

ACTROS L PROCABIN ART EDITION | MACK KEYSTONE 2026 | RENAULT TRAFIC E-TECH ELECTRIC

S O L U C I O N E S P A R A E L T R A N S P O R T I S T A

OCTUBRE

MAGAZINE

2026

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com



CAMIONETA



CHEVROLET SILVERADO
1500 ZR2

■ FREEDOM ■
250

AMERICANO

PETERBILT

HAY CAMIONES QUE NACEN PARA TRABAJAR Y OTROS QUE, ADEMÁS, ESTÁN DESTINADOS A CONVERTIRSE EN PIEZAS DE COLECCIÓN. EL PETERBILT 589 FREEDOM 250 PERTENECE A LA SEGUNDA CATEGORÍA.



UD TRUCKS

ALGO MÁS ADELANTE



Innovación que pone a las **personas primero**

Más eficiencia.
Más tiempo en la carretera.
Un negocio más fuerte.



Mayor disponibilidad.

Conduce hacia mejores resultados.

Diseñados para pasar más tiempo en la carretera y menos tiempo en el taller, nuestros camiones te ayudan a mantener tu negocio en movimiento cuando más importa.



Confiabilidad
en cada ruta



Mejor
rendimiento



Menores
costos de operación



Un futuro
más limpio

MEJOR PARA LA LOGÍSTICA. MEJOR PARA TU NEGOCIO.



PÁG. 18

PETERBILT 589 FREEDOM 250

HAY CAMIONES QUE NACEN PARA TRABAJAR Y OTROS QUE, ADEMÁS, ESTÁN DESTINADOS A CONVERTIRSE EN PIEZAS DE COLECCIÓN. EL PETERBILT 589 FREEDOM 250 PERTENECE A LA SEGUNDA CATEGORÍA.



26

DEL MUNDO

MERCEDES-BENZ ACTROS L PROCABIN ART EDITION

NACIDO DE LA COLABORACIÓN ENTRE MERCEDES-BENZ TRUCKS ALEMANIA Y EL ARTISTA SVEN LIESY, ESTE EJEMPLAR ÚNICO CONVIerte UNA CABINA DE CARRETERA EN UN LIENZO RODANTE.



34

VOCACIONAL

MACK KEYSTONE 2026

DISEÑADO PARA CONSTRUCCIÓN, AGRICULTURA Y OTRAS APLICACIONES EN LAS QUE LA CARRETERA ES SOLO UNA PARTE DEL RECORRIDO. TAMBIÉN TIENE UNA IMPORTANCIA ESPECIAL PARA LATINOAMÉRICA, YA QUE MACK PLANEA OFRECER POR PRIMERA VEZ ESTE TIPO DE TRACTOR EN MERCADOS DE LA REGIÓN.



44

UTILITARIO

RENAULT TRAFIC E-TECH ELECTRIC

MÁS ALLÁ DE SUSTITUIR UN MOTOR DIÉSEL POR UNO ELÉCTRICO, ESTA CUARTA GENERACIÓN HA SIDO DESARROLLADA DESDE EL PRINCIPIO ALREDEDOR DE UNA ARQUITECTURA ELÉCTRICA, DIGITAL Y CONECTADA.



TODO TRABAJO EMPIEZA CON LLEGAR DE FORMA SEGURA

Por eso, los modelos N-Series EV y diésel de Isuzu cuentan con un Sistema Avanzado de Asistencia al Conductor (ADAS). De serie en el N-Series EV y disponible en los modelos N-Series diésel, este avanzado paquete tecnológico está diseñado para mejorar la atención del conductor y, cuando se activa, puede ayudar a detener el camión en una situación de frenado de emergencia.



El sistema de asistencia al conductor (ADAS) incluye:

- Frenado Automático (AEB)
- Control Crucero Adaptativo (ACC)
- Advertencia de Distancia de Seguimiento
- Advertencia de Salida del Carril
- Retención Automática de Frenos y más

ISUZU

ADAS está disponible en los modelos N-Series diésel y es de serie en los camiones N-Series EV. Los vehículos se muestran con equipamiento opcional. Algunos equipos son instalados por el distribuidor. © 2026 Isuzu Commercial Truck of America, Inc.

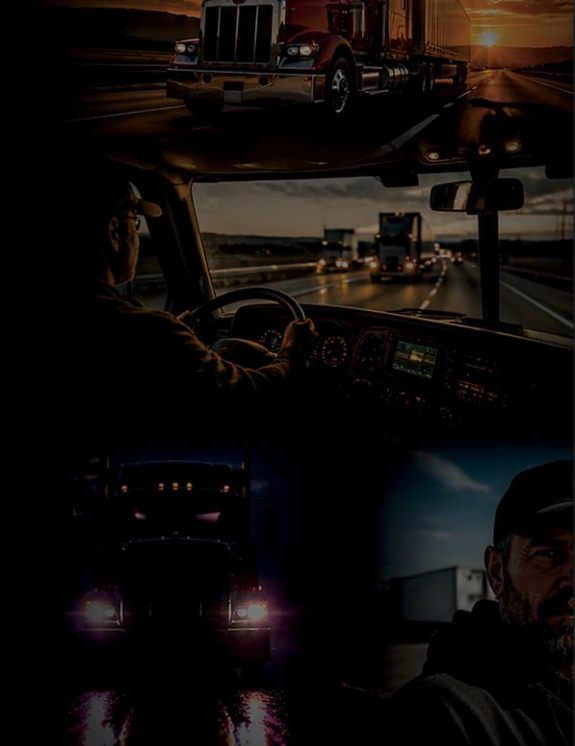




ENCUENTRA LA
NUEVA REVISTA
EN LA WEB

WWW.TRANSPORTELATINO.COM

¡LO MEJOR ES QUE ES
GRATIS!



PAG. 90

INDIAN 101 SCOUT 2026

Hay motocicletas que evolucionan con el tiempo y otras que consiguen convertir su propia historia en parte de su identidad. La Indian Scout pertenece a la segunda categoría.



52

UTILITARIO

RENAULT TRAFIC E-TECH ELECTRIC

EL NUEVO RENAULT TRAFIC E-TECH ELECTRIC LLEGA PARA CAMBIAR LA IDEA DE LO QUE UNA FURGONETA ELÉCTRICA PUEDE HACER POR UN PROFESIONAL.



60

EN LA RUTA

LAS MEJORES RUTAS OTONALES

LA CARRETERA SIGNIFICA TRABAJO, HORARIOS Y ENTREGAS. PERO HAY ÉPOCAS DEL AÑO EN LAS QUE EL PAISAJE CONSIGUE ROBARSE PARTE DE LA ATENCIÓN.



76

SALUD

ESPALDA, CUELLO Y HOMBROS

LA POSTURA, LA FALTA DE MOVIMIENTO Y UNA CABINA MAL AJUSTADA PUEDEN CONVERTIR LAS LARGAS JORNADAS DE CONDUCCIÓN EN DOLOR CONSTANTE.



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]

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

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

Digital Platforms
[mariana.montero@transportelatino.com]

PR Director
[pr@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.



Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.

ARBOL
PUBLISHING
SINCE 2002

automundo

TRANSPORTE
LATINO

MODA

ESTILOHUGAR

¿Que pasa?
VEGAS

CONTENIDO | DIRECTORIO

5

OCTUBRE DE 2026 | TRANSPORTE LATINO

NUEVA GENERACIÓN DAF XF



IMPULSANDO TU ÉXITO



PREMIO A
LA EXCELENCIA
EN EL TRANSPORTE
2025

La nueva generación DAF XF ya ha establecido altos estándares en eficiencia, seguridad y confort para el conductor. Ahora, los últimos modelos van aún más lejos con una impresionante gama de innovaciones que ofrecen mayor eficiencia de combustible, menores emisiones de CO₂, mayor protección y niveles de ruido más bajos.

DAF. Eficiencia en el transporte.
Impulsando tu éxito.



MAYOR
EFICIENCIA



MÁS
SEGURIDAD



CONFORT
PARA EL
CONDUCTOR



MENORES
EMISIONES

UNA EMPRESA DE PACCAR

IMPULSADA POR LA CALIDAD

DAF

WHEN FALSE NARRATIVES BECOME THE STORY



Dear Readers, We live in an age when information travels faster than ever. A story can appear on social media and, within minutes, be shared thousands of times. The problem is that speed does not guarantee accuracy.

For the transportation industry, this has become an increasingly serious issue. False narratives, misleading headlines, manipulated images, incomplete information, and unverified claims can quickly create an impression that has little connection to reality. By the time the facts catch up, the damage may already have been done. And the consequences extend beyond drivers and trucking companies. They also affect the businesses that advertise to our industry. Advertisers invest in media because they want to reach an audience in a credible environment. Whether the advertiser

sells trucks, tires, insurance, fuel cards, financing, technology, maintenance services, or other products, its reputation is connected to the environment in which its message appears. When social media platforms become dominated by sensational or misleading content, advertisers can find themselves associated—directly or indirectly—with narratives they never intended to support. That creates a difficult environment for responsible companies trying to communicate with customers. This is one reason professional, specialized media continues to matter. At Transporte Latino, we believe our responsibility is not simply to publish information. It is to provide a trusted environment for the people who depend on our industry every day. Our readers are professional drivers, owner-operators, transportation companies, and others who understand that decisions involving trucks, equipment, financing, insurance, safety, and business operations have

real-world consequences. There is a major difference between information designed to inform an audience and content designed primarily to generate clicks, reactions, or controversy.

Social media has tremendous value. It allows people to communicate, share experiences, and discover information. But readers should always ask: Who created this information? What is the source? Has it been verified? Is the headline supported by the facts?

Advertisers should be asking similar questions about the media environments where they invest their marketing dollars. A strong advertising campaign requires more than impressions. It requires credibility, relevance, and an audience that trusts the publication delivering the message.

Our industry deserves that standard.

At a time when false narratives can spread instantly, credible media has an opportunity—and a responsibility—to slow things down, check the facts, provide context, and maintain a clear separation between information and speculation. For advertisers, that credibility is not merely a publishing principle. It is a business asset. And for our readers, it is something we intend to protect.

Thank you for continuing to read Transporte Latino and for being part of the transportation community we proudly serve. 

Edgardo Iorio Mallet, Publisher

ARBOL
PUBLISHING
SINCE 2002

YOUR BRAND. THEIR WORLD.

REACH HISPANIC CONSUMERS THROUGH TRUSTED
PRINT & DIGITAL MEDIA.

2.5M+

HISPANIC CONSUMERS REACHED MONTHLY
Across print + digital

70.1M

U.S. HISPANIC
POPULATION
(2025, Pew Research Center)

\$4.1T

PURCHASING
POWER
(Nielsen, 2025)

2T+

MINUTES WATCHED
IN HISPANIC HOUSEHOLDS
(H1 2026, Nielsen)

5 MEDIA BRANDS. ONE POWERFUL CONNECTION.



REACH THEM WHERE THEY LIVE, READ & WATCH.



PRINT
Magazines



DIGITAL
Websites



NEWSLETTERS
Direct to inbox



SOCIAL
Engage & build



1.888.628.2188



publisher@arbolpublishing.com



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

Connecting brands with Hispanic audiences since 2002.

EDITORIAL

7

OCTUBRE DE 2026 | TRANSPORTE LATINO

La conducción autónoma está dejando atrás la etapa experimental y empieza a convertirse en una herramienta real para el transporte de carga.

Durante años, los camiones autónomos fueron una promesa de futuro: prototipos cubiertos de sensores, rutas de prueba y demostraciones controladas. En 2026, la historia empieza a cambiar. En Estados Unidos ya existen operaciones comerciales en las que camiones sin conductor transportan carga real por carreteras públicas, especialmente en Texas. El salto importante ya no es demostrar que la tecnología puede funcionar, sino demostrar que puede hacerlo de forma segura, rentable y repetible. Uno de los ejemplos más avanzados es Aurora, que comenzó operaciones comerciales con camiones completamente autónomos en Texas y ha ido ampliando sus rutas. La compañía trabaja con transportistas y clientes de carga para mover mercancías entre ciudades como Dallas, Houston y El Paso. En estas operaciones, el vehículo puede circular sin un conductor de seguridad sentado al volante, aunque determinadas implementaciones todavía contemplan supervisión humana externa o condiciones específicas de operación.

Kodiak también está acelerando el paso. En abril comenzó a transportar carga de forma autónoma para Roehl Transport entre Dallas y Houston, cuatro viajes de ida y vuelta por semana. En septiembre de 2026, la empresa confirmó que mantiene su objetivo de lanzar un servicio comercial de transporte autónomo de larga distancia sin conductor antes de terminar el año. Su preparación para ese lanzamiento alcanzó el 93 por ciento a finales de agosto, según su propio sistema de evaluación de seguridad.

Estos movimientos muestran una diferencia importante respecto a los primeros programas piloto. Los camiones ya no están recorriendo únicamente circuitos cerrados o carreteras seleccionadas para demostrar una tecnología. Están moviendo mercancías para clientes reales y en cadenas logísticas reales. La autonomía empieza a convertirse en un servicio, no solamente en una demostración tecnológica.

¿Significa esto que el conductor profesional está a punto de desaparecer?

No. La realidad es bastante más compleja. Los primeros despliegues están concentrados en corredores concretos, principalmente autopistas y rutas entre terminales. Además, las empresas siguen necesitando personas para supervisar

CAMIONES AUTÓNOMOS: DE LAS PRUEBAS A LAS CARRETERAS



operaciones, gestionar excepciones, realizar mantenimiento, cargar y descargar mercancía y resolver situaciones que todavía quedan fuera del alcance de un sistema autónomo.

El atractivo para las flotas es evidente. Un camión autónomo podría operar durante más horas, reducir determinadas limitaciones relacionadas con la disponibilidad de conductores y mantener una operación más constante en rutas repetitivas. También podría ayudar a afrontar la dificultad que muchas empresas encuentran para cubrir determinados puestos de larga distancia. Pero eso no significa que la autonomía sea automáticamente más barata: sensores, computación, mantenimiento especializado, infraestructura y supervisión añaden nuevos costos. La seguridad continúa siendo el punto central. Los sistemas de nivel 4 deben ser capaces de detectar vehículos, peatones, obstáculos y cambios en la carretera, tomar decisiones y detenerse de forma segura cuando encuentran una situación que no pueden resolver. Para conseguirlo, los fabricantes y desarrolladores están incorporando redundancia en elementos críticos como dirección y frenado, además de cámaras, radares y LiDAR. La carrera tampoco está limitada a una sola empresa. Daimler Truck trabaja con Torc Robotics y Waymo en diferentes estrategias para llevar la conducción autónoma de nivel 4 a camiones Freightliner. Torc, por su parte, está

desarrollando una solución enfocada en operaciones de larga distancia con el Cascadia. Mientras tanto, otros fabricantes y compañías tecnológicas continúan probando plataformas propias. Para las empresas de transporte, el cambio puede ser profundo. La llegada de camiones autónomos podría modificar la forma de diseñar rutas, ubicar centros de distribución y calcular la utilización de los vehículos. En lugar de pensar únicamente en cuántas horas puede conducir una persona, las flotas podrán analizar cuándo y dónde conviene utilizar un sistema autónomo. Para los conductores, el futuro probablemente será de transformación más que de desaparición inmediata. Algunas tareas podrán automatizarse, mientras otras evolucionarán hacia funciones de supervisión, operaciones, mantenimiento y gestión de excepciones. El conocimiento humano seguirá siendo valioso, especialmente cuando una situación se salga de los parámetros previstos. Lo que está ocurriendo en Texas representa, por tanto, el comienzo de una nueva etapa. La pregunta ya no es si un camión puede conducirse solo durante una prueba. La pregunta es cuánto tiempo tardará esta tecnología en convertirse en una parte habitual de la cadena de suministro. En 2026, esa transición dejó de parecer una posibilidad lejana y comenzó, kilómetro a kilómetro, a convertirse en negocio. **TFL**



EL DIÉSEL ALCANZA NUEVOS MÁXIMOS: ¿HASTA DÓNDE PUEDE LLEGAR EL COSTO?

El precio del combustible vuelve a convertirse en una preocupación central para el transporte estadounidense. Después de meses de volatilidad en los mercados energéticos, el diésel está ejerciendo nuevamente presión sobre quienes pasan miles de kilómetros al volante. Para una industria que depende de mover mercancías de manera constante, cada centavo adicional por galón puede terminar teniendo consecuencias mucho más grandes de lo que parece. El combustible vuelve a convertirse en una de las principales preocupaciones del transporte estadounidense. A comienzos de septiembre, el precio promedio nacional del diésel alcanzó 5.88 dólares por galón, según la Energy Information Administration. El dato llega después de varias semanas de presión sobre los mercados energéticos y eleva nuevamente una pregunta que las flotas conocen demasiado bien: ¿quién termina pagando cuando llenar el tanque cuesta más?

Un tractocamión de larga distancia puede consumir cientos de galones durante una

sola jornada, por lo que incluso una variación por galón puede convertirse en cientos de dólares adicionales a la semana. En una flota con decenas o cientos de unidades, el efecto se multiplica rápidamente y puede alterar los márgenes. El problema no termina en la estación de servicio. Cuando aumenta el costo del combustible, los transportistas intentan trasladar parte de ese incremento a las tarifas mediante recargos por combustible, conocidos como fuel surcharges. Estos mecanismos permiten ajustar el precio de un servicio de transporte de acuerdo con el costo del diésel y ayudan a evitar que una subida repentina destruya la rentabilidad de una ruta. Sin embargo, trasladar el aumento al cliente no siempre es sencillo. Las tarifas dependen de la oferta y la demanda, la competencia entre transportistas y el tipo de carga. Una empresa que aumenta demasiado sus precios puede perder contratos frente a un competidor dispuesto a aceptar un margen menor. Para los owner-operators, la presión puede ser todavía mayor porque cada

dólar adicional gastado en combustible sale directamente de su flujo de caja. El escenario actual demuestra por qué la eficiencia se ha convertido en una cuestión económica, no solamente ambiental. Neumáticos correctamente inflados, mantenimiento del motor, aerodinámica, velocidad y planificación de rutas pueden influir significativamente en el consumo. En periodos de diésel caro, reducir unas décimas de milla por galón puede representar una diferencia importante al final del mes. La situación llega al consumidor. El transporte por carretera mueve muchos productos que terminan en supermercados, centros de distribución, tiendas y hogares. Cuando transportar una carga cuesta más, una parte de ese incremento puede terminar incorporándose al precio final de las mercancías. Los precios actuales tienen además un componente internacional. **TFL**

FMCSA RETIRA CINCO ELD DEL MERCADO: LO QUE DEBEN SABER LOS CAMIONEROS

La FMCSA acaba de retirar cinco dispositivos ELD de su lista oficial de equipos registrados, una medida que afecta directamente a los transportistas que utilizan esas soluciones para registrar sus horas de servicio. La decisión, anunciada el 6 de agosto de 2026, dio a las empresas un plazo de 60 días para sustituirlos. La fecha límite es el 6 de octubre, y después de ese día las consecuencias pueden ser mucho más serias.

Los cinco dispositivos son MOONLIGHT ELD, de UZB2USA INC.; HGRS ELD, de HGRS; HIGHEST ELD, también de HGRS; TRUCKFORD ELD, de Truckford ELD; y Sparkle ELD, de Spark Technologies Inc. FMCSA los colocó en su lista de dispositivos revocados porque sus proveedores no cumplieron los requisitos mínimos establecidos en el Apéndice A de la Parte 395 del Título 49 del Código de Regulaciones Federales.

Para el conductor, lo más importante es comprobar qué dispositivo está instalado en el camión. No basta con que el ELD siga funcionando o que la aplicación permita registrar las horas normalmente. Si el equipo aparece en la lista de dispositivos revocados, ya no puede utilizarse como ELD registrado después de la fecha establecida por FMCSA. La agencia indica que los transportistas que utilizan estos equipos deben dejar de emplearlos y sustituirlos por un dispositivo que figure actualmente en la lista oficial de ELD registrados. Mientras realizan el cambio, pueden volver temporalmente a los registros en papel o utilizar un software de registro que cumpla con las disposiciones aplicables para documentar las horas de servicio. El 6 de octubre marca el verdadero punto de inflexión. Hasta esa fecha, los funcionarios de seguridad están siendo instruidos para no citar a los conductores únicamente por utilizar uno de los cinco dispositivos revocados, siempre que puedan presentar los registros requeridos mediante los métodos alternativos establecidos. A partir del 6 de octubre, la situación cambia. Desde ese día, un transportista que continúe utilizando uno de los dispositivos retirados será considerado como si estuviera operando



sin un ELD. FMCSA señala que los funcionarios pueden citar una infracción por no mantener el registro de estado de servicio requerido y colocar al conductor fuera de servicio conforme a los criterios de la Commercial Vehicle Safety Alliance. Por eso, esperar hasta el último momento puede ser una mala estrategia. Cambiar un ELD no siempre significa simplemente comprar otro dispositivo. El transportista debe instalarlo correctamente, configurarlo, registrar la información de la empresa y del vehículo, familiarizar al conductor con el sistema y comprobar que los registros puedan transmitirse y presentarse correctamente durante una inspección. También conviene revisar los procedimientos internos. Si una flota tiene varios camiones, no debería asumir que todos utilizan el mismo dispositivo o proveedor. Una auditoría rápida de cada unidad puede evitar descubrir el problema durante una inspección en carretera. FMCSA ha explicado que un dispositivo revocado podría volver a aparecer en la lista oficial si su proveedor corrige todas las deficiencias identificadas. Sin embargo, la agencia recomienda a los transportistas actuar ahora y no esperar a que el fabricante resuelva los problemas, porque no existe garantía de que el dispositivo vuelva a

ser registrado antes de la fecha límite. Esta no es la primera vez que FMCSA retira ELD del mercado. Durante 2026, la agencia ha tomado varias medidas similares contra dispositivos que no cumplen los estándares federales. El objetivo es proteger la precisión y confiabilidad de los registros de horas de servicio, una información fundamental tanto para el cumplimiento de las normas como para la seguridad vial. Para los camioneros, la lección es sencilla: revisar el ELD debe convertirse en una tarea prioritaria antes de octubre. El nombre del dispositivo, su modelo y su identificador pueden consultarse en la documentación del equipo y compararse con la lista oficial de FMCSA. Si aparece entre los cinco revocados, el cambio no debería esperar. Un ELD puede parecer un pequeño componente dentro de un tractocamión, pero su importancia regulatoria es enorme. Después del 6 de octubre, utilizar uno de estos cinco dispositivos puede significar mucho más que tener un problema tecnológico: puede terminar en una infracción y una orden de fuera de servicio. Para cualquier transportista, comprobarlo ahora es mucho más barato que descubrirlo en carretera, y la movilidad de millones de personas. ^{7/26}

LISTO PARA LLEVARTE MÁS LEJOS.

El nuevo MAN eTGX.

EL FUTURO DEL TRANSPORTE YA ESTÁ EN MOVIMIENTO.



El MAN eTGX combina todas las ventajas de nuestros camiones convencionales con los beneficios de la movilidad eléctrica. Con un sistema de baterías modular que ofrece hasta 800 km de autonomía, y el respaldo de los servicios digitales de MAN, es una solución inteligente y sostenible para que tu negocio siga siempre en movimiento.


CERO EMISIONES LOCALES


HASTA 800 KM DE AUTONOMÍA


CONECTIVIDAD Y SERVICIOS DIGITALES


CONFIABILIDAD MAN EN CADA RUTA

IMPULSANDO UN MAÑANA MÁS LIMPIO.


SIMPLY FORWARD



CALIFORNIA VUELVE A PONER LAS EMISIONES EN EL CENTRO

California vuelve a ser el escenario de una batalla que puede tener consecuencias mucho más allá de sus fronteras. En septiembre, un juez federal bloqueó el intento de la EPA de enviar al Congreso cuatro autorizaciones ambientales concedidas al estado, impidiendo por ahora que fueran anuladas mediante el Congressional Review Act. La decisión mantiene abierta una disputa que afecta directamente al sector automotor y al transporte pesado.

El conflicto gira alrededor de una particularidad de la Clean Air Act. California puede solicitar a la EPA autorización para establecer normas de emisiones más estrictas que las federales, debido a las condiciones particulares de contaminación del estado. Otros estados también pueden adoptar determinadas normas californianas bajo la sección 177 de la ley. En junio, la EPA había enviado al Congreso cuatro de estas autorizaciones. Entre ellas figuraban normas relacionadas con emisiones de vehículos y gases de efecto invernadero. La agencia sostuvo que las autorizaciones debían considerarse reglas sujetas a revisión del Congreso, mientras California y grupos ambientales defendieron que ese procedimiento no podía utilizarse para eliminarlas.

La decisión judicial del 3 de septiembre frenó esa

estrategia. El tribunal ordenó a la EPA restaurar el estado anterior a su intento de reclasificar las autorizaciones, preservando temporalmente la autoridad de California. El caso, sin embargo, no está cerrado y nuevas decisiones podrían modificar el panorama. Al mismo tiempo, la política federal está avanzando en la dirección contraria en algunos aspectos. En febrero, la EPA finalizó la eliminación del fundamento regulatorio utilizado para establecer estándares de gases de efecto invernadero de vehículos y motores. La agencia también ha propuesto cambios relacionados con los motores pesados de los modelos 2027 y posteriores. Eso crea un escenario complejo: California intenta conservar capacidad para aplicar estándares propios mientras Washington modifica parte de las reglas federales. Para fabricantes y transportistas, la dificultad no es únicamente saber qué norma es más estricta, sino determinar cuál estará vigente cuando llegue el momento de comprar, fabricar o registrar un vehículo. Para los propietarios de camiones actuales, la disputa no significa que deban modificar inmediatamente sus vehículos. Las normas de emisiones se aplican de manera diferente según el año modelo, el tipo de vehículo y la regulación concreta. Sin embargo, quienes operan en California o planean adquirir equipos nuevos

deben seguir de cerca las decisiones de CARB, EPA y los tribunales.

Las empresas tendrán que seguir de cerca cada resolución, porque una modificación regulatoria puede cambiar decisiones sobre compras, certificaciones, costos operativos y tecnologías utilizadas en los próximos años en todo el mercado estadounidense también.

Para los fabricantes de camiones, la incertidumbre es especialmente importante. Cumplir con diferentes estándares estatales puede exigir cambios en motores, sistemas de control de emisiones, certificaciones y procesos de producción. California representa además un mercado enorme, por lo que sus decisiones pueden influir en los productos que los fabricantes desarrollan para todo el país.

La batalla está lejos de ser solamente política. Detrás de cada decisión existen costos de desarrollo, precios de vehículos, infraestructura y estrategias de renovación de flotas. También está en juego quién tendrá la última palabra para definir las reglas que deberán cumplir los camiones que circulen por las carreteras estadounidenses. Por ahora, California conserva una posición importante en esa discusión. La decisión judicial de septiembre no resuelve definitivamente el conflicto, pero sí evita que las autorizaciones sean eliminadas por la vía que intentaba utilizar la EPA. Para la industria del transporte, significa que la transición regulatoria continuará siendo un tema que habrá que vigilar de cerca.

LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL LLEGA AL MANTENIMIENTO DE LOS CAMIONES



Durante décadas, el mantenimiento de un camión siguió una lógica bastante sencilla: revisar el vehículo cada cierto número de kilómetros, buscar señales visibles de desgaste y reparar cuando aparecía una avería. Hoy, los camiones conectados están generando enormes cantidades de información mientras circulan. La inteligencia artificial permite analizar esos datos continuamente y detectar patrones que podrían indicar que un componente está empezando a fallar, incluso antes de que aparezca un código de error evidente.

La diferencia parece pequeña, pero puede cambiar completamente la gestión de una flota. El mantenimiento preventivo se basa principalmente en intervalos: cambiar un componente después de determinado kilometraje o realizar una revisión cada cierto tiempo. El mantenimiento predictivo intenta responder una pregunta diferente: ¿qué está ocurriendo realmente con este camión y cuándo será necesario intervenir? Para conseguirlo, los sistemas combinan información procedente de múltiples fuentes. Temperatura del refrigerante, presión, voltaje, consumo de combustible, velocidad, revoluciones, códigos de diagnósti-

co y otros parámetros pueden analizarse junto con el historial de mantenimiento. La telemática permite enviar estos datos a una plataforma donde los algoritmos buscan cambios respecto al comportamiento habitual del vehículo. Una lectura aislada no necesariamente significa que exista un problema. Una temperatura ligeramente superior a la habitual, por ejemplo, puede ser completamente normal dependiendo de la carga, el clima o la pendiente. Lo interesante aparece cuando diferentes señales empiezan a cambiar al mismo tiempo o cuando una tendencia se repite. Los modelos de aprendizaje automático pueden comparar el comportamiento actual con grandes cantidades de datos históricos y detectar desviaciones. Si determinados cambios han precedido anteriormente a una avería, el sistema puede generar una alerta para que el equipo de mantenimiento investigue. La tecnología no necesita esperar a que aparezca una falla completa. Puede identificar una tendencia de degradación y estimar que un componente está alejándose progresivamente de su comportamiento normal.

UN CAMIÓN: MILLONES DE DATOS

La cantidad de información disponible es uno de los grandes cambios. Los sistemas modernos pueden recoger datos directamente de las redes electrónicas del vehículo y enviarlos mediante conectividad celular. Un estudio publicado en 2026 sobre mantenimiento predictivo de vehículos pesados utilizó datos CANBus de 65 camiones del Ejército español, pertenecientes a cinco familias diferentes.

El sistema, denominado MANPREDIC, analiza telemetría en tiempo real mediante modelos de predicción y detección de anomalías. Su objetivo es identificar comportamientos anormales con hasta nueve horas de anticipación y convertir esos resultados en alertas que puedan utilizar los técnicos de mantenimiento.

El ejemplo demuestra algo importante: la IA no tiene que trabajar sola. En ese proyecto, los resultados de los modelos se combinan con reglas desarrolladas por especialistas mediante análisis de modos de fallo. De esta manera, una alerta generada por el algoritmo puede traducirse en una recomendación comprensible para el personal del taller. Las posibilidades dependen de los sensores disponibles, la calidad de los datos y el modelo utilizado. Entre los objetivos habituales están detectar cambios anormales de temperatura, presión, voltaje, comportamiento del motor o determinados sistemas electrónicos. También puede utilizarse para estimar la evolución de componentes y decidir cuándo conviene realizar una intervención. El objetivo no siempre es decir "este componente fallará mañana", algo que sería demasiado preciso para muchas situaciones. En ocasiones, la utilidad consiste simplemente en advertir que el comportamiento de un vehículo se está alejando de su patrón normal. Esa diferencia es importante porque permite que el mantenimiento sea más inteligente sin sustituir completamente la experiencia de un técnico.

MENOS TIEMPO PARADO

Para una flota, el beneficio potencial es enorme. Una avería inesperada puede provocar que un camión quede detenido lejos de un taller, interrumpa una entrega y genere gastos adicionales de grúa, reparación y logística. Si el problema puede detectarse con antelación, la empresa puede programar la intervención cuando el vehículo regrese a la base.

IAA TRANSPORTATION 2026: LAS NOVEDADES QUE MARCARÁN EL FUTURO DEL TRANSPORTE



Cada dos años, Hannover se convierte en el punto de encuentro de la industria mundial del transporte. La edición 2026 de IAA Transportation llega con más de 150 estrenos mundiales y nuevos productos, y con una agenda dominada por electrificación, conducción autónoma, inteligencia artificial, software y nuevas soluciones de carga. Más que una exhibición de camiones, la feria funciona como una ventana a las tecnologías que podrían convertirse en parte de la vida cotidiana de los transportistas durante los próximos años.

Uno de los protagonistas de la feria es el camión eléctrico de larga distancia. Volvo Trucks llega con una nueva generación de vehículos eléctricos y un FH Aero Electric capaz de alcanzar hasta 700 kilómetros de autonomía, gracias entre otras cosas a un e-axle que permite aprovechar mejor el espacio para las baterías. La marca también apuesta por la carga mediante Megawatt Charging System, con la posibilidad de recuperar una parte importante de la energía durante los descansos obligatorios del conductor. Mercedes-Benz Trucks presenta igualmente una expansión de su oferta eléctrica con el eActros Lowliner, diseñado específicamente para aplicaciones de transporte de gran volumen. El modelo puede configurarse con dos o tres paquetes de baterías y comenzará su pro-

ducción en Würth durante 2027. La tendencia es clara: la electrificación ya no se limita a reparto urbano. Los fabricantes están intentando llevarla progresivamente a rutas cada vez más largas. La conducción autónoma ocupa otro de los grandes espacios de la IAA. Entre las propuestas más llamativas está el Skyworth Z9, un tractocamión eléctrico pesado con capacidad de conducción autónoma de nivel 4. Utiliza cinco sensores LiDAR, cinco radares de ondas milimétricas y diez cámaras de alta definición para construir una visión de 360 grados del entorno. Su sistema eléctrico entrega 610 kW y utiliza una batería LFP de 400 kWh. DAF y Einride también avanzan en esta dirección con el desarrollo conjunto de camiones eléctricos autónomos SAE Level 4. La intención es demostrar que la automatización puede integrarse directamente en operaciones reales de transporte de mercancías. Aunque las baterías están ganando protagonismo, el hidrógeno continúa formando parte de la estrategia de los principales fabricantes. Mercedes-Benz Trucks anunció que comenzará a producir a finales de 2026 una pequeña serie de 100 unidades de su NextGenH2 Truck, que serán entregadas a clientes seleccionados para operaciones reales. El objetivo es utilizar esas unidades para recopilar experiencia sobre el uso cotidiano, mantenimiento, suministro y cadena logística antes de

avanzar hacia una producción de mayor volumen prevista para la próxima década. La transformación no ocurre únicamente debajo del capó. La IAA 2026 dedica una atención especial a los vehículos definidos por software, la inteligencia artificial y las soluciones digitales para flotas. Los fabricantes están incorporando sistemas capaces de actualizar funciones, analizar datos del vehículo y mejorar la gestión de mantenimiento y operaciones. Esta evolución puede terminar siendo tan importante como la electrificación. Un camión moderno ya no es solamente una combinación de motor, transmisión y chasis: es también una plataforma informática conectada. La feria también muestra que la transformación alcanza a las furgonetas y vehículos urbanos. Ford Pro presenta el Transit City, una nueva furgoneta eléctrica desarrollada específicamente para operaciones urbanas. Utiliza una batería LFP de 56 kWh y un motor de 110 kW, con hasta 254 kilómetros de autonomía homologada y una cifra superior en conducción urbana. Stellantis, por su parte, presenta el concepto autónomo Box-on-Wheels como parte de su estrategia de vehículos comerciales y servicios digitales. La compañía planea además introducir once nuevos modelos comerciales hasta 2030. Quizá esa sea la pregunta más importante después de cerrar las puertas de Hannover. No todas las tecnologías mostradas llegarán mañana a las flotas. Algunas necesitan todavía infraestructura, nuevas regulaciones o reducciones de costos para resultar competitivas. Pero la dirección parece cada vez más definida. Los camiones serán eléctricos en un número creciente de aplicaciones, el hidrógeno tendrá un papel específico en determinadas operaciones, la autonomía continuará avanzando y el software tendrá una importancia cada vez mayor. Con más de 150 estrenos y una participación internacional que supera el 70 por ciento de los expositores, IAA Transportation 2026 no solo presenta vehículos nuevos. Presenta las herramientas con las que la industria pretende resolver los desafíos del transporte de los próximos años. Y algunas de ellas podrían estar recorriendo nuestras carreteras mucho antes de lo que imaginamos. 



FOTON

TUNLAND V7
48V HYBRID



**FUERZA Y
SOFISTICACIÓN**
EN CADA CAMINO



TECNOLOGÍA
HÍBRIDA 48V



GARANTÍA
DE 5 AÑOS
SIN LÍMITE DE KILÓMETROS



PLAN DE
MANTENIMIENTO
DE 5 AÑOS
O 75 000 KM



ASISTENCIA
EN CARRETERA
DE 5 AÑOS



BLOQUEOS
DE DIFERENCIAL
DELANTERO
Y TRASERO

DISEÑADA PARA LLEGAR MÁS LEJOS



250 RAZONES PARA CELEBRAR

PETERBILT 589 FREEDOM 250

CREADO PARA CELEBRAR LOS 250 AÑOS DE ESTADOS UNIDOS, ESTA EDICIÓN LIMITADA COMBINA LA IMAGEN CLÁSICA DE UN PETERBILT DE MORRO LARGO CON UNA DECORACIÓN EXCLUSIVA, DETALLES CONMEMORATIVOS Y UNA PRODUCCIÓN DE APENAS 250 UNIDADES. **ES UNA CELEBRACIÓN SOBRE RUEDAS, PERO TAMBIÉN UN CAMIÓN PENSADO PARA SEGUIR HACIENDO AQUELLO PARA LO QUE FUE CREADO: TRABAJAR.»**

PETERBILT PRESENTÓ EL FREEDOM 250 EL 21 DE MAYO DE 2026 Y LO PUSO A DISPOSICIÓN DE LOS CLIENTES A TRAVÉS DE SU RED DE CONCESIONARIOS AUTORIZADOS. LA EDICIÓN ESTARÁ DISPONIBLE PARA PEDIDOS HASTA FINALES DE AÑO, CONVIRTIÉNDOSE EN UNA DE LAS PROPUESTAS MÁS ESPECIALES DE LA MARCA PARA 2026. LA CIFRA DE PRODUCCIÓN TIENE UN SIGNIFICADO EVIDENTE: 250 CAMIONES PARA ACOMPAÑAR EL 250.º ANIVERSARIO DE ESTADOS UNIDOS.



POR: **TRANSPORTE LATINO** / REDACCIÓN TL

EL MODEL 589 SIRVE COMO BASE PARA ESTA EDICIÓN. PRESENTADO ORIGINALMENTE EN 2023 COMO SUCESOR DEL LEGENDARIO 389, EL 589 RECUPERÓ BUENA PARTE DE LA ESTÉTICA CLÁSICA DE PETERBILT Y LA COMBINÓ CON TECNOLOGÍAS ACTUALES. SU CAPÓ LARGO, LA PARRILLA ENVOLVENTE, LAS TRES BARRAS FRONTALES,

LOS GRANDES LIMPIADORES DE AIRE Y EL TRADICIONAL EMBLEMA DEL AVE HACEN QUE SEA RECONOCIBLE INCLUSO A DISTANCIA.

UNA ÚNICA IDENTIDAD

EN EL FREEDOM 250, ESA IDENTIDAD RECIBE UN TRATAMIENTO MUCHO MÁS LLAMATIVO. LA CARROCERÍA LUCE UNA PINTURA EXCLUSIVA DE TRES COLORES PROTAGONIZADA POR

FREEDOM RED Y FREEDOM BLUE METALLIC. EL RESULTADO BUSCA EVOCAR LA BANDERA ESTADOUNIDENSE SIN CAER EN UNA DECORACIÓN EXCESIVAMENTE RECARGADA. EL CONJUNTO SE COMPLETA CON UN EMBLEMA STARS & STRIPES EN EL SLEEPER, PROTECTORES DE ESCAPE GRABADOS CON LA DENOMINACIÓN FREEDOM 250 Y UN BUMPER TEXAS SQUARE.

EL PAQUETE PUEDE COMBINARSE CON SLEEPERS DE 58, 72 Y 80 PULGADAS, LO QUE PERMITE ADAPTAR EL CAMIÓN A DIFERENTES NECESIDADES DE OPERACIÓN. ES UN DETALLE IMPORTANTE PORQUE, PESE A SU CARÁCTER CONMEMORATIVO, EL FREEDOM 250 NO FUE CONCEBIDO COMO UN SIMPLE SHOW TRUCK. CONTINÚA SIENDO UN MODEL

589 DE PRODUCCIÓN, CON LAS POSIBILIDADES DE CONFIGURACIÓN Y EL EQUIPAMIENTO NECESARIOS PARA TRABAJAR EN CARRETERA. BAJO EL CAPÓ TAMBIÉN ENCONTRAMOS UNA GAMA PENSADA PARA EL TRANSPORTE PESADO. EL 589 PUEDE EQUIPARSE CON MOTORES PACCAR MX-13 O CUMMINS X15. EL X15 ALCANZA HASTA 605

HP Y 2,050 LB-FT DE TORQUE, MIENTRAS QUE EL MX-13 LLEGA HASTA 510 HP Y 1,850 LB-FT. DEPENDIENDO DE LA CONFIGURACIÓN, PUEDE COMBINARSE CON TRANSMISIONES MANUALES O AUTOMATIZADAS, INCLUYENDO OPCIONES DE 18 VELOCIDADES.

americano: **PETERBILT 589 FREEDOM 250**



TECNOLOGÍA QUE IMPACTA

LA TECNOLOGÍA TAMPOCO QUEDA EN SEGUNDO PLANO. EL 589 INCORPORA SISTEMAS DE ASISTENCIA AL CONDUCTOR Y SOLUCIONES DESTINADAS A MEJORAR LA SEGURIDAD, LA EFICIENCIA Y EL TIEMPO DE ACTIVIDAD. PETERBILT DESARROLLÓ EL MODELO BUSCANDO MANTENER LA PERSONALIDAD DE UN CAMIÓN TRADICIONAL, PERO CON UNA PLATAFORMA CAPAZ DE RESPONDER A LAS EXIGENCIAS ACTUALES DE LAS FLOTAS. EL CARÁCTER ESPECIAL CONTINÚA DENTRO

DE LA CABINA. LOS COMPRADORES PUEDEN ELEGIR ENTRE LOS ACABADOS SANDSTONE PLATINUM Y ALPINE GRAY PLATINUM. LOS ASIENTOS DE CUERO NEGRO LLEVAN EL LOGO-TIPO FREEDOM 250 BORDADO EN LOS REPÓSACABEZAS Y EL TABLERO INCORPORA UNA PLACA CONMEMORATIVA ESPECÍFICA. SON DETALLES QUE CONVIERTEN EL INTERIOR EN OTRA PARTE DE LA EDICIÓN ESPECIAL, EN LUGAR DE LIMITAR LA CELEBRACIÓN AL EXTERIOR. HAY, ADEMÁS, ALGO SIMBÓLICO EN LA ELECCIÓN DEL MODEL 589. PETERBILT ES UNA

MARCA PROFUNDAMENTE ASOCIADA CON LA CULTURA CAMIONERA ESTADOUNIDENSE, Y EL 589 RECUPERA ELEMENTOS DE DISEÑO QUE RECUERDAN A ALGUNOS DE SUS MODELOS MÁS QUERIDOS. EL FREEDOM 250 UTILIZA ESA HERENCIA COMO PUNTO DE PARTIDA, PERO LA PRESENTA CON UNA ESTÉTICA CONTEMPORÁNEA Y UNA PRODUCCIÓN LIMITADA QUE LO CONVIERTE EN UN OBJETO ESPECIALMENTE ATRACTIVO PARA AFICIONADOS Y COLECCIONISTAS. ALGUNOS DE ESTOS CAMIONES TERMINARÁN

RECORRIENDO MILES DE KILÓMETROS TRANSPORTANDO CARGA; OTROS QUIZÁ RECIBAN UN TRATAMIENTO MÁS CERCANO AL DE UNA PIEZA DE COLECCIÓN. ESA DUALIDAD ES PRECISAMENTE PARTE DE SU ENCANTO. EL FREEDOM 250 NO NECESITA ABANDONAR SU FUNCIÓN PARA CELEBRAR UNA OCASIÓN HISTÓRICA.

HISTORIA EN RUEDAS

CON SOLO 250 UNIDADES DISPONIBLES, CADA EJEMPLAR TENDRÁ UNA PRESENCIA ESPE-



Shell
ROTELLA

LLEVA TU NEGOCIO MÁS LEJOS

PROTECCIÓN AVANZADA PARA
LOS MOTORES QUE MUEVEN
EL MUNDO



AYUDA A
CONTROLAR
EL DESGASTE



MANTIENE
LOS MOTORES
MÁS LIMPIOS



CONTRIBUYE
A UN ÓPTIMO
DESEMPEÑO



AYUDA A
MEJORAR
LA ECONOMÍA
DE COMBUSTIBLE



DISEÑADO
PARA MANTENER
AL MUNDO
EN MOVIMIENTO™



LA CONFIANZA DE QUIENES MANTIENEN AMÉRICA EN MOVIMIENTO™

americano: **PETERBILT 589 FREEDOM 250**

CIAL EN LA CARRETERA. Y CUANDO DESAPAREZCAN DE LOS CATÁLOGOS Y COMIENCEN A ACUMULAR KILÓMETROS, CONSERVARÁN ALGO QUE NINGÚN OTRO 589 PODRÁ REPETIR: HABER FORMADO PARTE DE UNA CELEBRACIÓN QUE SOLO OCURRE UNA VEZ CADA 250 AÑOS. PARA PETERBILT, ES UNA MANERA MUY AMERICANA DE CELEBRAR LA HISTORIA: CON UN CAMIÓN GRANDE, MUCHA PERSONALIDAD Y UNA CARRETERA POR DELANTE.

UN INTERIOR A LA ALTURA DE LA CELEBRACIÓN

LA CELEBRACIÓN TAMBIÉN CONTINÚA PUERTAS ADENTRO. EN EL FREEDOM 250, EL HABITÁCULO RECIBE UNA COMBINACIÓN DE MATERIALES, COLORES Y DETALLES ESPECÍFICOS QUE BUSCAN DIFERENCIARLO DE UN MODEL 589 CONVENCIONAL SIN PERDER LA SENSACIÓN DE ESPACIO Y FUNCIONALIDAD QUE CARACTERIZA A ESTE TIPO DE CAMIÓN.

LOS COMPRADORES PUEDEN ELEGIR ENTRE LOS ACABADOS SANDSTONE PLATINUM Y ALPINE GRAY PLATINUM, DOS PROPUESTAS QUE APORTAN UNA APARIENCIA SOFISTICADA Y COMBINAN CON EL CARÁCTER ESPECIAL DE LA EDICIÓN. LOS ASIENTOS DE CUERO NEGRO OCUPAN UN LUGAR PROTAGONISTA Y LLEVAN EL LOGOTIPO FREEDOM 250 BORDADO EN LOS REPOSACABEZAS, UN DETALLE DISCRETO PERO INMEDIATAMENTE RECONOCIBLE PARA QUIEN OCUPA LA CABINA.



EL TABLERO INCORPORA ADEMÁS UNA PLACA CONMEMORATIVA EXCLUSIVA, CONVIRTIÉNDOSE EN UNO DE LOS ELEMENTOS QUE MEJOR RECUERDAN QUE SE ESTÁ FRENTE A UNA DE LAS 250 UNIDADES PRODUCIDAS. NO SE TRATA ÚNICAMENTE DE AÑADIR UN LOGOTIPO: EL OBJETIVO ES CREAR UNA IDENTIDAD PROPIA QUE ACOMPAÑE AL CONDUCTOR DURANTE CADA JORNADA DE TRABAJO. Y ES PRECISAMENTE AHÍ DONDE EL FREEDOM 250 RESULTA INTERESANTE. AUNQUE SU

DECORACIÓN LO CONVIERTE EN UN CAMIÓN QUE INEVITABLEMENTE ATRAERÁ MIRADAS CUANDO ESTÉ ESTACIONADO EN UNA EXHIBICIÓN O CIRCULANDO POR CARRETERA, SU INTERIOR SIGUE RESPONDIENDO A LAS NECESIDADES DE QUIENES PASAN LARGAS HORAS AL VOLANTE. CON DIFERENTES OPCIONES DE SLEEPER Y UNA CONFIGURACIÓN PENSADA PARA EL TRANSPORTE PROFESIONAL, MANTIENE EL EQUILIBRIO ENTRE COMODIDAD, FUNCIONALIDAD Y PERSONALIDAD. **57L**



americano: **PETERBILT 589 FREEDOM 250**

ROYAL ENFIELD
MOTOCICLETAS CON ALMA

BULLET
650
TWIN

DESDE
1932

Un Clásico para Siempre



Durante más de nueve décadas, hemos perfeccionado la esencia de la motocicleta más antigua del mundo en producción continua. En 2026, la Bullet 650 encuentra su expresión más poderosa hasta ahora: una evolución que honra su herencia británica y su espíritu auténtico.

TRADICIÓN QUE SIGUE RODANDO.

650
TWIN

HERENCIA
INFINITA

DISEÑO
ATEMPORAL

HECHA
PARA EL
CAMINO



CUANDO EL TRANSPORTE SE ENCUENTRA CON EL NEOEXPRESIONISMO

MERCEDES-BENZ ACTROS L PROCABIN ART

NACIDO DE LA COLABORACIÓN ENTRE MERCEDES-BENZ TRUCKS ALEMANIA Y EL ARTISTA SVEN LIESY, ESTE EJEMPLAR ÚNICO CONVIerte UNA CABINA DE CARRETERA EN UN LIENZO RODANTE. EL RESULTADO COMBINA EL LENGUAJE VISUAL DEL NEOEXPRESIONISMO CON LA TECNOLOGÍA, LA AERODINÁMICA Y EL CONFORT DE UNO DE LOS CAMIONES DE LARGA DISTANCIA MÁS AVANZADOS DE LA MARCA. »

EL PROYECTO COMENZÓ COMO UNA IDEA CONCEPTUAL A FINALES DE 2025 Y TOMÓ FORMA DURANTE LOS PRIMEROS MESES DE 2026. LIESY COMENZÓ A TRABAJAR DIRECTAMENTE SOBRE EL VEHÍCULO EL 15 DE ENERO Y TERMINÓ LA INTERVENCIÓN EL 10 DE MARZO. EN APENAS UNAS SEMANAS, LA SUPERFICIE DE LA PROCABIN CAMBIÓ POR COMPLETO, INCORPORANDO COLORES INTENSOS, FORMAS ABSTRACTAS Y MOTIVOS INSPIRADOS EN EL LENGUAJE PERSONAL DEL ARTISTA.

ARTE SOBRE UNA CABINA DE 40 TONELADAS

LO PRIMERO QUE LLAMA LA ATENCIÓN ES, NATURALMENTE, EL EXTERIOR. LA DECO-RACIÓN ROMPE CON LA IMAGEN TRADICIONAL DE LOS CAMIONES DE LARGA DISTANCIA MEDIANTE UNA COMBINACIÓN DE COLORES VIVOS Y TRAZOS EXPRESIVOS QUE RECORREN LA CABINA. EL RESULTADO TIENE UNA ENERGÍA CASI PICTÓRICA Y CONSIGUE QUE LA SILUETA DEL ACTROS L SE CONVIERTA EN PARTE DE LA PROPIA OBRA. PERO DETRÁS DEL ESPECTÁCULO VISUAL SIGUE EXISTIENDO UN VEHÍCULO DISEÑADO PARA TRABAJAR. LA PROCABIN FUE DESARROLLADA CON ESPECIAL ATENCIÓN A LA AERODINÁMICA Y PUEDE CONTRIBUIR A REDUCIR EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE HASTA UN TRES POR CIENTO

FRENTE A LA GENERACIÓN ANTERIOR, SEGÚN MERCEDES-BENZ TRUCKS. SU DISEÑO INCORPORA UN FRONTAL OPTIMIZADO, DEFLECTORES LATERALES, REVESTIMIENTOS AERODINÁMICOS Y ELEMENTOS DESTINADOS A MEJORAR EL FLUJO DE AIRE ALREDEDOR DE LA CABINA.

TECNOLOGÍA QUE NO DESAPARECE

EL ACTROS L PROCABIN TAMBIÉN INCORPORA UNA IMPORTANTE CARGA TECNOLÓGICA. ENTRE SUS SISTEMAS DE ASISTENCIA SE ENCUENTRAN ACTIVE BRAKE ASSIST 6, ACTIVE SIDE GUARD ASSIST 2, FRONT GUARD ASSIST Y ACTIVE DRIVE ASSIST 3. EL OBJETIVO NO ES SOLAMENTE FACILITAR

LA CONDUCCIÓN, SINO AUMENTAR LA SEGURIDAD DURANTE LAS LARGAS JORNADAS DE CARRETERA. EN EL INTERIOR, EL MULTIMEDIA COCKPIT INTERACTIVE 2 INTEGRA LAS FUNCIONES PRINCIPALES DEL VEHÍCULO Y OFRECE UNA INTERFAZ DIGITAL PENSADA PARA QUE EL CONDUCTOR TENGA ACCESO A INFORMACIÓN Y CONTROLES ESENCIALES SIN PERDER DE VISTA LA CARRETERA. EL CONFORT TAMBIÉN FORMA PARTE DE LA PROPUESTA, ALGO FUNDAMENTAL EN UN CAMIÓN DESTINADO AL TRANSPORTE INTERNACIONAL.

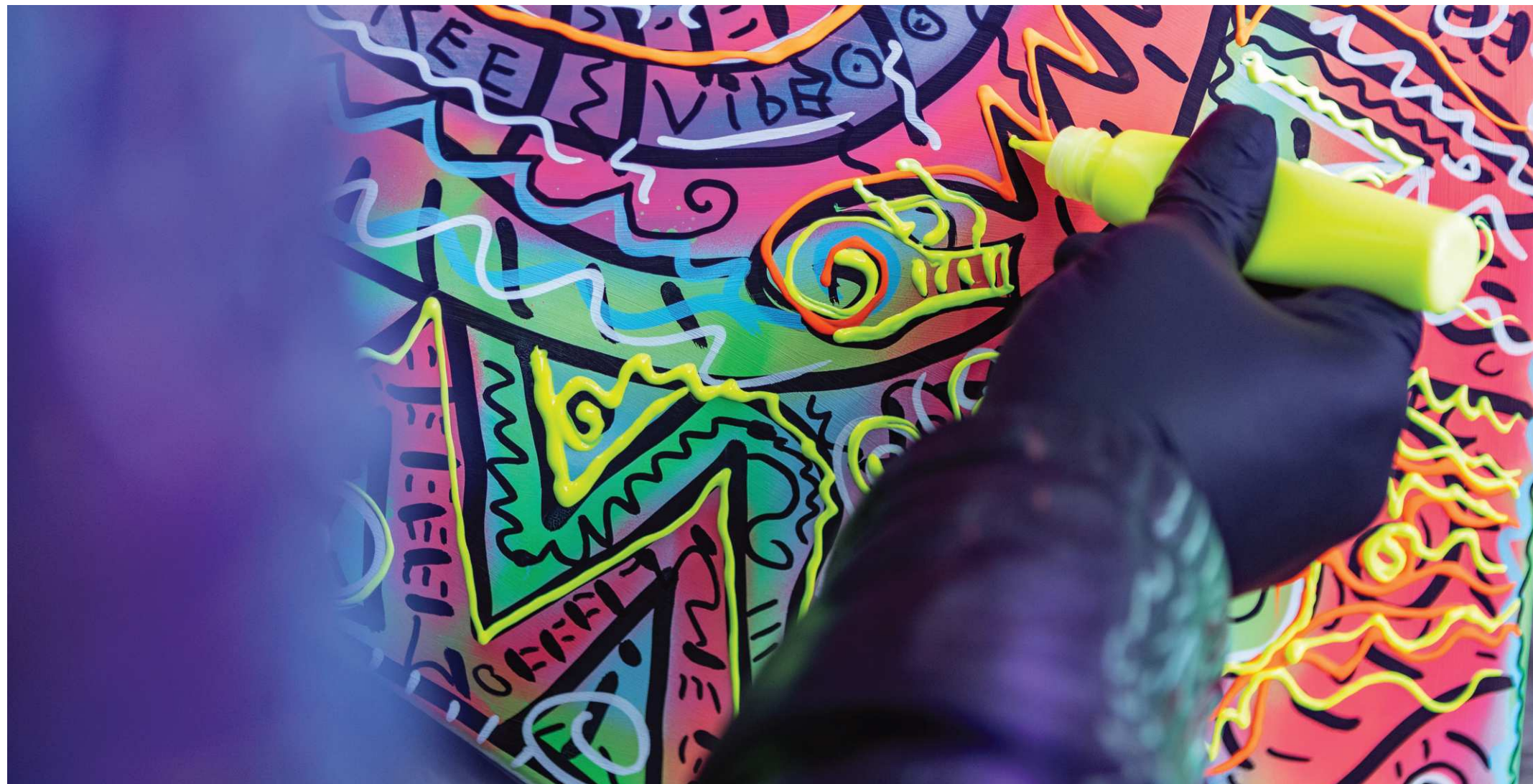
UNA OBRA QUE SALE A LA CARRETERA

LA ELECCIÓN DEL ACTROS L PROCABIN

COMO SOPORTE ARTÍSTICO NO ES CASUAL. MERCEDES-BENZ TRUCKS LLEVA DÉCADAS ASOCIANDO SUS VEHÍCULOS PESADOS CON INNOVACIÓN, EFICIENCIA Y DISEÑO, MIENTRAS QUE EL CAMIÓN FORMA PARTE DE LA VIDA COTIDIANA DE MILLONES DE PERSONAS SIN QUE MUCHAS VECES SE DETENGAN A OBSERVARLO. EL ART EDITION CAMBIA ESA RELACIÓN: CONVIERTE UN VEHÍCULO INDUSTRIAL EN UN OBJETO CAPAZ DE LLAMAR LA ATENCIÓN INCLUSO DE QUIENES NO PERTENECEN AL MUNDO DEL TRANSPORTE. SVEN LIESY, ARTISTA AUTODIDACTA NACIDO EN 1987, TRABAJA PRINCIPALMENTE CON ACRÍLICO Y DESARROLLA UN ESTILO NEOEXPRESIONISTA CARACTERIZADO POR EL USO INTENSO DEL COLOR. SUS OBRAS

HAN LLEGADO A ESPACIOS DE ALEMANIA Y OTROS PAÍSES, Y TAMBIÉN HA UTILIZADO VEHÍCULOS Y MATERIALES POCO CONVENCIONALES COMO SUPERFICIES ARTÍSTICAS. EL PROYECTO DEMUESTRA QUE UN CAMIÓN PUEDE SER TAMBIÉN UNA FORMA DE COMUNICACIÓN. EN LUGAR DE LIMITARSE A RECORRER AUTOPISTAS LLEVANDO UNA CARGA DE UN PUNTO A OTRO, EL ART EDITION LLEVA CONSIGO UNA HISTORIA VISUAL Y ACERCA EL TRANSPORTE PROFESIONAL A UN PÚBLICO MUCHO MÁS AMPLIO.

SU CARÁCTER ÚNICO ENCAJA CON UNA ÉPOCA EN LA QUE LOS FABRICANTES BUSCAN ACERCAR LA TECNOLOGÍA AL PÚBLICO. AQUÍ LA EXCLUSIVIDAD ESTÁ EN LA





CREATIVIDAD: UN EJEMPLAR IRREPETIBLE QUE CONVIERTE CADA APARICIÓN EN CARRETERA EN EXPOSICIÓN ITINERANTE. PARA UNA INDUSTRIA ACOSTUMBRADA A HABLAR DE MOTORES, TONELADAS, CONSUMO Y PRODUCTIVIDAD, EL ACTROS L PROCABIN ART EDITION INTRODUCE UNA PALABRA DIFERENTE: EMOCIÓN. Y QUIZÁ ESA SEA PRECISAMENTE SU MAYOR VIRTUD. NO CAMBIA LA MISIÓN DEL CAMIÓN, PERO SÍ CAMBIA LA MANERA EN QUE LO MIRAMOS. DURANTE SUS KILÓMETROS DE CARRETERA, ESTE ACTROS NO SOLO SERÁ RECONOCIDO POR SU ESTRELLA: SERÁ RECORDADO POR HABER CONVERTIDO UNA MÁQUINA DE TRABAJO EN UNA OBRA DE ARTE.

MÁS ALLÁ DE LA ESTÉTICA

EL VALOR DE ESTA EDICIÓN ESPECIAL NO ESTÁ ÚNICAMENTE EN SU APARIENCIA. EN UN SECTOR DONDE LA IDENTIDAD VISUAL DE UN CAMIÓN SUELE ESTAR LIGADA A LA EMPRESA DE TRANSPORTE, AL TIPO DE CARGA O A LA CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO, UNA INTERVENCIÓN ARTÍSTICA COMO ESTA INTRODUCE UNA DIMENSIÓN DIFERENTE: LA PERSONALIDAD. LA CABINA DEJA DE SER ÚNICAMENTE EL ESPACIO DESDE EL QUE SE TRABAJA Y SE CONVIERTE TAMBIÉN EN UNA FORMA DE EXPRESIÓN. PARA QUIENES PASAN BUENA PARTE DE SU VIDA PROFESIONAL AL VOLANTE, EL CAMIÓN REPRESENTA MUCHO MÁS QUE UNA HERRAMIENTA. ES OFICINA, ESPACIO



DE DESCANSO Y COMPAÑERO DE MILES DE KILÓMETROS. POR ESO, TRANSFORMAR SU EXTERIOR EN UNA PIEZA ARTÍSTICA TIENE TAMBIÉN UN COMPONENTE SIMBÓLICO. LA CARRETERA DEJA DE SER SOLAMENTE EL ESCENARIO DEL TRABAJO Y SE CONVIERTE EN LA GALERÍA POR LA QUE CIRCULA LA OBRA. EL PROYECTO DE SVEN LIESY CONSIGUE ADEMÁS ALGO QUE NO SIEMPRE RESULTA SENCILLO: COMBINAR DOS MUNDOS QUE PODRÍAN PARECER MUY DIFERENTES. POR UN LADO ESTÁ LA PRECISIÓN INDUSTRIAL DE MERCEDES-BENZ TRUCKS, CON UNA INGENIERÍA DESARROLLADA ALREDEDOR DE LA EFICIENCIA, LA SEGURIDAD Y EL CONFORT. POR OTRO, LA ESPONTANEIDAD DEL ARTE NEOEXPRESIONISTA, BASADO EN EL COLOR, EL GESTO Y LA LIBERTAD CREATIVA. EN EL ART EDITION,

AMBOS LENGUAJES NO COMPITEN, SINO QUE CONVIVEN SOBRE LA MISMA SUPERFICIE.

UN CAMIÓN PARA SER RECORDADO

TAMBIÉN EXISTE UNA DIMENSIÓN CULTURAL EN ESTA PROPUESTA. LOS CAMIONES FORMAN PARTE DEL PAISAJE EUROPEO Y RECORREN DIARIAMENTE MILES DE KILÓMETROS, PERO RARA VEZ RECIBEN LA MISMA ATENCIÓN VISUAL QUE LOS AUTOMÓVILES DEPORTIVOS, LAS MOTOCICLETAS O LOS VEHÍCULOS CLÁSICOS. EL ACTROS L PROCABIN ART EDITION ROMPE PRECISAMENTE CON ESA PERCEPCIÓN.

CADA PARADA, CADA ÁREA DE DESCANSO Y CADA ENCUENTRO CON OTROS USUARIOS DE LA CARRETERA SE CONVIERTE POTENCIALMENTE EN UNA OPORTUNIDAD PARA OBSERVARLO. SUS COLORES Y FORMAS HACEN QUE SEA RECONOCIBLE DESDE LEJOS Y PERMITEN QUE PERSONAS AJENAS AL TRANSPORTE PROFESIONAL SE ACERQUEN A LA CULTURA DEL CAMIÓN DESDE UNA PERSPECTIVA DIFERENTE.

EN ESE SENTIDO, EL PROYECTO FUNCIONA TAMBIÉN COMO UNA CELEBRACIÓN DEL PROPIO OFICIO. DETRÁS DE CADA VEHÍCULO PESADO HAY UN CONDUCTOR, UNA EMPRESA, UNA RUTA Y UNA CADENA LOGÍSTICA QUE PERMITE QUE PRODUCTOS Y MERCANCÍAS LLEGUEN A SU DESTINO. EL ARTE APLICADO A ESTA CABINA PONE UNA CARA VISIBLE A UN SECTOR QUE NORMAL-



MENTE PERMANECE EN SEGUNDO PLANO. Y QUIZÁ AHÍ RESIDE LA VERDADERA IMPORTANCIA DEL ACTROS L PROCABIN ART EDITION. NO PRETENDE CONVERTIR UN CAMIÓN EN ALGO QUE NO ES. SIGUE SIENDO UNA MÁQUINA CONCEBIDA PARA RECORRER LARGAS DISTANCIAS, TRANSPORTAR CARGA Y AFRONTAR JORNADAS EXIGENTES. LO QUE CAMBIA ES LA HISTORIA QUE CUENTA MIENTRAS LO HACE.

EN UN MUNDO DEL TRANSPORTE CADA VEZ MÁS DEFINIDO POR LA DIGITALIZACIÓN, LA ELECTRIFICACIÓN, LA AUTOMATIZACIÓN Y LA EFICIENCIA, ESTA CREACIÓN RECUERDA QUE TAMBIÉN EXISTE ESPACIO PARA LA IMAGINACIÓN. PORQUE INCLUSO UNA MÁQUINA DE 40 TONELADAS PUEDE TENER CARÁCTER, IDENTIDAD Y CAPACIDAD PARA DESPERTAR EMOCIONES.

EL RESULTADO ES UN ACTROS QUE NO NECESITA DETENERSE PARA CONVERTIRSE EN UNA EXPOSICIÓN. SU GALERÍA SON LAS AUTOPISTAS, SUS ESPECTADORES SON

QUIENES SE CRUZAN CON ÉL Y CADA KILÓMETRO AÑADE UNA NUEVA PÁGINA A UNA OBRA QUE, POR DEFINICIÓN, NUNCA ESTÁ COMPLETAMENTE QUIETA.

EL MERCEDES-BENZ ACTROS L PROCABIN ART EDITION DEMUESTRA QUE EL FUTURO DEL TRANSPORTE TAMBIÉN PUEDE TENER COLOR.

EL ARTE TAMBIÉN VIAJA

EL ACTROS L PROCABIN ART EDITION DEMUESTRA QUE LA INNOVACIÓN NO SIEMPRE TIENE QUE EXPRESARSE A TRAVÉS DE UNA NUEVA TECNOLOGÍA. A VECES TAMBIÉN PUEDE ENCONTRARSE EN LA MANERA DE MIRAR UN OBJETO CONOCIDO. SVEN LIESY Y MERCEDES-BENZ TRUCKS HAN CONVERTIDO UNA HERRAMIENTA DE TRABAJO EN UNA PIEZA CAPAZ DE DESPERTAR CURIOSIDAD, CONVERSACIÓN Y EMOCIÓN. SU RECORRIDO POR LAS CARRETERAS ALEMANAS TRANSFORMA CADA TRAYECTO EN UNA PEQUEÑA EXPOSICIÓN MÓVIL, DONDE

EL PÚBLICO CAMBIA CONSTANTEMENTE Y EL PAISAJE SE CONVIERTE EN ESCENARIO. ES UNA COMBINACIÓN POCO HABITUAL DE INGENIERÍA Y CREATIVIDAD, PERO PRECISAMENTE POR ESO FUNCIONA. PORQUE, AL FINAL, ESTE ACTROS NO SOLO TRANSPORTA MERCANCÍAS: TRANSPORTA UNA IDEA. LA DE QUE INCLUSO EN EL MUNDO DEL TRANSPORTE PESADO HAY ESPACIO PARA IMAGINAR, CREAR Y SORPRENDER

MÁS QUE UNA EDICIÓN ESPECIAL, EL MERCEDES-BENZ ACTROS L PROCABIN ART EDITION ES UNA DECLARACIÓN SOBRE LO QUE PUEDE SER UN CAMIÓN CUANDO LA INGENIERÍA Y LA CREATIVIDAD SE ENCUENTRAN. SU DESTINO SEGUIRÁ SIENDO LA CARRETERA, PERO AHORA CADA KILÓMETRO FORMA PARTE DE UNA OBRA IRREPETIBLE. UNA PIEZA QUE DEMUESTRA QUE, INCLUSO EN UN MUNDO DOMINADO POR CIFRAS Y EFICIENCIA, TODAVÍA HAY LUGAR PARA ALGO TAN SENCILLO COMO DETENERSE A MIRAR. 





PREPARADO PARA TRABAJAR EN CUALQUIER TERRENO

MACK KEYSTONE 2026

HAY TRABAJOS PARA LOS QUE UN CAMIÓN DE CARRETERA SIMPLEMENTE NO ES SUFICIENTE. CONSTRUCCIÓN, AGRICULTURA, EXPLOTACIÓN FORESTAL O TRANSPORTE DE MAQUINARIA PUEDEN LLEVAR AL CONDUCTOR DESDE UNA AUTOPISTA PERFECTAMENTE ASFALTADA HASTA UN CAMINO DE TIERRA LLENO DE BACHES EN CUESTIÓN DE MINUTOS. EL NUEVO MACK KEYSTONE NACE PRECISAMENTE PARA ESE ESCENARIO: COMBINAR LA RESISTENCIA DE UN CAMIÓN VOCACIONAL CON LA COMODIDAD, TECNOLOGÍA Y VERSATILIDAD DE UNA PLATAFORMA MODERNA.»



POR: **TRANSPORTE LATINO** / REDACCIÓN TL

EL MACK KEYSTONE LLEGA CON UNA MISIÓN CLARA: LLEVAR LA CAPACIDAD DE UN TRACTOR VOCACIONAL A LUGARES DONDE EL ASFALTO DEJA DE SER UNA GARANTÍA. PRESENTADO EN MARZO DE 2026 ANTES DE CONEXPO-CON/AGG EN LAS VEGAS, EL NUEVO CLASS 8 ESTÁ DISEÑADO PARA CONSTRUCCIÓN, AGRICULTURA, LOGGING, TRANSPORTE DE GANADO Y OTRAS APLICACIONES EN LAS QUE LA CARRETERA ES SOLO UNA PARTE DEL RECORRIDO. TAMBIÉN TIENE UNA IMPORTANCIA ESPECIAL PARA LATINOAMÉRICA, YA QUE MACK PLANEA OFRECER POR PRIMERA VEZ ESTE TIPO DE TRACTOR VOCACIONAL EN DETERMINADOS MERCADOS DE LA REGIÓN.

PODER Y CAPACIDAD PARA EL

TRABAJO PESADO

EL CORAZÓN DEL KEYSTONE ES EL MOTOR MACK MP13, CAPAZ DE ENTREGAR HASTA 540 HP Y 1,950 LB-FT DE TORQUE. ESTÁ ASOCIADO A LA TRANSMISIÓN AUTOMATIZADA MDRIVE HD, DESARROLLADA PARA PROPORCIONAR UNA ENTREGA DE POTENCIA CONTROLADA CUANDO CAMBIAN LAS CONDICIONES DEL TERRENO. DEPENDIENDO DE LA APLICACIÓN, PUEDE CONFIGURARSE CON DIFERENTES RELACIONES, INCLUYENDO OPCIONES CREEPER PARA SITUACIONES EN LAS QUE EL CONTROL A BAJA VELOCIDAD ES MÁS IMPORTANTE QUE LA RAPIDEZ.

EL TREN MOTRIZ TAMBIÉN APORTA UNA VENTAJA EN EFICIENCIA. MACK AFIRMA QUE EL KEYSTONE PUEDE ALCANZAR HASTA UN 6 POR CIENTO MÁS DE EFICIENCIA DE COMBUSTIBLE QUE EL PINNACLE SOBRE EL QUE SE

BASA. EN OPERACIONES VOCACIONALES, DONDE UN CAMIÓN PUEDE PASAR HORAS TRABAJANDO A BAJA VELOCIDAD, TRANSPORTANDO CARGAS PESADAS O ATRAVESANDO TERRENOS QUE EXIGEN CONSTANTES CAMBIOS DE CARGA, CADA MEJORA PUEDE TENER UN IMPACTO DIRECTO EN LOS COSTOS.

UNA CABINA PENSADA PARA EL CONDUCTOR

LOS CAMIONES VOCACIONALES TRABAJAN EN AMBIENTES DIFÍCILES, PERO ESO NO SIGNIFICA QUE EL CONDUCTOR DEBA RENUNCIAR AL CONFORT. EL KEYSTONE COMPARTI SU ARQUITECTURA INTERIOR CON EL MACK PIONEER, LLEVANDO UN DISEÑO CENTRADO EN EL CONDUCTOR AL SEGMENTO VOCACIONAL.



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

- **MOTORIZACIÓN:** Mack MP13, 6 cilindros en línea, 13 litros.
- **POTENCIA:** 405-540 HP (302-403 kW).
- **PAR MÁXIMO:** hasta 1.950 lb-ft (2.644 Nm).
- **TRANSMISIÓN:** Mack mDRIVE™, automatizada de 12 velocidades; versiones disponibles para aplicaciones de carretera y trabajo pesado.
- **TRACCIÓN:** Configuraciones 4x2, 6x4, 8x4 y 8x6, según aplicación.
- **SUSPENSIÓN:** Diferentes configuraciones disponibles según uso y especificación, incluyendo sistemas Mack mRIDE™ y MaxRide™.

vocacional: **MACK KEYSTONE 2026**



SIEMPRE LISTO

EL MACK KEYSTONE 2026 DEMUESTRA QUE UN CAMIÓN VOCACIONAL PUEDE ESTAR PREPARADO PARA AFRONTAR LOS TRABAJOS MÁS EXIGENTES SIN RENUNCIAR A LA TECNOLOGÍA. SU CONSTRUCCIÓN ROBUSTA, CAPACIDAD DE CONFIGURACIÓN Y POTENTE MOTORIZACIÓN LO CONVIERTEN EN UNA PLATAFORMA VERSÁTIL PARA CONSTRUCCIÓN, TRANSPORTE PESADO Y OPERACIONES FUERA DE CARRETERA. DESDE EL TRASLADO DE MAQUINARIA HASTA LOS TERRENOS MÁS COMPLICADOS, EL KEYSTONE ESTÁ DISEÑADO PARA ADAPTARSE A LAS NECESIDADES DE CADA OPERACIÓN.



vocacional: **MACK KEYSTONE 2026**

LA CABINA INCORPORA CONTROLES ENVOLVENTES, AGARRADERAS ERGONÓMICAS Y UN VOLANTE DE FONDO PLANO QUE PROPORCIONA MAYOR ESPACIO ALREDEDOR DEL CONDUCTOR. UN SISTEMA OPCIONAL DE ESPEJOS DIGITALES SUSTITUYE LOS RETROVISORES CONVENCIONALES POR CÁMARAS Y PANTALLAS INTERIORES, MIENTRAS QUE UNA PLACA INTEGRADA PARA ELD, SOPORTES PARA DISPOSITIVOS Y SISTEMAS DE GESTIÓN DE CABLES AYUDAN A MANTENER ORGANIZADO EL PUESTO DE TRABAJO.

LA SEGURIDAD TAMBIÉN OCUPA UN LUGAR IMPORTANTE. EL KEYSTONE PUEDE INCORPORAR LOS SISTEMAS MACK PROTECT, MIENTRAS QUE LA DETECCIÓN FRONTAL DE PEATONES Y OTRAS TECNOLOGÍAS DISPONIBLES AUMENTAN LA CAPACIDAD DE DETECTAR RIESGOS ALREDEDOR DE OBRAS Y ZONAS URBANAS.

UN DISEÑO NUEVO CON RAÍCES EN LA HISTORIA

MACK QUISO QUE EL KEYSTONE TUVIERA UNA PERSONALIDAD PROPIA SIN ROMPER CON LA TRADICIÓN DE LA MARCA. EL EQUIPO DE DISEÑO TOMÓ INSPIRACIÓN DEL LEGENDARIO MACK R MODEL Y LA COMBINÓ CON UNA APARIENCIA CONTEMPORÁNEA QUE CONECTA AL KEYSTONE CON LOS ACTUALES PIONEER, ANTHEM Y GRANITE.

LA BARRA DE PARRILLA EN NEGRO BRILLANTE, EL CENTRO DEL BUMPER EN ALUMINIO PULIDO Y LOS GUARDBARROS MARCADOS LE

DAN UNA PRESENCIA ROBUSTA. UN SISTEMA MODULAR DE BUMPER PERMITE DIFERENTES CONFIGURACIONES DE REMOLQUE, MIENTRAS QUE UNA NUEVA LUZ TIPO BULLET SOBRE EL TECHO APORTA VISIBILIDAD Y OTRO ELEMENTO DISTINTIVO. S POR FABRICANTES ESPECIALIZADOS.

TECNOLOGÍA MÁS ALLÁ DEL MOTOR

MANTENER UN CAMIÓN VOCACIONAL TRABAJANDO EXIGE MUCHO MÁS QUE POTENCIA. EL KEYSTONE INCORPORA LAS SOLUCIONES DE CONECTIVIDAD DE MACK, INCLUYENDO UNA SUSCRIPCIÓN GRATUITA DE CINCO AÑOS A MACK CONNECT. LA PLATAFORMA OFRECE MONITOREO DEL VEHÍCULO, DIAGNÓSTICO REMOTO Y PROGRAMACIÓN PROACTIVA DEL SERVICIO, AYUDANDO A LAS FLOTAS A DETECTAR PROBLEMAS Y PLANIFICAR EL MANTENIMIENTO ANTES DE QUE UNA AVERÍA PROVOQUE UNA PARADA COSTOSA.

LISTO PARA UNA NUEVA GENERACIÓN

EL KEYSTONE ESTÁ PREVISTO PARA COMENZAR A ACEPTAR PEDIDOS A TRAVÉS DE LA RED DE CONCESIONARIOS MACK DURANTE EL TERCER TRIMESTRE DE 2026. SU LLEGADA LO COLOCA ENTRE LOS PRODUCTOS MÁS RECIENTES DE LA MARCA JUSTO CUANDO LAS FLOTAS EMPIEZAN A PLANIFICAR SU PRÓXIMA GENERACIÓN DE EQUIPOS VOCACIONALES. SU IMPORTANCIA VA MÁS ALLÁ DE AÑADIR



OTRO NOMBRE AL CATÁLOGO DE MACK. EL KEYSTONE INTENTA COMBINAR LA RESISTENCIA TRADICIONAL DE UN CAMIÓN VOCACIONAL CON EL CONFORT, LA SEGURIDAD, LA CONECTIVIDAD Y LA EFICIENCIA QUE SE ESPERAN DE UN CLASS 8 MODERNO. PARA QUIENES PASAN PARTE DEL DÍA SOBRE PAVIMENTO Y EL RESTO DONDE EL PAVIMENTO DESAPARECE, ESA FLEXIBILIDAD PUEDE SER SU MAYOR VIRTUD.



CAMIÓN DEL AÑO 2026 EN ESPAÑA. RÉCORD DE CONSUMO.



MAN TGX con D30 PowerLion.

Sobran las palabras. Solo hechos.

En toda Europa, casi 20 tests de conducción independientes han puesto a prueba el MAN TGX con la nueva cadena cinemática D30 PowerLion. Los resultados hablan por sí solos: comodidad excepcional, eficiencia de combustible sobresaliente y rendimiento récord. Los periodistas coinciden: este camión cumple lo que promete. Ahora, además, cuenta con el respaldo del Jurado del Camión del Año en España, directivos de empresas de transporte de mercancías y especialistas técnicos del sector en España. ¡Muchas gracias!

MAYOR
EFICIENCIA

MENOR
CONSUMO

MÁXIMA
CONFIABILIDAD

RENDIMIENTO
SUPERIOR



MAN. JUNTOS HACIA UN TRANSPORTE MÁS EFICIENTE.

vocacional: **MACK KEYSTONE 2026**

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 ti,
cuando más lo necesitas.

CONOCE MÁS

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



TRABAJA CON INTELIGENCIA.
LLEGA MÁS LEJOS.

MÁS TECNOLOGÍA, MÁS MÚSCULO Y UNA NUEVA IMAGEN

CHEVROLET SILVERADO 1500 ZR2 2027

LA CHEVROLET SILVERADO 1500 ENTRA EN 2027 CON UNA TRANSFORMACIÓN QUE VA MUCHO MÁS ALLÁ DE UN NUEVO AÑO EN EL CALENDARIO. LA PICKUP DE TAMAÑO COMPLETO RECIBE UN REDISEÑO INTEGRAL QUE MODIFICA SU ASPECTO, TECNOLOGÍA E INTERIOR, MIENTRAS QUE LA ZR2 MANTIENE SU VOCACIÓN TODOTERRENO Y AÑADE NUEVAS CAPACIDADES PARA QUIENES BUSCAN ALGO MÁS QUE UNA CAMIONETA DE TRABAJO. CON NUEVOS MOTORES V8, MÁS TECNOLOGÍA Y UNA IMAGEN COMPLETAMENTE RENOVADA, LA SILVERADO 1500 ZR2 SE PREPARA PARA CONVERTIRSE EN UNA DE LAS PICKUPS MÁS LLAMATIVAS DE SU GENERACIÓN.»

CHEVROLET DESCRIBE LA SILVERADO 1500 2027 COMO UNA NUEVA GENERACIÓN, AUNQUE CONSERVA LA PLATAFORMA T1 QUE SUSTENTA AL MODELO ACTUAL. EL CAMBIO SE CONCENTRA ESPECIALMENTE EN LA CARROCERÍA, LA CABINA Y LA TECNOLOGÍA, CON UNA APARIENCIA EXTERIOR MÁS MARCADA Y UNA PERSONALIDAD MUCHO MÁS MODERNA.

UNA SILVERADO COMPLETAMENTE NUEVA

EL FRONTAL ABANDONA BUENA PARTE DE LAS FORMAS CONOCIDAS PARA ADOPTAR UNA PARRILLA MÁS VERTICAL Y UNA ILUMINACIÓN LED DE ASPECTO MÁS TECNOLÓGICO. LOS

PASOS DE RUEDA Y LAS SUPERFICIES LATERALES TAMBIÉN FUERON REDISEÑADOS, MIENTRAS QUE LA PARTE TRASERA RECIBE NUEVAS ÓPTICAS Y DETALLES QUE HACEN

QUE LA PICKUP PAREZCA MÁS ANCHA Y ROBUSTA. PARA LA ZR2, CHEVROLET MANTIENE UNA ESTÉTICA ESPECIALMENTE AGRESIVA. LA VERSIÓN INCORPORA DEFENSAS ESPECÍFI-



CAS, PROTECCIONES INFERIORES Y ELEMENTOS DISEÑADOS PARA SOPORTAR UN USO TODOTERRENO. ENTRE LAS OPCIONES DE COLOR APARECEN TONOS COMO TRILLIUM

GREEN METALLIC, APEX RED Y PACIFIC BLUE METALLIC, QUE AYUDAN A DIFERENCIAR TODAVÍA MÁS A LA NUEVA SILVERADO.

ZR2: NACIDA PARA SALIR DEL ASFALTO

LA SILVERADO ZR2 NO ES SIMPLEMENTE UNA PICKUP CON UNA APARIENCIA AVENTURERA. SU CONFIGURACIÓN ESTÁ PENSADA ESPECÍFICAMENTE PARA ENFRENTARSE A TERRENOS COMPLICADOS. LA SUSPENSIÓN ELEVADA PROPORCIONA DOS PULGADAS ADICIONALES DE ALTURA LIBRE AL SUELO, MIENTRAS QUE LOS NEUMÁTICOS TODOTERRENO DE 35 PULGADAS AYUDAN A SUPERAR OBSTÁCULOS Y MEJORAR LA TRACCIÓN FUERA DEL PAVIMENTO. LOS AMORTIGUADORES MULTIMATIC DSSV, UTILIZADOS EN LA GENERACIÓN ANTERIOR, CONTINUÁN SIENDO UNO DE LOS ELEMENTOS FUNDAMENTALES DE LA CONFIGURACIÓN ZR2. LA VERSIÓN TAMBIÉN INCORPORA BLOQUEOS DE DIFERENCIAL



camioneta: **CHEVROLET SILVERADO 1500 ZR2 2027**



DELANTERO Y TRASERO, UNA CARACTERÍSTICA ESPECIALMENTE ÚTIL CUANDO UNA DE LAS RUEDAS PIERDE ADHERENCIA. EL SISTEMA PERMITE MANTENER EL AVANCE EN SITUACIONES DONDE UNA PICKUP CONVENCIONAL PODRÍA QUEDARSE SIN TRACCIÓN. EL SISTEMA TERRAIN MODE AÑADE OTRO RECURSO PARA CONDUCCIÓN LENTA FUERA DEL CAMINO. PERMITE CONTROLAR LA ACCELERACIÓN CON MAYOR PRECISIÓN UTILIZANDO UN SOLO PEDAL, ALGO ESPECIALMENTE PRÁCTICO AL SUPERAR ROCAS, PENDIENTES PRONUNCIADAS O SUPERFICIES IRREGULARES.

MÁS POTENCIA BAJO EL CAPÓ
UNO DE LOS CAMBIOS MÁS IMPORTANTES PARA 2027 ESTÁ RELACIONADO CON LOS MOTORES. CHEVROLET INTRODUCE UNA NUEVA GENERACIÓN DE PROPULSORES V8 DE 5.3 Y 6.2 LITROS, DESARROLLADOS PARA OFRECER MAYOR POTENCIA Y EFICIENCIA. EN LA ZR2, EL V8 DE 6.2 LITROS CONTINÚA SIENDO EL PROTAGONISTA. SU ENTREGA DE

POTENCIA SE COMBINA CON UNA TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA DE 10 VELOCIDADES Y UN SISTEMA DE TRACCIÓN INTEGRAL DISEÑADO PARA APROVECHAR EL TORQUE DISPONIBLE EN DIFERENTES SUPERFICIES. LA ZR2 TAMBIÉN ESTÁ PENSADA PARA QUIENES NECESITAN UTILIZAR LA PICKUP COMO HERRAMIENTA DE TRABAJO. ADEMÁS DE SUS CAPACIDADES TODOTERRENO, OFRECE UNA CAPACIDAD DE REMOLQUE QUE PERMITE TRANSPORTAR REMOLQUES, VEHÍCULOS RECREATIVOS Y EQUIPOS DE TRABAJO.

UNA CABINA QUE CAMBIA POR COMPLETO
SI EL EXTERIOR REPRESENTA UNA EVOLUCIÓN, EL INTERIOR SUPONE UNA TRANSFORMACIÓN TODAVÍA MÁS EVIDENTE. CHEVROLET ABANDONA BUENA PARTE DEL DISEÑO CONOCIDO PARA CREAR UNA CABINA MÁS TECNOLÓGICA Y ORIENTADA AL CONDUCTOR. EL PROTAGONISTA ES UN NUEVO CONJUNTO DE PANTALLAS DIGITALES. LA PANTALLA CEN-

camioneta: **CHEVROLET SILVERADO 1500 ZR2 2027**

SUSCRÍBETE A TRANSPORTE LATINO ¡ES GRATIS!



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

¿A dónde quieres recibir tu revista?

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, recibéndola 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 reallizado 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 concesionaria

¿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



LA ZR2 VA LEJOS

HAY PICKUPS QUE SIMPLEMENTE PUEDEN SALIR DEL ASFALTO Y OTRAS QUE PARECEN HABER SIDO DISEÑADAS PARA BUSCAR EL TERRENO MÁS COMPLICADO. LA CHEVROLET SILVERADO 1500 ZR2 2027 PERTENECE CLARAMENTE A LA SEGUNDA CATEGORÍA. LA NUEVA GENERACIÓN LLEVA LA FÓRMULA TODOTERRENO DE CHEVROLET A UN NIVEL SUPERIOR, COMBINANDO UNA IMAGEN MÁS AGRESIVA CON MAYOR CAPACIDAD, TECNOLOGÍA Y EQUIPAMIENTO ESPECÍFICO PARA ENFRENTAR CAMINOS DONDE TERMINA EL PAVIMENTO. LA ZR2 INCORPORA NEUMÁTICOS MUD-TERRAIN DE 35 PULGADAS, UNA ELEVACIÓN DE FÁBRICA DE 2 PULGADAS Y AMORTIGUADORES MULTIMATIC DSSV CON JOUNCE DAMPERS, DESARROLLADOS PARA MANTENER EL CONTROL SOBRE SUPERFICIES ROCOSAS, ARENA Y TERRENOS EXIGENTES.



TRAL LLEGA HASTA LAS 16,3 PULGADAS, MIENTRAS QUE LA PANTALLA DISPONIBLE PARA EL PASAJERO DELANTERO ALCANZA 11,5 PULGADAS. JUNTAS FORMAN UNA SUPERFICIE DIGITAL MUCHO MÁS AMPLIA QUE LA DE LA SILVERADO ANTERIOR.

EL SISTEMA PERMITE CONTROLAR NAVEGACIÓN, ENTRETENIMIENTO Y DIFERENTES FUNCIONES DEL VEHÍCULO DESDE UNA INTERFAZ MODERNA. TAMBIÉN EXISTE UNA PANTALLA FRONTAL DE INFORMACIÓN PARA EL CONDUCTOR QUE AYUDA A MANTENER LOS DATOS

IMPORTANTES DENTRO DEL CAMPO DE VISIÓN. CHEVROLET HA AÑADIDO ADEMÁS MÁS ESPACIOS DE ALMACENAMIENTO Y MATERIALES DE MAYOR CALIDAD EN DIFERENTES VERSIONES. EN LA ZR2, EL OBJETIVO ES MANTENER EL AMBIENTE ROBUSTO PROPIO DE UNA PICKUP TODOTERRENO SIN RENUNCIAR AL CONFORT QUE SE ESPERA DE UN VEHÍCULO MODERNO.

TECNOLOGÍA PARA TRABAJAR Y AVENTURARSE

LA SILVERADO 1500 2027 TAMBIÉN INCORPORA UNA NUEVA GENERACIÓN DE TECNOLOGÍAS DE ASISTENCIA Y CONECTIVIDAD. LOS SISTEMAS DISPONIBLES AYUDAN A CONTROLAR EL ENTORNO DEL VEHÍCULO, FACILITAN DETERMINADAS MANIOBRAS Y PUEDEN MEJORAR LA SEGURIDAD DURANTE VIAJES LARGOS. UNA DE LAS NOVEDADES MÁS INTERESANTES ES LA EVOLUCIÓN DE SUPER CRUISE, EL SISTEMA DE ASISTENCIA A LA CONDUCCIÓN DE GENERAL MOTORS. CUANDO ESTÁ DISPONIBLE, PERMITE REALI-

ZAR CONDUCCIÓN MANOS LIBRES EN DETERMINADAS CARRETERAS COMPATIBLES, SIEMPRE BAJO SUPERVISIÓN DEL CONDUCTOR. PARA UNA PICKUP QUE PUEDE PASAR TANTO TIEMPO EN AUTOPISTA COMO FUERA DE ELLA, ESTA COMBINACIÓN RESULTA ESPECIALMENTE INTERESANTE: TECNOLOGÍA PENSADA PARA HACER MÁS RELAJADOS LOS TRAYECTOS LARGOS Y SISTEMAS ESPECÍFICOS PARA ENFRENTARSE AL TERRENO CUANDO TERMINA EL PAVIMENTO.

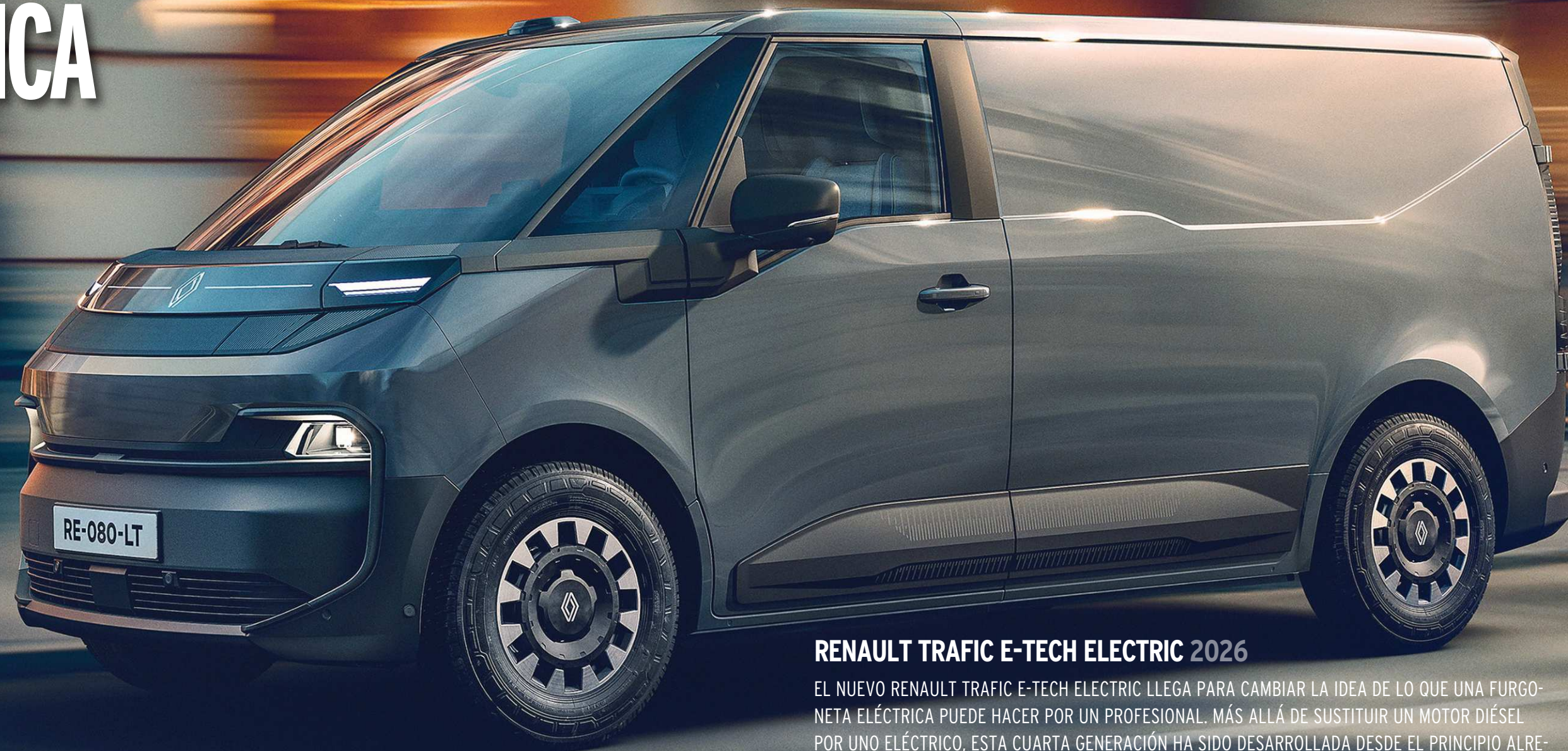
MÁS QUE UNA PICKUP LLAMATIVA

LA SILVERADO 1500 ZR2 2027 LLEGA EN UN MOMENTO EN QUE LAS PICKUPS ESTADOUNIDENSES ESTÁN INTENTANDO SER CADA VEZ MÁS VERSÁTILES. YA NO BASTA CON TENER CAPACIDAD DE CARGA O UN MOTOR POTENTE. LOS COMPRADORES TAMBIÉN BUSCAN TECNOLOGÍA, COMODIDAD, CONECTIVIDAD Y UNA PERSONALIDAD QUE DIFERENCIE SU VEHÍCULO.

CHEVROLET RESPONDE CON UNA ZR2 QUE CONSERVA LOS ELEMENTOS QUE LA HICIERON POPULAR ENTRE LOS AFICIONADOS AL TODOTERRENO, PERO LOS COMBINA CON UNA CABINA COMPLETAMENTE RENOVADA Y UNA IMAGEN EXTERIOR MUCHO MÁS ATREVIDA. LA LLEGADA DE LA NUEVA SILVERADO ESTÁ PREVISTA PARA FINALES DE 2026, POR LO QUE LOS PRIMEROS EJEMPLARES COMENZARÁN A APARECER EN LAS CARRETERAS JUSTO CUANDO EL MODELO 2027 EMPIEZA A OCUPAR EL CENTRO DE ATENCIÓN. Y QUIZÁS ESE SEA EL MAYOR ATRACTIVO DE ESTA GENERACIÓN: LA SILVERADO NO INTENTA REINVENTAR LO QUE SIGNIFICA UNA PICKUP AMERICANA, SINO ACTUALIZARLO. SIGUE SIENDO GRANDE, POTENTE Y PREPARADA PARA TRABAJAR, PERO AHORA TAMBIÉN QUIERE SER TECNOLÓGICA, SOFISTICADA Y CAPAZ DE DESTACAR CUANDO EL CAMINO DEJA DE ESTAR PAVIMENTADO. 



LA NUEVA HERRAMIENTA ELÉCTRICA



RENAULT TRAFIC E-TECH ELECTRIC 2026

EL NUEVO RENAULT TRAFIC E-TECH ELECTRIC LLEGA PARA CAMBIAR LA IDEA DE LO QUE UNA FURGONETA ELÉCTRICA PUEDE HACER POR UN PROFESIONAL. MÁS ALLÁ DE SUSTITUIR UN MOTOR DIÉSEL POR UNO ELÉCTRICO, ESTA CUARTA GENERACIÓN HA SIDO DESARROLLADA DESDE EL PRINCIPIO ALREDEDOR DE UNA ARQUITECTURA ELÉCTRICA, DIGITAL Y CONECTADA. CON HASTA 450 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA WLTP, CARGA DE 800 VOLTIOS Y UNA PRODUCCIÓN QUE COMENZARÁ A FINALES DE 2026, RENAULT QUIERE CONVERTIRLO EN UNA HERRAMIENTA DE TRABAJO PREPARADA PARA UNA NUEVA ETAPA DEL TRANSPORTE LIGERO.»



POR: **TRANSPORTE LATINO** / REDACCIÓN TL

EL TRAFIC TIENE UNA HISTORIA QUE COMENZÓ EN 1980 Y SUPERA LOS 2,5 MILLONES DE UNIDADES PRODUCIDAS. SIN EMBARGO, ESTA NUEVA VERSIÓN SUPONE UNA RUPTURA IMPORTANTE CON SUS ANTECESORES. EL TRAFIC E-TECH ELECTRIC FORMA PARTE DE UNA NUEVA FAMILIA DE VEHÍCULOS COMERCIALES ELÉCTRICOS Y COMPARTIENE PLATAFORMA CON OTROS MODELOS DESARROLLADOS PARA DIFERENTES APLICACIONES PROFESIONALES.

UNA NUEVA GENERACIÓN DESDE CERO

SU ARQUITECTURA TIPO SKATEBOARD COLOCA EL MOTOR ELÉCTRICO EN LA PARTE TRASERA Y PERMITE REDUCIR LOS VOLADIZOS, AUMENTANDO EL ESPACIO ÚTIL Y MEJORANDO LA MANIOBRABILIDAD. LA IDEA ES SENCILLA: MANTENER UNAS DIMENSIONES EXTERIORES ADECUADAS PARA EL TRABAJO URBANO MIENTRAS SE APROVECHA AL MÁXIMO EL VOLUMEN DESTINADO A CARGA.

DOS BATERÍAS PARA DOS FORMAS DE TRABAJAR

RENAULT OFRECERÁ DOS ALTERNATIVAS DE

BATERÍA. LA VERSIÓN DE GRAN AUTONOMÍA UTILIZA TECNOLOGÍA NMC Y ALCANZA ALREDEDOR DE 450 KILÓMETROS WLTP. ESTÁ PENSADA PARA PROFESIONALES QUE RECORREN DISTANCIAS ELEVADAS DURANTE LA JORNADA Y ESTARÁ DISPONIBLE DESDE EL LANZAMIENTO. LA SEGUNDA UTILIZA QUÍMICA LFP Y OFRECE CERCA DE 350 KILÓMETROS WLTP. AL PRESCINDIR DE COBALTO Y NÍQUEL, ESTA BATERÍA ESTÁ ORIENTADA PRINCIPALMENTE

A QUIENES TRABAJAN EN ENTORNOS URBANOS Y BUSCAN UNA SOLUCIÓN MÁS COMPETITIVA. LLEGARÁ POSTERIORMENTE. LAS DOS OPCIONES COMPARTEN UNA DE LAS CARACTERÍSTICAS MÁS IMPORTANTES DEL NUEVO TRAFIC: ARQUITECTURA ELÉCTRICA DE 800 VOLTIOS. EN UNA ESTACIÓN DE CARGA RÁPIDA DE CORRIENTE CONTINUA, RENAULT ANUNCIA QUE LA BATERÍA PUEDE PASAR DEL 15 AL 80 POR CIENTO EN APROXIMADAMENTE



20 MINUTOS. EN ESE TIEMPO PUEDE RECUPERAR UNOS 260 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA, UNA CIFRA ESPECIALMENTE RELEVANTE PARA UN VEHÍCULO QUE NECESITA VOLVER AL TRABAJO RÁPIDAMENTE.

POTENCIA PARA EL TRABAJO PROFESIONAL

EL MOTOR ELÉCTRICO DESARROLLA 150 KW, EQUIVALENTES A UNOS 204 CV, Y ENTREGA

345 NM DE TORQUE. RENAULT COMBINA ESTE PROPULSOR CON UNA PLATAFORMA ROBUSTA CAPAZ DE OFRECER HASTA DOS TONELADAS DE CAPACIDAD DE REMOLQUE Y UNA CARGA ÚTIL DE HASTA 1,25 TONELADAS, PENDIENTES DE HOMOLOGACIÓN DEFINITIVA.

ESTAS CIFRAS MUESTRAN QUE EL OBJETIVO NO ES CREAR UNA FURGONETA ELÉCTRICA EXCLUSIVAMENTE URBANA. EL TRAFIC E-TECH ELECTRIC ESTÁ PENSADO PARA CUBRIR

UNA GAMA MÁS AMPLIA DE OPERACIONES, DESDE REPARTO Y SERVICIOS PROFESIONALES HASTA TRANSPORTE DE HERRAMIENTAS Y DESPLAZAMIENTOS INTERURBANOS.

UNA OFICINA SOBRE RUEDAS

EL INTERIOR TAMBIÉN REPRESENTA UN CAMBIO IMPORTANTE. RENAULT HA DISEÑADO UN PUESTO DE CONDUCCIÓN MODERNO, CON NUMEROSOS ESPACIOS DE ALMACENAMIENTO

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.





Y UNA INTEGRACIÓN DIGITAL MUCHO MÁS PROFUNDA. LA ARQUITECTURA SDV, DESARROLLADA POR AMPERE, PERMITE QUE DIFERENTES FUNCIONES DEL VEHÍCULO PUEDAN EVOLUCIONAR MEDIANTE ACTUALIZACIONES DE SOFTWARE. EL VEHÍCULO TAMBIÉN INCORPORA TECNOLOGÍAS V2L Y V2G. LA PRIMERA PERMITE UTILIZAR LA ENERGÍA ALMACENADA EN LA BATERÍA PARA ALIMENTAR HERRAMIENTAS, EQUIPOS ELECTRÓNICOS U OTROS DISPOSITIVOS EXTERNOS. LA SEGUNDA ABRE LA POSIBILIDAD DE INTERACTUAR CON LA RED ELÉCTRICA, CONVIRTIENDO AL VEHÍCULO EN UN ELEMENTO ACTIVO DENTRO DE UN ECOSISTEMA ENERGÉTICO MÁS AMPLIO.

EL ENFOQUE DIGITAL TAMBIÉN FACILITA LA PERSONALIZACIÓN DEL VEHÍCULO PARA DIFERENTES ACTIVIDADES PROFESIONALES. LA CONECTIVIDAD PUEDE UTILIZARSE PARA GESTIONAR INFORMACIÓN RELACIONADA CON EL USO DE LA FURGONETA, MIENTRAS QUE LAS ACTUALIZACIONES REMOTAS PERMITEN INCORPORAR MEJORAS SIN NECESIDAD DE ACUDIR CONSTANTEMENTE AL TALLER.

DISEÑADO PARA LA CIUDAD, PREPARADO PARA MÁS

AUNQUE EL TRAFIC E-TECH ELECTRIC ESTÁ ESPECIALMENTE BIEN ADAPTADO AL REPARTO URBANO, RENAULT HA TRABAJADO PARA QUE NO QUEDE LIMITADO A ESE ESCENARIO.

LA PLATAFORMA ESTÁ PREPARADA PARA FUTURAS CARROCERÍAS, INCLUYENDO VERSIONES CHASIS CABINA, PLATAFORMA CABINA, VOLQUETE, CAJA ABIERTA Y CAJA CERRADA. ESTO ABRE POSIBILIDADES PARA EMPRESAS QUE NECESITAN VEHÍCULOS ESPECIALIZADOS Y DEMUESTRA QUE RENAULT NO ESTÁ PRESENTANDO SOLAMENTE UNA NUEVA FURGONETA, SINO UNA PLATAFORMA COMERCIAL. LA FLEXIBILIDAD SERÁ ESPECIALMENTE IMPORTANTE A MEDIDA QUE LAS EMPRESAS ELECTRIFIQUEN SUS FLOTAS Y NECESITEN VEHÍCULOS CAPACES DE ADAPTARSE A TRABAJOS DIFERENTES.

FABRICADO EN FRANCIA

LA PRODUCCIÓN SE REALIZARÁ EN LA PLANTA DE SANDOUVILLE, EN FRANCIA, Y LAS BATERÍAS SE ENSAMBLARÁN EN EL PAÍS. RENAULT HA PUESTO ADEMÁS ATENCIÓN EN LA SOSTENIBILIDAD DE LOS MATERIALES: LA MARCA PREVÉ MÁS DE UN 23 POR CIENTO DE MATERIALES CIRCULARES EN EL VEHÍCULO, INCLUIDA LA BATERÍA, Y MÁS DE UN 15 POR CIENTO DE PLÁSTICOS RECICLADOS.

EL LANZAMIENTO ESTÁ PREVISTO PARA FINALES DE 2026, Y RENAULT MOSTRARÁ EL NUEVO TRAFIC E-TECH ELECTRIC EN DETALLE DURANTE LA IAA TRANSPORTATION DE HANNOVER EN SEPTIEMBRE, POCAS SEMANAS





ANTES DE SU LLEGADA AL MERCADO. CON SU COMBINACIÓN DE 800 VOLTIOS, CARGA RÁPIDA, CONECTIVIDAD Y DISTINTAS OPCIONES DE BATERÍA, EL NUEVO TRAFIC REPRESENTA UNA DE LAS APUESTAS MÁS IMPORTANTES DE RENAULT PARA EL FUTURO DE LOS VEHÍCULOS COMERCIALES. NO PRETENDE SIMPLEMENTE SER UNA ALTERNATIVA ELÉCTRICA AL TRAFIC TRADICIONAL: QUIERE DEMOSTRAR QUE UNA FURGONETA DE TRABAJO PUEDE SER, AL MISMO TIEMPO, UNA HERRAMIENTA DE TRANSPORTE, UNA PLATAFORMA DIGITAL Y UNA FUENTE MÓVIL DE ENERGÍA. 



PURA PRECISIÓN. SIN COMPROMISOS.

Un margen de menos de un segundo no deja espacio para el error. Observa cómo este extraordinario desafío se convierte en realidad mientras un atleta de Red Bull intenta atravesar dos camiones Scania en movimiento autónomo sobre su bicicleta de montaña.

SCANIA

LAS MEJORES RUTAS PARA DISFRUTAR EL OTOÑO SOBRE RUEDAS

RUTAS PARA DISFRUTAR EL OTOÑO SOBRE RUEDAS

DE LOS BOSQUES DE NUEVA INGLATERRA A LAS MONTAÑAS DE COLORADO: CARRETERAS DONDE EL OTOÑO CONVIERTE CADA MILLA EN UN ESPECTÁCULO. »

PARA UN CAMIONERO, LA CARRETERA NORMALMENTE SIGNIFICA TRABAJO, HORARIOS Y ENTREGAS. PERO HAY ÉPOCAS DEL AÑO EN LAS QUE EL PAISAJE CONSIGUE ROBARSE PARTE DE LA ATENCIÓN. EL OTOÑO ES UNA DE ELLAS. CUANDO LOS BOSQUES CAMBIAN EL VERDE POR TONOS AMARILLOS, NARANJAS Y ROJOS, ALGUNAS RUTAS DE NORTEAMÉRICA SE CONVIERTEN EN AUTÉNTICOS CORREDORES PANORÁMICOS. ESTAS SON ALGUNAS DE LAS CARRETERAS MÁS ESPECTACULARES PARA RECORRER DURANTE LA TEMPORADA, SIEMPRE TENIENDO EN CUENTA QUE EL CLIMA PUEDE CAMBIAR RÁPIDAMENTE Y QUE LAS RESTRICCIONES PARA VEHÍCULOS COMERCIALES VARÍAN SEGÚN LA RUTA.

1. BLUE RIDGE PARKWAY: APALACHES EN OTOÑO

LA BLUE RIDGE PARKWAY ES PROBABLEMENTE UNA DE LAS RUTAS OTOÑALES MÁS FAMOSAS DE ESTADOS UNIDOS. RECORRE APROXIMADAMENTE 469 MILLAS A TRAVÉS DE VIRGINIA Y CAROLINA DEL NORTE, CONECTANDO PAISAJES DE LOS APALACHES CON MIRADORES, BOSQUES Y PEQUEÑAS COMUNIDADES. DURANTE EL OTOÑO, LOS ÁRBOLES CONVIERTEN LAS MONTAÑAS EN UNA SUCESIÓN DE COLORES. LOS PUNTOS ELEVADOS PERMITEN CONTEMPLAR KILÓMETROS DE BOSQUE Y, EN DÍAS DESPEJADOS, ALGUNOS DE LOS MEJORES PANORAMAS DE LA REGIÓN. PARA UN CAMIONERO, HAY UNA CONSIDERACIÓN FUNDAMENTAL: LA PARKWAY NO ES UNA

RUTA PARA CAMIONES COMERCIALES. POR ESO, PUEDE SER UNA EXCELENTE OPCIÓN PARA UN VIAJE PERSONAL, PERO QUIENES ESTÉN TRABAJANDO DEBEN UTILIZAR LAS CARRETERAS PRINCIPALES DE LA ZONA Y RESPETAR LAS RESTRICCIONES.

2. KANCAMAGUS HIGHWAY: EL OTOÑO EN NEW HAMPSHIRE

EN NUEVA INGLATERRA, POCAS CARRETERAS REPRESENTAN MEJOR EL OTOÑO QUE LA KANCAMAGUS HIGHWAY, EN NEW HAMPSHIRE. LA NH ROUTE 112 ATRAVIESA LAS WHITE MOUNTAINS DURANTE UNAS 34 MILLAS Y OFRECE UNA CONCENTRACIÓN EXTRAORDINARIA DE BOSQUES, RÍOS Y MIRADORES. LA TEMPORADA DE COLOR SUELE ALCANZAR SU PUNTO MÁXIMO ENTRE FINALES DE SEP-

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



TIEMPO Y MEDIADOS DE OCTUBRE, AUNQUE LAS FECHAS CAMBIAN CADA AÑO. AQUÍ TAMBIÉN EXISTEN RESTRICCIONES PARA VEHÍCULOS COMERCIALES, POR LO QUE NO DEBE CONFUNDIRSE UNA RUTA PANORÁMICA CON UNA RUTA DE TRANSPORTE. PARA QUIENES ATRAVIESAN NEW HAMPSHIRE EN CAMIÓN, LAS CARRETERAS INTERESTATALES CERCANAS PERMITEN DISFRUTAR DEL PAISAJE SIN ENTRAR EN ZONAS RESTRINGIDAS.

3. US-2: DE MAINE A MONTANA

LA U.S. ROUTE 2 OFRECE ALGO DIFERENTE: UNA ENORME TRAVESÍA POR EL NORTE DE ESTADOS UNIDOS. LA CARRETERA COMIENZA EN WASHINGTON Y TERMINA EN MAINE, ATRAVESANDO ALGUNOS DE LOS PAISAJES MÁS INTERESANTES DEL PAÍS.

DURANTE EL OTOÑO, DETERMINADOS SEGMENTOS SE CONVIERTEN EN AUTÉNTICAS POSTALES. EN MAINE, VERMONT Y NEW

HAMPSHIRE APARECEN BOSQUES DE COLORES INTENSOS, MIENTRAS QUE HACIA EL OESTE EL PAISAJE CAMBIA PROGRESIVAMENTE HASTA LLEGAR A LAS MONTAÑAS Y GRANDES ESPACIOS ABIERTOS DE MONTANA. PARA UN PROFESIONAL DEL TRANSPORTE, LA VEN-

TAJA DE UNA RUTA TAN EXTENSA ES PODER ENCONTRAR DIFERENTES VERSIONES DEL OTOÑO A LO LARGO DEL RECORRIDO. SIN EMBARGO, SIEMPRE HAY QUE COMPROBAR LAS CONDICIONES METEOROLÓGICAS Y LAS RESTRICCIONES LOCALES ANTES DE ABANDO-



en la ruta: **LAS MEJORES CARRETERAS EN OTOÑO**

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.



NAR UNA RUTA PRINCIPAL.

4. I-70: DE LAS GRANDES LLANURAS A COLORADO

LA INTERSTATE 70 OFRECE UNA DE LAS TRANSICIONES PAISAJÍSTICAS MÁS INTERESANTES DEL PAÍS. DESDE LAS LLANURAS DEL CENTRO HASTA LAS MONTAÑAS ROCOSAS DE COLORADO, EL PAISAJE CAMBIA RADICALMENTE. EL TRAMO QUE ATRAVIESA COLORADO PUEDE OFRECER ESPECTACULARES VISTAS DE MONTAÑA, ESPECIALMENTE ALREDEDOR DE ZONAS COMO VAIL Y GLENWOOD CANYON. LOS ÁLAMOS AMARILLOS CONTRASTAN CON LAS MONTAÑAS Y CREAN UNO DE LOS PAISAJES OTOÑALES MÁS CARACTERÍSTICOS DEL ESTADO. PERO AQUÍ APARECE UNA ADVERTENCIA IMPORTANTE: EN LAS ROCOSAS, EL OTOÑO TAMBIÉN ANUNCIA EL INVIERNO. UNA JORNADA SOLEADA PUEDE CONVERTIRSE RÁPIDAMENTE EN UNA SITUACIÓN COMPLICADA EN ZONAS ELEVADAS. REVISAR EL PRONÓSTICO ANTES DE COMENZAR EL RECORRIDO NO ES OPCIONAL. CUANDO LLEGA UNA TORMENTA.

5. US-191: ARIZONA Y UTAH EN OTRA DIMENSIÓN

EL OTOÑO NO SIGNIFICA NECESARIAMENTE BOSQUES CUBIERTOS DE HOJAS ROJAS. EN EL SUROESTE, LAS CARRETERAS OFRECEN UNA EXPERIENCIA COMPLETAMENTE DIFERENTE. LA U.S. ROUTE 191 ATRAVIESA ARIZONA Y

UTAH Y CONECTA ALGUNOS DE LOS PAISAJES DESÉRTICOS MÁS ESPECTACULARES DEL PAÍS. CERCA DE MOAB, LOS TONOS ROJIZOS DE LAS FORMACIONES ROCOSAS CONTRASTAN CON EL CIELO Y, EN DETERMINADAS ZONAS, CON LA VEGETACIÓN QUE COMIENZA A CAMBIAR DE COLOR. PARA QUIENES TRABAJAN EN TRANSPORTE, LA REGIÓN DEMUESTRA QUE UNA RUTA ESCÉNICA PUEDE SER MEMORABLE INCLUSO SIN GRANDES BOSQUES. EL CLIMA MÁS FRESCO DEL OTOÑO TAMBIÉN PUEDE HACER QUE CIERTOS RECORRIDOS SEAN MÁS AGRAÐABLES QUE DURANTE EL INTENSO CALOR DEL VERANO.

6. I-90: EL OTOÑO CRUZA EL NORTE



LA INTERSTATE 90 ATRAVIESA ESTADOS UNIDOS DE COSTA A COSTA Y OFRECE MÚLTIPLES PAISAJES DURANTE EL OTOÑO. EN EL NORESTE, LAS CARRETERAS PASAN POR REGIONES BOSCOSAS DE NUEVA YORK Y NUEVA INGLATERRA ANTES DE CONTINUAR HACIA EL OESTE. MÁS ADELANTE APARECEN LOS GRANDES LAGOS, LAS PRADERAS Y FINALMENTE LAS MONTAÑAS DE MONTANA Y WASHINGTON. PARA UN CAMIONERO DE LARGA DISTANCIA, ESA VARIEDAD TIENE UN ATRACTIVO ESPECIAL. EN UNA SOLA RUTA ES POSIBLE PASAR DE ÁRBOLES CAMBIANDO DE COLOR A PAISAJES ABIERTOS Y MONTAÑAS. LA DESVENTAJA ES QUE LAS CONDICIONES METEOROLÓGICAS TAMBIÉN PUEDEN CAMBIAR RÁPIDAMENTE.

OTOÑO TAMBIÉN SIGNIFICA PREPARACIÓN

ANTES DE SALIR CONVIENE REVISAR EL PRONÓSTICO, COMPROBAR CIERRES Y RESTRICCIONES, VERIFICAR NEUMÁTICOS Y MANTENER UNA VELOCIDAD ADECUADA A LAS CONDICIONES. TAMBIÉN ES IMPORTANTE RECORDAR QUE MUCHAS DE LAS CARRETERAS MÁS FAMOSAS POR SUS PAISAJES TIENEN RESTRICCIONES PARA VEHÍCULOS COMERCIALES. UNA RUTA ESPECTACULAR PARA UN AUTOMÓVIL PARTICULAR PUEDE NO SER LEGAL O PRÁCTICA PARA UN TRACTOCAMIÓN. 

EL OTOÑO DEMUESTRA QUE CADA RUTA TIENE SU PROPIO RITMO: DISFRUTAR DEL PAISAJE TAMBIÉN SIGNIFICA SABER ANTICIPARSE AL CLIMA Y MANTENER SIEMPRE EL CONTROL.





¿QUIERES SER

CAMIONERO?



CDL: CÓMO EMPEZAR UNA CARRERA EN EL TRANSPORTE PROFESIONAL

POR DONDE EMPEZAR

LICENCIAS, FORMACIÓN, ENDORSEMENTS, COSTOS Y PRIMEROS EMPLEOS: TODO LO QUE DEBES SABER ANTES DE PONER TU PRIMER CAMIÓN EN MARCHA.

POR: TRANSPORTE LATINO / REDACCIÓN TL

ENTRAR AL TRANSPORTE PROFESIONAL PUEDE SER EL COMIENZO DE UNA CARRERA ESTABLE, PERO OBTENER UNA CDL REQUIERE FORMACIÓN, EXÁMENES Y UNA INVERSIÓN INICIAL. Y NO ES NECESARIO EMPEZAR CON UN CAMIÓN PROPIO: MUCHAS COMPAÑÍAS CONTRATAN CONDUCTORES RECIÉN LICENCIADOS.

ELIGE LA CDL ADECUADA

EN ESTADOS UNIDOS EXISTEN TRES CLASES PRINCIPALES DE CDL: A, B Y C. PARA QUIEN QUIERE CONDUCIR UN TRACTOCAMIÓN CON REMOLQUE, LA CLASS A CDL SUELE SER LA OPCIÓN MÁS IMPORTANTE Y ABRE LA PUERTA A BUENA PARTE DE LOS TRABAJOS DE LARGA DISTANCIA Y CARGA PESADA.

LA CLASS B ESTÁ ORIENTADA PRINCIPALMENTE A VEHÍCULOS PESADOS INDIVIDUALES, COMO DETERMINADOS CAMIONES RECTOS Y AUTOBUSES. LA CLASS C CUBRE DETERMINADOS VEHÍCULOS QUE NO ENTRAN EN A O B, INCLUIDOS ALGUNOS DESTINADOS AL TRANSPORTE DE PASAJEROS O MATERIALES PELIGROSOS.

PRIMERO, EL PERMISO DE APRENDIZAJE

EL CAMINO COMIENZA

NORMALMENTE CON EL COMMERCIAL LEARNER'S PERMIT, CONOCIDO COMO CLP. EL ESTADO DONDE OBTENDRÁS LA LICENCIA ESTABLECE EL PROCEDIMIENTO CONCRETO, PERO EL PROCESO INCLUYE EXÁMENES DE CONOCIMIENTOS, COMPROBACIONES DE ELIGIBILIDAD Y REQUISITOS MÉDICOS APLICABLES. FMCSA RECUERDA QUE LOS ESTADOS SON QUIENES EXPIDEN LAS CDL, NO LA AGENCIA FEDERAL. POR ESO, EL PRIMER PASO PRÁCTICO ES CONSULTAR EL MANUAL DE CDL DE TU ESTADO Y COMPROBAR QUÉ DOCUMENTOS, TARIFAS Y REQUISITOS EXIGE. EL HISTORIAL DE CONDUCCIÓN TAMBIÉN SE REvisa PARA DETERMINAR SI EXISTEN DESCALIFICACIONES.

LA FORMACIÓN ELDT

PARA LOS NUEVOS SOLICITANTES DE UNA CLASS A O CLASS B CDL, LAS REGLAS FEDERALES DE ENTRY-LEVEL DRIVER TRAINING (ELDT) EXIGEN COMPLETAR FORMACIÓN CON UN PROVEEDOR REGISTRADO ANTES DE REALIZAR LA PRUEBA DE HABILIDADES. EL ENTRENAMIENTO COMBINA TEORÍA Y FORMACIÓN PRÁCTICA EN PISTA Y CARRETERA. ES IMPORTANTE ELEGIR UNA ESCUELA QUE APAREZCA EN EL TRAINING PROVIDER REGISTRY DE FMCSA. EL PROVEEDOR DEBE ENVIAR LA CERTIFICACIÓN DE QUE COMPLETASTE LA FORMACIÓN ANTES DE QUE PUEDAS AVANZAR AL EXAMEN CORRESPONDIENTE.

LOS TRES PASOS DEL EXAMEN

UNA VEZ CUMPLIDOS LOS REQUISITOS, LLEGA



LA PRUEBA DE HABILIDADES. FMCSA DIVIDE EL EXAMEN EN TRES PARTES: INSPECCIÓN DEL VEHÍCULO, CONTROLES BÁSICOS Y PRUEBA DE CARRETERA.

LA INSPECCIÓN PUEDE RESULTAR ESPECIALMENTE EXIGENTE PORQUE REQUIERE CONOCER COMPONENTES Y EXPLICAR QUÉ DEBE REVISARSE. NO CONVIENE MEMORIZAR UNA LISTA SIN ENTENDER QUÉ SE ESTÁ COMPROBANDO. LOS CONTROLES BÁSICOS EVALÚAN LA CAPACIDAD PARA MANIOBRAR EL VEHÍCULO, MIENTRAS QUE LA PRUEBA DE CARRETERA DEMUESTRA QUE PUEDES CONDUCIR DE FORMA SEGURA EN TRÁFICO REAL.

EL CLP DEBE MANTENERSE DURANTE EL PERIODO REQUERIDO POR EL ESTADO Y, BAJO LAS REGLAS FEDERALES, DEBEN TRANSCURRIR AL MENOS 14 DÍAS ANTES DE REALIZAR LA PRUEBA DE HABILIDADES. BORALES, DEPENDIENDO DE LA COMPAÑÍA.

LOS ENDORSEMENTS PUEDEN ABRIR PUERTAS

UNA CDL NO TIENE QUE SER EL FINAL DEL PROCESO. LOS ENDORSEMENTS AÑADEN AUTORIZACIONES PARA DETERMINADOS VEHÍCULOS O CARGAS.

ENTRE LOS MÁS CONOCIDOS ESTÁN N, PARA VEHÍCULOS CISTERNA; T, PARA DOBLES O TRIPLES REMOLQUES; H, PARA MATERIALES PELIGROSOS; Y X, QUE COMBINA CISTERNA Y

MATERIALES PELIGROSOS. TAMBIÉN EXISTEN P PARA PASAJEROS Y S PARA AUTOBUSES ESCOLARES.

¿CUÁNTO CUESTA EMPEZAR?

EL PRECIO VARÍA SEGÚN EL ESTADO Y LA ESCUELA. HAY PROGRAMAS FINANCIADOS POR EMPLEADORES, AYUDAS PÚBLICAS Y ACADEMIAS PRIVADAS QUE PUEDEN COSTAR VARIOS MILES DE DÓLARES. A ESO HAY QUE SUMAR TASAS DEL CLP Y CDL, EXAMEN MÉDICO, PRUEBAS Y POSIBLES GASTOS ADICIONALES. ALGUNAS COMPAÑÍAS PAGAN LA FORMACIÓN A CAMBIO DE UN COMPROMISO LABORAL. PUEDE REDUCIR EL DESEMBOLSO INICIAL, PERO HAY QUE LEER EL CONTRATO, ESPECIALMENTE LAS CONDICIONES DE PERMANENCIA Y POSIBLES REEMBOLSOS SI ABANDONAS ANTES DE TIEMPO. TAMBIÉN CONVIENE PREGUNTAR POR EL EQUIPO UTILIZADO, LAS CONDICIONES DE ENTRENAMIENTO Y LAS OPORTUNIDADES LABORALES POSTERIORES.

EL PRIMER TRABAJO

PARA MUCHOS NUEVOS CONDUCTORES, EL OBJETIVO INICIAL ES ACUMULAR EXPERIENCIA SEGURA. EMPRESAS DE CARGA GENERAL, DISTRIBUCIÓN REGIONAL Y ALGUNAS OPERACIONES ESPECIALIZADAS PUEDEN CONTRATAR CONDUCTORES RECIÉN LICENCIADOS.

MUCHAS CUENTAN CON ORIENTACIÓN O ENTRENAMIENTO ACOMPAÑADO POR UN CONDUCTOR EXPERIMENTADO.

COMPARA SALARIO, BENEFICIOS, TIEMPO FUERA DE CASA, SISTEMA DE PAGO, MILLAS, DÍAS DE DESCANSO Y POLÍTICAS DE SEGURIDAD. UN SALARIO ANUNCIADO POR MILLA NO CUENTA TODA LA HISTORIA SI PASAS TIEMPO ESPERANDO UNA CARGA O RECORRIENDO MILLAS SIN REMUNERACIÓN.

ANTES DE PONERTE AL VOLANTE

SER CAMIONERO SIGNIFICA ASUMIR UNA RESPONSABILIDAD CONSIDERABLE. LA LICENCIA ES SOLO EL COMIENZO. HAY QUE APRENDER A INSPECCIONAR EL VEHÍCULO, ADMINISTRAR LAS HORAS DE SERVICIO, UTILIZAR CORRECTAMENTE EL ELD, MANIOBRAR EN ESPACIOS REDUCIDOS Y TOMAR DECISIONES SEGURAS CUANDO EL CLIMA O EL TRÁFICO CAMBIAN.

UNA CARRERA, NO SOLO UNA LICENCIA

CONSEGUIR UNA CDL PUEDE ABRIR LA PUERTA A MÚLTIPLES CAMINOS PROFESIONALES. UN CONDUCTOR PUEDE COMENZAR EN CARGA GENERAL Y POSTERIORMENTE ESPECIALIZARSE EN CISTERNAS, CARGA PESADA, EQUIPOS ESPECIALIZADOS O CONVERTIRSE EN OWNER-OPERATOR. LA CLAVE ESTÁ EN EMPEZAR CON INFORMACIÓN CLARA.

¿CÓMO PROTEGER TUS GANANCIAS CUANDO SUBEN LOS COSTOS?

APRENDE QUE ES LO QUE PUEDES HACER

COMBUSTIBLE, SEGURO, MANTENIMIENTO Y REPARACIONES PUEDEN COMERSE EL MARGEN DE UNA OPERACIÓN. LA CLAVE ESTÁ EN CONOCER CUÁNTO CUESTA REALMENTE MOVER CADA MILLA. »



POR: TRANSPORTE LATINO / REDACCIÓN TL

EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA, FACTURAR MÁS NO SIEMPRE SIGNIFICA GANAR MÁS. UNA CARGA QUE PARECE RENTABLE PUEDE CONVERTIRSE RÁPIDAMENTE EN UNA MALA OPERACIÓN CUANDO SE SUMAN COMBUSTIBLE, SEGURO, MANTENIMIENTO, PEAJES, PAGOS DEL CAMIÓN Y GASTOS INESPERADOS. CUANDO LOS COSTOS SUBEN, LA DIFERENCIA ENTRE SOBREVIVIR Y PERDER DINERO PUEDE ESTAR EN CONOCER CON PRECISIÓN CUÁNTO CUESTA CADA MILLA Y CUÁNTO DEBE COBRARSE PARA MANTENER UN MARGEN SALUDABLE.

EL PRIMER NÚMERO QUE DEBES CONOCER

ANTES DE NEGOCIAR UNA CARGA, UN OWNER-OPERATOR DEBERÍA CONOCER SU COSTO REAL POR MILLA. NO BASTA CON CALCULAR CUÁNTO COMBUSTIBLE CONSUME EL CAMIÓN. EL OBJETIVO ES SUMAR TODOS LOS GASTOS NECESARIOS PARA MANTENERLO FUNCIONANDO Y DIVIDIRLOS ENTRE LAS MILLAS QUE REALMENTE RECORRE.

UNA FÓRMULA SENCILLA ES:
 $\text{COSTO POR MILLA} = \frac{\text{GASTOS TOTALES}}{\text{MILLAS RECORRIDAS}}$

DENTRO DE LOS GASTOS DEBEN ENTRAR COMBUSTIBLE, SEGURO, MANTENIMIENTO, NEUMÁTICOS, PAGOS DEL CAMIÓN, PERMISOS, PEAJES, REGISTRO, REPARACIONES, ESTACIONAMIENTO Y OTROS COSTOS OPERATIVOS. TAMBIÉN CONVIENE RESERVAR DINERO PARA GASTOS QUE NO APARECEN TODOS LOS MESES, COMO UNA REPARACIÓN IMPORTANTE



O LA SUSTITUCIÓN DE DETERMINADOS COMPONENTES. SUPONGAMOS QUE UNA OPERACIÓN TIENE \$12,000 DE GASTOS MENSUALES Y RECORRE 10,000 MILLAS. SU COSTO PROMEDIO SERÍA DE \$1.20 POR MILLA. ESO SIGNIFICA QUE ACEPTAR CARGAS A \$1.30 POR MILLA DEJARÍA SOLAMENTE DIEZ CENTAVOS ANTES DE CONSIDERAR IMPUESTOS Y OTROS CONCEPTOS.

COSTOS FIJOS Y VARIABLES

SEPARAR LOS GASTOS EN DOS GRUPOS FACILITA MUCHO EL ANÁLISIS.

LOS COSTOS FIJOS SON AQUELLOS QUE GENERALMENTE EXISTEN AUNQUE EL CAMIÓN RECORRA POCAS MILLAS: PAGO DEL FINANCIAMIENTO O LEASING, SEGURO, PERMISOS, REGISTRO Y DETERMINADAS SUSCRIPCIONES. LOS COSTOS VARIABLES AUMENTAN CON LA ACTIVIDAD. EL COMBUSTIBLE ES EL EJEMPLO MÁS EVIDENTE, PERO TAMBIÉN ESTÁN EL DESGASTE DE NEUMÁTICOS, MANTENIMIENTO, ACEITE, REPARACIONES RELACIONADAS CON EL KILOMETRAJE Y ALGUNOS PEAJES. ESTA DIFERENCIA ES IMPORTANTE PORQUE PERMITE ENTENDER QUÉ OCURRE CUANDO

BAJA EL VOLUMEN DE TRABAJO. SI UN CAMIÓN RECORRE MENOS MILLAS, LOS COSTOS FIJOS SE REPARTEN ENTRE UNA CANTIDAD MENOR DE KILÓMETROS, AUMENTANDO AUTOMÁTICAMENTE EL COSTO POR MILLA.

EL COMBUSTIBLE PUEDE CAMBIARLO TODO

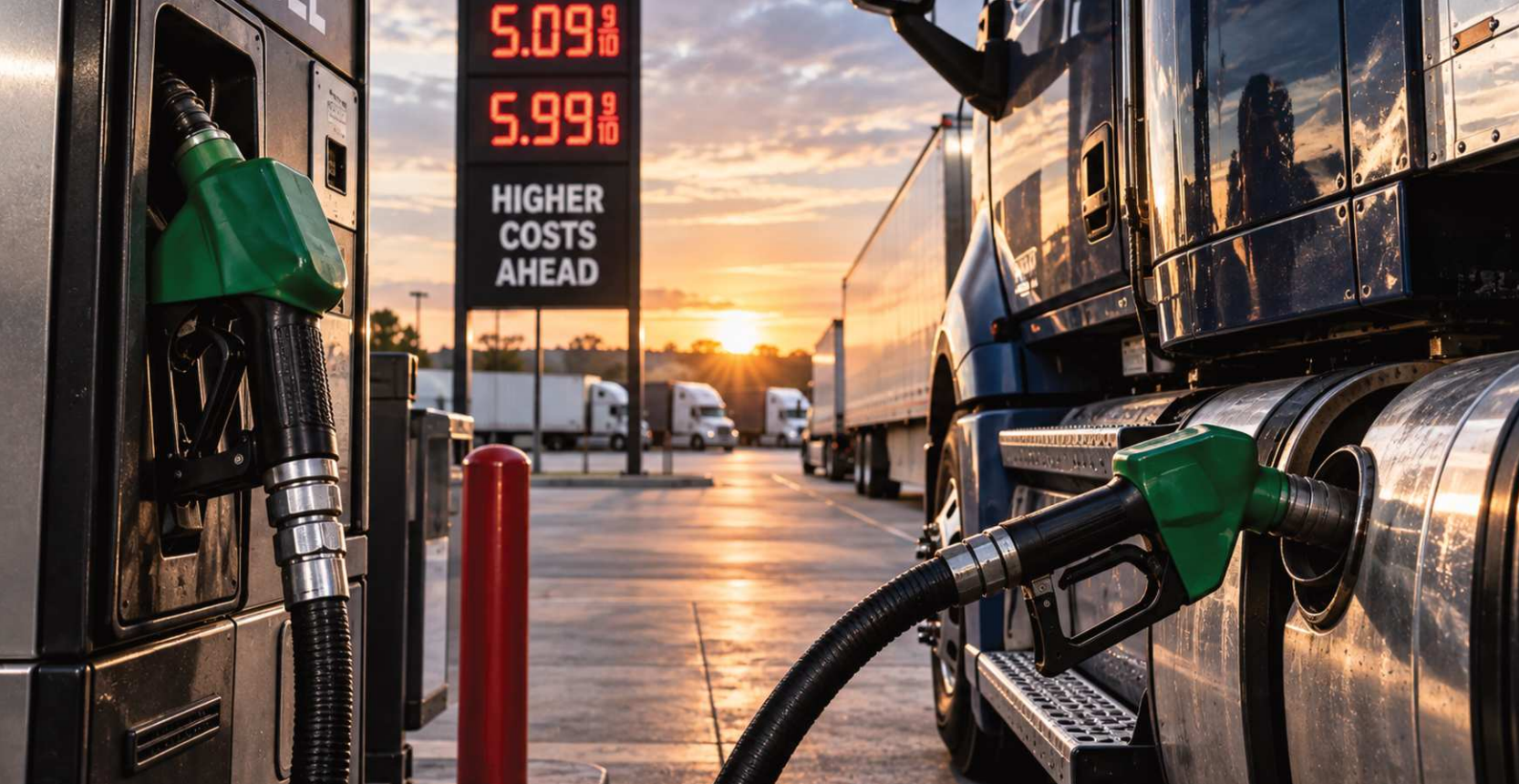
EL COMBUSTIBLE SUELE SER UNO DE LOS GASTOS MÁS GRANDES Y MÁS VARIABLES. PARA CALCULARLO CORRECTAMENTE, NO BASTA CON MIRAR EL PRECIO DEL GALÓN. HAY QUE CONOCER EL RENDIMIENTO REAL

DEL CAMIÓN. SI UNA UNIDAD CONSIGUE 7 MILLAS POR GALÓN Y EL DIÉSEL CUESTA \$5 POR GALÓN, EL COMBUSTIBLE REPRESENTA APROXIMADAMENTE 71 CENTAVOS POR MILLA. SI EL PRECIO SUBE A \$6, ESA CIFRA PASA A UNOS 86 CENTAVOS. UNA DIFERENCIA DE 15 CENTAVOS PUEDE PARECER PEQUEÑA, PERO MULTIPLICADA POR 10,000 MILLAS SUPONE APROXIMADAMENTE \$1,500 ADICIONALES AL MES. POR ESO CONVIENE CONTROLAR EL CONSUMO DE CADA UNIDAD Y NO UTILIZAR ÚNICAMENTE PROMEDIOS GENERALES. DOS CAMIONES PUE-

DEN TENER MOTORES SIMILARES Y OBTENER RESULTADOS DIFERENTES DEPENDIENDO DE PESO, RUTA, VELOCIDAD, AERODINÁMICA Y ESTILO DE CONDUCCIÓN.

NO ACEPTES UNA CARGA SOLO POR EL PRECIO

UNO DE LOS ERRORES MÁS COMUNES CONSISTE EN MIRAR EXCLUSIVAMENTE EL RATE POR MILLA ANUNCIADO POR EL BROKER O CLIENTE. UNA CARGA DE \$2.50 POR MILLA NO NECESARIAMENTE ES MEJOR QUE UNA DE \$2.20.



¿POR QUÉ? PORQUE LAS MILLAS VACÍAS TAMBIÉN CUESTAN DINERO.

SI UNA CARGA PAGA 500 MILLAS PERO OBLIGA AL CAMIÓN A RECORRER OTRAS 150 MILLAS SIN CARGA PARA LLEGAR AL ORIGEN, EL INGRESO DEBERÍA ANALIZARSE SOBRE LAS 650 MILLAS TOTALES. TAMBIÉN DEBEN CONSIDERARSE PEAJES, TIEMPO DE ESPERA Y POSIBLES GASTOS ADICIONALES. EL CÁLCULO CORRECTO ES COMPARAR EL INGRESO TOTAL DE LA OPERACIÓN CON TODAS LAS MILLAS Y TODOS LOS COSTOS ASOCIADOS.

PROTEGER EL MARGEN

CUANDO AUMENTAN LOS GASTOS, LA PRIMERA REACCIÓN PUEDE SER SUBIR LAS TARIFAS. SIN EMBARGO, NO SIEMPRE ES POSIBLE HACERLO INMEDIATAMENTE. UNA ESTRATEGIA MÁS EFECTIVA CONSISTE EN CONOCER EXACTAMENTE QUÉ COSTO AUMENTÓ Y CUÁNTO IMPACTO TIENE. LOS FUEL SURCHARGES PUEDEN AYUDAR A PROTEGERSE FRENTE A CAMBIOS IMPORTANTES EN EL PRECIO DEL DIÉSEL. PARA OTROS GASTOS, PUEDE SER NECESARIO RENEGOCIAR CONTRATOS, REVISAR RUTAS O BUSCAR CLIENTES QUE PAGUEN MEJOR. TAMBIÉN ES IMPORTANTE EVITAR REDUCIR TARIFAS SIMPLEMENTE PARA MANTENER EL CAMIÓN EN MOVIMIENTO. UNA CARGA QUE GENERA INGRESOS PERO NO CUBRE ADECUA-



DAMENTE LOS COSTOS PUEDE CONSUMIR COMBUSTIBLE, NEUMÁTICOS Y TIEMPO SIN APORTAR UNA VERDADERA GANANCIA.

EL MANTENIMIENTO TAMBIÉN ES FINANZAS

AHORRAR EN MANTENIMIENTO PUEDE PARECER UNA FORMA RÁPIDA DE REDUCIR GASTOS, PERO MUCHAS VECES PRODUCE EXACTAMENTE LO CONTRARIO. UN NEUMÁTICO DESGASTADO PUEDE TERMINAR EN UNA AVERÍA. UN PROBLEMA PEQUEÑO IGNORADO DURANTE SEMANAS PUEDE CONVERTIRSE EN UNA REPARACIÓN MUCHO MÁS CARA. Y UN CAMIÓN DETENIDO NO SOLAMENTE GENERA UNA FACTURA: TAMBIÉN DEJA DE PRODUCIR INGRESOS. POR ESO CONVIENE CREAR UNA RESERVA DE

MANTENIMIENTO. SEPARAR UNA CANTIDAD DETERMINADA POR MILLA PERMITE ACUMULAR DINERO PARA SERVICIOS Y REPARACIONES FUTURAS SIN DEPENDER DE LA TARJETA DE CRÉDITO CUANDO APARECE UN PROBLEMA.

REVISA TUS NÚMEROS CADA MES

EL COSTO POR MILLA NO DEBERÍA CALCULARSE UNA SOLA VEZ AL AÑO. LOS PRECIOS CAMBIAN, EL CAMIÓN ENVEJECE, LAS RUTAS CAMBIAN Y LAS NECESIDADES DE MANTENIMIENTO TAMBIÉN. UNA REVISIÓN MENSUAL PERMITE DETECTAR TENDENCIAS. SI EL COMBUSTIBLE REPRESENTA CADA VEZ MÁS, SI AUMENTAN LOS COSTOS DE REPARACIÓN O SI LAS MILLAS VACÍAS ESTÁN CRECIENDO, HAY TIEMPO PARA CORREGIR EL PROBLEMA. TAMBIÉN AYUDA A ESTABLECER UN MÍNIMO DE TARIFA. SI SABES QUE TU OPERACIÓN CUESTA \$1.80 POR MILLA, ACEPTAR CONSTANTEMENTE CARGAS POR DEBAJO DE ESA CIFRA SIGNIFICA PERDER DINERO, AUNQUE EL CAMIÓN ESTÉ TRABAJANDO.

GANAR MÁS NO SIEMPRE SIGNIFICA TRABAJAR MÁS

LA RENTABILIDAD DEL TRANSPORTE NO DEPENDE ÚNICAMENTE DE CUÁNTAS MILLAS PUEDE RECORRER UN CAMIÓN. DEPENDE DE CUÁNTO QUEDA DESPUÉS DE PAGAR POR RECORRERLAS. **TFL**

TRICITY 300

AIRBAG

MUEVE TU MUNDO

NUEVA TRICITY 300 AIRBAG

DA EL PASO ADECUADO.

Un nuevo nivel de movilidad urbana, con más seguridad, estabilidad y confianza en cada trayecto.

Diseñada para quienes siempre siguen adelante.



AIRBAG
MÁS SEGURIDAD
EN MOVIMIENTO



FRENOS ABS
EN LAS TRES RUEDAS
MAYOR ESTABILIDAD



INSTRUMENTACIÓN
TFT CON
CONECTIVIDAD



AGILIDAD
Y CONFORT
EN LA CIUDAD



DISEÑADA
PARA TU
DÍA A DÍA

finanzas: ¿CÓMO PROTEGER TUS GANANCIAS?

ESPALDA, CUELLO Y HOMBROS:

EL PRECIO DE TANTAS HORAS AL VOLANTE

LA POSTURA, LA FALTA DE MOVIMIENTO Y UNA CABINA MAL AJUSTADA PUEDEN CONVERTIR LAS LARGAS JORNADAS DE CONDUCCIÓN EN DOLOR CONSTANTE. »



POR: **TRANSPORTE LATINO** / REDACCIÓN TL

PASAR OCHO, DIEZ O INCLUSO MÁS HORAS AL VOLANTE NO SOLO EXIGE CONCENTRACIÓN. EL CUERPO TAMBIÉN PERMANECE TRABAJANDO DURANTE TODA LA JORNADA, AUNQUE PRÁCTICAMENTE NO SE MUEVA. MANTENER UNA MISMA POSICIÓN DURANTE HORAS PUEDE SOBRECARGAR LA ESPALDA, EL CUELLO Y LOS HOMBROS, ESPECIALMENTE CUANDO LA POSTURA NO ES ADECUADA. LA BUENA NOTICIA ES QUE PEQUEÑOS CAMBIOS EN LA CABINA, PAUSAS BIEN APROVECHADAS Y ALGUNOS EJERCICIOS SENCILLOS PUEDEN AYUDAR A REDUCIR LA TENSIÓN Y PREVENIR QUE UNA MOLESTIA OCASIONAL TERMINE CONVIRTIÉNDOSE EN UN PROBLEMA PERSISTENTE.

EL CUERPO TAMBIÉN CONDUCE

CUANDO ESTAMOS SENTADOS DURANTE MUCHO TIEMPO, DETERMINADOS MÚSCULOS PERMANECEN CONTRAÍDOS MIENTRAS OTROS DEJAN DE TRABAJAR CON NORMALIDAD. EN UN CAMIONERO, ESTA SITUACIÓN SE REPITE DURANTE CIENTOS

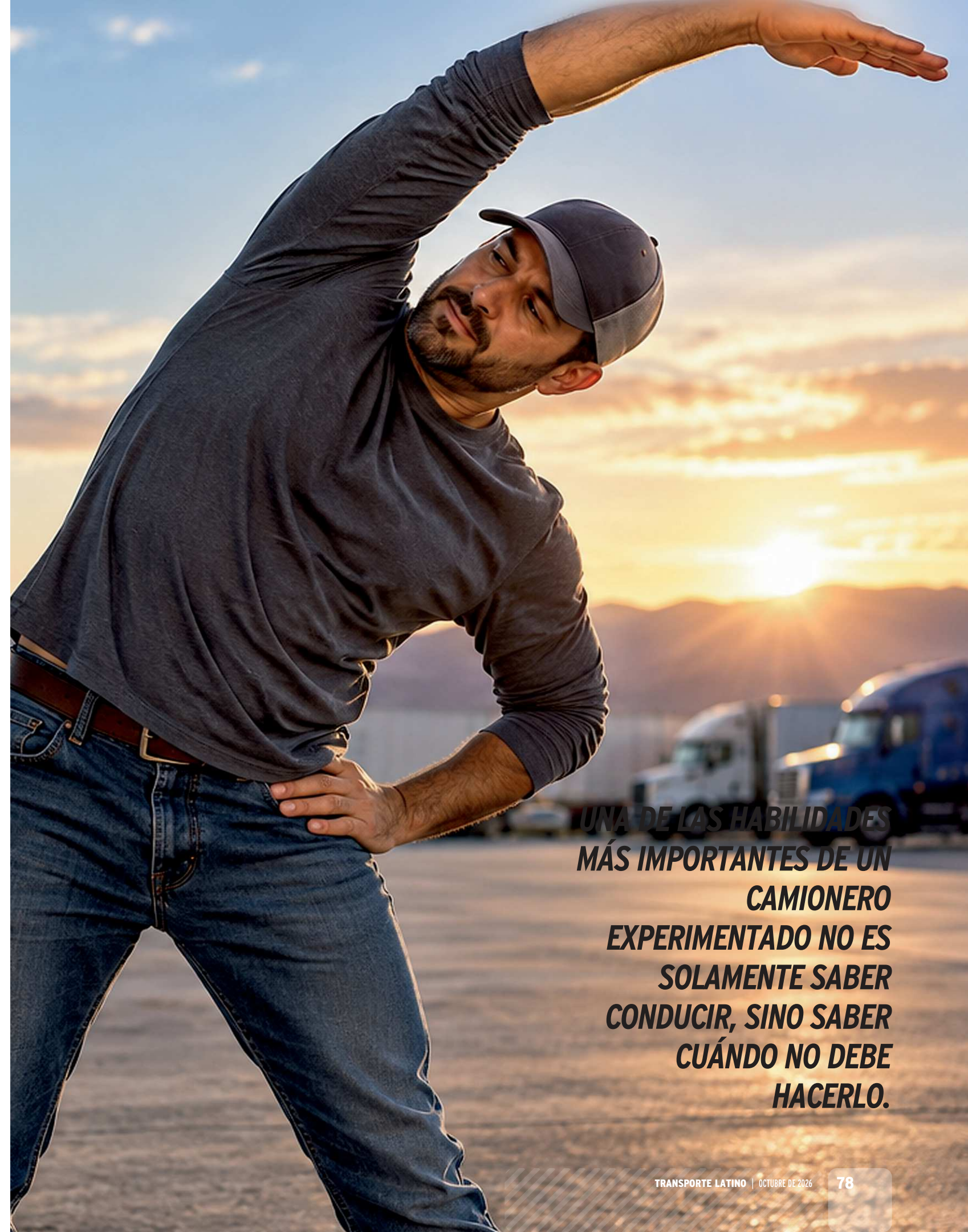
DE KILÓMETROS. LA ZONA LUMBAR SUELE SER UNA DE LAS MÁS AFECTADAS. UNA POSICIÓN SENTADA PROLONGADA PUEDE AUMENTAR LA PRESIÓN SOBRE LA PARTE BAJA DE LA ESPALDA, ESPECIALMENTE CUANDO LA PELVIS QUEDA INCLINADA HACIA ATRÁS O EL ASIENTO NO PROPORCIONA SUFICIENTE SOPORTE. EL CUELLO Y LOS HOMBROS TAMBIÉN SUFREN. MANTENER LOS BRAZOS EXTENDIDOS HACIA EL VOLANTE, ELEVAR LIGERAMENTE LOS HOMBROS O ADELANTAR LA CABEZA PARA OBSERVAR MEJOR LAS PANTALLAS PUEDE GENERAR TENSIÓN PROGRESIVA. AL PRINCIPIO PUEDE SENTIRSE SIMPLEMENTE COMO RIGIDEZ; DESPUÉS DE MUCHAS HORAS PUEDE APARECER DOLOR.

UNA CABINA MAL AJUSTADA PASA FACTURA

UNO DE LOS ERRORES MÁS HABITUALES ES EMPEZAR LA JORNADA SIN AJUSTAR CORRECTAMENTE EL ASIENTO. LA POSICIÓN IDEAL DEBE PERMITIR MANTENER LA ESPALDA APOYADA Y LOS HOMBROS RELAJADOS. LAS RODILLAS

DEBEN CONSERVAR UNA LIGERA FLEXIÓN CUANDO LOS PEDALES ESTÁN COMPLETAMENTE ACCIONADOS Y EL VOLANTE DEBE QUEDAR SUFICIENTEMENTE CERCA PARA MANEJARLO SIN ESTIRAR DEMASIADO LOS BRAZOS. EL RESPALDO TAMPOCO DEBERÍA ESTAR COMPLETAMENTE VERTICAL NI EXCESIVAMENTE RECLINADO. UNA INCLINACIÓN MODERADA PERMITE APOYAR LA ESPALDA MIENTRAS SE MANTIENE UNA POSICIÓN CÓMODA PARA CONTROLAR EL VEHÍCULO. EL VOLANTE MERECE ESPECIAL ATENCIÓN. SI ESTÁ DEMASIADO LEJOS, OBLIGA A ADELANTAR LOS HOMBROS Y SEPARAR LOS BRAZOS DEL CUERPO. SI ESTÁ DEMASIADO CERCA, PUEDE LIMITAR EL MOVIMIENTO Y GENERAR UNA POSICIÓN INCÓMODA. LOS ESPEJOS TAMBIÉN IMPORTAN. UN ESPEJO MAL COLOCADO PUEDE OBLIGAR A GIRAR REPETIDAMENTE EL CUELLO O INCLINAR EL TORSO PARA CONSEGUIR UNA BUENA VISIBILIDAD.

EL PROBLEMA DE NO MOVERSE INCLUSO CON UNA POSTURA EXCELENTE, PERMANECER SENTADO DURANTE HORAS NO ES



**UNA DE LAS HABILIDADES
MÁS IMPORTANTES DE UN
CAMIONERO
EXPERIMENTADO NO ES
SOLAMENTE SABER
CONducir, SINO SABER
CUÁNDO NO DEBE
HACERLO.**

IDEAL. EL CUERPO NECESITA MOVIMIENTO. UNA DE LAS MEJORES ESTRATEGIAS CONSISTE EN APROVECHAR LAS PARADAS OBLIGATORIAS PARA CAMINAR ALGUNOS MINUTOS. NO HACE FALTA CONVERTIR CADA DESCANSO EN UNA SESIÓN DEPORTIVA. LEVANTARSE, CAMINAR, MOVER LOS BRAZOS Y CAMBIAR DE POSICIÓN YA PERMITE ROMPER EL PERIODO PROLONGADO DE INMOVILIDAD. CUANDO SEA POSIBLE, CONVIENE EVITAR PERMANECER SENTADO DURANTE TODA LA PAUSA. SI EL DESCANSO OFRECE LA OPORTUNIDAD DE CAMINAR ALREDEDOR DEL ESTACIONAMIENTO O REALIZAR ALGUNOS MOVIMIENTOS SUAVES, EL CUERPO LO AGRADECERÁ.

EL CAFÉ PUEDE AYUDAR, PERO NO SUSTITUYE EL SUEÑO

LA CAFÉÍNA 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.

EJERCICIOS SENCILLOS

LOS EJERCICIOS PARA UN CAMIONERO DEBEN SER SIMPLES Y FÁCILES DE REALIZAR DURANTE UNA PARADA. UNA OPCIÓN ES REALIZAR RETRACCIONES DE HOMBROS: LLEVAR SUAVEMENTE LOS HOMBROS HACIA ATRÁS, JUNTAR LIGERAMENTE LOS OMÓPLATOS Y MANTENER LA POSICIÓN DURANTE UNOS SEGUNDOS ANTES DE RELAJARSE. PARA EL CUELLO, PUEDEN REALIZARSE MOVIMIENTOS LENTOS DE INCLINACIÓN HACIA CADA LADO, SIN REBOTES Y SIN LLEVAR EL MOVIMIENTO HASTA UN PUNTO DOLOROSO. TAMBIÉN PUEDEN HACERSE ROTACIONES SUAVES DE HOMBROS HACIA DELANTE Y HACIA ATRÁS PARA LIBERAR TENSIÓN ACUMULADA. PARA LA ESPALDA, CAMINAR ES UNA DE LAS OPCIONES MÁS SENCILLAS. TAMBIÉN PUEDEN REALIZARSE EXTENSIONES SUAVES DE LA COLUMNA ESTANDO DE PIE, SIEMPRE QUE RESULTEN CÓMODAS. EL OBJETIVO NO ES SENTIR DOLOR NI “FORZAR” LOS MÚSCULOS. LOS MOVIMIENTOS



DEBEN SER CONTROLADOS Y SUAVES.

NO IGNORAR LAS SEÑALES

UNA MOLESTIA OCASIONAL DESPUÉS DE UNA JORNADA LARGA NO NECESARIAMENTE SIGNIFICA QUE EXISTA UNA LESIÓN. SIN EMBARGO, EL DOLOR PERSISTENTE MERECE ATENCIÓN. SI EL DOLOR EMPEORA, SE MANTIENE DURANTE SEMANAS O APARECE JUNTO CON SÍNTOMAS

COMO DEBILIDAD, HORMIGUEO, ENTUMECIMIENTO O DOLOR QUE SE EXTIENDE HACIA BRAZOS O PIERNAS, CONVIENE CONSULTAR CON UN PROFESIONAL SANITARIO. TAMBIÉN ES IMPORTANTE BUSCAR ATENCIÓN MÉDICA ANTE UN DOLOR INTENSO QUE APARECE REPENTINAMENTE O DESPUÉS DE UN ACCIDENTE. INTENTAR “AGUANTAR” PORQUE EL TRABAJO EXIGE SEGUIR CONDUCIENDO PUEDE HACER

QUE UN PROBLEMA TERMINE SIENDO MÁS DIFÍCIL DE SOLUCIONAR.

PEQUEÑOS CAMBIOS, GRANDES DIFERENCIAS

LA PREVENCIÓN COMIENZA MUCHO ANTES DE QUE APAREZCA EL DOLOR. AJUSTAR CORRECTAMENTE EL ASIENTO, MANTENER UNA POSTURA RELAJADA, CAMBIAR DE POSICIÓN CUANDO

SEA POSIBLE Y APROVECHAR LAS PAUSAS PARA CAMINAR SON MEDIDAS SENCILLAS QUE PUEDEN INCORPORARSE PRÁCTICAMENTE A CUALQUIER JORNADA. TAMBIÉN AYUDA PRESTAR ATENCIÓN A LOS HOMBROS. CUANDO ESTAMOS CONCENTRADOS, PODEMOS ELEVARNOS INCONSCIENTEMENTE Y MANTENERLOS TENSOS DURANTE KILÓMETROS. RELAJARLOS PERIÓDICAMENTE Y COMPROBAR QUE LAS MANOS NO

ESTÉN AGARRANDO EL VOLANTE CON UNA FUERZA INNECESARIA PUEDE REDUCIR PARTE DE ESA TENSIÓN. AL FINAL, CUIDAR LA ESPALDA, EL CUELLO Y LOS HOMBROS TAMBIÉN ES UNA FORMA DE CUIDAR LA CARRERA PROFESIONAL. EL CAMIÓN PUEDE RECORRER CIENTOS DE MILES DE MILLAS; EL CUERPO QUE LO CONDUCE TIENE QUE DURAR MUCHO MÁS. 

LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL QUE YA ESTÁ TRABAJANDO EN LAS FLOTAS

LA IA SE CONVIERTE EN LO HABITUAL

DE ANALIZAR AL CONDUCTOR A PREDECIR AVERÍAS Y OPTIMIZAR RUTAS: LA IA EMPIEZA A CONVERTIRSE EN UNA HERRAMIENTA COTIDIANA PARA EL TRANSPORTE»

LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL YA NO ES UNA TECNOLOGÍA RESERVADA PARA LABORATORIOS O PROTOTIPOS. EN LAS FLOTAS DE TRANSPORTE, COMIENZA A TRABAJAR SILENCIOSAMENTE DETRÁS DE MUCHAS DECISIONES QUE ANTES DEPENDÍAN EXCLUSIVAMENTE DE LA EXPERIENCIA DE UN ADMINISTRADOR. A TRAVÉS DE TELEMÁTICA, CÁMARAS, SENSORES Y PLATAFORMAS CONECTADAS, LOS SISTEMAS DE IA PUEDEN ANALIZAR MILES DE DATOS, DETECTAR PATRONES Y AYUDAR A DECIDIR CÓMO CONDUCIR, CUÁNDO REALIZAR MANTENIMIENTO Y QUÉ RUTA PUEDE RESULTAR MÁS EFICIENTE. PARA LOS TRANSPORTISTAS, LA REVOLUCIÓN NO ESTÁ LLEGANDO EN UN ÚNICO DISPOSITIVO, SINO EN LA CANTIDAD DE DECISIONES QUE AHORA PUEDEN APOYARSE EN DATOS.

DEL DATO A LA DECISIÓN

UN CAMIÓN MODERNO GENERA UNA ENORME CANTIDAD DE INFORMACIÓN DURANTE CADA JORNADA. VELOCIDAD, FRENADAS, ACCELERACIONES, CONSUMO, REVOLUCIONES, TEMPERATURA, PRESIÓN, UBICACIÓN Y CÓDIGOS DE DIAGNÓSTICO SON ALGUNOS DE LOS DATOS QUE PUEDEN REGISTRARSE. LA TELEMÁTICA REÚNE ESA INFORMACIÓN Y LA TRANSMITE A PLATAFORMAS CAPACES DE ANALIZARLA. AQUÍ ES DONDE ENTRA LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL. EN LUGAR DE LIMITARSE A MOSTRAR NÚMEROS, LOS ALGORITMOS PUEDEN BUSCAR RELACIONES ENTRE DIFERENTES VARIABLES Y DETECTAR COMPORTAMIENTOS QUE PODRÍAN PASAR DESAPERCIBIDOS AL REVISAR LOS DATOS MANUALMENTE.

POR EJEMPLO, UNA FLOTA PUEDE DESCUBRIR QUE DETERMINADOS VEHÍCULOS CONSUMEN MÁS COMBUSTIBLE EN UNA RUTA CONCRETA O QUE UNA DETERMINADA COMBINACIÓN DE VELOCIDAD, CARGA Y COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR ESTÁ AUMENTANDO EL GASTO. LA VENTAJA ESTÁ EN PODER ANALIZAR ESA INFORMACIÓN CONTINUAMENTE Y CONVERTIRLA EN UNA RECOMENDACIÓN.

EL CONDUCTOR TAMBIÉN GENERA DATOS

LAS CÁMARAS Y SISTEMAS DE VISIÓN ARTIFICIAL ESTÁN LLEVANDO LA IA DIRECTAMENTE A LA CABINA. ALGUNAS SOLUCIONES PUEDEN ANALIZAR COMPORTAMIENTOS RELACIONADOS CON DISTRACCIÓN, FATIGA,

USO DEL TELÉFONO, CINTURÓN DE SEGURIDAD O CONDUCCIÓN AGRESIVA. EL OBJETIVO NO DEBERÍA SER SIMPLEMENTE VIGILAR AL CONDUCTOR. UTILIZADA CORRECTAMENTE, ESTA TECNOLOGÍA PUEDE CONVERTIRSE EN UNA HERRAMIENTA DE FORMACIÓN.

SI LOS DATOS MUESTRAN FRENADAS BRUSCAS FRECUENTES, EXCESO DE VELOCIDAD O ACCELERACIONES INNECESARIAS, EL ADMINISTRADOR PUEDE IDENTIFICAR PATRONES Y TRABAJAR CON EL CONDUCTOR PARA CORREGIRLOS. TAMBIÉN PUEDE UTILIZARSE

PARA RECONOCER COMPORTAMIENTOS POSITIVOS Y COMPARAR EL DESEMPEÑO DE DIFERENTES UNIDADES. ESTO CAMBIA LA CONVERSACIÓN. EN LUGAR DE ESPERAR A QUE OCURRA UN ACCIDENTE O UNA INFRACCIÓN, LA FLOTA PUEDE IDENTIFICAR DETERMINADAS

CONDUCTAS DE RIESGO ANTES DE QUE TENGAN CONSECUENCIAS. NATURALMENTE, LA UTILIZACIÓN DE CÁMARAS DENTRO DE LA CABINA TAMBIÉN PLANTEA PREGUNTAS SOBRE PRIVACIDAD Y CONFIANZA. LAS EMPRESAS NECESITAN ESTABLECER POLÍTICAS CLARAS SOBRE QUÉ INFORMACIÓN SE RECOGE, CÓMO SE ALMACENA Y QUIÉN PUEDE ACCEDER A ELLA.

CAS CLARAS SOBRE QUÉ INFORMACIÓN SE RECOGE, CÓMO SE ALMACENA Y QUIÉN PUEDE ACCEDER A ELLA.

PREDECIR UNA AVERÍA
UNA DE LAS APLICACIONES MÁS PROMETEDORAS



TEDORAS ES EL MANTENIMIENTO PREDICTIVO.

UN SISTEMA TRADICIONAL PUEDE AVISAR CUANDO UN SENSOR DETECTA QUE UN PARÁMETRO HA SUPERADO UN LÍMITE. LA IA PUEDE IR UN PASO MÁS ALLÁ Y BUSCAR TENDENCIAS. SI LA TEMPERATURA, PRESIÓN O COMPORTAMIENTO DE UN COMPONENTE CAMBIA PROGRESIVAMENTE, EL SISTEMA PUEDE COMPARAR ESA EVOLUCIÓN CON DATOS HISTÓRICOS Y DETECTAR QUE EXISTE UNA POSIBLE ANOMALÍA. LA VENTAJA PARA UNA FLOTA ES EVIDENTE. UNA REPARACIÓN PROGRAMADA EN EL MOMENTO ADECUADO PUEDE EVITAR QUE EL CAMIÓN QUEDE DETENIDO INESPERADAMENTE EN CARRETERA.

ESO NO SIGNIFICA QUE LA IA PUEDA PREDECIR CON ABSOLUTA CERTEZA EL DÍA Y LA HORA DE UNA AVERÍA. SU VERDADERO VALOR ESTÁ EN IDENTIFICAR SEÑALES TEMPRANAS Y PROPORCIONAR INFORMACIÓN PARA QUE UN TÉCNICO PUEDA INVESTIGAR.

RUTAS QUE APRENDEN

LA PLANIFICACIÓN DE RUTAS TAMBIÉN ESTÁ CAMBIANDO. TRADICIONALMENTE, ELEGIR UNA RUTA SIGNIFICABA COMPARAR DISTANCIA, TIEMPO ESTIMADO, PEAJES Y RESTRICCIONES. LOS SISTEMAS MODERNOS PUEDEN INCORPORAR MUCHAS MÁS VARIABLES: TRÁFICO HISTÓRICO Y ACTUAL, CLIMA, PENDIENTES, PESO DEL VEHÍCULO, CONSUMO, VENTANAS DE ENTREGA Y DISPONIBILIDAD DE ESTACIONES DE CARGA O COMBUSTIBLE. LA IA PUEDE ANALIZAR COMBINACIONES DE ESTOS FACTORES Y RECOMENDAR RUTAS QUE NO NECESARIAMENTE SEAN LAS MÁS CORTAS, PERO SÍ LAS MÁS EFICIENTES. PARA UNA FLOTA QUE RECORRE CIENTOS DE MILES DE MILLAS AL AÑO, UNA PEQUEÑA REDUCCIÓN EN KILÓMETROS VACÍOS O TIEMPO DE RALENTÍ PUEDE CONVERTIRSE EN UN AHORRO SIGNIFICATIVO.

MENOS COMBUSTIBLE, MÁS INFORMACIÓN

EL CONSUMO ES PROBABLEMENTE UNO DE LOS LUGARES DONDE LOS ADMINISTRADORES PUEDEN VER MÁS RÁPIDAMENTE EL IMPACTO DE ESTAS HERRAMIENTAS. LOS ALGORITMOS PUEDEN COMPARAR EL RENDIMIENTO DE DIFERENTES VEHÍCULOS, CONDUCTORES Y RUTAS PARA IDENTIFICAR OPORTUNIDADES DE MEJORA. SI UNA UNIDAD CONSUME SISTEMÁTICAMENTE MÁS QUE OTRAS SIMILARES, LOS DATOS PUEDEN AYUDAR A DETERMINAR SI EL PROBLEMA ESTÁ RELACIONADO CON

MANTENIMIENTO, CARGA, CONDUCCIÓN O CONDICIONES DE OPERACIÓN. TAMBIÉN PUEDEN UTILIZARSE PARA DETECTAR RALENTÍ EXCESIVO. UN CAMIÓN QUE PERMANECE ENCENDIDO SIN DESPLAZARSE DURANTE LARGOS PERIODOS CONSUME COMBUSTIBLE SIN GENERAR MILLAS PRODUCTIVAS. LA INFORMACIÓN PERMITE ESTABLECER OBJETIVOS CONCRETOS Y MEDIR SI LAS ACCIONES TOMADAS REALMENTE FUNCIONAN.

UNA HERRAMIENTA, NO UN ORÁCULO

A PESAR DE TODO SU POTENCIAL, LA IA NO ELIMINA LA NECESIDAD DE PERSONAS CAPACES DE INTERPRETAR LOS RESULTADOS. UN ALGORITMO PUEDE DETECTAR UNA ANOMALÍA, PERO ALGUIEN DEBE DETERMINAR QUÉ SIGNIFICA. UNA RUTA RECOMENDADA PUEDE PARECER PERFECTA SOBRE EL PAPEL Y RESULTAR POCO PRÁCTICA POR UNA RESTRICCIÓN LOCAL. UN AVISO DE MANTENIMIENTO PUEDE SER IMPORTANTE O SIMPLEMENTE CONSECUENCIA DE UNAS CONDICIONES DE TRABAJO EXCEPCIONALES. POR ESO, LAS MEJORES IMPLEMENTACIONES COMBINAN INTELIGENCIA ARTIFICIAL CON EXPERIENCIA HUMANA.



TAMBIÉN ES IMPORTANTE RECORDAR QUE UN SISTEMA DE IA ES TAN BUENO COMO LOS DATOS QUE RECIBE. INFORMACIÓN INCOMPLETA, SENSORES DEFECTUOSOS O CONFIGURACIONES INCORRECTAS PUEDEN PRODUCIR RECOMENDACIONES EQUIVOCADAS.

EL CAMBIO YA ESTÁ OCURRIENDO

LA GRAN TRANSFORMACIÓN QUIZÁ NO SEA QUE LOS CAMIONES ESTÉN EMPEZANDO A “PENSAR”, SINO QUE LAS FLOTAS PUEDEN TOMAR DECISIONES CON UNA CANTIDAD DE INFORMACIÓN QUE ANTES ERA IMPOSIBLE PROCESAR. UN ADMINISTRADOR PUEDE SABER QUÉ UNIDADES ESTÁN CONSUMIENDO MÁS, QUÉ CONDUCTORES NECESITAN CAPACITACIÓN, QUÉ VEHÍCULOS PODRÍAN REQUERIR MANTENIMIENTO Y QUÉ RUTAS ESTÁN GENERANDO COSTOS INNECESARIOS. TODO DESDE UNA MISMA PLATAFORMA Y CON ANÁLISIS QUE PUEDEN REALIZARSE PRÁCTICAMENTE EN TIEMPO REAL. PARA EL TRANSPORTISTA, ESTO SIGNIFICA QUE LA IA PUEDE CONVERTIRSE EN UNA HERRAMIENTA COTIDIANA, INCLUSO SIN QUE EL CONDUCTOR TENGA QUE INTERACTUAR DIRECTAMENTE CON ELLA. 





ANTES DEL INVIERNO: 10 COSAS QUE DEBES REVISAR EN TU CAMIÓN

LA PREVENCIÓN ES LA CLAVE

BATERÍAS, REFRIGERANTE, NEUMÁTICOS, FRENOS Y CALEFACCIÓN: UNA REVISIÓN A TIEMPO PUEDE EVITAR PROBLEMAS CUANDO EL FRÍO Y LA NIEVE LLEGUEN A LA CARRETERA

POR: **TRANSPORTE LATINO** / REDACCIÓN TL

EL INVIERNO NO PERDONA LOS PEQUEÑOS DESCUIDOS. UNA BATERÍA QUE TODAVÍA FUNCIONA EN OTOÑO PUEDE FALLAR CUANDO LAS TEMPERATURAS BAJAN, UN NEUMÁTICO CON Poca PRESIÓN PUEDE PERDER AÚN MÁS CAPACIDAD DE AGARRE Y UN SISTEMA DE CALEFACCIÓN EN MAL ESTADO PUEDE CONVERTIR UNA PARADA EN CARRETERA EN UNA SITUACIÓN PELIGROSA. ANTES DE QUE LLEGUEN LAS PRIMERAS HELA-

DAS, CONVIENE DEDICAR TIEMPO A REVISAR LOS SISTEMAS QUE MÁS VAN A TRABAJAR DURANTE LOS MESES FRÍOS. ESTA ES UNA LISTA DE DIEZ PUNTOS QUE NINGÚN CAMIONERO DEBERÍA DEJAR PARA DESPUÉS.

1. BATERÍAS

EL FRÍO REDUCE LA CAPACIDAD DISPONIBLE DE LAS BATERÍAS Y HACE QUE EL MOTOR NECESITE MÁS ENERGÍA PARA ARRANCAR. POR ESO, UNA BATERÍA QUE PARECE ESTAR EN BUENAS CONDICIONES DURANTE EL VERA-

NO PUEDE MOSTRAR SUS PROBLEMAS CUANDO LLEGA EL INVIERNO. COMPRUEBA EL ESTADO DE CARGA, LOS TERMINALES Y CUALQUIER SEÑAL DE CORROSIÓN. SI LA BATERÍA YA TIENE VARIOS AÑOS O HA MOSTRADO DIFICULTADES PARA ARRANCAR, CONVIENE COMPROBARLA PROFESIONALMENTE ANTES DE ENFRENTARSE A TEMPERATURAS MÁS BAJAS. TAMBIÉN HAY QUE REVISAR LAS CONEXIONES Y ASEGURARSE DE QUE ESTÉN LIMPIAS Y CORRECTAMENTE AJUSTADAS.

2. REFRIGERANTE

EL REFRIGERANTE NO SOLAMENTE EVITA QUE EL MOTOR SE CALIENTE DEMASIADO. DURANTE EL INVIERNO TAMBIÉN PROTEGE EL SISTEMA CONTRA LA CONGELACIÓN. COMPRUEBA EL NIVEL Y VERIFICA QUE LA MEZCLA TENGA LA CONCENTRACIÓN ADECUADA PARA LAS TEMPERATURAS PREVISTAS EN LAS RUTAS. UN REFRIGERANTE DEGRADADO O INCORRECTAMENTE MEZCLADO PUEDE DEJAR DE OFRECER LA PROTECCIÓN NECESARIA. TAMBIÉN CONVIENE BUSCAR FUGAS ALREDEDOR DE MANGUERAS, CONEXIONES, RADIA-DOR Y DEPÓSITO DE EXPANSIÓN.

3. NEUMÁTICOS

LA PRESIÓN DE LOS NEUMÁTICOS DISMINUYE CUANDO BAJA LA TEMPERATURA. POR ESO ES IMPORTANTE COMPROBARLA CON LOS NEUMÁTICOS FRÍOS Y SIGUIENDO LAS ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE. REvisa TAMBIÉN LA PROFUNDIDAD DEL DIBUJO, DESGASTE IRREGULAR, CORTES, GRIETAS Y DAÑOS EN LOS FLANCOS. EN INVIERNO, UN NEUMÁTICO EN MALAS CONDICIONES PUEDE PERDER CAPACIDAD DE TRACCIÓN PRECISAMENTE CUANDO MÁS SE NECESITA. NO OLVIDES COMPROBAR EL ESTADO DE LA RUEDA DE REPUESTO SI EL VEHÍCULO DISPONE DE ELLA.

4. FRENOS

LLUVIA, HIELO Y NIEVE AUMENTAN LA IMPORTANCIA DE CONTAR CON UN SISTEMA DE FRENADO EN PERFECTO ESTADO. REvisa PASTILLAS, DISCOS, TAMBORES, CÁMARAS, LÍNEAS Y CONEXIONES SEGÚN CORRESPONDA AL SISTEMA DEL VEHÍCULO. EN CAMIONES CON FRENOS DE AIRE, TAMBIÉN ES IMPORTANTE COMPROBAR QUE EL SISTEMA DE AIRE FUNCIONE CORRECTAMENTE Y QUE NO EXISTAN FUGAS. EL MANTENIMIENTO PREVENTIVO PUEDE EVITAR QUE UN PEQUEÑO PROBLEMA SE CONVIERTA EN UNA PÉRDIDA DE CAPACIDAD DE FRENADO DURANTE UNA SITUACIÓN CRÍTICA.

5. CALEFACCIÓN Y DESEMPAÑADO

LA CALEFACCIÓN NO ES SOLAMENTE UNA CUESTIÓN DE COMODIDAD. MANTENER UNA TEMPERATURA ADECUADA AYUDA AL CONDUCTOR A PERMANECER ALERTA, MIENTRAS QUE UN SISTEMA DE DESEMPAÑADO FUNCIONANDO CORRECTAMENTE ES FUNDAMENTAL PARA MANTENER LA VISIBILIDAD.

COMPRUEBA QUE LA CALEFACCIÓN PRODUZCA AIRE CALIENTE, QUE LOS VENTILADORES FUNCIONEN EN SUS DIFERENTES VELOCIDADES Y QUE EL AIRE PUEDA DIRIGIRSE CORRECTAMENTE HACIA EL PARABRISAS. SI EXISTE UN OLOr EXTRAÑO, RUIDO INUSUAL O PÉRDIDA DE REFRIGERANTE, EL SISTEMA DEBERÍA REVISARSE ANTES DEL INVIERNO.

6. LIMPIAPARABRISAS Y LAVAPARABRISAS

LAS ESCOBILLAS DETERIORADAS DEJAN ZONAS SIN LIMPIAR Y PUEDEN EMPEORAR CONSIDERABLEMENTE LA VISIBILIDAD DURANTE LLUVIA, NIEVE O SUCIEDAD DE CARRETERA. CÁMBIALAS SI DEJAN MARCAS O NO MANTIENEN UN CONTACTO UNIFORME CON EL CRISTAL. COMPRUEBA TAMBIÉN LOS ROCIADORES Y UTILIZA LÍQUIDO LAVAPARABRISAS ADECUADO PARA BAJAS TEMPERATURAS. NO CONVIENE LLENAR EL DEPÓSITO CON AGUA DURANTE EL INVIERNO: PUEDE CONGELARSE Y DEJAR INUTILIZADO EL SISTEMA.

7. LUCES

LOS DÍAS SON MÁS CORTOS Y LAS CONDICIONES METEOROLÓGICAS PUEDEN REDUCIR LA VISIBILIDAD, POR LO QUE TODAS LAS LUCES DEBEN FUNCIONAR CORRECTAMENTE. COMPRUEBA FAROS DELANTEROS, LUCES DE POSICIÓN, INTERMITENTES, LUCES DE FRENO, ANTINEBLA Y REFLECTORES. LIMPIA LAS LENTES Y SUSTITUYE CUALQUIER BOMBILLA O COMPONENTE DEFECTUOSO. ADEMÁS DE MEJORAR LA SEGURIDAD, MANTENER LAS LUCES EN BUENAS CONDICIONES AYUDA A QUE OTROS CONDUCTORES PUEDAN IDENTIFICAR CORRECTAMENTE LAS DIMENSIONES Y MOVIMIENTOS DEL CAMIÓN.

8. SISTEMA DE COMBUSTIBLE

EL AGUA Y LA CONTAMINACIÓN EN EL SISTEMA DE COMBUSTIBLE PUEDEN CONVERTIRSE EN UN PROBLEMA DURANTE LAS TEMPERATURAS BAJAS. REvisa EL FILTRO DE COMBUSTIBLE Y SIGUE LOS INTERVALOS RECOMENDADOS POR EL FABRICANTE. SI EL CAMIÓN UTILIZA SEPARADOR DE AGUA, COMPRUEBA QUE ESTÉ CORRECTAMENTE MANTENIDO. TAMBIÉN ES BUENA PRÁCTICA MANTENER EL TANQUE SUFICIENTEMENTE LLENO CUANDO LAS CONDICIONES SEAN ESPECIALMENTE FRÍAS. ESTO PUEDE REDUCIR LA CANTIDAD DE

CONDENSACIÓN QUE SE FORMA DENTRO DEL DEPÓSITO.

9. CORREAS, MANGUERAS Y CONEXIONES

EL FRÍO PUEDE HACER QUE ALGUNOS MATERIALES SE VUELVAN MÁS RÍGIDOS Y QUE COMPONENTES ENVEJECIDOS FALLEN CON MAYOR FACILIDAD. INSPECCIONA VISUALMENTE CORREAS, MANGUERAS Y CONEXIONES BUSCANDO GRIETAS, DESGASTE, ABULTAMIENTOS O FUGAS. PRESTA ESPECIAL ATENCIÓN A AQUELLOS ELEMENTOS QUE YA PRESENTAN SIGNOS DE ENVEJECIMIENTO. UNA REVISIÓN DE POCOS MINUTOS PUEDE EVITAR UNA AVERÍA QUE TERMINE DEJANDO EL CAMIÓN DETENIDO LEJOS DE UN TALLER.

10. EQUIPO DE EMERGENCIA

FINALMENTE, PREPARA EL CAMIÓN PARA EL ESCENARIO QUE NADIE QUIERE EXPERIMENTAR: QUEDARSE DETENIDO EN CARRETERA DURANTE UNA TORMENTA. COMPRUEBA QUE LLEVAS ELEMENTOS BÁSICOS DE EMERGENCIA, COMO LINTERNA, ROPA DE ABRIGO, AGUA, ALIMENTOS, BOTIQUÍN Y DISPOSITIVOS DE SEÑALIZACIÓN. DEPENDIENDO DE LAS RUTAS, TAMBIÉN PUEDE SER NECESARIO LLEVAR CADENAS U OTROS EQUIPOS DE TRACCIÓN AUTORIZADOS. REvisa ADEMÁS QUE LOS TELÉFONOS Y DISPOSITIVOS DE COMUNICACIÓN ESTÉN CARGADOS.

UNA REVISIÓN QUE VALE MÁS QUE UNA REPARACIÓN

PREPARAR EL CAMIÓN PARA EL INVIERNO NO SIGNIFICA NECESARIAMENTE REALIZAR UNA REPARACIÓN COSTOSA. MUCHAS VECES CONSISTE EN DETECTAR PEQUEÑOS PROBLEMAS ANTES DE QUE LAS CONDICIONES LOS CONVIERTAN EN FALLOS IMPORTANTES. BATERÍAS, REFRIGERANTE, NEUMÁTICOS, FRENOS, CALEFACCIÓN, LIMPIAPARABRISAS, LUCES, COMBUSTIBLE, MANGUERAS Y EQUIPO DE EMERGENCIA FORMAN UNA PRIMERA LÍNEA DE DEFENSA FRENTE AL FRÍO. **TL**



EL REGRESO DE UNA LEYENDA, CON MÚSCULO MODERNO

INDIAN 101 **SCOUT 2026**

HAY MOTOCICLETAS QUE EVOLUCIONAN CON EL TIEMPO Y OTRAS QUE CONSIGUEN CONVERTIR SU PROPIA HISTORIA EN PARTE DE SU IDENTIDAD. LA INDIAN SCOUT PERTENECE A LA SEGUNDA CATEGORÍA. SU SILUETA, SU CONFIGURACIÓN V-TWIN Y SU VÍNCULO CON LA TRADICIÓN ESTADOUNIDENSE FORMAN PARTE DE UN LEGADO QUE INDIAN MOTORCYCLE HA SABIDO REINTERPRETAR SIN QUEDARSE ATRAPADA EN EL PASADO. EN SU VERSIÓN 101 SCOUT 2026, ESA HERENCIA RECIBE UNA DOSIS CONSIDERABLE DE TECNOLOGÍA, POTENCIA Y ACTITUD DEPORTIVA.»



DE SEIS VELOCIDADES Y EL EMBRAGUE ASISTIDO COMPLETAN UN CONJUNTO DISEÑADO PARA ENTREGAR UNA RESPUESTA CONTUNDEnte SIN ABANDONAR LA FACILIDAD DE USO CARACTERÍSTICA DE LA SCOUT. PERO LA 101 SCOUT NO SE LIMITA A INSTALAR UN MOTOR POTENTE EN UNA PLATAFORMA CLÁSICA. INDIAN HA TRABAJADO ESPECIALMENTE EN LA PARTE CICLO PARA QUE LA MOTO PUEDA APROVECHAR ESE RENDIMIENTO. EN EL EJE DELANTERO ENCONTRAMOS UNA HORQUILLA INVERTIDA DE CARTUCHO DE 43 MM, COMPLETAMENTE AJUSTABLE, CON 120 MM DE RECORRIDO. DETRÁS, DOS AMORTIGUADORES PIGGYBACK AJUSTABLES OFRECEN 76 MM DE RECORRIDO Y AÑADEN TANTO CAPACIDAD DE REGULACIÓN COMO UNA PRESENCIA VISUAL QUE REFUERZA SU CARÁCTER DEPORTIVO.

LA FRENADA

LA FRENADA TAMBIÉN MARCA UNA DIFERENCIA IMPORTANTE FRENTE A UNA CRUISER CONVENCIONAL. LA 101 INCORPORA DOS DISCOS DELANTEROS SEMIFLOTANTES DE 320 MM CON PINZAS DE CUATRO PISTONES, MIENTRAS QUE DETRÁS UTILIZA UN DISCO DE 298

POR: **TRANSPORTE LATINO** / REDACCIÓN TL

LA 101 SCOUT OCUPA EL LUGAR MÁS PRES-TACIONAL DENTRO DE LA FAMILIA SCOUT Y ESTÁ CONCEBIDA PARA QUIENES BUSCAN UNA CRUISER DE DIMENSIONES RELATIVAMENTE COMPACTAS, PERO CON PRESTACIONES CAPACES DE CAMBIAR POR COMPLE-

TO EL CARÁCTER DE LA EXPERIENCIA. SU PROTAGONISTA ES EL MOTOR SPEEDPLUS 1250, UN V-TWIN DE 60 GRADOS REFRIGERADO POR LÍQUIDO, DOBLE ÁRBOL DE LEVAS Y CUATRO VÁLVULAS POR CILINDRO. CON 1,250 CC, DESARROLLA 111 HP A 7,250 RPM Y 82 LB-FT DE TORQUE A 6,300 RPM. LA TRANSMISIÓN



LA 101 SCOUT NO PROMETE QUE TODAS LAS RUTAS SERÁN TRANQUI-LAS. PROMETE ALGO MÁS EMOCIO-NANTE: QUE CUANDO LA CARRETERA SE ABRA, TODAVÍA HABRÁ MUCHAS CURVAS, MUCHOS KILÓMETROS Y MUCHO POR DESCUBRIR.



MM. EL SISTEMA ABS FORMA PARTE DEL EQUIPAMIENTO DE SERIE. LAS RUEDAS DE 19 PULGADAS DELANTE Y 16 PULGADAS DETRÁS, CALZADAS CON NEUMÁTICOS METZELER CRUISETEC, COMPLETAN UNA CONFIGURACIÓN QUE COMBINA ESTABILIDAD, PRESENCIA Y UNA POSTURA BAJA. Y PRECISAMENTE ESA POSTURA ES UNA DE LAS CLAVES DE LA SCOUT. EL ASIENTO SE ENCUENTRA A SOLO 680 MM DEL SUELO SIN CARGA, UNA CIFRA QUE FACILITA EL ACCESO Y PERMITE QUE PILOTOS DE DIFERENTES ESTATURAS PUEDAN SENTIRSE CÓMODOS SOBRE LA MOTO. CON

249 KG EN ORDEN DE MARCHA, UNA DISTANCIA ENTRE EJES DE 1,555 MM Y UN ÁNGULO DE INCLINACIÓN DE 33 GRADOS, LA 101 SCOUT BUSCA MANTENER EL EQUILIBRIO ENTRE LA SENSACIÓN SÓLIDA DE UNA CRUISER Y UNA RESPUESTA SUFICIENTEMENTE ÁGIL PARA DISFRUTAR DE CARRETERAS MÁS REVIRADAS.

VISUALMENTE DESLUMBRANTE VISUALMENTE, INDIAN HA EVITADO QUE LA TECNOLOGÍA DOMINE EL DISEÑO. LA 101 CONSERVA LAS PROPORCIONES ESENCIALES QUE HAN CONVERTIDO A LA SCOUT EN UNO DE LOS

MODELOS MÁS RECONOCIBLES DE LA MARCA, PERO INCORPORA ELEMENTOS ESPECÍFICOS QUE LA DIFERENCIAN. EL PEQUEÑO CARENADO FRONTAL A JUEGO CON LA CARROCERÍA, LAS HORQUILLAS INVERTIDAS, LOS FRENOS BREMBO DE DOBLE DISCO, LOS AMORTIGUADORES TRASEROS PIGGYBACK Y LOS GRÁFICOS EXCLUSIVOS FORMAN PARTE DE UNA ESTÉTICA QUE MEZCLA TRADICIÓN Y RENDIMIENTO. LOS DETALLES DE LA DENOMINACIÓN 101 Y EL ACABADO DEL ASIENTO COMPLETAN LA IDENTIDAD PROPIA DEL MODELO. LA TECNOLOGÍA TAMPOCO QUEDA FUERA. UNA PAN-

TALLA DIGITAL DE CUATRO PULGADAS CON RIDE COMMAND INTEGRA NAVEGACIÓN GPS, CONECTIVIDAD BLUETOOTH Y DIFERENTES FUNCIONES RELACIONADAS CON LA CONDUCCIÓN. A ESTO SE SUMAN CONTROL DE CRUCE-RO, CONTROL DE TRACCIÓN, MODOS DE CONDUCCIÓN, ABS, ENCENDIDO SIN LLAVE Y UN PUERTO USB. RIDE COMMAND+ AÑADE FUNCIONES CONECTADAS COMO LOCALIZACIÓN DE LA MOTOCICLETA, INFORMACIÓN SOBRE SU ESTADO Y SINCRONIZACIÓN DE CUENTA, MEDIANTE EL MÓDULO DE COMUNICACIONES INSTALADO DE FÁBRICA.

EL RESULTADO

EL RESULTADO ES UNA MOTOCICLETA QUE NO INTENTA PARECER UNA DEPORTIVA DISFRAZADA DE CRUISER NI UNA CLÁSICA MODERNIZADA A MEDIAS. LA 101 SCOUT TIENE UNA PERSONALIDAD PROPIA. SU V-TWIN CONSERVA EL LENGUAJE MECÁNICO QUE SE ESPERA DE UNA INDIAN, MIENTRAS QUE LA SUSPENSIÓN AJUSTABLE, LOS FRENOS BREMBO Y LOS SISTEMAS ELECTRÓNICOS LA LLEVAN HACIA UN TERRITORIO MÁS DINÁMICO.

CON UN PRECIO INICIAL DE \$16,999 EN ESTADOS UNIDOS, LA 101 SCOUT 2026 REPRESENTA LA INTERPRETACIÓN MÁS POTENTE DE LA PLATAFORMA SCOUT Y DEMUESTRA QUE UNA MOTOCICLETA PUEDE MIRAR SIMULTÁNEAMENTE HACIA SU PASADO Y HACIA EL FUTURO. EN UN MERCADO DONDE MUCHAS MOTOCICLETAS BUSCAN DIFERENCIARSE MEDIANTE CIFRAS CADA VEZ MAYORES, LA INDIAN 101 SCOUT APUESTA POR ALGO MENOS FÁCIL DE MEDIR: CARÁCTER. Y PRECISAMENTE AHÍ ESTÁ SU MAYOR ATRACTIVO. ES UNA CRUISER ESTADOUNIDENSE CON EL CORAZÓN DE UNA V-TWIN, PERO CON SUFICIENTE TECNOLOGÍA Y CAPACIDAD DINÁMICA PARA RECORDAR QUE LA TRADICIÓN TAMBIÉN PUEDE EVOLUCIONAR.

UNA SCOUT CON VOCACIÓN DEPORTIVA

MÁS ALLÁ DE LAS CIFRAS, LA 101 SCOUT DESTACA POR LA MANERA EN QUE COMBINA ACCESIBILIDAD Y CARÁCTER. SU BAJA ALTURA DE ASIENTO FACILITA LAS MANIOBRAS A BAJA VELOCIDAD, MIENTRAS QUE LA POSICIÓN DE CONDUCCIÓN PERMITE MANTENER UNA POSTURA RELAJADA CUANDO EL RECORRIDO SE ALARGA. AL MISMO TIEMPO, LOS ELEMENTOS DE LA PARTE CICLO PERMITEN EXPLORAR UNA CONDUCCIÓN MUCHO MÁS ACTIVA DE LA QUE TRADICIONALMENTE SE ASOCIARÍA CON UNA CRUISER DE ESTE FOR-



MATO.EL MOTOR SPEEDPLUS 1250 ES, NATURALMENTE, UNO DE LOS GRANDES PROTAGONISTAS. LA ENTREGA DE POTENCIA PERMITE SALIR CON DECISIÓN DE LAS CURVAS Y REALIZAR ADELANTAMIENTOS CON FACILIDAD, MIENTRAS QUE LA TRANSMISIÓN DE SEIS VELOCIDADES AYUDA A MANTENER EL MOTOR EN UNA ZONA ADECUADA DEPENDIENDO DEL RITMO. NO SE TRATA ÚNICAMENTE DE TENER MÁS POTENCIA, SINO DE CONTAR CON UNA RESPUESTA QUE HACE QUE CADA ACELERACIÓN FORME PARTE DE LA EXPERIENCIA. TAMBIÉN EXISTE UNA DIMENSIÓN EMOCIONAL DIFÍCIL DE IGNORAR. LA SCOUT CONSERVA UNA ESTÉTICA RECONOCIBLE Y UNA ARQUITECTURA MECÁNICA QUE REMITE DIRECTA-

MENTE A LA TRADICIÓN DE INDIAN MOTORCYCLE, PERO INCORPORA SOLUCIONES CONTEMPORÁNEAS ALLÍ DONDE REALMENTE APORTAN VALOR. ES PRECISAMENTE ESA COMBINACIÓN LA QUE DEFINE A LA 101 SCOUT: UNA MOTOCICLETA QUE PUEDE UTILIZARSE A DIARIO, DISFRUTAR EN CARRETERA Y, AL MISMO TIEMPO, CONVERTIRSE EN PROTAGONISTA CUANDO LLEGA UNA RUTA DE FIN DE SEMANA.

LA 101 SCOUT 2026 NO PRETENDE BORRAR SU PASADO. LO UTILIZA COMO PUNTO DE PARTIDA PARA CONSTRUIR UNA INTERPRETACIÓN MÁS RÁPIDA, TECNOLÓGICA Y DEPORTIVA DE UNA DE LAS FAMILIAS MÁS EMBLEMÁTICAS DE INDIAN. 

RED LINE LOGISTICS

925.689.6444

PUESTO: CDL-A OWNER OPERATOR - HOME DAILY - TRACY / BAY AREA

- \$150,000-\$220,000 INGRESOS ANUALES.
- TRABAJO 100% LOCAL Y REGRESO A CASA.
- CARGAS CONSISTENTES TODO EL AÑO.
- SIN CUOTAS POR EL SERVICIO.
- PROGRAMA DE COMBUSTIBLE Y POOL DE REMOLQUES.
- POSIBILIDAD DE BONO DE CONTRATACIÓN.

REQUISITOS: CDL CLASE A CON ENDORSEMENT DE DOBLES. CAMIÓN DE DOS EJES PROPIO O ARRENDADO. PERMISOS ACTIVOS DE MOTOR CARRIER EN CALIFORNIA. TWIC PREFERIDO PARA ACCESO A PUERTOS Y TERMINALES.

CRST

866.706.5647

PUESTO: LOCAL CDL-A TRUCK DRIVER - TRACY, CA

- \$87,000 ANUALES APROXIMADAMENTE.
- \$24 POR HORA + \$36 POR HORA DESPUÉS DE 40 HORAS.
- REGRESO A CASA TODOS LOS DÍAS.
- PROMEDIO DE 50-55 HORAS SEMANALES.
- CARGA DRY VAN, CURTAIN VAN Y DOUBLES.
- SEGURO MÉDICO, DENTAL Y DE VISIÓN, ADEMÁS DE 401(K).

REQUISITOS: CDL CLASE A, MÍNIMO 6 MESES DE EXPERIENCIA Y ENDORSEMENT DE DOUBLES. 21 AÑOS O MÁS.

DEVINE INTERMODAL

916.371.4430

PUESTO: CLASS A OWNER OPERATOR - WEST SACRAMENTO / LATHROP

- \$200,000 ANUALES.
- RUTAS LOCALES CON VIAJES DIARIOS AL PUERTO DE OAKLAND.
- OPERACIÓN DE LUNES A VIERNES DURANTE HORARIO PORTUARIO.
- TRABAJO INTERMODAL Y TRANSPORTE DE CONTENEDORES.
- POSICIÓN PARA OWNER OPERATORS CON CAMIÓN PROPIO.
- BASE EN WEST SACRAMENTO O LATHROP.

REQUISITOS: CDL CLASE A, CAMIÓN PROPIO, TWIC, EXPERIENCIA MOVIENDO CONTENEDORES.

BOLSA DE EMPLEO

¿BUSCAS TRABAJO?





SUPER DUTY

HECHA CON UN PROPÓSITO

Diseñada para trabajar duro y llegar más lejos, la Ford Super Duty puede equiparse con una amplia variedad de accesorios que complementan su capacidad y se adaptan a tus necesidades.

La capota rígida ARB ahora está disponible para la Ford Super Duty, ofreciendo un almacenamiento seguro y específico para el vehículo, ideal para el trabajo, la aventura y todo lo que hay en medio.

Descubre una gama completa de accesorios pensados para que aproveches al máximo tu Ford Super Duty.

MÁS CAPACIDAD.
MÁS POSIBILIDADES.
UN CAMINO MÁS GRANDE.

TRABAJO.
AVENTURA.
SIN LÍMITES.



MACK®

PRESENTAMOS EL NUEVO MACK KEYSTONE™



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.

