUCTIVAS. EN ALGUNAS OPERACIONES ES NECESARIO MANTENER EL MOTOR ENCENDIDO, PERO DEJARLO FUNCIONANDO SIN NECESIDAD AUMENTA EL CONSUMO. TAMBIÉN CONVIENE OBSERVAR CÓMO SE CONDUCE. ACELERACIONES BRUSCAS, VELOCIDADES ELEVADAS Y CAMBIOS INNECESARIOS DE RITMO PUEDEN AUMENTAR EL GASTO. LA AERODINÁMICA TIENE UN PAPEL IMPORTANTE, ESPECIALMENTE A VELOCIDAD DE CARRETERA, POR LO QUE DEFLECTORES, FALDONES Y OTROS ELEMENTOS DEBEN MANTENERSE INSTALADOS. UN CAMIÓN PUEDE GASTAR MÁS COMBUSTIBLE AUNQUE EL MOTOR ESTÉ FUNCIONANDO CORRECTAMENTE. EL PESO DE LA CARGA, LAS RUTAS CON PENDIENTES, EL VIENTO, EL TRÁFICO Y LAS TEMPERATURAS EXTREMAS PUEDEN CAMBIAR EL CONSUMO. POR ESO ES IMPORTANTE COMPARAR DATOS EN CONDICIONES SIMILARES. SI UN CONDUCTOR PASA DE UNA RUTA PLANA A OTRA MONTAÑOSA, UNA REDUCCIÓN DE MPG NO NECESARIAMENTE INDICA UNA AVERÍA.

### UNA CAÍDA REPENTINA MERECE ATENCIÓN

SI EL CONSUMO EMPEORA DE FORMA REPENTINA, CONVIENE ACTUAR ANTES DE QUE SE CONVIERTA EN UNA FACTURA. REVISAR PRESIÓN DE LLANTAS, DESGASTE, ALINEACIÓN, FILTROS, NIVELES, CÓDIGOS DE DIAGNÓSTICO Y POSIBLES FUGAS PUEDE AYUDAR A ENCONTRAR LA CAUSA. TL

# AVENTURA SIN LÍMITES, TECNOLOGÍA PARA EXPLORAR Y EL CARÁCTER DE UNA HARLEY

## HARLEY-DAVIDSON PAN AMERICA 1250 LIMITED 2026

LA PAN AMERICA 1250 LIMITED LLEGA EN 2026 COMO UNA DE LAS PROPUESTAS MÁS COMPLETAS DE HARLEY-DAVIDSON PARA EL SEGMENTO ADVENTURE TOURING. COMBINA UN POTENTE MOTOR V-TWIN, SUSPENSIÓN SEMIACTIVA, TECNOLOGÍA DE ASISTENCIA Y UN PAQUETE DE EQUIPAMIENTO PENSADO PARA VIAJAR LEJOS DEL ASFALTO. NO SE TRATA SIMPLEMENTE DE UNA MOTOCICLETA PREPARADA PARA CAMINOS DIFÍCILES: ES UNA MÁQUINA CONCEBIDA PARA QUE EL VIAJE PUEDA CONTINUAR CUANDO LA CARRETERA DEJA DE SER PROTAGONISTA. »



POR: **TRANSPORTE LATINO /** REDACCIÓN TL

LA VERSIÓN LIMITED PARTE DE UNA IDEA CONCRETA: ENTREGAR DE FÁBRICA UNA MOTOCICLETA PREPARADA PARA LA EXPEDICIÓN. PARA 2026 INCORPORA NUEVAS MALETAS DE ALUMINIO DESARROLLADAS EN COLABORACIÓN CON SW-MOTECH, ILUMINACIÓN AUXILIAR, PROTECCIONES INSTALADAS DE FÁBRICA Y RUEDAS CON RADIOS PREPARADAS PARA NEUMÁTICOS SIN CÁMARA.

EL RESULTADO ES UNA MOTOCICLETA QUE NO NECESITA UNA LARGA LISTA DE ACCESORIOS PARA COMENZAR UN VIAJE. LAS MALETAS OFRECEN 120 LITROS DE ALMACENAMIENTO BLOQUEABLE Y DESMONTABLE, INCLUYENDO ESPACIO EN EL TOP CASE PARA UN CASCO INTEGRAL. ES UNA SOLUCIÓN PENSADA PARA QUIENES NECESITAN LLEVAR EQUIPO DURANTE VARIOS DÍAS. TAMBIÉN OFRECE UNA IMAGEN ROBUSTA, ELEGANTE Y CLARAMENTE AVENTURERA.



## UN V-TWIN CON 150 CABALLOS

EL CORAZÓN DE LA PAN AMERICA LIMITED ES EL REVOLUTION MAX 1250, UN V-TWIN DE 1,252 CC REFRIGERADO POR LÍQUIDO. PARA 2026 ENTREGA 150 CABALLOS DE FUERZA Y 129 NM DE TORQUE, CIFRAS QUE PERMITEN DISPONER DE UNA RESPUESTA CONTUNDENTE TANTO EN CARRETERA COMO AL ENFRENTARSE A SUPERFICIES MENOS PREVISIBLES. EL MOTOR RECIBE ADEMÁS UN NUEVO ACABADO NEGRO QUE REFUERZA EL ASPECTO SOBRIO Y AVENTURERO DE LA LIMITED. LA CONFIGURACIÓN MANTIENE EL CARÁCTER MECÁNICO DE HARLEY-DAVIDSON MIENTRAS INCORPORA SOLUCIONES MODERNAS DESTINADAS A OFRECER UNA ENTREGA DE POTENCIA CONTROLABLE.



***LA LIMITED NO PROMETE QUE TODOS LOS CAMINOS SERÁN FÁCILES. PROMETE ALGO MÁS INTERESANTE: QUE CUANDO EL ASFALTO TERMINE, TODAVÍA QUEDARÁ MUCHO CAMINO POR DESCUBRIR.***



## SUSPENSIÓN QUE PIENSA EN EL TERRENO

UNA DE LAS GRANDES PROTAGONISTAS DE ESTA MOTOCICLETA ES LA SUSPENSIÓN SEMIACTIVA CON CONTROL ELECTRÓNICO. EL SISTEMA AJUSTA LA AMORTIGUACIÓN PARA ADAPTARSE A LAS CONDICIONES DE CONDUCCIÓN, MIENTRAS EL AMORTIGUADOR TRASERO CUENTA CON PRECARGA ELECTRÓNICA AUTOMÁTICA. A ESTO SE SUMA ADAPTIVE RIDE HEIGHT, INSTALADA DE SERIE. EL SISTEMA PUEDE REDUCIR AUTOMÁTICAMENTE LA ALTURA DE LA MOTOCICLETA AL DETENERSE, HACIENDO MÁS SENCILLO APOYAR LOS PIES Y GANAR CONFIANZA EN MANIOBRAS A BAJA VELOCIDAD. LA ALTURA DEL ASIENTO SIN CARGA PUEDE SITUARSE EN 815 U 840 MILÍMETROS. LAS RUEDAS CON RADIOS SIN CÁMARA COMPLETAN UNA CONFIGURACIÓN DISEÑADA PARA COMBINAR CARRETERA Y CAMINOS SIN PAVIMENTAR. LA RUEDA DELANTERA DE 19 PULGADAS Y LA TRASERA DE 17 PULGADAS UTILIZAN NEUMÁTICOS MICHELIN SCORCHER ADVENTURE, BUSCANDO EQUILIBRIO ENTRE ESTABILIDAD SOBRE ASFALTO Y CAPACIDAD CUANDO EL TERRENO CAMBIA.

## PROTECCIÓN PARA SALIR DEL ASFALTO

LA PAN AMERICA 1250 LIMITED INCORPORA PROTECCIONES DE FÁBRICA PARA COMPONENTES EXPUESTOS, INCLUYENDO UNA PLACA PROTECTORA QUE AYUDA A PROTEGER EL MOTOR, EL ESCAPE Y OTROS ELEMENTOS INFERIORES FRENTE A GOLPES PROVOCADOS POR PIEDRAS O IRREGULARIDADES DEL TERRENO. TAMBIÉN CUENTA CON PROTECTORES DE RADIADOR Y ELEMENTOS DESTINADOS A MANTENER LA CARROCERÍA PROTEGIDA CUANDO EL PILOTO CONDUCE DE PIE SOBRE SUPERFICIES DIFÍCILES. TODO FORMA PARTE DE UNA FILOSOFÍA CLARA: REDUCIR LA NECESIDAD DE PREPARAR LA MOTOCICLETA ANTES DE COMENZAR LA AVENTURA.

## LUZ PARA CUANDO TERMINA EL DÍA

LA ILUMINACIÓN ES OTRO DE LOS ELEMENTOS QUE DISTINGUE A LA LIMITED. EL SISTEMA DAYMAKER ADAPTIVE HEADLAMP UTILIZA ILUMINACIÓN ADICIONAL CUANDO LA MOTOCICLETA SE INCLINA, AYUDANDO A DIRIGIR LUZ HACIA EL INTERIOR DE LAS CURVAS.
A ELLO SE SUMAN LUCES AUXILIARES INSTALADAS DE FÁBRICA, ESPECIALMENTE ÚTILES DURANTE RECORRIDOS NOCTURNOS O AL CIRCULAR POR CAMINOS CON POCA ILUMINACIÓN. PARA UNA MOTOCICLETA CONCEBIDA PARA EXPLORAR, PODER VER CON CLARIDAD LO QUE VIENE DESPUÉS DE LA SIGUIENTE CURVA ES FUNDAMENTAL.

## TECNOLOGÍA PARA MANTENER EL CONTROL

LA ELECTRÓNICA DE LA PAN AMERICA 1250 LIMITED ESTÁ PENSADA PARA AYUDAR AL PILOTO CUANDO LAS CONDICIONES CAMBIAN. LAS RIDER SAFETY ENHANCEMENTS DE HARLEY-DAVIDSON INTEGRAN SISTEMAS QUE INTERVIENEN SOBRE LA TRACCIÓN Y LA FRENADA, INCLUYENDO FUNCIONES SENSIBLES AL ÁNGULO DE INCLINACIÓN. LA MOTOCICLETA TAMBIÉN INCORPORA MODOS DE CONDUCCIÓN QUE PERMITEN MODIFICAR SU COMPORTAMIENTO Y UN SISTEMA SCREAMIN' EAGLE QUICKSHIFTER QUE FACILITA LOS CAMBIOS DE MARCHA SIN NECESIDAD DE UTILIZAR EL EMBRAGUE EN CADA TRANSICIÓN. ESTAS HERRAMIENTAS AYUDAN A GESTIONAR MEJOR UNA MOTOCICLETA QUE PUEDE PASAR RÁPIDAMENTE DEL PAVIMENTO A LA GRAVA.

## UNA CABINA DE MANDO PARA EXPLORAR

FRENTE AL PILOTO SE ENCUENTRA UNA PANTALLA TFT TÁCTIL DE 6.8 PULGADAS QUE CONCENTRA INFORMACIÓN DE LA MOTOCICLETA Y FUNCIONES DE CONECTIVIDAD. EL SISTEMA PERMITE INTEGRAR NAVEGACIÓN, TELÉFONO Y OTROS RECURSOS MEDIANTE LA TECNOLOGÍA DE HARLEY-DAVIDSON.





LA ERGONOMÍA TAMBIÉN ESTÁ PENSADA PARA LARGAS JORNADAS. CON 21.2 LITROS DE CAPACIDAD DE COMBUSTIBLE Y UN PESO EN ORDEN DE MARCHA DE 299 KILOGRAMOS, LA PAN AMERICA 1250 LIMITED ESTÁ PREPARADA PARA CUBRIR DISTANCIAS IMPORTANTES MIENTRAS MANTIENE UNA POSICIÓN DE CONDUCCIÓN DISEÑADA PARA CONTROLAR LA MOTOCICLETA TANTO SENTADO COMO DE PIE.

## EL FINAL DE LA CARRETERA NO ES EL FINAL DEL VIAJE

LA PAN AMERICA 1250 LIMITED 2026 RESUME UNA IDEA QUE DEFINE A LAS MOTOCICLETAS ADVENTURE MODERNAS: LA CARRETERA ES SOLAMENTE UNA DE LAS POSIBILIDADES. CON 150 CABALLOS, SUSPENSIÓN SEMIACTIVA, ALTURA ADAPTATIVA, RUEDAS DE RADIOS SIN CÁMARA, EQUIPAMIENTO DE PROTECCIÓN, ILUMINACIÓN AUXILIAR Y 120 LITROS DE ALMACENAMIENTO, LLEGA PREPARADA PARA VIAJAR SIN TENER QUE ELEGIR ENTRE COMODIDAD Y EXPLORACIÓN. HARLEY-DAVIDSON HA LLEVADO SU IDENTIDAD A UN TERRITORIO DIFERENTE SIN RENUNCIAR AL CARÁCTER DE UN GRAN V-TWIN. LA LIMITED NO PROMETE QUE TODOS LOS CAMINOS SERÁN FÁCILES. PROMETE ALGO MÁS INTERESANTE: QUE CUANDO EL ASFALTO TERMINE, TODAVÍA QUEDARÁ MUCHO CAMINO POR DESCUBRIR.

**MARKET EXPRESS**
888.563.6578
**PUESTO: CDL-A OWNER OPERATOR - OTR**
• PROMEDIO DE $5,800 SEMANALES BRUTOS.
• 80% DE LOS INGRESOS + RECARGO
• PROMEDIO DE 2,500 MILLAS SEMANALES.
• CARGAS DRY VAN Y REEFER
• REGRESO A CASA CADA 7-10 DÍAS.
• DESCUENTOS EN COMBUSTIBLE Y OTROS..
***REQUISITOS: CDL CLASE A, MÍNIMO 23 AÑOS Y 1 AÑO DE EXPERIENCIA CON TRACTOR-REMOLQUE Y CERTIFICADO DE ESCUELA DE CONDUCCIÓN.***

---

**RYDER**
904.541.9066
**PUESTO: CDL-A LOCAL TRUCK DRIVER - STOCKTON**
• $28 POR HORA, CON PROMEDIO DE $1,330 SEMANALES.
• TRABAJO LOCAL CON REGRESO A CASA.
• RUTA POR EL NORTE DE CALIFORNIA.
• CARGA DRY VAN DE 53 PIES.
• PAGO SEMANAL Y FORMACIÓN REMUNERADA.
• SEGURO MÉDICO, DENTAL Y DE VISIÓN
• PTO DESDE EL PRIMER DÍA.
***REQUISITOS: CDL CLASE A Y CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS PARA CONDUCIR VEHÍCULOS COMERCIALES.***

---

**KNIGHT TRANSPORTATION**
888.456.4448
**PUESTO: CDL-A OTR TRUCK DRIVER - LOS ANGELES**
• RUTAS OTR EN CALIFORNIA Y NACIONAL.
• ADMITE CONDUCTORES NUEVOS Y EXPERIMENTADOS.
• DIFERENTES OPCIONES DE RECORRIDO SEGÚN LAS PREFERENCIAS DEL CONDUCTOR.
***REQUISITOS: CDL CLASE A Y CUMPLIR LOS REQUISITOS PARA CONDUCIR TRACTOR-REMOLQUE.***



UD TRUCKS

Quon

# El rendimiento que impulsa tu negocio.

PRODUCTIVIDAD INTELIGENTE

Siempre un paso adelante.




## EL NUEVO ESTÁNDAR DE VERSATILIDAD.

Conozca el vehículo de trabajo que fue diseñado para los terrenos más exigentes: desde granjas y campos petrolíferos hasta sitios de tala, zonas de construcción y carreteras. Con una durabilidad y fiabilidad incomparables, Keystone ofrece cambios de marcha precisos, afrontando cualquier trabajo y proporcionando el rendimiento que su operación necesita.

Conozca el Keystone™ con el Mack Truck Builder en build.macktrucks.com ›




Se muestra el interior Elite.