

VOLVO FH AERO ELECTRIC | KENWORTH C580 2027 | MERCEDES-BENZ ESPRINTER 2026

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

NOVIEMBRE

MAGAZINE

2026

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com



CAMIONETA

FORD RANGER
RAPTOR 2026

AMERICANO

TESLA SEMI

AUTONOMÍA DE HASTA 500 MILLAS, POTENCIA ELÉCTRICA DE 800 KW Y TECNOLOGÍA DISEÑADA PARA TRANSFORMAR EL TRANSPORTE DE LARGA DISTANCIA. EL TESLA SEMI COMIENZA UNA NUEVA ETAPA COMERCIAL EN 2026, CON EL DESAFÍO DE DEMOSTRAR QUE LA ELECTRIFICACIÓN **TAMBIÉN PUEDE RESPONDER A LAS EXIGENCIAS DEL TRABAJO PESADO.**



EL MOTOR SUPER 11L

EL MISMO LEGADO. UNA POTENCIA DIFERENTE.

DISEÑADO PARA UNA NUEVA ERA DEL TRANSPORTE.

Presentamos el nuevo motor Super 11L, construido sobre la tecnología comprobada de Scania, ahora optimizado para ofrecer mayor eficiencia y rendimiento. Menor consumo de combustible, mayor tiempo de actividad y una forma más inteligente de impulsar tu negocio hacia el futuro.



MENOR
CONSUMO DE
COMBUSTIBLE



MAYOR
EFICIENCIA Y
RENDIMIENTO



MÁS TIEMPO
DE ACTIVIDAD



TECNOLOGÍA
COMPROBADA
DE SCANIA

SCANIA

PÁG. 18

TESLA SEMI 2026

EL TESLA SEMI COMIENZA UNA NUEVA ETAPA COMERCIAL EN 2026, CON EL DESAFÍO DE DEMOSTRAR QUE LA ELECTRIFICACIÓN TAMBIÉN PUEDE RESPONDER A LAS EXIGENCIAS DEL TRABAJO PESADO.



26

DEL MUNDO



VOLVO FH AERO ELECTRIC

LA ELECTRIFICACIÓN DEL TRANSPORTE PESADO ACABA DE DAR UN PASO. VOLVO TRUCKS INICIÓ EN SEPTIEMBRE DE 2026 LA PRODUCCIÓN EN SERIE DE SU NUEVA GENERACIÓN DE CAMIONES ELÉCTRICOS, ENTRE ELLOS EL FH AERO ELECTRIC CON AUTONOMÍA AMPLIADA.

34

VOCACIONAL



KENWORTH C580 2027

EL C580 SE DIO A CONOCER EN MARZO DE 2026 DURANTE CONEXPO-CON/AGG, EN LAS VEGAS. SU PRODUCCIÓN ESTÁ PREVISTA PARA COMENZAR EN ENERO DE 2027, POR LO QUE REPRESENTA UNA NUEVA ETAPA PARA UNA FAMILIA DE CAMIONES RECONOCIDA DURANTE MÁS DE CINCO DÉCADAS.

44

UTILITARIO



MERCEDES-BENZ ESPRINTER

REPRESENTA UNA ALTERNATIVA PARA LAS EMPRESAS QUE BUSCAN REDUCIR EL CONSUMO DE COMBUSTIBLES, MODERNIZAR SUS OPERACIONES Y RESPONDER A LAS NUEVAS NECESIDADES DE DISTRIBUCIÓN. CON DIFERENTES CONFIGURACIONES DE BATERÍA, ESPACIO DE CARGA Y SISTEMAS DE ASISTENCIA.

CONTENIDO | DIRECTORIO

3

NOVIEMBRE DE 2026 | TRANSPORTE LATINO

ISUZU

UNA CARGA DE GRATITUD



Este Día de Acción de Gracias, agradecemos a quienes mantienen los negocios en marcha: clientes, concesionarios y todos los que conducen un camión Isuzu.

¡Por platos llenos, cargas completas y mucho que agradecer!

Feliz día de

acción de gracias



© 2026 Isuzu Commercial Truck of America, Inc.



ENCUENTRA LA
NUEVA REVISTA
EN LA WEB

WWW.TRANSPORTELATINO.COM

LO MEJOR ES QUE ES
GRATIS!



BMW R 1300 GS ADVENTURE

La aventura no consiste únicamente en llegar a un destino. La R 1300 GS Adventure combina motor bóxer, gran autonomía y tecnología para viajar lejos.



44

FORD RANGER RAPTOR 2026

UNA PICKUP MEDIANA CON CAPACIDADES TODOOTERRENO, MOTOR V6 BITURBO DE 405 CABALLOS Y SUSPENSIÓN FOX.



60

ESTACIONAR UN CAMIÓN

LA DISPONIBILIDAD LIMITADA DE PLAZAS OBLIGA A PLANIFICAR DÓNDE DETENERSE PARA DESCANSAR CON SEGURIDAD.



76

EL MOTOR MÁS IMPORTANTE ERES TÚ

PEQUEÑOS HÁBITOS DIARIOS AYUDAN A PROTEGER EL CORAZÓN, CONSERVAR LA MOVILIDAD Y MANTENER LA ENERGÍA AL VOLANTE.



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.



automundo

TRANSPORTE LATINO

MODA

ESTILOHOGAR

¿Que pasa? VEGAS

CONTENIDO | DIRECTORIO

5

NOVIEMBRE DE 2026 | TRANSPORTE LATINO

El nuevo MAN eTGM. 100% eléctrico.



El nuevo **MAN eTGM** hace que la distribución urbana y regional sea más sencilla que nunca.

Con hasta 480 km de autonomía y opciones de batería flexibles, te ayuda a que tus operaciones se desarrollen de forma fluida, eficiente y siempre según lo previsto. Ágil en calles estérchas e integrado perfectamente en el día a día, el MAN eTGM está diseñado para tareas de distribución más exigentes.

Y gracias a su funcionamiento sin emisiones locales de escape durante la conducción, estarás preparado para el futuro sin renunciar al rendimiento en el que confías.

MÁS POTENCIA PARA TU CAMINO.



WHEN EVERYTHING LOOKS REAL, WHO CAN WE TRUST?



We live in an era in which information travels faster than ever, but the truth is increasingly difficult to recognize. Social media platforms are saturated with artificial intelligence-generated videos, fabricated statistics, manipulated images, and misleading stories designed to attract attention rather than inform. For the Hispanic consumer, this constant flood of questionable content is becoming confusing, exhausting, and increasingly difficult to navigate.

Artificial intelligence is an extraordinary technological achievement. It can improve communication, support education, accelerate research, and help businesses operate more efficiently. However, the same technology can be used to manufacture convincing falsehoods, imitate real people, invent events, and present fictional data as established fact. When these creations circulate without context or verification, the consequences extend far beyond a screen. For millions of Hispanic consumers in the

United States, social media has become an important source of news, entertainment, shopping information, and practical advice. Yet the sheer volume of content competing for their attention makes it harder to distinguish reliable reporting from fabricated narratives. A dramatic video may generate millions of views before anyone checks whether the event actually happened. A statistic presented with confidence may be shared thousands of times without a credible source. Repeated exposure can make fiction appear familiar—and familiarity can be mistaken for truth. The result is a growing crisis of confidence. Consumers become skeptical of everything they see, including legitimate journalism, responsible advertisers, and organizations that provide valuable public information. Eventually, information overload can lead to frustration, disengagement, and a reluctance to trust even credible sources. This challenge matters enormously to advertisers and publishers. Trust is one of the most valuable assets in the relationship between a media organization and its

audience. Brands invest in established publications because they want their messages to reach consumers in an environment associated with credibility, professionalism, and accountability. When the information ecosystem becomes polluted with fabricated content, that trust becomes more difficult to earn—and more important to protect.

At Transporte Latino, we believe the answer is not to reject artificial intelligence, but to insist on responsibility in how information is created and distributed. Technology must serve the public, not manipulate it. Publishers, journalists, advertisers, and digital platforms share a responsibility to verify facts, identify synthetic content when appropriate, cite credible sources, and correct errors transparently.

Consumers also deserve practical tools to question what they see: Who published this information? Where did the data originate? Is there independent confirmation? Does the headline inform—or simply provoke an emotional reaction? The Hispanic community deserves information that respects its intelligence, its time, and its right to make informed decisions. In a world where almost anyone can manufacture a convincing image, video, or statistic, credibility is no longer optional. It is the foundation of responsible communication. The future will not belong to those who produce the most content, but to those who give people the strongest reason to believe it. 

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

NOVIEMBRE DE 2026 | TRANSPORTE LATINO

Los tradicionales puntos de descanso están evolucionando hacia espacios conectados que combinan estacionamiento inteligente, pagos digitales, servicios para conductores y nuevas soluciones de seguridad. La transformación busca mejorar la experiencia de quienes pasan largas jornadas al volante y responder a las necesidades de una industria del transporte cada vez más digitalizada.

Las paradas de camiones forman parte esencial de la vida de los transportistas. Son lugares para descansar, comer, repostar combustible, revisar el vehículo y prepararse para continuar el recorrido. Sin embargo, las necesidades del transporte profesional están cambiando y, con ellas, también lo hacen las instalaciones que reciben diariamente a miles de conductores en las carreteras de Estados Unidos.

ESTACIONAMIENTO INTELIGENTE: MENOS TIEMPO BUSCANDO ESPACIO

Encontrar un lugar seguro para estacionar es uno de los desafíos cotidianos de los camioneros, especialmente en corredores de transporte con gran actividad. La disponibilidad limitada de plazas puede obligar a los conductores a desviarse de su ruta o invertir tiempo buscando un espacio adecuado antes de cumplir con sus periodos de descanso. Para responder a este problema, diferentes plataformas permiten consultar la disponibilidad de estacionamiento, localizar áreas de servicio y, en determinadas instalaciones, reservar una plaza con antelación. Aplicaciones como Trucker Path ofrecen herramientas para identificar paradas y consultar información útil para planificar el viaje. No obstante, la cobertura y las funciones varían según la aplicación, la ubicación y el establecimiento. Por eso, los conductores deben comprobar las condiciones de cada servicio antes de confiar en una reserva o en la disponibilidad anunciada.

PAGOS DIGITALES Y SERVICIOS CONECTADOS

Otra transformación importante se encuentra en la forma de pagar y acceder a los servicios. Las tarjetas de flota, los pagos sin contacto y las aplicaciones móviles permiten agilizar determinadas operaciones, desde la compra de combustible hasta el pago de estacionamientos y otros servicios. Para las empresas de transporte, estas herramientas ofrecen ventajas adicionales. Los pagos electrónicos facilitan el seguimiento de gastos, la conciliación de facturas y el control de

PARADAS DE CAMIONES: TECNOLOGÍA EN CARRETERA



las operaciones de cada vehículo. También pueden reducir el manejo de efectivo y simplificar los procedimientos administrativos de las flotas.

MÁS SEGURIDAD DENTRO Y FUERA DEL CAMIÓN

Las cámaras de seguridad, la iluminación eficiente, los controles de acceso y los sistemas de monitorización contribuyen a mejorar la supervisión de las instalaciones. En algunos estacionamientos, las reservas y los registros digitales también permiten organizar mejor la entrada y salida de vehículos. Sin embargo, la tecnología no elimina todos los riesgos. Los transportistas deben seguir evaluando las condiciones de cada parada, proteger la documentación y los dispositivos, y evitar dejar mercancías sin vigilancia cuando las circunstancias lo permitan.

EL BIENESTAR DEL CONDUCTOR GANA IMPORTANCIA

La evolución de las paradas no se limita a instalar pantallas o automatizar pagos. También responde a una necesidad fundamental: ofrecer mejores condiciones a quienes pasan muchas horas en carretera. Las instalaciones con duchas, lavandería, áreas de alimentación, espacios lim-

pios y zonas de descanso adecuadas desempeñan un papel importante en la experiencia diaria de los profesionales. Algunas redes incorporan gimnasios, salas de descanso y otros servicios destinados a mejorar la comodidad durante las pausas.

UN NUEVO MODELO PARA LAS PARADAS DE CAMIONES

El reto para los operadores será integrar estas soluciones sin perder de vista las necesidades básicas: estacionamiento suficiente, seguridad, limpieza, alimentación y descanso. Para las empresas de transporte, conocer los servicios disponibles puede ayudar a planificar rutas más eficientes y mejorar las condiciones de trabajo de sus conductores. En definitiva, las paradas de camiones están dejando de ser simples puntos intermedios del recorrido para convertirse en espacios de apoyo a una operación logística cada vez más exigente. La combinación de conectividad, servicios digitales e instalaciones adecuadas puede hacer que la vida en carretera resulte más segura, organizada y cómoda para quienes mantienen en movimiento la cadena de suministro. [VRL](#)



ISUZU DONA UN CAMIÓN N-SERIES NRR PARA IMPULSAR LA PREVENCIÓN DE INCENDIOS

PIEDMONT, CAROLINA DEL SUR. Isuzu North America Corporation (INAC) anunció la donación de un camión Isuzu N-Series NRR de gasolina al South Greenville Fire District, con el objetivo de ampliar las actividades de educación sobre seguridad contra incendios y fortalecer los programas de participación comunitaria en el sur del condado de Greenville.

La entrega se celebró el 28 de septiembre de 2026, durante un acto en el que representantes de ambas organizaciones presentaron el vehículo y realizaron una demostración de sus principales características y funcionalidades.

UN CAMIÓN ADAPTADO A LAS NECESIDADES DE LA COMUNIDAD

El Isuzu NRR pertenece a la Clase 5 y cuenta con un peso bruto vehicular nominal de 19.500 libras, aproximadamente 8.845 kilogramos. Su diseño de cabina adelantada,

compacta y de baja altura favorece la visibilidad y la maniobrabilidad, características especialmente útiles para trabajar en entornos urbanos y acceder a diferentes espacios durante las actividades comunitarias. La unidad incorpora una carrocería fabricada especialmente por Morgan Truck Body en sus instalaciones de Orrville, Ohio. Construida con Morgan Plate, un material propio de la compañía, combina ligereza y resistencia para ofrecer durabilidad en el uso diario.

TECNOLOGÍA Y SERVICIO PÚBLICO

«Ser parte de una comunidad significa algo más que hacer negocios en ella; significa encontrar formas significativas de contribuir»

señaló Hiroki Motohashi, presidente y director de operaciones de Isuzu North America Corporation. Por su parte, Adam Harbert, jefe del departamento de bombe-

ros, explicó que disponer de un vehículo dedicado permitirá acercar recursos y actividades educativas a más personas, reforzando la relación entre los profesionales de emergencias y los vecinos de la zona.

ISUZU REFUERZA SU PRESENCIA INDUSTRIAL EN CAROLINA DEL SUR

La donación también coincide con los planes de expansión industrial de Isuzu en la región. La compañía prepara la puesta en marcha de una nueva planta de producción en Piedmont, Carolina del Sur, con una inversión anunciada de 280 millones de dólares y una superficie de un millón de pies cuadrados, aproximadamente 92.900 metros cuadrados. Según la información corporativa, las instalaciones estarán destinadas al ensamblaje de camiones Isuzu N-Series con motores de gasolina, versiones eléctricas de la misma gama y modelos F-Series. [VRL](#)

SEGUROS PARA CAMIONES COMERCIALES: QUÉ REVISAR ANTES DE 2027



Con la llegada de un nuevo año, los transportistas estadounidenses tienen una oportunidad para revisar sus pólizas, comparar opciones y comprobar si sus coberturas siguen respondiendo a las necesidades de su negocio. El historial de conducción, el tipo de mercancía, las rutas y las medidas de seguridad pueden influir en el coste del seguro y en las condiciones de renovación.

Para los propietarios de camiones independientes y las empresas de transporte, el seguro comercial es mucho más que un requisito administrativo: constituye una protección fundamental frente a accidentes, daños materiales, reclamaciones y pérdidas económicas. Sin embargo, las primas y las condiciones de las pólizas pueden cambiar de una renovación a otra, por lo que conviene revisar cada detalle antes de comenzar 2027.

¿QUÉ FACTORES INFLUYEN EN EL PRECIO?

Uno de los elementos que las aseguradoras suelen evaluar es el historial de conducción. Los accidentes, las infracciones y las reclamaciones anteriores pueden influir en la valoración

del riesgo y en el importe de la prima. Las rutas habituales constituyen otro factor relevante. Operar en zonas con tráfico intenso, recorrer largas distancias o transportar mercancías de alto valor puede modificar las condiciones de la cobertura. Asimismo, el tipo de carga importa: no presenta los mismos riesgos transportar productos alimentarios que materiales industriales o mercancías especialmente sensibles.

REVISAR LAS COBERTURAS ANTES DE RENOVAR

Entre las coberturas que conviene revisar destacan la responsabilidad civil comercial, los daños físicos del camión y la protección de la mercancía transportada. Dependiendo de la actividad, también pueden resultar relevantes la cobertura de responsabilidad por carga, los daños a equipos y remolques, y la protección frente a determinados riesgos durante las operaciones de carga y descarga. Los transportistas deben prestar especial atención a los límites de indemnización, los deducibles y las condiciones necesarias para presentar una reclamación. Una prima más económica no siempre representa un ahorro si la póliza deja fuera riesgos importantes o establece una franquicia

demasiado elevada.

CÓMO PREPARARSE PARA 2027

La renovación es un buen momento para solicitar varias cotizaciones y comparar las propuestas con las mismas condiciones de cobertura. Para realizar una comparación útil, conviene revisar no solo el precio anual, sino también los límites, las exclusiones, los deducibles y los servicios incluidos. También es recomendable actualizar la información sobre la flota, los conductores, las rutas y los tipos de mercancía transportada. Comunicar los cambios de actividad a la aseguradora ayuda a evitar discrepancias que puedan complicar una reclamación.

UN SEGURO ADAPTADO AL NEGOCIO

La clave no consiste únicamente en pagar menos, sino en encontrar un equilibrio entre coste, cobertura y seguridad financiera. Una revisión anticipada permite negociar con más información, corregir posibles carencias y comenzar el nuevo año con mayor tranquilidad al volante. [TFL](#)

IVECO

Impulsando el cambio en las carreteras



CONDUCE TRANQUILO CON
5 AÑOS DE GARANTÍA
O 2/3 AÑOS DE REPARACIÓN
Y MANTENIMIENTO.

IVECO **S-WAY**



GARANTÍA
DE 5 AÑOS



REPARACIÓN
Y MANTENIMIENTO
DE 2/3 AÑOS



MÁS DE 100 AÑOS
DE EXPERIENCIA



SERVICIO
DE PRIMERA CLASE
PARA CADA CLIENTE

SOMOS TU SOLUCIÓN INTEGRAL EN VEHÍCULOS COMERCIALES.

Nuestra empresa familiar lleva más de 100 años en funcionamiento y nos enorgullece ofrecer un servicio de primera clase a cada cliente.

ROBO DE CARGA: NUEVAS AMENAZAS PARA EL TRANSPORTE



Las redes criminales están perfeccionando sus métodos para apoderarse de mercancías, desde el robo de remolques hasta el fraude digital y la suplantación de transportistas. En 2025, las pérdidas estimadas por robo de carga alcanzaron casi 725 millones de dólares en Estados Unidos y Canadá, lo que obliga al sector a reforzar sus medidas de seguridad.

Según el análisis anual de Verisk CargoNet, durante 2025 se registraron 3.594 incidentes relacionados con delitos contra la cadena de suministro en Estados Unidos y Canadá, una cifra similar a la del año anterior. Sin embargo, las pérdidas estimadas por robo de carga aumentaron un 60 %, hasta alcanzar aproximadamente 725 millones de dólares. El valor medio estimado por robo también creció un 36 %, hasta los 273.990 dólares.

EL FRAUDE DIGITAL GANA PROTAGONISMO

Una de las principales preocupaciones del sector es la evolución de los métodos utilizados para interceptar mercancías. En lugar de limitarse a sustraer un remolque estacionado, los delincuentes pueden hacerse pasar por transportistas legítimos, utilizar credenciales robadas o manipular comunicaciones para conseguir que una carga sea entregada a una persona no autorizada.

Entre las prácticas identificadas figuran las recogidas ficticias, la suplantación de empresas de transporte y el doble o triple intermediado de cargas (double y triple brokering). En estos últimos casos, una operación puede pasar por varios intermediarios sin que todas las partes conozcan quién controla realmente el envío.

MERCANCÍAS CADA VEZ MÁS CODICIADAS

Los productos alimentarios, las bebidas, los metales y los equipos tecnológicos figuran entre los objetivos destacados de las redes criminales. En 2025, los robos de alimentos y bebidas aumentaron un 47 %, mientras que los incidentes relacionados con metales crecieron un 77 %, según CargoNet. La demanda de cobre y otros materiales con valor comercial contribuyó a esta tendencia. California, Texas e Illinois continúan destacando entre los estados con mayor actividad registrada. No obstante, las empresas no deberían limitar sus medidas de prevención a las rutas tradicionalmente consideradas de riesgo: los datos muestran que los incidentes también se están extendiendo a otros mercados y corredores logísticos.

CÓMO PUEDEN PROTEGERSE LAS EMPRESAS

Frente a estas amenazas, la prevención requiere combinar seguridad física y controles digitales. Una primera medida consiste en verificar rigurosamente a los transportistas y subcontratistas, confirmar los cambios de última hora mediante contactos previamente validados y limitar el acceso a la información sensible de los envíos. El seguimiento por GPS, los sellos de seguridad, las alertas ante desvíos de ruta y la supervisión de los remolques estacionados también pueden ayudar a detectar situaciones sospechosas. Además, conviene establecer protocolos claros para elegir áreas de descanso seguras y evitar dejar cargamentos de alto valor sin vigilancia durante periodos prolongados.

SEGURIDAD COMO PARTE DE LA OPERACIÓN

Para las empresas de transporte, invertir en prevención puede significar mucho más que proteger una mercancía: supone preservar la continuidad de las operaciones, la confianza de los clientes y la rentabilidad del negocio. En un mercado donde los métodos criminales evolucionan constantemente, verificar cada operación y compartir información sobre incidentes se convierte en una parte esencial de la gestión logística. 

EL MERCADO DE CAMIONES USADOS: QUÉ REVISAR ANTES DE INVERTIR

Comprar un camión usado puede ser una alternativa para renovar la flota sin asumir el coste de un vehículo nuevo, pero elegir únicamente por el precio anunciado puede salir caro. El kilometraje, el historial de mantenimiento, el estado mecánico y las condiciones de financiación son factores determinantes para calcular la inversión real y evitar gastos inesperados.

Para muchos transportistas independientes de Estados Unidos, renovar el camión representa una decisión importante para la continuidad del negocio. Un vehículo en buenas condiciones puede ayudar a mantener las entregas, reducir las interrupciones y controlar los gastos operativos. Sin embargo, una unidad aparentemente económica puede terminar convirtiéndose en una fuente de reparaciones costosas si no se revisa correctamente antes de la compra.

EL KILOMETRAJE NO LO CUENTA TODO

El kilometraje es uno de los primeros datos que suelen consultar los compradores, pero no debería ser el único criterio para valorar un camión usado. Dos vehículos con cifras similares pueden presentar estados muy diferentes según su mantenimiento, el tipo de rutas realizadas y las condiciones en las que han trabajado.

HISTORIAL DE MANTENIMIENTO: UNA INFORMACIÓN FUNDAMENTAL

Un historial de mantenimiento completo puede revelar cómo ha sido cuidado el vehículo y qué intervenciones podrían ser necesarias próximamente. Las facturas, los registros de taller y los informes de inspección ayudan a identificar reparaciones importantes, sustituciones de componentes y posibles problemas recurrentes. Es recomendable prestar especial atención al motor, la transmisión, el sistema de refrigeración, los frenos, la suspensión y los componentes eléctricos. En los camiones diésel modernos también conviene revisar el sistema de tratamiento de emisiones, incluidos los componentes relacionados con el filtro de partículas y la reducción catalítica selectiva.



Antes de cerrar la operación, lo más prudente es encargar una inspección independiente a un mecánico especializado en vehículos comerciales. Esta revisión puede detectar fugas, desgastes, códigos de avería y otros problemas que no resultan evidentes durante una prueba de conducción.

EL ESTADO DEL MOTOR Y LOS COSTES FUTUROS

El motor es uno de los componentes que más puede influir en la rentabilidad de un camión usado. Ruidos anormales, humo excesivo, pérdidas de líquidos, dificultades de arranque o temperaturas de funcionamiento inestables son señales que requieren una evaluación profesional.

FINANCIACIÓN Y COSTE TOTAL DE PROPIEDAD

El precio de compra no refleja por sí solo el coste real de la inversión. Los intereses, las comisiones, el seguro, los impuestos aplicables, el mantenimiento y el consumo de combustible también deben formar parte del cálculo. Los transportistas independientes también

deberían calcular cuánto necesitan facturar para cubrir los gastos del vehículo y mantener un margen para averías inesperadas. Reservar fondos para mantenimiento y reparaciones puede ayudar a evitar que una incidencia mecánica comprometa la actividad.

UNA INVERSIÓN QUE EXIGE PLANIFICACIÓN

Comprar un camión usado puede ser una decisión acertada si el vehículo responde a las necesidades del negocio y su coste total resulta sostenible. Para ello, es fundamental verificar la documentación, realizar una inspección mecánica independiente y comparar las condiciones de financiación antes de firmar.

El mejor camión usado no es necesariamente el más barato ni el que tiene menos kilómetros, sino aquel que ofrece el equilibrio adecuado entre precio, estado mecánico, fiabilidad y costes de operación. Para los transportistas independientes, dedicar tiempo a revisar estos factores puede marcar la diferencia entre una renovación rentable y una inversión que termine afectando a sus ingresos. 

PUERTOS: CÓMO SE PREPARAN LOS GRANDES CENTROS LOGÍSTICOS DE EE. UU.



La automatización de las terminales, la modernización de los equipos y la digitalización de las operaciones están transformando los principales puertos estadounidenses. Las inversiones en infraestructura, tecnologías más limpias y sistemas inteligentes buscan agilizar el movimiento de mercancías, reducir los tiempos de espera y mejorar la coordinación con las empresas de transporte por carretera.

Los grandes centros portuarios de Estados Unidos están incorporando tecnologías que buscan mejorar la gestión de contenedores, optimizar los movimientos de carga y facilitar la conexión entre el transporte marítimo, ferroviario y por carretera. Para las empresas de transporte, estos cambios pueden representar nuevas oportunidades, pero también exigir una mayor adaptación de sus operaciones.

TERMINALES MÁS AUTOMATIZADAS

La automatización es uno de los principales ejes de modernización portuaria. Grúas de mayor capacidad, equipos eléctricos para mover contenedores y sistemas automatizados de almacenamiento permiten organizar las operaciones

con mayor precisión y aprovechar mejor el espacio disponible. Puertos como el de Los Ángeles y el de Long Beach, en California, son fundamentales para el comercio transpacífico y continúan impulsando iniciativas destinadas a mejorar la eficiencia de sus terminales y reducir el impacto ambiental de sus actividades. Aunque el nivel de automatización varía entre terminales, la tendencia apunta hacia operaciones cada vez más conectadas, en las que los datos permiten planificar mejor los recursos y anticipar posibles retrasos.

LA DIGITALIZACIÓN CAMBIA LA OPERACIÓN DIARIA

Para los transportistas, una de las transformaciones más relevantes es la digitalización de los procesos de acceso y recogida de mercancías. Las plataformas de gestión portuaria permiten intercambiar información sobre contenedores, reservas, documentación y horarios, facilitando la coordinación entre navieras, terminales, operadores logísticos y empresas de transporte. Algunas instalaciones utilizan sistemas de citas para distribuir la llegada de los camiones a lo largo de la jornada. Cuando funcionan adecuadamente, estas herramientas pueden contribuir

a reducir las aglomeraciones en las entradas y mejorar la previsibilidad de las operaciones.

EQUIPOS MÁS LIMPIOS Y EFICIENTES

La transición energética también está modificando las instalaciones portuarias. Algunas terminales están incorporando grúas eléctricas, tractores de terminal de cero emisiones y otros equipos destinados a reducir el consumo de combustibles fósiles y las emisiones contaminantes. Para el transporte por carretera, la evolución portuaria puede abrir oportunidades para incorporar camiones de bajas emisiones a las operaciones de recogida y entrega de contenedores, especialmente en recorridos cortos y repetitivos. No obstante, la viabilidad depende de la autonomía necesaria, la infraestructura disponible y los costes de cada flota.

¿QUÉ CAMBIA PARA LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE?

La modernización de los puertos puede ayudar a reducir determinados tiempos de espera, pero no elimina todos los problemas logísticos. La congestión, las obras, los cambios en los horarios de las terminales y las interrupciones en la cadena de suministro pueden seguir afectando a las operaciones. Por eso, las empresas deben prestar atención a los nuevos procedimientos de acceso, mantener actualizada la documentación y utilizar los sistemas de reservas y seguimiento que requieran las terminales con las que trabajan.

UNA INFRAESTRUCTURA CLAVE PARA EL FUTURO

Para los transportistas, comprender estos cambios será fundamental para planificar sus operaciones y responder a las nuevas exigencias de clientes y operadores portuarios. La digitalización y los equipos más eficientes pueden mejorar el movimiento de mercancías, pero sus resultados dependerán de la coordinación entre todos los participantes. Para las empresas que mueven mercancías por carretera, adaptarse a esta transformación puede marcar una diferencia importante en productividad, costes y competitividad. 

Repuestos Originales MAN.



El éxito y la rentabilidad se construyen con muchos elementos, y uno de los más importantes es la calidad de los repuestos. Todos los vehículos MAN, desde su diseño y fabricación, incorporan componentes que también cumplen los más altos estándares de calidad en los **Repuestos Originales MAN**.

Nuestros repuestos están diseñados, probados y fabricados para ofrecer un rendimiento máximo, una larga vida útil y una gran fiabilidad. Con la experiencia de MAN, tienes la tranquilidad de que cada viaje cuenta con el respaldo de la misma calidad que hace único a tu camión.

Repuestos Originales MAN. Todo encaja.



EL FUTURO ES ELÉCTRICO

TESLA SEMI 2026

AUTONOMÍA DE HASTA 500 MILLAS, POTENCIA ELÉCTRICA DE 800 KW Y TECNOLOGÍA DISEÑADA PARA TRANSFORMAR EL TRANSPORTE DE LARGA DISTANCIA. **EL TESLA SEMI COMIENZA UNA NUEVA ETAPA COMERCIAL EN 2026, CON EL DESAFÍO DE DEMOSTRAR QUE LA ELECTRIFICACIÓN TAMBIÉN PUEDE RESPONDER A LAS EXIGENCIAS DEL TRABAJO PESADO.»**





POR: **TRANSPORTE LATINO** / REDACCIÓN TL

LA PRODUCCIÓN SE RETRASÓ MIENTRAS TESLA DESARROLLABA EL VEHÍCULO, SU SISTEMA DE CARGA Y LA CAPACIDAD INDUSTRIAL NECESARIA PARA FABRICARLO A MAYOR ESCALA. LA VERSIÓN COMERCIAL DE 2026 ES UNA PRUEBA DE SI LA TECNOLOGÍA ELÉCTRICA PUEDE RESPONDER A LAS EXIGENCIAS DEL TRANSPORTE PESADO.

DISEÑO AERODINÁMICO

EL SEMI SE DISTINGUE POR SU CABINA DE LÍNEAS FLUIDAS, PARABRISAS ENVOLVENTE Y POSICIÓN DE CONDUCCIÓN CENTRAL. LA SILUETA BUSCA REDUCIR LA RESISTENCIA AL AIRE, UN FACTOR FUNDAMENTAL CUANDO CADA KILOVATIO CONSUMIDO INFLUYE EN LA AUTONOMÍA Y EL COSTE DEL VIAJE. EL CON-

DUCTOR SE SIENTA EN EL CENTRO, CON PANTALLAS A AMBOS LADOS Y UNA VISIÓN DESPEJADA HACIA EL FRENTE, UNA CONFIGURACIÓN POCO HABITUAL EN LOS TRACTOCAMIONES NORTEAMERICANOS.

AUTONOMÍA Y POTENCIA

SEGÚN LAS CIFRAS PUBLICADAS POR TESLA PARA ESTADOS UNIDOS, LA VERSIÓN

STANDARD RANGE OFRECE UNA AUTONOMÍA ESTIMADA DE 325 MILLAS, MIENTRAS QUE LA LONG RANGE ANUNCIA HASTA 500 MILLAS CON EL CONJUNTO CARGADO. LA MARCA CALCULA UN CONSUMO DE APROXIMADAMENTE 1,7 KILOVATIOS HORA POR MILLA BAJO CONDICIONES DE PRUEBA ESPECÍFICAS. LOS RESULTADOS REALES

PUEDEN VARIAR SEGÚN TERRENO, VELOCIDAD, CLIMA, CARGA, NEUMÁTICOS Y REMOLQUE.

LA FICHA TÉCNICA INDICA UNA MASA MÁXIMA COMBINADA DE 82.000 LIBRAS Y UNA POTENCIA DE PROPULSIÓN DE HASTA 800 KILOVATIOS. TRES MOTORES ELÉCTRICOS INDEPENDIENTES ACTÚAN SOBRE LOS

EJES TRASEROS Y ENTREGAN PAR DE FORMA INMEDIATA, SIN CAMBIOS DE MARCHA CONVENCIONALES.

RECARGA: UNA PIEZA CLAVE

LA INFRAESTRUCTURA SERÁ TAN IMPORTANTE COMO EL CAMIÓN. TESLA DESARROLLA LOS MEGACHARGERS, ESTA-



CIONES DE ALTA POTENCIA QUE, SEGÚN LA COMPAÑÍA, PUEDEN RECUPERAR HASTA EL 60 POR CIENTO DE LA AUTONOMÍA EN UNOS 30 MINUTOS EN LA VERSIÓN DE LARGO ALCANCE. TAMBIÉN CONTEMPLA CARGA NOCTURNA EN DEPÓSITOS. EL OBJETIVO ES INTEGRAR LA RECARGA EN DESCANSOS Y TIEMPOS HABITUALES DE CARGA Y DESCARGA.

ADOPTAR CAMIONES ELÉCTRICOS EXIGE PLANIFICACIÓN. LAS EMPRESAS NECESITAN EVALUAR LA CAPACIDAD ELÉCTRICA DE SUS INSTALACIONES, INSTALAR EQUIPOS, ESTU-

DIAR TARIFAS Y DEFINIR RUTAS COMPATIBLES CON LOS CARGADORES. LOS CORREDORES DE LARGA DISTANCIA REQUIEREN UNA RED FIABLE; DE LO CONTRARIO, UNA AUTONOMÍA ELEVADA NO GARANTIZA FLEXIBILIDAD EN CUALQUIER ITINERARIO.

COSTES Y MANTENIMIENTO

TESLA SOSTIENE QUE LA ELECTRICIDAD PUEDE RESULTAR MÁS ECONÓMICA QUE EL DIÉSEL Y QUE UN TREN MOTRIZ CON MENOS PIEZAS MÓVILES NECESITA MENOS MANTENI-

MIENTO. AL PRESCINDIR DEL MOTOR DE COMBUSTIÓN Y DEL SISTEMA DE ESCAPE, EL CAMIÓN ELIMINA ALGUNAS TAREAS HABITUALES DE SERVICIO. TAMBIÉN INCORPORA DIAGNÓSTICO REMOTO Y ACTUALIZACIONES DE SOFTWARE INALÁMBRICAS, HERRAMIENTAS QUE PUEDEN AYUDAR A GESTIONAR LA FLOTA Y DETECTAR INCIDENCIAS.

EL COSTE TOTAL NO DEPENDE SOLO DE LA ENERGÍA. LAS COMPAÑÍAS DEBEN CONSIDERAR ADQUISICIÓN, FINANCIACIÓN, INCENTIVOS, SEGURO, NEUMÁTICOS, VALOR RESI-

DUAL, TIEMPOS DE INACTIVIDAD E INVERSIÓN EN CARGADORES. LA RENTABILIDAD VARIARÁ SEGÚN EL KILOMETRAJE ANUAL, LA MERCANCÍA Y LA POSIBILIDAD DE RECARGAR EN INSTALACIONES PROPIAS. LAS PRIMERAS EXPERIENCIAS COMERCIALES PERMITIRÁN COMPROBAR EL COMPORTAMIENTO DEL SEMI EN OPERACIONES REALES.

UNA CABINA DIFERENTE

LA POSICIÓN DE CONDUCCIÓN CENTRAL ES UNA DE LAS CARACTERÍSTICAS MÁS SINGULA-



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™

RES DEL MODELO. TESLA AFIRMA QUE MEJORA LA VISIBILIDAD Y FACILITA EL ACCESO; EL INTERIOR OFRECE ESPACIO PARA PERMANECER DE PIE, ASIENTO CALEFACTABLE O VENTILADO Y MATERIALES DESTINADOS A REDUCIR EL RUIDO DE LA CARRETERA. LAS PANTALLAS REÚNEN INFORMACIÓN DEL VEHÍCULO Y FUNCIONES DE CONDUCCIÓN, CON UNA PROPUESTA DISTINTA AL TABLERO TRADICIONAL DE UN CAMIÓN PESADO.

EL DESAFÍO DE PRODUCIR A ESCALA

EL INICIO DE LAS ENTREGAS EN 2026 MARCA UN HITO, PERO EL DESAFÍO SERÁ AUMENTAR LA PRODUCCIÓN, CONSOLIDAR EL SERVICIO POSVENTA Y DEMOSTRAR DISPONIBILIDAD CONSTANTE. UNA FLOTA NECESITA REPUESTOS, ASISTENCIA, TIEMPOS DE REPARACIÓN PREVISIBLES Y UNA RED QUE MANTENGA LOS VEHÍCULOS TRABAJANDO. TAMBIÉN SERÁ IMPORTANTE CONOCER EL RENDIMIENTO DE LAS BATERÍAS Y EL COMPORTAMIENTO DEL CAMIÓN EN USO INTENSIVO.

MÁS QUE UN CAMIÓN ELÉCTRICO

EL TESLA SEMI PLANTEA UNA PREGUNTA DECISIVA: ¿PUEDE UN VEHÍCULO SIN EMISIONES EN EL TUBO DE ESCAPE COMBINAR AUTONOMÍA, CAPACIDAD DE CARGA Y PRODUCTIVI-

DAD EN EL TRANSPORTE PESADO? SUS CIFRAS OFICIALES SON AMBICIOSAS, Y EL COMIENZO DE LAS ENTREGAS CONVIerte LAS PROMESAS EN UNA PRUEBA PRÁCTICA. LOS RESULTADOS DE LAS FLOTAS, LA FIABILIDAD DIARIA Y EL COSTE TOTAL DE PROPIEDAD PESARÁN MÁS QUE CUALQUIER PRESENTACIÓN.

LA ELECTRIFICACIÓN DEL TRANSPORTE NO DEPENDE DE UN SOLO MODELO. REQUIERE VEHÍCULOS ADECUADOS, INFRAESTRUCTURA,

ENERGÍA DISPONIBLE Y DECISIONES EMPRESARIALES BASADAS EN DATOS. EL SEMI APORTA UNA PROPUESTA RECONOCIBLE Y UNA APUESTA TECNOLÓGICA DE GRAN ESCALA. SU ÉXITO SE MEDIRÁ EN KILÓMETROS RECORRIDOS, CARGAS ENTREGADAS A TIEMPO Y OPERACIONES RENTABLES. PARA EL TRANSPORTE POR CARRETERA, 2026 PODRÍA SER EL AÑO EN QUE EL CAMIÓN ELÉCTRICO EMPIECE A DEMOSTRAR HASTA DÓNDE PUEDE LLEGAR EN CARRETERA. 

805 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA, CERO EMISIONES DE ESCAPE Y UNA NUEVA VISIÓN DEL FUTURO DEL TRANSPORTE PESADO.



HANKOOK
impulsando la emoción

SMART Flex AH51 **SMART Flex DH51**

Rendimiento premium en todas las condiciones, kilómetro tras kilómetro.

 Mayor durabilidad

 Alta eficiencia de combustible

 Excelente desempeño en todas las estaciones



HASTA 700 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA ELÉCTRICA

VOLVO FH AERO ELECTRIC

LA ELECTRIFICACIÓN DEL TRANSPORTE PESADO ACABA DE DAR UN PASO. VOLVO TRUCKS INICIÓ EN SEPTIEMBRE DE 2026 LA PRODUCCIÓN EN SERIE DE SU NUEVA GENERACIÓN DE CAMIONES ELÉCTRICOS, ENTRE ELLOS EL FH AERO ELECTRIC CON AUTONOMÍA AMPLIADA.»

LA PROPUESTA COMBINA DISEÑO AERODINÁMICO, TECNOLOGÍA DE PROPULSIÓN RENOVADA Y UNA AUTONOMÍA ANUNCIADA DE HASTA 700 KILÓMETROS, PARA LLEVAR LA MOVILIDAD ELÉCTRICA A RUTAS QUE ANTES DEPENDÍAN DEL DIÉSEL.

UNA FAMILIA CON TRAYECTORIA

EL NOMBRE FH ACOMPAÑA A VOLVO TRUCKS DESDE 1993, CUANDO SE PRESENTÓ LA PRIMERA GENERACIÓN DE ESTE TRACTOCAMIÓN DE LARGO RECORRIDO. DESDE ENTONCES, LA GAMA SE HA CON-

VERTIDO EN UNA DE LAS MÁS RECONOCIDAS DEL TRANSPORTE PESADO EUROPEO Y EN LA BASE SOBRE LA QUE LA MARCA HA IDO INCORPORANDO AVANCES EN SEGURIDAD, EFICIENCIA Y CONFORT.

LA ELECTRIFICACIÓN TAMPOCO ES NUEVA PARA EL FABRICANTE SUECO. VOLVO COMENZÓ LA PRODUCCIÓN EN SERIE DE CAMIONES PESADOS ELÉCTRICOS EN 2022, CON LAS VERSIONES ELÉCTRICAS DE SUS MODELOS FH, FM Y FMX. LA NUEVA GENERACIÓN CON AUTONOMÍA AMPLIADA APROVECHA ESA EXPERIENCIA ACUMULADA EN OPERACIONES REALES PARA DAR UN SALTO EN ALCANCE Y EN CAPACIDAD DE RECARGA.

DISEÑO AERODINÁMICO PARA GANAR EFICIENCIA

EL FH AERO ELECTRIC CONSERVA LA IDENTIDAD DE LA FAMILIA FH AERO, CON UNA CABINA CONCEBIDA PARA REDUCIR LA RESISTENCIA AL AVANCE. EN CARRETERA, LA AERODINÁMICA INFLUYE EN LA ENERGÍA NECESARIA PARA MOVER UN VEHÍCULO; CADA MEJORA DEL FLUJO DE AIRE PUEDE CONTRIBUIR A AMPLIAR LA AUTONOMÍA. EL FRONTAL ESTILIZADO Y LAS SUPERFICIES PERFILADAS BUSCAN COMBINAR EFICIENCIA CON VISIBILIDAD Y COMODIDAD.

LA CABINA ESTÁ PENSADA PARA JORNADAS LARGAS. SEGÚN LA VERSIÓN Y EL MERCADO, HAY DISTINTAS CONFIGURACIONES, INCLUIDAS OPCIONES GLOBETROTTER.

LA ERGONOMÍA, LA POSICIÓN DE CONDUCCIÓN Y LOS SISTEMAS DE ASISTENCIA MANTIENEN EL ENFOQUE DE LA GAMA, MIENTRAS LA PROPULSIÓN ELÉCTRICA REDUCE EL RUIDO Y LAS VIBRACIONES FRENTE A UN CAMIÓN DIÉSEL.

LA EXPERIENCIA DEL CONDUCTOR

PARA QUIEN PASA EL DÍA AL VOLANTE, EL CAMBIO A LA PROPULSIÓN ELÉCTRICA TAMBIÉN SE PERCIBE EN LA CABINA. LA AUSENCIA DE UN MOTOR DE COMBUSTIÓN REDUCE EL RUIDO Y LAS VIBRACIONES, Y LA ENTREGA DE PAR INSTANTÁNEA PERMITE ARRANCAR Y ACELERAR CON SUAVIDAD INCLUSO CON EL CAMIÓN CARGADO.

LOS CAMIONES ELÉCTRICOS, ADEMÁS, PUEDEN RECUPERAR PARTE DE LA ENERGÍA DURANTE LAS FRENADAS Y LOS DESCENSOS. APROVECHAR BIEN ESTA CAPACIDAD EXIGE ADAPTAR EL ESTILO DE CONDUCCIÓN, ANTICIPAR LAS DETENCIONES Y GESTIONAR LA VELOCIDAD, UNA HABILIDAD QUE INFLUYE DIRECTAMENTE EN LA AUTONOMÍA OBTENIDA EN CADA JORNADA.

HASTA 700 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA

LA VERSIÓN DE AUTONOMÍA AMPLIADA PUEDE RECORRER HASTA 700 KILÓMETROS CON UNA SOLA CARGA, SEGÚN LAS ESTIMACIONES DEL FABRICANTE. ES UN AVANCE PARA EL TRANSPORTE INTERURBANO Y DE

LARGA DISTANCIA, AUNQUE EL ALCANCE REAL DEPENDE DEL PESO TOTAL, LA VELOCIDAD, LA RUTA, EL CLIMA, EL VIENTO Y EL ESTILO DE CONDUCCIÓN.

LA CLAVE ES EL NUEVO EJE ELÉCTRICO, O E-AXLE, QUE INTEGRA DOS MOTORES ELÉCTRICOS Y UNA TRANSMISIÓN DE SEIS VELOCIDADES EN UN CONJUNTO COMPACTO EN EL EJE TRASERO. AL REUNIR ESTOS COMPONENTES, LIBERA ESPACIO EN EL CHASIS PARA INSTALAR MÁS BATERÍAS. LA CONFIGURACIÓN PERMITE AJUSTAR LA CAPACIDAD ENERGÉTICA Y EQUILIBRAR AUTONOMÍA CON CARGA ÚTIL.

VOLVO ANUNCIA HASTA 460 KW, EQUIVALENTES A UNOS 625 CABALLOS, PARA ESTA VERSIÓN. LA ENTREGA INMEDIATA DE





**CONCEBIDO PARA
RUTAS ENTRE CEN-
TROS DE DISTRIBU-
CIÓN, TRANSPORTE
INTERURBANO Y
OPERACIONES DE
LARGA DISTANCIA.**

PAR FAVORECE UNA RESPUESTA CONTROLADA AL ACELERAR CON CARGA O AFRONTAR PENDIENTES, SIN RENUNCIAR A LA CAPACIDAD DE TRABAJO DE UN TRACTOCAMIÓN PESADO.

RECARGA DE ALTA POTENCIA

LA AUTONOMÍA NO BASTA PARA TRANSFORMAR LAS RUTAS LARGAS: TAMBIÉN HAY QUE RECUPERAR ENERGÍA SIN AÑADIR DEMASIADOS TIEMPOS MUERTOS. EL FH AERO ELECTRIC DE AUTONOMÍA AMPLIADA ADMITE EL ESTÁNDAR DE CARGA DE MEGAVATIOS MCS. CON HASTA 700 KW, VOLVO CALCULA QUE LAS BATERÍAS PASAN DEL 20 AL 80 POR CIENTO EN UNOS 50 MINUTOS. CON CARGA CCS DE HASTA 350 KW, EL MISMO INTERVALO REQUIERE ALREDEDOR DE 85 MINUTOS.

LOS TIEMPOS DEPENDEN DE LA INFRAESTRUCTURA, LA TEMPERATURA DE LA BATERÍA Y LAS CONDICIONES DE CARGA. PARA LAS EMPRESAS, LO MÁS EFICIENTE SERÁ INTEGRAR LAS RECARGAS EN PAUSAS REGLAMENTARIAS, PARADAS LOGÍSTICAS O PERIODOS DE INACTIVIDAD. LOS CORREDO-

RES DE ALTA POTENCIA Y LA DISPONIBILIDAD DE ENERGÍA EN LOS DEPÓSITOS SERÁN DETERMINANTES.

CAPACIDAD PARA EL TRABAJO REAL

EL MODELO ESTÁ CONCEBIDO PARA RUTAS ENTRE CENTROS DE DISTRIBUCIÓN, TRANSPORTE INTERURBANO Y OPERACIONES DE LARGA DISTANCIA. LA CONFIGURACIÓN DE BATERÍAS PUEDE AJUSTARSE PARA EQUILIBRAR ALCANCE Y CARGA ÚTIL. VOLVO COMUNICA UNA CAPACIDAD DE CARGA DE HASTA 28 TONELADAS PARA LA VERSIÓN AMPLIADA, AUNQUE LA CIFRA FINAL DEPENDE DE LA CONFIGURACIÓN Y LA NORMATIVA LOCAL.

LA TOMA DE FUERZA ELÉCTRICA PUEDE ALIMENTAR EQUIPOS COMO UNIDADES DE REFRIGERACIÓN SIN UN GENERADOR DIÉSEL INDEPENDIENTE. ESTO AMPLÍA SUS POSIBILIDADES PARA TRANSPORTAR ALIMENTOS Y MERCANCÍAS SENSIBLES A LA TEMPERATURA, Y AYUDA A REDUCIR LAS EMISIONES LOCALES DURANTE LA OPERACIÓN.

UN MERCADO QUE EXIGE MENOS EMISIONES

EL LANZAMIENTO LLEGA EN UN MOMENTO EN QUE LA NORMATIVA EUROPEA PRESIONA PARA ACELERAR EL CAMBIO. LA UNIÓN EUROPEA APROBÓ EN 2024 OBJETIVOS DE REDUCCIÓN DE EMISIONES DE CO PARA LOS CAMIONES PESADOS NUEVOS DEL 45 % PARA 2030, DEL 65 % PARA 2035 Y DEL 90 % PARA 2040, EN COMPARACIÓN CON LOS NIVELES DE 2019.

PARA CUMPLIR ESAS METAS, LOS FABRICANTES NECESITAN OFRECER VEHÍCULOS DE CERO EMISIONES CAPACES DE SUSTITUIR AL DIÉSEL TAMBIÉN EN RUTAS LARGAS, NO SOLO EN EL REPARTO URBANO. POR ESO LA AUTONOMÍA Y LA RECARGA DE ALTA POTENCIA SE HAN CONVERTIDO EN LOS DOS ARGUMENTOS CENTRALES DE ESTA NUEVA GENERACIÓN DE CAMIONES ELÉCTRICOS.

COSTES, MANTENIMIENTO Y SOSTENIBILIDAD

LA PROPULSIÓN ELÉCTRICA ELIMINA



LAS EMISIONES DE ESCAPE DURANTE LA CONDUCCIÓN Y PUEDE REDUCIR EL RUIDO EN ZONAS URBANAS Y CENTROS LOGÍSTICOS. EL IMPACTO CLIMÁTICO TOTAL TAMBIÉN DEPENDE DE CÓMO SE GENERE LA ELECTRICIDAD, DE LA FABRICACIÓN DE LAS BATERÍAS Y DEL USO DEL VEHÍCULO DURANTE SU VIDA ÚTIL.

EN TÉRMINOS ECONÓMICOS, LAS FLOTAS DEBEN COMPARAR EL PRECIO DE ADQUISICIÓN CON ENERGÍA, MANTENIMIENTO, NEUMÁTICOS, SEGUROS, FINANCIACIÓN E INVERSIÓN EN CARGADORES. UN CAMIÓN ELÉCTRICO PUEDE RESULTAR ATRACTIVO EN OPERACIONES DE ALTO KILOMETRAJE, RUTAS PREVISIBLES Y ACCESO A ELECTRICIDAD COMPETITIVA. PLANIFICAR TURNOS Y RECARGAS SERÁ TAN IMPORTANTE COMO LAS PRESTACIONES TÉCNICAS.

¿Y EN NOROAMÉRICA?

LA GAMA FH SE COMERCIALIZA EN EUROPA Y EN OTROS MERCADOS INTERNACIONALES, PERO NO EN ESTADOS UNIDOS NI EN CANADÁ, DONDE VOLVO TRUCKS OFRECE SU PROPIA LÍNEA DE TRACTOCAMIONES Y EL VNR ELECTRIC, ORIENTADO PRINCIPALMENTE A OPERACIONES REGIONALES.

AUN ASÍ, LA EVOLUCIÓN DEL FH AERO ELECTRIC ES UNA REFERENCIA ÚTIL PARA



LOS TRANSPORTISTAS NOROAMERICANOS. EL ESTÁNDAR DE CARGA DE MEGAVATIOS MCS FUE DESARROLLADO PARA VEHÍCULOS PESADOS Y TAMBIÉN AVANZA EN LA INDUSTRIA DE LA REGIÓN, MIENTRAS QUE SOLUCIONES COMO EL EJE ELÉCTRICO INTEGRADO MUESTRAN HACIA DÓNDE SE DIRIGE LA TECNOLOGÍA DE LOS CAMIONES DE LARGA DISTANCIA PRECISAMENTE COMO ESTE EJEMPLAR DE VOLVO.

EL SIGUIENTE PASO DE VOLVO TRUCKS

EL INICIO DE LA PRODUCCIÓN EN SERIE,

ANUNCIADO EN SEPTIEMBRE DE 2026, CONVIERTE AL FH AERO ELECTRIC DE AUTONOMÍA AMPLIADA EN UNA PROPUESTA TANGIBLE PARA LOS TRANSPORTISTAS. EL DESAFÍO SERÁ AMPLIAR SU DISPONIBILIDAD, DESARROLLAR LA INFRAESTRUCTURA DE CARGA Y ACUMULAR EXPERIENCIA EN CONDICIONES DE TRABAJO.

PARA LAS FLOTAS QUE ESTUDIAN DAR EL PASO, LA RECOMENDACIÓN HABITUAL ES COMENZAR CON UN ANÁLISIS DETALLADO DE SUS RUTAS: DISTANCIAS DIARIAS, PESOS, TIEMPOS DE ESPERA Y PUNTOS DONDE SEA POSIBLE RECARGAR. CON ESOS DATOS SE PUEDE IDENTIFICAR QUÉ OPERACIONES ENCAJAN MEJOR CON UN CAMIÓN ELÉCTRICO Y PLANIFICAR UNA INCORPORACIÓN GRADUAL.

EL VOLVO FH AERO ELECTRIC NO ELIMINA DE INMEDIATO TODOS LOS OBSTÁCULOS DE LA ELECTRIFICACIÓN PESADA. SIN EMBARGO, COMBINA AUTONOMÍA, POTENCIA, RECARGA RÁPIDA Y SOLUCIONES PARA APLICACIONES ESPECIALIZADAS QUE PUEDEN HACER VIABLE EL CAMBIO EN MÁS OPERACIONES. PARA CADA EMPRESA, LA DECISIÓN DEPENDERÁ DE RUTAS, CARGAS Y COSTES; PARA EL SECTOR, REPRESENTA OTRO PASO HACIA UN TRANSPORTE DE MERCANCÍAS CON MENOS EMISIONES EN CARRETERA. 



POTENCIA PARA EL SERVICIO EXTREMO

KENWORTH C580 2027

HAY TRABAJOS QUE LLEVAN A UN CAMIÓN MUCHO MÁS ALLÁ DE LAS CARRETERAS CONVENCIONALES. EN MINAS, CAMPOS PETROLEROS, EXPLOTACIONES FORESTALES Y OPERACIONES DE CARGA EXCEPCIONAL, LA RESISTENCIA DEL CHASIS, LA TRACCIÓN Y LA FACILIDAD DE MANTENIMIENTO SON ESENCIALES. PARA ESOS ESCENARIOS, **KENWORTH PRESENTÓ EL C580, UN MODELO DE SERVICIO EXTREMO QUE TOMA EL RELEVO DEL C500.»**





POR: **TRANSPORTE LATINO** / REDACCIÓN TL

EL C580 SE DIO A CONOCER EN MARZO DE 2026 DURANTE CONEXPO-CON/AGG, EN LAS VEGAS. SU PRODUCCIÓN ESTÁ PREVISTA PARA COMENZAR EN ENERO DE 2027, POR LO QUE REPRESENTA UNA NUEVA ETAPA PARA UNA FAMILIA DE CAMIONES RECONOCIDA DURANTE MÁS DE CINCO DÉCADAS. NO ESTÁ CONCEBIDO COMO UN TRACTOCAMIÓN CONVENCIONAL: SU MISIÓN ES TRABAJAR DONDE LAS CONDICIONES Y LAS CARGAS EXIGEN CAPACIDADES EXTRAORDINARIAS.

UN LEGADO PREPARADO PARA EL FUTURO

DESDE 1972, EL KENWORTH C500 SE GANÓ UNA REPUTACIÓN POR OPERAR EN LUGARES REMOTOS Y TERRENOS DIFÍCILES. HA PARTI-

CIPADO EN EL TRANSPORTE DE MAQUINARIA MINERA, EQUIPOS PETROLEROS, TRONCOS Y CARGAS ESPECIALES. EL C580 CONSERVA ESA ORIENTACIÓN DE SERVICIO SEVERO, PERO INCORPORA LA PLATAFORMA DE CABINA DE KENWORTH, CON MEJORAS EN VISIBILIDAD, ERGONOMÍA Y SISTEMAS ELECTRÓNICOS.

POTENCIA CUMMINS Y CONFIGURACIONES EXTREMAS

EN NORTEAMÉRICA, EL C580 UTILIZA MOTORES CUMMINS X15 QUE CUMPLEN LAS NORMAS DE EMISIONES DE LA EPA, CON POTENCIAS DE HASTA 605 CABALLOS Y UN PAR MÁXIMO DE 2.050 LIBRAS-PIE. LAS CONFIGURACIONES Y CERTIFICACIONES DISPONIBLES PUEDEN VARIAR SEGÚN EL MERCADO.

EL C580 PUEDE CONFIGURARSE CON UNO O DOS EJES DIRECCIONALES DELANTEROS Y

OPCIONES DE TRACCIÓN QUE PERMITEN SISTEMAS 4X4, 6X6, 8X8 Y 10X10. ESTA VARIEDAD RESULTA IMPORTANTE CUANDO EL VEHÍCULO DEBE AVANZAR SOBRE SUPERFICIES IRREGULARES, BARRO O CAMINOS INDUSTRIALES, O REPARTIR LA FUERZA ENTRE VARIOS EJES PARA MOVER CARGAS EXTRAORDINARIAS.

CAPACIDAD PARA LAS TAREAS MÁS DURAS

EL FABRICANTE ANUNCIA UN PESO BRUTO COMBINADO DE HASTA UN MILLÓN DE LIBRAS, SEGÚN LA CONFIGURACIÓN Y LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN. LOS EJES DELANTEROS DIRECCIONALES DOBLES PUEDEN ALCANZAR UNA CLASIFICACIÓN DE HASTA 44.000 LIBRAS, MIENTRAS QUE LOS EJES TRASEROS EN TÁNDEM ADMITEN HASTA 165.000 LIBRAS.



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

- **Motorización:** Cummins X15, conforme a las normas de emisiones de la EPA.
- **Potencia:** hasta 605 HP.
- **Par máximo:** hasta 2.050 lb-pie.
- **Transmisión:** manuales, automáticas Allison series 4000 y 6000, o automatizada Eaton Endurant XD Pro.
- **Tracción:** 4x4, 6x6, 8x8 y 10x10, con uno o dos ejes direccionales delanteros.
- **Capacidad:** peso bruto combinado de hasta 1 millón de libras, según configuración.
- **Producción:** a partir de enero de 2027.

vocacional: **KENWORTH C580 2027**



SERVICIO EXTREMO

EL KENWORTH C580 2027 TOMA EL RELEVO DEL LEGENDARIO C500, QUE DESDE 1972 SE GANÓ SU REPUTACIÓN EN MINAS, CAMPOS PETROLEROS Y TERRENOS REMOTOS. CON MOTORES CUMMINS X15 DE HASTA 605 CABALLOS, CONFIGURACIONES DE TRACCIÓN DE HASTA 10X10 Y UNA CABINA RENOVADA CON PANTALLA DIGITAL DE 15 PULGADAS, ESTÁ DISEÑADO PARA LOS TRABAJOS EN LOS QUE LA RESISTENCIA NO ES UN EXTRA, SINO EL REQUISITO PRINCIPAL.



vocacional: **KENWORTH C580 2027**

EL SISTEMA DE REFRIGERACIÓN DE 1.780 PULGADAS CUADRADAS ESTÁ DISEÑADO PARA MOTORES DE ALTA POTENCIA EN SITUACIONES EXIGENTES, COMO TRABAJO ESTACIONARIO, GRANDES ALTITUDES Y TEMPERATURAS ELEVADAS. LOS LARGUEROS DEL BASTIDOR SE EXTIENDEN HASTA LA PARTE DELANTERA Y ADMITEN APLICACIONES CON TOMA DE FUERZA FRONTAL Y EQUIPOS ESPECIALIZADOS.

UNA CABINA MÁS MODERNA

AUNQUE ESTÁ DISEÑADO PARA FAENAS DURAS, EL C580 INCORPORA MEJORAS PARA QUIENES PASAN LARGAS JORNADAS AL VOLANTE. LA CABINA OFRECE UN PARABRISAS MÁS AMPLIO, UN CAPÓ DE PERFIL OPTIMIZADO Y MAYOR ESPACIO ENTRE LOS ASIENTOS QUE SU ANTECESOR. ESTAS MODIFICACIONES BUSCAN MEJORAR LA VISIBILIDAD Y LA COMODIDAD SIN SACRIFICAR ROBUSTEZ.

EL PUESTO DE CONDUCCIÓN INCORPORA UNA PANTALLA DIGITAL CONFIGURABLE DE 15 PULGADAS QUE REÚNE INDICADORES Y DATOS ESENCIALES. LOS FAROS LED CALEFACTADOS SON DE SERIE PARA AYUDAR A MANTENER LA ILUMINACIÓN EN CONDICIONES ADVERSAS. SEGÚN LA ESPECIFICACIÓN, PUEDE INCLUIR FRENO DE ESTACIONAMIENTO ELECTRÓNICO Y ESPEJOS DIGITALES.

TECNOLOGÍA Y MANTENIMIENTO

LOS SISTEMAS AVANZADOS DE ASISTENCIA AL CONDUCTOR CONTRIBUYEN A LA SEGURIDAD, MIENTRAS QUE TRUCKTECH+ REMOTE DIAGNOSTICS PERMITE CONSULTAR A DISTANCIA INFORMACIÓN SOBRE EL ESTADO Y EL USO DEL CAMIÓN. EN OPERACIONES DONDE UNA AVERÍA PUEDE DETENER UNA CARGA VALIOSA O RETRASAR UNA OBRA, ANTICIPAR INCIDENCIAS IMPORTA.

EL C580 INCORPORA CABLEADO EXTERIOR CON DOBLE PROTECCIÓN RESISTENTE A LA ABRASIÓN, CAPÓ Y GUARDABARROS METÁLICOS, TRAVESAÑOS REFORZADOS Y ACCESO MEJORADO A LOS COMPONENTES. SU ARQUITECTURA ELÉCTRICA COMPARTIDA CON OTROS MODELOS KENWORTH FACILITA INTEGRAR TOMAS DE FUERZA, ILUMINACIÓN AUXILIAR, ACELERADORES REMOTOS Y FUNCIONES ESPECÍFICAS DE CADA CARROCERÍA.

EL COMIENZO DE UNA NUEVA ETAPA

EL KENWORTH C580 ESTÁ DESTINADO A UN SEGMENTO ESPECIALIZADO, PERO FUNDAMENTAL PARA INDUSTRIAS QUE DEPENDEN DEL MOVIMIENTO DE CARGAS EXCEPCIONALES Y DEL TRABAJO FUERA DE CARRETERA. SU COMBINACIÓN DE POTENCIA, TRACCIÓN CONFIGURABLE, CAPACIDAD ESTRUCTURAL Y CABINA ACTUALIZADA BUSCA PROLONGAR EL LEGADO DEL C500 Y RESPONDER A NUEVAS EXIGENCIAS. CON LA PRODUCCIÓN PREVISTA PARA ENERO DE 2027, LAS PRIMERAS UNIDA-

DES PERMITIRÁN COMPROBAR SU DESEMPEÑO. PARA LOS OPERADORES, LA DECISIÓN DEPENDERÁ DE LA CONFIGURACIÓN NECESARIA, EL SERVICIO DISPONIBLE Y EL COSTE TOTAL DE OPERACIÓN. EL C580 NO PRETENDE SERVIR PARA TODOS LOS TRABAJOS: ESTÁ DISEÑADO PARA AQUELLOS EN LOS QUE LA RESISTENCIA NO ES UN EXTRA, SINO EL REQUISITO PRINCIPAL. 



vocacional: **KENWORTH C580 2027**

KUMHO TYRE

LOS NEUMÁTICOS KUMHO MULTI-RENDIMIENTO

- Excelente kilometraje
- Mayor resistencia al desgaste
- Rendimiento excepcional durante todo el año





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.





PARA CONQUISTAR LOS TERRENOS MÁS EXIGENTES

FORD RANGER RAPTOR 2026

LA FORD RANGER RAPTOR 2026 DEMUESTRA QUE UNA PICKUP MEDIANA PUEDE OFRECER CAPACIDADES CERCANAS A LAS DE VEHÍCULOS TODOTERRENO ESPECIALIZADOS SIN RENUNCIAR A LA COMODIDAD DE USO DIARIO. DESARROLLADA POR FORD PERFORMANCE, ESTA VERSIÓN LLEVA LA RANGER A UN TERRENO MÁS EXTREMO, CON UN MOTOR V6 BITURBO, SUSPENSIÓN PREPARADA PARA ABSORBER IMPACTOS Y SISTEMAS ELECTRÓNICOS QUE ADAPTAN EL VEHÍCULO A SUPERFICIES CAMBIANTES. SU OBJETIVO NO ES SOLAMENTE LLEGAR LEJOS, SINO HACERLO CON RAPIDEZ, CONTROL Y RESISTENCIA.»

PARA EL MERCADO ESTADOUNIDENSE, LA RANGER RAPTOR EQUIPA UN MOTOR ECOBOOST V6 DE 3.0 LITROS QUE ENTREGA 405 CABALLOS DE FUERZA Y 430 LIBRAS-PIE DE TORQUE CUANDO UTILIZA COMBUSTIBLE PREMIUM. LA POTENCIA SE GESTIONA MEDIANTE UNA TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA DE DIEZ VELOCIDADES Y UN SISTEMA DE TRACCIÓN INTEGRAL 4X4. LAS CIFRAS Y EL EQUIPAMIENTO PUEDEN VARIAR SEGÚN EL PAÍS, POR LO QUE CONVIENE DISTINGUIR ESTA ESPECIFICACIÓN NORTEAMERICANA DE LAS VERSIONES COMERCIALIZADAS EN OTROS MERCADOS.

UN NOMBRE CON HISTORIA



EL APELLIDO RAPTOR NACIÓ EN LA F-150 RAPTOR, QUE DEBUTÓ COMO MODELO 2010 Y ABRIÓ EN ESTADOS UNIDOS EL SEGMENTO DE LAS PICKUPS DE ALTO DESEMPEÑO PREPARA-

DAS DE FÁBRICA PARA EL TODO TERRENO. LA RANGER RAPTOR SE PRESENTÓ EN 2018 PARA OTROS MERCADOS Y LLEGÓ A ESTADOS UNIDOS CON EL MODELO 2024, TRASLADAN-



DO ESA FILOSOFÍA A UN FORMATO MEDIANO, MÁS FÁCIL DE MANIOBRAR EN SENDEROS ESTRECHOS DE CAMPO O MONTAÑA Y EN LA CIUDAD.

UNA PRESENCIA QUE IMPONE

LA CARROCERÍA COMBINA PASOS DE RUEDA ENSANCHADOS, PARRILLA DE GRAN TAMAÑO, PROTECCIONES INFERIORES Y NEUMÁTICOS

TODOTERRENO. LOS DETALLES FUNCIONALES NO SON ÚNICAMENTE DECORATIVOS: LOS COMPONENTES EXTERIORES ESTÁN PENSADOS PARA SOPORTAR EL USO FUERA DEL ASFALTO Y PROTEGER LAS ZONAS MÁS EXPUESTAS. LA CAJA DE CARGA MANTIENE LA UTILIDAD CARACTERÍSTICA DE UNA PICKUP, AUNQUE LA RAPTOR PRIORIZA EL RENDIMIENTO DINÁMICO SOBRE LA CAPACIDAD MÁXIMA DE TRABAJO DE OTRAS RANGER. EN LA VERSIÓN ESTADOUNIDENSE, LA CAPACIDAD MÁXIMA DE REMOLQUE ANUNCIADA ALCANZA 5.510 LIBRAS, MIENTRAS QUE LA CARGA ÚTIL MÁXIMA INDICADA POR FORD ES DE 1.373 LIBRAS. ESTAS CIFRAS DEPENDEN DEL EQUIPAMIENTO Y NO DEBEN CONFUNDIRSE CON LAS DE OTRAS VARIANTES DE LA GAMA.





SUSPENSIÓN FOX PARA TERRENOS DIFÍCILES

UNO DE SUS ELEMENTOS MÁS IMPORTANTES ES LA SUSPENSIÓN CON AMORTIGUADORES FOX DE 2,5 PULGADAS Y TECNOLOGÍA LIVE VALVE. EL SISTEMA AJUSTA CONTINUAMENTE LA AMORTIGUACIÓN PARA RESPONDER A LAS IRREGULARIDADES, CONTROLAR LOS MOVIMIENTOS DE LA CARROCERÍA Y MANTENER EL CONTACTO DE LAS RUEDAS CON EL SUELO. EN CAMINOS ROTOS, ARENA O PISTAS DE GRAVA, ESTA CAPACIDAD AYUDA A ABSORBER IMPACTOS Y CONSERVAR LA ESTABILIDAD, ESPECIALMENTE CUANDO EL VEHÍCULO CIRCULA A MAYOR VELOCIDAD.

LA ARQUITECTURA INCORPORA SUSPENSIÓN DELANTERA INDEPENDIENTE Y UN EJE TRASERO CON SISTEMA WATTS, UNA SOLUCIÓN QUE AYUDA A CONTROLAR EL DESPLAZAMIENTO LATERAL DEL EJE. LOS DIFERENCIALES CON BLOQUEO ELECTRÓNICO DELANTERO Y TRASERO FAVORECEN LA TRACCIÓN CUANDO UNA O VARIAS RUEDAS PIERDEN ADHERENCIA. LAS

PROTECCIONES INFERIORES REFUEZAN LA DEFENSA DE COMPONENTES VITALES FRENTE A PIEDRAS Y OBSTÁCULOS.

UNA CABINA CON ENFOQUE DEPORTIVO

EL HABITÁCULO COMBINA ASIENTOS DELANTEROS DEPORTIVOS, MATERIALES RESISTENTES Y UNA DISTRIBUCIÓN ORIENTADA AL CONDUCTOR. EN LA VERSIÓN ESTADOUNIDENSE, EL EQUIPAMIENTO INCLUYE PANTALLA CENTRAL CON SYNC 4A, INSTRUMENTACIÓN DIGITAL, CONECTIVIDAD Y MANDOS PARA ACCEDER A FUNCIONES DE CONDUCCIÓN. LOS ASIENTOS DELANTEROS OFRECEN AJUSTES ELÉCTRICOS Y CALEFACCIÓN, MIENTRAS QUE LA SEGUNDA FILA PERMITE TRANSPORTAR PASAJEROS SIN CONVERTIR LA PICKUP EN UN VEHÍCULO EXCLUSIVAMENTE RECREATIVO. LA TECNOLOGÍA TAMBIÉN FACILITA EL CONTROL EN ESPACIOS ESTRECHOS. LA CÁMARA DE VISIÓN DE 360 GRADOS Y LOS ASISTENTES DE CONDUCCIÓN DISPONIBLES AYUDAN A

UNA VISIÓN PARA CADA VIAJE



Impulsado por la innovación, Ford Trucks presenta el nuevo motor Ecotorq GEN 2 y las avanzadas tecnologías de vehículos eléctricos, dando forma al futuro del transporte.





SIETE MODOS DE MANEJO

EL SISTEMA DE GESTIÓN DEL TERRENO OFRECE SIETE MODOS SELECCIONABLES: NORMAL, SPORT, TOW/HAUL, SLIPPERY, OFF-ROAD, ROCK CRAWL Y BAJA. CADA PROGRAMA MODIFICA DISTINTOS PARÁMETROS DEL VEHÍCULO PARA ADAPTARSE A LA SUPERFICIE Y A LA INTENCIÓN DEL CONDUCTOR. EL MODO BAJA ESTÁ PENSADO PARA CONDUCCIÓN RÁPIDA SOBRE TERRENO SUELTO, CON UNA RESPUESTA DEL ACCELERADOR Y DE LA TRANSMISIÓN AJUSTADA PARA ESE ESCENARIO. LA RANGER RAPTOR APORTA HERRAMIENTAS PARA AMPLIAR SUS POSIBILIDADES, PERO EXIGE QUE EL CONDUCTOR SELECCIONE EL AJUSTE ADECUADO Y RESPETE LOS LÍMITES DE SEGURIDAD.



MANIOBRAR, VIGILAR EL ENTORNO Y REDUCIR LA CARGA DE TRABAJO. LA DOTACIÓN CONCRETA DEPENDE DEL MERCADO Y DEL PAQUETE SELECCIONADO, POR LO QUE DEBE VERIFICARSE ANTES DE ATRIBUIR UNA FUNCIÓN A TODAS LAS UNIDADES.

UTILIDAD Y EQUILIBRIO

AUNQUE SU IMAGEN ESTÁ ASOCIADA A LA AVENTURA, LA RANGER RAPTOR DEBE CONVIVIR CON NECESIDADES COTIDIANAS: DESPLAZAMIENTOS URBANOS, VIAJES POR CARRETE-

RA Y TRANSPORTE DE EQUIPO. LA SUSPENSIÓN ESPECIALIZADA OFRECE VENTAJAS FUERA DEL ASFALTO, PERO LA PRIORIDAD POR EL RENDIMIENTO PUEDE IMPLICAR COMPROMISOS EN CAPACIDAD DE CARGA, CONSUMO Y COSTE FRENTE A UNA PICKUP CONVENCIONAL. PARA QUIEN NECESITA REMOLCAR CARGAS PESADAS TODOS LOS DÍAS, OTRAS VERSIONES DE RANGER PUEDEN SER MÁS APROPIADAS.

LA ELECCIÓN DEPENDE DEL USO REAL. SI PREDOMINAN LAS RUTAS DIFÍCILES, LA

RECREACIÓN TODO TERRENO Y LOS CAMINOS DE ACCESO A ZONAS REMOTAS, LA RAPTOR OFRECE UNA COMBINACIÓN ATRACTIVA DE POTENCIA Y CONTROL. SI EL TRABAJO EXIGE MAXIMIZAR CARGA ÚTIL O REMOLQUE, CONVIENE COMPARAR LAS CIFRAS HOMOLOGADAS DE CADA VERSIÓN Y CALCULAR LAS NECESIDADES HABITUALES ANTES DE DECIDIR. TAMBIÉN IMPORTA LA DISPONIBILIDAD DE SERVICIO, LA COBERTURA DE GARANTÍA Y EL ACCESO A REPUESTOS, ESPECIALMENTE PARA PROPIETARIOS QUE PLANEAN UTILI-

ZARLA LEJOS DE CIUDADES O EN VIAJES PROLONGADOS POR REGIONES CON INFRAESTRUCTURA LIMITADA. QUIEN LA UTILICE CON FRECUENCIA FUERA DEL ASFALTO DEBE REFORZAR TAMBIÉN EL MANTENIMIENTO: REVISAR DESPUÉS DE CADA SALIDA EL ESTADO DE LOS NEUMÁTICOS, LAS PROTECCIONES INFERIORES Y LOS COMPONENTES DE LA SUSPENSIÓN, Y RESPETAR LOS INTERVALOS DE SERVICIO RECOMENDADOS PARA CONDICIONES SEVERAS.

UNA PICKUP PARA IR MÁS ALLÁ
LA FORD RANGER RAPTOR 2026 NO PRETENDE SER LA PICKUP MÁS SENCILLA NI LA MÁS ORIENTADA A TRANSPORTAR GRANDES VOLÚMENES. SU PROPUESTA CONSISTE EN UNIR UN MOTOR POTENTE, SUSPENSIÓN DE ALTO DESEMPEÑO, TRACCIÓN AVANZADA Y TECNOLOGÍA DE ASISTENCIA EN UN FORMATO MEDIANO. ESA COMBINACIÓN LA CONVIERTE EN UNA OPCIÓN SINGULAR PARA QUIENES BUSCAN CAPACIDADES TODO TERRENO SIN PASAR A UNA CAMIONETA DE

MAYORES DIMENSIONES. EN UN MERCADO DONDE MUCHAS PICKUPS COMBINAN TRABAJO Y ESTILO DE VIDA, LA RAPTOR LLEVA ESA DUALIDAD AL EXTREMO. SU ATRACTIVO ESTÁ EN LA EXPERIENCIA DE CONDUCCIÓN, LA PREPARACIÓN DE FÁBRICA Y LA POSIBILIDAD DE AFRONTAR SUPERFICIES EXIGENTES CON MAYOR CONFIANZA. COMO SIEMPRE, LAS PRESTACIONES DEBEN EVALUARSE JUNTO CON EL CONSUMO, EL MANTENIMIENTO Y LAS NECESIDADES DEL PROPIETARIO. BIEN ELEGIDA, PUEDE SER UNA HERRAMIENTA VERSÁTIL Y UNA COMPAÑERA DE AVENTURA; SU VERDADERO VALOR APARECE CUANDO SUS CAPACIDADES SE AJUSTAN AL TERRENO Y AL USO PARA EL QUE FUE CONCEBIDA.

LA RANGER RAPTOR REAFIRMA QUE UNA PICKUP PUEDE COMBINAR CARÁCTER DEPORTIVO, RESISTENCIA Y VERSATILIDAD, LLEVANDO LA AVENTURA TODO TERRENO A UN NUEVO NIVEL. 





LAS FURGONETAS DE GRAN CAPACIDAD SE HAN CONVERTIDO EN UNA PIEZA CLAVE DE LA ELECTRIFICACIÓN DEL TRANSPORTE COMERCIAL. LA MERCEDES-BENZ ESPRINTER 2026 REPRESENTA UNA ALTERNATIVA PARA LAS EMPRESAS QUE BUSCAN REDUCIR EL CONSUMO DE COMBUSTIBLES, MODERNIZAR SUS OPERACIONES Y RESPONDER A LAS NUEVAS NECESIDADES DE DISTRIBUCIÓN. CON DIFERENTES CONFIGURACIONES DE BATERÍA, ESPACIO DE CARGA Y SISTEMAS DE ASISTENCIA, ESTÁ DISEÑADA PARA ADAPTARSE A UNA AMPLIA VARIEDAD DE NEGOCIOS.»

ELECTRICIDAD PARA EL REPARTO

MERCEDES-BENZ **ESPRINTER 2026**



POR: **TRANSPORTE LATINO** / REDACCIÓN TL

SU PRINCIPAL ATRACTIVO NO CONSISTE ÚNICAMENTE EN PRESCINDIR DE LA GASOLINA O EL DIÉSEL. LA PROPUESTA COMBINA LA VERSATILIDAD DE UNA FURGONETA COMERCIAL TRADICIONAL CON LAS VENTAJAS DE LA PROPULSIÓN ELÉCTRICA, UNA CARACTERÍSTICA ESPECIALMENTE INTERESANTE PARA LAS COMPAÑÍAS QUE REALIZAN RECORRIDOS FRECUENTES Y PLANIFICADOS.

UNA SPRINTER CON UNA NUEVA FORMA DE IMPULSARSE

LA ESPRINTER CONSERVA LA SILUETA FUN-

CIONAL Y EL DISEÑO RECONOCIBLE DE LA FAMILIA SPRINTER, PERO SUSTITUYE EL MOTOR DE COMBUSTIÓN POR UN SISTEMA DE PROPULSIÓN COMPLETAMENTE ELÉCTRICO. SU CONFIGURACIÓN ESTÁ PENSADA PARA RESPONDER A LAS NECESIDADES DE REPARTO URBANO, TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y OPERACIONES COMERCIALES QUE REQUIEREN ESPACIO Y FACILIDAD DE ADAPTACIÓN. LA GAMA OFRECE MOTORES ELÉCTRICOS CON POTENCIAS DE 100 Y 150 KW, EQUIVALENTES APROXIMADAMENTE A 136 Y 204 CABALLOS DE FUERZA. EL PAR MOTOR ALCANZA HASTA 400 NM, DISPONIBLE DE MANERA CARACTERÍSTICA EN LOS SISTEMAS ELÉCTRICOS, LO QUE PERMITE UNA RESPUESTA PROGRESIVA

AL ACELERAR.

BATERÍAS PARA DIFERENTES JORNADAS

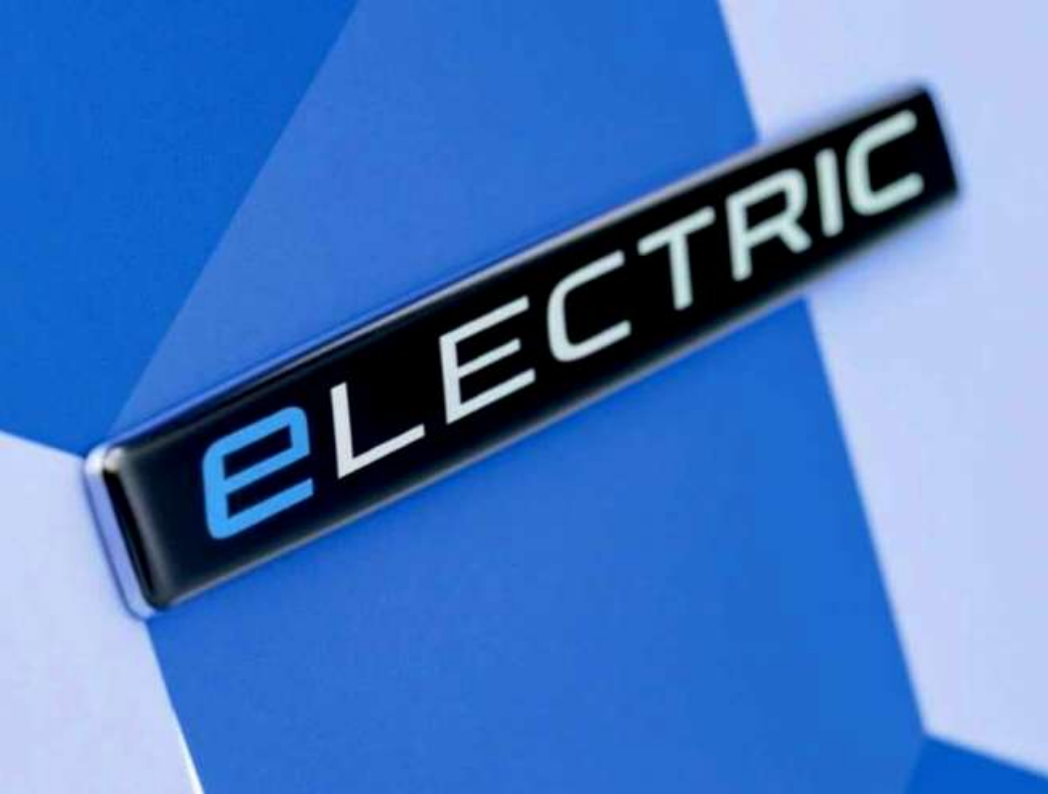
UNO DE LOS ASPECTOS MÁS IMPORTANTES DE LA ESPRINTER ES LA POSIBILIDAD DE ELEGIR ENTRE DISTINTAS CAPACIDADES DE BATERÍA. SEGÚN EL MERCADO Y LA CONFIGURACIÓN, LA GAMA CONTEMPLA OPCIONES DE 56, 81 Y 113 KWH.

MERCEDES-BENZ ANUNCIA UNA AUTONOMÍA DE HASTA 400 KILÓMETROS EN DETERMINADAS CONFIGURACIONES EUROPEAS, CALCULADA MEDIANTE EL CICLO COMBINADO WLTP. SIN EMBARGO, ESTA CIFRA NO DEBE INTERPRETARSE COMO UNA DISTANCIA GARANTIZA-

EN DETALLE

LA ESPRINTER DEMUESTRA QUE LA ELECTRIFICACIÓN COMERCIAL PUEDE IR MÁS ALLÁ DE LOS AUTOMÓVILES PARTICULARES. SU ESPACIO, CONFIGURACIONES ADAPTABLES Y TECNOLOGÍA LA CONVIERTE EN UNA OPCIÓN QUE MERECE CONSIDERACIÓN PARA DETERMINADAS OPERACIONES PROFESIONALES. EL VERDADERO AVANCE CONSISTE EN ELEGIR LA HERRAMIENTA ADECUADA PARA CADA RUTA Y CONSEGUIR QUE LA INNOVACIÓN SE TRADUZCA EN EFICIENCIA, PRODUCTIVIDAD Y UN SERVICIO MÁS COMPETITIVO.





DA EN TODAS LAS CONDICIONES. LA CARGA TRANSPORTADA, LA TEMPERATURA, LA VELOCIDAD, LA TOPOGRAFÍA Y EL USO DE LA CLIMATIZACIÓN PUEDEN MODIFICAR CONSIDERABLEMENTE EL ALCANCE REAL.

RECARGAR CON UNA PLANIFICACIÓN INTELIGENTE

LA RECARGA ES UNO DE LOS FACTORES DETERMINANTES PARA APROVECHAR LAS VENTAJAS DE UN VEHÍCULO COMERCIAL ELÉCTRICO. LA ESPRINTER ADMITE CARGA EN CORRIENTE ALTERNA Y CORRIENTE CONTINUA, AUNQUE LA POTENCIA DISPONIBLE Y LOS TIEMPOS DEPENDEN DE LA VERSIÓN, EL CARGADOR Y LA INFRAESTRUCTURA UTILIZADA.

EN CONFIGURACIONES CON BATERÍA DE 113 KWH Y CARGA RÁPIDA COMPATIBLE, EL FABRICANTE HA COMUNICADO TIEMPOS APROXIMADOS DE 42 MINUTOS PARA PASAR DEL 10 AL 80 % DE CAPACIDAD. SE TRATA DE UNA REFERENCIA QUE PUEDE VARIAR SEGÚN LA TEMPERATURA DE LA BATERÍA, EL ESTADO DE CARGA Y LAS CONDICIONES DEL PUNTO DE RECARGA.

PARA LAS EMPRESAS, UNA ESTRATEGIA PRÁCTICA CONSISTE EN APROVECHAR LOS PERIODOS DE INACTIVIDAD. RECARGAR DURANTE LA NOCHE EN LAS INSTALACIONES PUEDE PERMITIR QUE EL VEHÍCULO COMIEN-

CE LA JORNADA CON SUFICIENTE ENERGÍA, MIENTRAS QUE LOS CARGADORES RÁPIDOS PUEDEN UTILIZARSE CUANDO LAS OPERACIONES REQUIEREN MAYOR FLEXIBILIDAD.

ESPACIO PARA EL TRABAJO REAL

LA ELECTRIFICACIÓN NO TENDRÍA SENTIDO SI OBLIGARA A RENUNCIAR A LA FUNCIONALIDAD. POR ELLO, LA ESPRINTER CONSERVA UN COMPARTIMENTO DE CARGA AMPLIO Y CONFIGURABLE, CON UN VOLUMEN MÁXIMO ANUNCIADO DE APROXIMADAMENTE 14 METROS CÚBICOS EN DETERMINADAS VERSIONES. LAS DIMENSIONES Y LA CAPACIDAD ÚTIL VARÍAN SEGÚN LA LONGITUD, LA ALTURA DEL TECHO Y LA BATERÍA SELECCIONADA. ESTE ÚLTIMO ASPECTO ES ESPECIALMENTE IMPORTANTE: EL PESO DEL SISTEMA ELÉCTRICO PUEDE INFLUIR EN LA CARGA DISPONIBLE, POR LO QUE NO BASTA CON FIJARSE EN EL VOLUMEN DEL COMPARTIMENTO.

TECNOLOGÍA PENSADA PARA EL CONDUCTOR

LA EXPERIENCIA A BORDO INCORPORA SOLUCIONES DIGITALES DESTINADAS A FACILITAR EL TRABAJO DIARIO. EL SISTEMA MULTIMEDIA MBUX INTEGRA FUNCIONES DE INFORMACIÓN Y ENTRETENIMIENTO, MIENTRAS QUE LA CONECTIVIDAD PERMITE ACCEDER A DIFERENTES SERVICIOS RELACIONADOS CON EL





VEHÍCULO. ENTRE LAS TECNOLOGÍAS DE ASISTENCIA DISPONIBLES SE ENCUENTRAN SISTEMAS COMO EL ASISTENTE ACTIVO DE FRENADO Y LA CÁMARA DE VISIÓN TRASERA, DEPENDIENDO DEL EQUIPAMIENTO. ESTAS FUNCIONES PUEDEN CONTRIBUIR A MEJORAR LA SEGURIDAD DURANTE LAS MANIOBRAS Y LOS DESPLAZAMIENTOS, AUNQUE NO SUSTITUYEN LA ATENCIÓN DEL CONDUCTOR.

¿CONVIENE PARA UNA EMPRESA DE TRANSPORTE?

LA MERCEDES-BENZ ESPRINTER 2026 PUEDE RESULTAR ESPECIALMENTE INTERESANTE PARA NEGOCIOS CON RUTAS PREDECIBLES, RECORRIDOS DIARIOS COMPATIBLES CON SU AUTONOMÍA Y ACCESO A INFRAESTRUCTURA DE RECARGA. EMPRESAS DE MENSAJERÍA, DISTRIBUCIÓN COMERCIAL, MANTENIMIENTO TÉCNICO Y SERVICIOS ESPECIALIZADOS PODRÍAN ENCONTRAR EN ELLA UNA HERRAMIENTA PARA MODERNIZAR SUS FLOTAS.

ANTES DE TOMAR UNA DECISIÓN, ES RECOMENDABLE COMPARAR EL PRECIO DE ADQUISICIÓN, LOS COSTES ENERGÉTICOS, EL MANTENIMIENTO, LOS SEGUROS, LA INSTALACIÓN DE CARGADORES Y LAS POSIBLES AYUDAS DISPONIBLES. TAMBIÉN CONVIENE EVALUAR LAS CONDICIONES DE GARANTÍA DE LA BATE-

RÍA Y LA DISPONIBILIDAD DE SERVICIO TÉCNICO EN LA ZONA DE OPERACIÓN. LA RENTABILIDAD DEPENDERÁ DE CADA NEGOCIO, NO SOLAMENTE DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO. [TFL](#)

TRICITY 300

AIRBAG

MUEVE TU MUNDO

YAMAHA
Revs Your Heart

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

YAMAHA

MÁS QUE UNA MOTO, TU PRÓXIMO DESTINO



EL RETO DE ENCONTRAR UN LUGAR SEGURO

ESTACIONAR UN CAMIÓN EN ESTADOS UNIDOS

PLAZAS LIMITADAS, HORAS DE SERVICIO Y SEGURIDAD: POR QUÉ PLANIFICAR DÓNDE ESTACIONAR ES PARTE DE CONDUCIR PROFESIONALMENTE. »

ENCONTRAR UN LUGAR DONDE ESTACIONAR UN TRACTOCAMIÓN PUEDE CONVERTIRSE EN UNO DE LOS MAYORES DESAFÍOS DE LA JORNADA. LA DISPONIBILIDAD LIMITADA DE PLAZAS, LA PLANIFICACIÓN DE LAS RUTAS Y LA NECESIDAD DE RESPETAR LOS PERIODOS DE DESCANSO OBLIGATORIOS OBLIGAN A LOS CONDUCTORES PROFESIONALES A TOMAR DECISIONES CON ANTELACIÓN. ELEGIR DÓNDE DETENERSE NO SOLO AFECTA AL CUMPLIMIENTO DE LOS HORARIOS: TAMBIÉN INFLUYE EN LA SEGURIDAD DEL CONDUCTOR, LA PROTECCIÓN DE LA CARGA Y LA CONTINUIDAD DE LAS OPERACIONES. PARA QUIENES RECORREN DIARIAMENTE LAS CARRETERAS ESTADOUNIDENSES, ESTACIONAR NO SIEMPRE CONSISTE EN ENCONTRAR

LA PRÓXIMA ÁREA DE DESCANSO. EN DETERMINADOS CORREDORES LOGÍSTICOS, ESPECIALMENTE CERCA DE GRANDES CIUDADES, CENTROS DE DISTRIBUCIÓN Y ZONAS INDUSTRIALES, LA DEMANDA DE ESPACIOS PUEDE SUPERAR LA CAPACIDAD DISPONIBLE. CUANDO LOS ESTACIONAMIENTOS SE LLENAN ANTES DE QUE TERMINE LA JORNADA, LOS CONDUCTORES PUEDEN VERSE OBLIGADOS A BUSCAR ALTERNATIVAS O MODIFICAR SUS PLANES.

UN PROBLEMA QUE EXIGE PLANIFICACIÓN

LA DISPONIBILIDAD DE ESTACIONAMIENTO PARA CAMIONES VARÍA CONSIDERABLEMENTE SEGÚN LA REGIÓN, LA HORA Y EL VOLUMEN DE TRÁFICO. LAS RUTAS CON UNA ELEVADA

CONCENTRACIÓN DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PUEDEN REGISTRAR UNA GRAN DEMANDA DURANTE LA TARDE Y LA NOCHE, CUANDO MUCHOS CONDUCTORES NECESITAN DETENERSE PARA CUMPLIR SUS DESCANSOS. POR ESO, PLANIFICAR UNA PARADA DEBERÍA FORMAR PARTE DE LA PREPARACIÓN DE CADA RECORRIDO. ANTES DE SALIR, CONVIENE IDENTIFICAR VARIAS UBICACIONES POSIBLES Y CALCULAR CUÁNDO SERÁ NECESARIO DETENERSE, TENIENDO EN CUENTA LAS CONDICIONES DEL TRÁFICO, LAS DISTANCIAS Y LOS LÍMITES APLICABLES A LAS HORAS DE CONDUCCIÓN.

EN ESTADOS UNIDOS, LAS NORMAS FEDERALES SOBRE HORAS DE SERVICIO ESTABLECEN REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA NUMEROSOS CONDUCTORES COMERCIALES. PARA QUIENES

DAR VUELTAS EN BUSCA DE UNA PLAZA CONSUME COMBUSTIBLE, AÑADE KILÓMETROS Y REDUCE EL TIEMPO DISPONIBLE PARA DESCANSAR.



en la ruta: **ESTACIONAR UN CAMIÓN**

PLAN DE RUTA

- ☒ Ubicaciones de estacionamiento
- ☒ Horas de conducción
- ☒ Distancias



ESTÁN SUJETOS A LA REGLA GENERAL DE CONDUCCIÓN DE PROPIEDADES, POR EJEMPLO, EL LÍMITE HABITUAL INCLUYE UN MÁXIMO DE 11 HORAS DE CONDUCCIÓN DESPUÉS DE 10 HORAS CONSECUTIVAS FUERA DE SERVICIO, DENTRO DE LAS CONDICIONES ESTABLECIDAS POR LA NORMATIVA.

LA TECNOLOGÍA COMO ALIADA EN LA RUTA

LAS HERRAMIENTAS DIGITALES HAN FACILITADO LA BÚSQUEDA DE ESTACIONAMIENTO PARA VEHÍCULOS COMERCIALES. ALGUNAS APLICACIONES PERMITEN LOCALIZAR ÁREAS DE DESCANSO, PARADAS DE CAMIONES, ESTACIONAMIENTOS PRIVADOS Y SERVICIOS DISPONIBLES A LO LARGO DE UNA RUTA. LOS SISTEMAS DE NAVEGACIÓN DISEÑADOS PARA CAMIONES APORTAN OTRA VENTAJA: PERMITEN PLANIFICAR RECORRIDOS TENIENDO EN CUENTA LAS CARACTERÍSTICAS DEL

VEHÍCULO, COMO SUS DIMENSIONES, PESO Y RESTRICCIONES DE CIRCULACIÓN. ESTO AYUDA A EVITAR DESVÍOS INNECESARIOS HACIA LUGARES QUE NO ESTÁN PREPARADOS PARA RECIBIR VEHÍCULOS PESADOS. SIN EMBARGO, LA INFORMACIÓN DIGITAL

DEBE UTILIZARSE COMO UNA REFERENCIA Y NO COMO UNA GARANTÍA. UNA PLAZA QUE APARECÍA DISPONIBLE PUEDE OCUPARSE RÁPIDAMENTE, MIENTRAS QUE LOS DATOS DE ALGUNAS UBICACIONES PUEDEN ESTAR DESACTUALIZADOS. POR ELLO, RESULTA



en la ruta: **ESTACIONAR UN CAMIÓN**

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.



RECOMENDABLE IDENTIFICAR UNA ALTERNATIVA CERCANA CUANDO EL ESTACIONAMIENTO PRINCIPAL ESTÉ LLENO.

SEGURIDAD: NO TODOS LOS LUGARES SON IGUALES

CUANDO LLEGA EL MOMENTO DE DESCANSAR, LA UBICACIÓN ELEGIDA IMPORTA TANTO COMO LA DISPONIBILIDAD DE ESPACIO. SIEMPRE QUE SEA POSIBLE, CONVIENE PRIORIZAR ESTACIONAMIENTOS AUTORIZADOS, BIEN ILUMINADOS Y CON INSTALACIONES ADECUADAS PARA VEHÍCULOS COMERCIALES. ANTES DE ABANDONAR EL VEHÍCULO, EL CONDUCTOR DEBERÍA COMPROBAR QUE ESTÁ ESTACIONADO EN UNA ZONA PERMITIDA Y SEGURA, CERRAR LAS PUERTAS Y ASEGURAR LA CARGA DE ACUERDO CON LOS PROCEDIMIENTOS DE LA EMPRESA. TAMBIÉN CONVIENE EVITAR DEJAR OBJETOS DE VALOR A LA VISTA Y MANTENER EL TELÉFONO CARGADO PARA PODER COMUNICARSE EN CASO DE EMERGENCIA.

SI UN ESTACIONAMIENTO PARECE INSEGURO O PRESENTA SEÑALES DE ACTIVIDAD SOSPECHOSA, BUSCAR OTRA UBICACIÓN PUEDE SER UNA DECISIÓN PRUDENTE. LA PRESIÓN POR CUMPLIR UN HORARIO NO DEBERÍA LLEVAR AL CONDUCTOR A IGNORAR RIESGOS EVIDENTES.

¿QUÉ HACER CUANDO NO HAY

PLAZAS DISPONIBLES?

UNO DE LOS ESCENARIOS MÁS COMPLICADOS SE PRODUCE CUANDO EL CONDUCTOR LLEGA AL ESTACIONAMIENTO PREVISTO Y LO ENCUENTRA COMPLETO. EN ESE MOMENTO, DISPONER DE UN PLAN ALTERNATIVO PUEDE EVITAR DESPLAZAMIENTOS IMPROVISADOS Y DECISIONES ARRIESGADAS. TAMBIÉN ES IMPORTANTE CONOCER LAS POLÍTICAS DE LA EMPRESA Y LAS NORMAS LOCALES SOBRE ESTACIONAMIENTO COMERCIAL. NO TODAS LAS ÁREAS PERMITEN ESTACIONAR CAMIONES DURANTE LA NOCHE, Y LAS RESTRICCIONES PUEDEN VARIAR ENTRE MUNICIPIOS, ESTADOS Y PROPIEDADES PRIVADAS.



SI LA FALTA DE PLAZAS AMENAZA CON AFECTAR AL CUMPLIMIENTO DE LAS HORAS DE SERVICIO, EL CONDUCTOR DEBE ACTUAR CON ANTICIPACIÓN Y PRIORIZAR EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA Y LA SEGURIDAD. NO DEBERÍA CONTINUAR CONDUCIENDO MÁS ALLÁ DE LOS LÍMITES PERMITIDOS SIMPLEMENTE PARA ENCONTRAR UN ESTACIONAMIENTO MÁS CONVENIENTE.

DESCANSAR BIEN TAMBIÉN ES PARTE DEL TRABAJO

LAS EMPRESAS PUEDEN CONTRIBUIR PROPORCIONANDO HERRAMIENTAS DE PLANIFICACIÓN, ESTABLECIENDO PROTOCOLOS DE PARADA Y PERMITIENDO QUE LOS CONDUCTORES COMUNIQUEN PROBLEMAS DE DISPONIBILIDAD SIN PRESIONES INDEBIDAS. LOS CONDUCTORES, POR SU PARTE, PUEDEN REDUCIR LA INCERTIDUMBRE ANTICIPANDO SUS NECESIDADES Y MANTENIENDO ALTERNATIVAS PARA CADA RECORRIDO.

ENCONTRAR UN LUGAR SEGURO PARA DESCANSAR ES MUCHO MÁS QUE DETENER EL CAMIÓN. SIGNIFICA PROTEGER AL CONDUCTOR, LA MERCANCÍA Y EL VEHÍCULO, ADEMÁS DE PREPARAR LAS CONDICIONES PARA CONTINUAR EL VIAJE CON SEGURIDAD. EN UNA INDUSTRIA DONDE CADA HORA CUENTA, PLANIFICAR DÓNDE ESTACIONAR TAMBIÉN FORMA PARTE DE CONducir PROFESIONALMENTE. 

ENCONTRAR UN LUGAR SEGURO PARA DESCANSAR ES MUCHO MÁS QUE DETENER EL CAMIÓN: SIGNIFICA PROTEGER AL CONDUCTOR, LA MERCANCÍA Y EL VEHÍCULO.





¿QUIERES SER

CAMIONERO?



ELIGE TU CAMINO INDEPENDIENTE O DE EMPRESA: ¿QUÉ CAMINO TE CONVIENE?

INGRESOS, GASTOS, ESTABILIDAD Y ESTILO DE VIDA: LO QUE DEBES ANALIZAR ANTES DE ELEGIR ENTRE UNA EMPRESA O UN NEGOCIO PROPIO.

POR: TRANSPORTE LATINO / REDACCIÓN TL

TRABAJAR AL VOLANTE DE UN CAMIÓN PUEDE ABRIR DISTINTAS OPORTUNIDADES PROFESIONALES EN ESTADOS UNIDOS. ALGUNOS CONDUCTORES PREFIEREN INCORPORARSE A UNA EMPRESA DE TRANSPORTE Y RECIBIR UN SALARIO POR SU TRABAJO, MIENTRAS QUE OTROS ASPIRAN A CONVERTIRSE EN PROPIETARIOS-OPERADORES (OWNER-OPERATORS) Y GESTIONAR SU PROPIO NEGOCIO. AMBAS OPCIONES OFRECEN VENTAJAS Y DESAFÍOS, PERO ELEGIR ENTRE ELLAS REQUIERE ANALIZAR ALGO MÁS QUE LOS INGRESOS POTENCIALES: TAMBIÉN HAY QUE CONSIDERAR LOS GASTOS, LA ESTABILIDAD FINANCIERA, LAS RESPONSABILIDADES Y EL ESTILO DE VIDA QUE IMPLICA CADA ALTERNATIVA.

CONDUCTOR DE EMPRESA: MENOS RESPONSABILIDADES FINANCIERAS

TRABAJAR PARA UNA EMPRESA DE TRANSPORTE SUELE SER UNA OPCIÓN ATRACTIVA PARA QUIENES BUSCAN INCORPORARSE AL SECTOR SIN ASUMIR DE INMEDIATO LOS COSTES DE OPERAR UN CAMIÓN PROPIO.

SEGÚN EL EMPLEADOR Y LAS CONDICIONES DEL CONTRATO, EL CONDUCTOR PUEDE RECIBIR UN SALARIO, UN PAGO

POR MILLA RECORRIDA, UNA TARIFA POR VIAJE O UNA COMBINACIÓN DE DIFERENTES CONCEPTOS. ALGUNAS EMPRESAS TAMBIÉN OFRECEN SEGURO MÉDICO, PLANES DE JUBILACIÓN, VACACIONES PAGADAS Y OTROS BENEFICIOS LABORALES.

UNA DE LAS PRINCIPALES VENTAJAS ES QUE LA COMPAÑÍA NORMALMENTE SE OCUPA DE ASPECTOS COMO LA ADQUISICIÓN DE LOS VEHÍCULOS, EL MANTENIMIENTO, LOS SEGUROS COMERCIALES Y LA ORGANIZACIÓN GENERAL DE LAS OPERACIONES. ESTO PERMITE QUE EL CONDUCTOR SE CONCENTRE EN LA CONDUCCIÓN, LAS ENTREGAS, LA DOCUMENTACIÓN Y EL CUMPLIMIENTO DE LOS PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD.

SIN EMBARGO, ESTA MODALIDAD TAMBIÉN TIENE LIMITACIONES. EL CONDUCTOR DISPONE DE MENOS AUTONOMÍA PARA ELEGIR LAS RUTAS, LOS HORARIOS, LAS CARGAS O LOS DESTINOS. LAS CONDICIONES DEPENDEN DE LAS POLÍTICAS DE LA EMPRESA Y DE LAS NECESIDADES DE SUS CLIENTES.

PROPIETARIO-OPERADOR: INDEPENDENCIA CON MÁS RESPONSABILIDADES

CONVERTIRSE EN PROPIETARIO-OPERADOR SIGNIFICA TRABAJAR POR CUENTA PROPIA UTILIZANDO UN CAMIÓN PROPIO O ADQUIRIDO MEDIANTE FINANCIACIÓN O ARRENDAMIENTO. EN ALGUNOS CASOS, EL PROFESIONAL CONTRATA DIRECTAMENTE CON CLIENTES; EN OTROS, TRABAJA MEDIANTE ACUERDOS CON EMPRESAS DE TRANSPORTE QUE LE



PROPORCIONAN CARGAS. LA PRINCIPAL VENTAJA ES LA POSIBILIDAD DE TOMAR DECISIONES SOBRE EL NEGOCIO. DEPENDIENDO DE LOS CONTRATOS Y DE LA DEMANDA, EL PROPIETARIO-OPERADOR PUEDE SELECCIONAR DETERMINADAS RUTAS, EVALUAR QUÉ CARGAS LE RESULTAN RENTABLES Y DECIDIR CÓMO ORGANIZAR SU ACTIVIDAD. ENTRE ELLOS FIGURAN EL COMBUSTIBLE, LOS SEGUROS COMERCIALES, EL MANTENIMIENTO, LOS NEUMÁTICOS, LAS REPARACIONES, LOS PEAJES, LAS LICENCIAS, LOS PERMISOS Y LOS PAGOS DE FINANCIACIÓN, CUANDO CORRESPONDAN. TAMBIÉN DEBE CONSIDERAR LOS PERIODOS EN LOS QUE EL VEHÍCULO PERMANECE FUERA DE SERVICIO O NO ENCUENTRA CARGAS RENTABLES. POR TANTO, EL PROPIETARIO-OPERADOR NO SOLO CONDUCE. TAMBIÉN ADMINISTRA UNA PEQUEÑA EMPRESA, CON LAS OPORTUNIDADES Y LOS RIESGOS QUE ESO IMPLICA.

LOS NÚMEROS IMPORTAN MÁS QUE LOS INGRESOS BRUTOS

UNA DE LAS DIFERENCIAS FUNDAMENTALES ENTRE AMBAS MODALIDADES ESTÁ EN LA FORMA DE EVALUAR LOS INGRESOS. UN CONDUCTOR CONTRATADO PUEDE COMPARAR EL SALARIO OFRECIDO, LOS BENEFICIOS Y LAS CONDICIONES LABORALES CON LOS GASTOS PERSONALES ASOCIADOS A SU TRA-

BAJO. UN PROPIETARIO-OPERADOR, EN CAMBIO, NECESITA ELABORAR UN PRESUPUESTO EMPRESARIAL COMPLETO. ANTES DE COMPRAR O FINANCIAR UN CAMIÓN, CONVIENE ESTIMAR CUÁNTO COSTARÁ OPERAR CADA SEMANA Y QUÉ INGRESOS PODRÍAN OBTENERSE EN LAS RUTAS PREVISTAS. EL CÁLCULO DEBE INCLUIR TANTO LOS KILÓMETROS RECORRIDOS CON CARGA COMO LOS DESPLAZAMIENTOS SIN MERCANCÍA, CONOCIDOS COMO DEADHEAD MILES.

ESTILO DE VIDA Y RESPONSABILIDAD

LA DECISIÓN TAMBIÉN DEBE TENER EN CUENTA CÓMO QUIERE VIVIR CADA PROFESIONAL. UN CONDUCTOR DE EMPRESA PUEDE DISPONER DE UNA ESTRUCTURA DE APOYO PARA GESTIONAR INCIDENCIAS, ORGANIZAR ENTREGAS Y RESOLVER DETERMINADOS PROBLEMAS OPERATIVOS. NO OBSTANTE, SUS HORARIOS Y DESCANSOS DEPENDERÁN DE LA ACTIVIDAD, LAS RUTAS Y LAS POLÍTICAS DEL EMPLEADOR. EL PROPIETARIO-OPERADOR PUEDE DISFRUTAR DE UNA MAYOR CAPACIDAD DE DECISIÓN, PERO ESA INDEPENDENCIA NO GARANTIZA HORARIOS MÁS CÓMODOS. BUSCAR CARGAS, COORDINAR ENTREGAS, GESTIONAR REPARACIONES Y RESOLVER PROBLEMAS DE PAGO PUEDE PROLONGAR LA JORNADA MÁS ALLÁ

DEL TIEMPO DEDICADO A CONducir.

¿CUÁL ES EL MEJOR CAMINO PARA EMPEZAR?

PARA QUIENES TODAVÍA NO TIENEN EXPERIENCIA, TRABAJAR PRIMERO PARA UNA EMPRESA PUEDE SER UNA FORMA DE CONOCER EL SECTOR, APRENDER A GESTIONAR LAS RUTAS Y COMPRENDER LOS COSTES REALES DE LA OPERACIÓN. ESA EXPERIENCIA TAMBIÉN PUEDE AYUDAR A EVALUAR SI EL ESTILO DE VIDA DEL TRANSPORTE PROFESIONAL ENCAJA CON SUS EXPECTATIVAS. QUIENES YA CUENTAN CON EXPERIENCIA, CAPITAL DISPONIBLE Y CONOCIMIENTOS DE GESTIÓN PUEDEN ESTUDIAR LA POSIBILIDAD DE CONVERTIRSE EN PROPIETARIOS-OPERADORES, SIEMPRE QUE ELABOREN UN PLAN FINANCIERO REALISTA Y COMPRENDAN LAS OBLIGACIONES QUE ASUMIRÁN. SER CONDUCTOR DE EMPRESA O PROPIETARIO-OPERADOR NO ES UNA ELECCIÓN ENTRE UNA OPCIÓN BUENA Y OTRA MALA: SON DOS CAMINOS PROFESIONALES CON RESPONSABILIDADES DIFERENTES. LA DECISIÓN MÁS CONVENIENTE SERÁ AQUELLA QUE SE AJUSTE A LA EXPERIENCIA, LOS RECURSOS ECONÓMICOS, LA TOLERANCIA AL RIESGO Y LOS OBJETIVOS PERSONALES DE CADA CONDUCTOR. ^{TL}

COMPRAR, FINANCIAR O ARRENDAR:

ELIGE LA OPCIÓN ADECUADA

CAPITAL DISPONIBLE, COSTES DE MANTENIMIENTO Y PLANES DE CRECIMIENTO: LO QUE
DEBES COMPARAR ANTES DE ADQUIRIR TU PRÓXIMO CAMIÓN »



POR: **TRANSPORTE LATINO** / REDACCIÓN TL

ADQUIRIR UN CAMIÓN REPRESENTA UNA DE LAS DECISIONES FINANCIERAS MÁS IMPORTANTES PARA UN TRANSPORTISTA. COMPRAR AL CONTADO, SOLICITAR FINANCIACIÓN O RECURRIR AL ARRENDAMIENTO SON ALTERNATIVAS CON VENTAJAS Y COMPROMISOS DIFERENTES. LA ELECCIÓN DEPENDERÁ DEL CAPITAL DISPONIBLE, LAS NECESIDADES DE LA OPERACIÓN, LOS COSTES DE MANTENIMIENTO Y LOS PLANES DE CRECIMIENTO DE CADA NEGOCIO. PARA LOS TRANSPORTISTAS INDEPENDIENTES Y LAS EMPRESAS DE ESTADOS UNIDOS, DISPONER DEL VEHÍCULO ADECUADO ES FUNDAMENTAL PARA MANTENER LA ACTIVIDAD Y GENERAR INGRESOS. SIN EMBARGO, EL PRECIO DE COMPRA ES SOLO UNA PARTE DE LA ECUACIÓN. EL SEGURO, EL COMBUSTIBLE, LAS REPARACIONES, LOS IMPUESTOS Y LA DEPRECIACIÓN TAMBIÉN INFLUYEN EN EL COSTE TOTAL DE MANTENER UN CAMIÓN EN SERVICIO.

COMPRAR AL CONTADO: LIBERTAD A CAMBIO DE CAPITAL

PAGAR UN CAMIÓN AL CONTADO PERMITE ADQUIRIR EL VEHÍCULO SIN ASUMIR UNA DEUDA NI PAGAR INTERESES POR FINANCIACIÓN. UNA VEZ COMPLETADA LA COMPRA, EL PROPIETARIO TIENE MAYOR LIBERTAD PARA DECIDIR CUÁNTO TIEMPO CONSERVARLO, CÓMO UTILIZARLO Y CUÁNDO VENDERLO O SUSTITUIRLO. ESTA ALTERNATIVA PUEDE RESULTAR ATRACTIVA PARA TRANSPORTISTAS QUE DISPONEN DE AHORROS SUFICIENTES Y DESEAN EVITAR OBLIGACIONES MENSUALES. TAMBIÉN ELIMI-



NA EL RIESGO DE QUE UNA CAÍDA TEMPORAL DE LOS INGRESOS DIFICULTE EL PAGO DE UNA CUOTA FINANCIERA. SIN EMBARGO, EXISTE UNA CONTRAPARTIDA IMPORTANTE: EL DESEMBOLSO INICIAL PUEDE REDUCIR CONSIDERABLEMENTE LAS RESERVAS DISPONIBLES PARA AFRONTAR REPARACIONES, SEGUROS, COMBUSTIBLE Y OTROS GASTOS OPERATIVOS. EN UN NEGOCIO DE TRANSPORTE, QUEDARSE SIN LIQUIDEZ PUEDE SER TAN PROBLEMÁTICO COMO ASUMIR UNA DEUDA ELEVADA. ADEMÁS, EL PROPIETARIO SOPORTA DIRECTA-

MENTE LA DEPRECIACIÓN DEL VEHÍCULO Y DEBE PLANIFICAR SU MANTENIMIENTO A LARGO PLAZO. AUNQUE COMPRAR AL CONTADO EVITA LOS INTERESES, NO SIGNIFICA QUE SEA NECESARIAMENTE LA OPCIÓN MÁS ECONÓMICA EN TODAS LAS CIRCUNSTANCIAS.

FINANCIAR: DISTRIBUIR EL COSTE EN EL TIEMPO

LA FINANCIACIÓN PERMITE ADQUIRIR UN CAMIÓN SIN PAGAR TODO SU PRECIO DE INMEDIATO. EL COMPRADOR APORTA UNA ENTRADA, SI ASÍ LO ESTABLECE EL CONTRA-

TO, Y DEVUELVE EL IMPORTE FINANCIADO MEDIANTE CUOTAS PERIÓDICAS DURANTE UN PLAZO DETERMINADO. LA PRINCIPAL VENTAJA ES QUE PERMITE CONSERVAR PARTE DEL CAPITAL PARA MANTENER LA OPERACIÓN O INVERTIR EN OTRAS NECESIDADES DEL NEGOCIO. TAMBIÉN PUEDE FACILITAR LA ADQUISICIÓN DE UN VEHÍCULO MÁS ADECUADO PARA DETERMINADAS RUTAS O CARGAS. NO OBSTANTE, ANTES DE ACEPTAR UNA OFERTA ES FUNDAMENTAL REVISAR LA TASA DE INTERÉS, EL PLAZO, LAS COMISIONES, LA

ENTRADA Y EL IMPORTE TOTAL QUE SE PAGARÁ AL FINALIZAR EL CONTRATO. UNA CUOTA MENSUAL BAJA PUEDE PARECER ATRACTIVA, PERO UN PLAZO PROLONGADO PUEDE INCREMENTAR SIGNIFICATIVAMENTE EL COSTE FINANCIERO. EN UNA COMPRA FINANCIADA, EL PROPIETARIO ASUME NORMALMENTE LOS GASTOS DE MANTENIMIENTO, SEGURO Y REPARACIONES, ADEMÁS DE LAS OBLIGACIONES ESTABLECIDAS EN EL CONTRATO. POR ESO, LA DECISIÓN DEBE BASARSE EN LA CAPACIDAD REAL DE PAGO Y NO ÚNICAMENTE EN EL IMPORTE DE

LA CUOTA.

ARRENDAR: MENOR DESEMBOLSO INICIAL Y CONDICIONES ESPECÍFICAS

EL ARRENDAMIENTO, CONOCIDO EN ESTADOS UNIDOS COMO LEASING, PERMITE UTILIZAR UN VEHÍCULO DURANTE UN PERIODO ACORDADO A CAMBIO DE PAGOS PERIÓDICOS. SEGÚN EL CONTRATO, PUEDE OFRECER UN DESEMBOLSO INICIAL MENOR QUE UNA COMPRA Y FACILITAR LA RENOVACIÓN DE LOS CAMIONES AL FINALIZAR EL PLAZO.



SIN EMBARGO, NO TODOS LOS CONTRATOS FUNCIONAN IGUAL. ALGUNOS CONTEMPLAN OPCIONES DE COMPRA AL FINALIZAR EL ARRENDAMIENTO, MIENTRAS QUE OTROS EXIGEN DEVOLVER EL VEHÍCULO BAJO DETERMINADAS CONDICIONES.

ES IMPORTANTE COMPROBAR LOS LÍMITES DE KILOMETRAJE, LAS RESTRICCIONES DE USO, LOS CARGOS POR DESGASTE, LAS PENALIZACIONES POR TERMINACIÓN ANTICIPADA Y LAS RESPONSABILIDADES DE MANTENIMIENTO. EN EL TRANSPORTE COMERCIAL, DONDE EL KILOMETRAJE ANUAL PUEDE SER ELEVADO, ESTAS CONDICIONES PUEDEN INFLUIR CONSIDERABLEMENTE EN EL COSTE FINAL.

EL ARRENDAMIENTO TAMPOCO GARANTIZA QUE TODAS LAS REPARACIONES ESTÉN INCLUIDAS. LA COBERTURA DEPENDE DEL ACUERDO FIRMADO, POR LO QUE CONVIENE DISTINGUIR ENTRE EL ARRENDAMIENTO DEL VEHÍCULO Y LOS SERVICIOS ADICIONALES DE MANTENIMIENTO.

IMPUESTOS, MANTENIMIENTO Y COSTE TOTAL

LA COMPARACIÓN NO DEBERÍA LIMITARSE AL PRECIO DE COMPRA O A LA CUOTA MENSUAL. PARA EVALUAR LAS ALTERNATIVAS, ES NECESARIO CALCULAR EL COSTE TOTAL DE UTILIZACIÓN DURANTE EL PERÍODO PREVISTO. ENTRE LOS CONCEPTOS QUE DEBEN INCLUIRSE FIGURAN EL COMBUSTIBLE, LOS SEGUROS,



LAS REPARACIONES, LOS NEUMÁTICOS, LAS INSPECCIONES, LOS INTERESES, LAS COMISIONES Y LA DEPRECIACIÓN. TAMBIÉN CONVIENE ESTIMAR EL VALOR DE REVENTA EN CASO DE COMPRA Y LOS POSIBLES CARGOS AL DEVOLVER UN VEHÍCULO ARRENDADO.

EL TRATAMIENTO FISCAL MERECE UNA REVISIÓN ESPECÍFICA. EN ESTADOS UNIDOS, LA DEDUCIBILIDAD DE LOS INTERESES, LA DEPRECIACIÓN Y LOS PAGOS DE ARRENDAMIENTO DEPENDE DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LA OPERACIÓN Y DE LAS CIRCUNSTANCIAS FISCALES DEL CONTRIBUYENTE. NO DEBE SUPONERSE QUE UNA MODALIDAD SIEMPRE OFRECE MAYORES VENTAJAS FISCALES QUE OTRA. CONSULTAR CON UN PROFESIONAL TRIBUTARIO PERMITE EVALUAR LAS OPCIONES DE ACUERDO CON LA NORMATIVA APLICABLE.

¿CÓMO ELEGIR LA ALTERNATIVA ADECUADA?

LA DECISIÓN DEPENDE DE LA SITUACIÓN FINANCIERA Y OPERATIVA DE CADA TRANSPORTISTA. QUIEN DISPONE DE CAPITAL SUFICIENTE PUEDE VALORAR LA COMPRA AL CONTADO, SIEMPRE QUE CONSERVE RESERVAS PARA IMPREVISTOS. LA FINANCIACIÓN PUEDE SER ADECUADA PARA DISTRIBUIR EL DESEMBOLSO Y MANTENER LIQUIDEZ, MIENTRAS QUE EL ARRENDAMIENTO PUEDE RESULTAR INTERESANTE PARA QUIENES PRIORIZAN LA RENOVACIÓN PERIÓDICA DE SUS VEHÍCULOS. ANTES DE DECIDIR, CONVIENE SOLICITAR VARIAS OFERTAS, COMPARAR LAS CONDICIONES POR ESCRITO Y CALCULAR EL COSTE TOTAL DURANTE EL MISMO PERÍODO DE UTILIZACIÓN. TAMBIÉN ES RECOMENDABLE ELABORAR UN PRESUPUESTO QUE CONTEMPLA MESES CON MENOS TRABAJO, AVERÍAS INESPERADAS Y POSIBLES CAMBIOS EN LOS GASTOS OPERATIVOS.

LA MEJOR OPCIÓN NO ES NECESARIAMENTE LA QUE OFRECE LA CUOTA MÁS BAJA, SINO LA QUE PERMITE TRABAJAR CON UN VEHÍCULO ADECUADO SIN COMPROMETER LA ESTABILIDAD FINANCIERA DEL NEGOCIO. ANALIZAR EL COSTE TOTAL, LAS OBLIGACIONES CONTRACTUALES Y LAS NECESIDADES FUTURAS AYUDARÁ A LOS TRANSPORTISTAS A TOMAR UNA DECISIÓN MÁS INFORMADA Y SOSTENIBLE. 

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

finanzas: **COMPRAR, FINANCIAR O ARRENDAR**

EL MOTOR MÁS IMPORTANTE ERES TÚ

CÓMO CUIDAR TU SALUD **AL VOLANTE**

PEQUEÑOS HÁBITOS DIARIOS AYUDAN A PROTEGER EL CORAZÓN, CONSERVAR LA MOVILIDAD Y MANTENER LA ENERGÍA A LO LARGO DE LOS AÑOS. »



POR: **TRANSPORTE LATINO** / REDACCIÓN TL

PASAR MUCHAS HORAS AL VOLANTE EXIGE MUCHO MÁS QUE HABILIDAD Y CONCENTRACIÓN. LAS JORNADAS PROLONGADAS, EL SEDENTARISMO, LOS HORARIOS IRREGULARES Y LAS DIFICULTADES PARA MANTENER UNA ALIMENTACIÓN EQUILIBRADA PUEDEN AFECTAR LA SALUD DE LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE. INCORPORAR PEQUEÑOS HÁBITOS DIARIOS AYUDA A PROTEGER EL CORAZÓN, CONSERVAR LA MOVILIDAD Y MANTENER LA ENERGÍA A LO LARGO DE LOS AÑOS. EN EL TRANSPORTE PROFESIONAL, EL CAMIÓN SUELE RECIBIR TODA LA ATENCIÓN: EL MANTENIMIENTO, EL COMBUSTIBLE, LOS NEUMÁTICOS Y LAS REVISIONES PERIÓDICAS FORMAN PARTE DE LA RUTINA. SIN EMBARGO, EXISTE UN MOTOR QUE MERECE TODAVÍA MÁS CUIDADOS: EL PROPIO CUERPO DEL CONDUCTOR. LA VIDA EN CARRETERA PRESENTA DESAFÍOS PARTICULARES. LAS HORAS SENTADO, LAS PAUSAS LIMITADAS Y LA NECESIDAD DE CUMPLIR HORARIOS PUEDEN DIFICULTAR EL EJER-

CICIO, EL DESCANSO Y LA PREPARACIÓN DE COMIDAS SALUDABLES. CON EL TIEMPO, ESTAS CIRCUNSTANCIAS PUEDEN FAVORECER EL AUMENTO DE PESO, LA PÉRDIDA DE CONDICIÓN FÍSICA Y UN MAYOR RIESGO DE PROBLEMAS CARDIOVASCULARES Y METABÓLICOS. LA BUENA NOTICIA ES QUE NO HACE FALTA TRANSFORMAR TODA LA RUTINA DE GOLPE. PEQUEÑAS DECISIONES, REPETIDAS DE FORMA CONSTANTE, PUEDEN CONTRIBUIR A MEJORAR LA SALUD Y LA CALIDAD DE VIDA.

EL CORAZÓN TAMBIÉN NECESITA MANTENIMIENTO

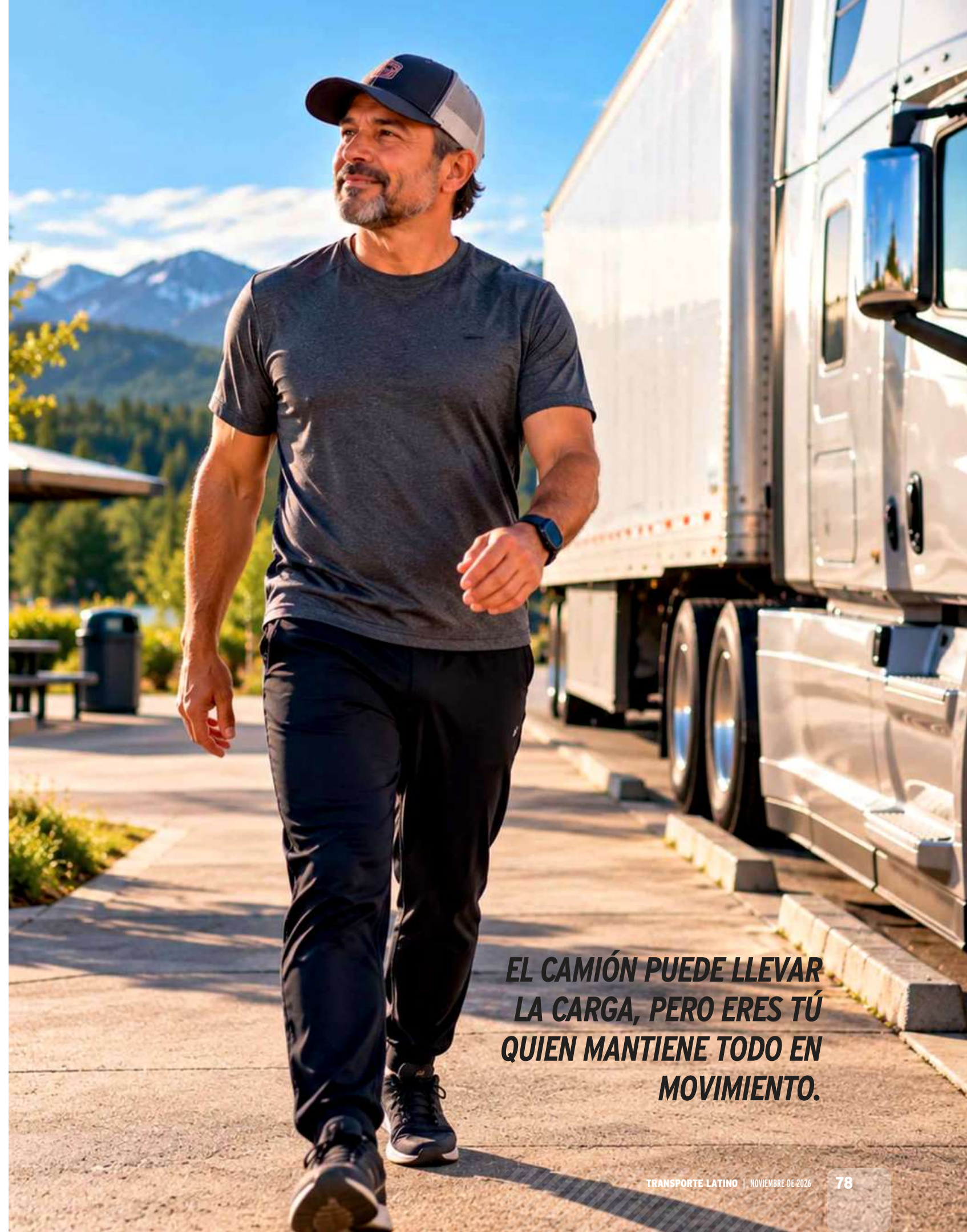
LA SALUD CARDIOVASCULAR ES ESPECIALMENTE IMPORTANTE PARA QUIENES PASAN GRAN PARTE DE SU JORNADA SENTADOS. LA FALTA DE ACTIVIDAD FÍSICA, EL TABAQUISMO, LA HIPERTENSIÓN, EL COLESTEROL ELEVADO Y UNA ALIMENTACIÓN DESEQUILIBRADA SON FACTORES QUE PUEDEN AUMENTAR EL RIESGO DE ENFERMEDADES DEL CORAZÓN Y DE LOS VASOS SANGUÍNEOS. POR ESO, CONVIENE REALIZAR REVISIONES

MÉDICAS PERIÓDICAS Y CONTROLAR LA PRESIÓN ARTERIAL, EL COLESTEROL Y LA GLUCOSA CUANDO CORRESPONDA. ESTAS COMPROBACIONES PERMITEN IDENTIFICAR POSIBLES PROBLEMAS ANTES DE QUE APAREZCAN SÍNTOMAS EVIDENTES.

LA ALIMENTACIÓN TAMBIÉN DESEMPEÑA UN PAPEL FUNDAMENTAL. PRIORIZAR VERDURAS, FRUTAS, LEGUMBRES, FRUTOS SECOS, CEREALES INTEGRALES Y FUENTES DE PROTEÍNA DE BUENA CALIDAD AYUDA A CONSTRUIR UNA DIETA VARIADA. EN CAMBIO, ABUSAR DE LOS ALIMENTOS ULTRAPROCESADOS, LAS BEBIDAS AZUCARADAS Y LAS COMIDAS CON EXCESO DE SAL PUEDE DIFICULTAR EL CONTROL DE DETERMINADOS FACTORES DE RIESGO.

ROMPER CON EL SEDENTARISMO

PERMANECER SENTADO DURANTE MUCHAS HORAS ES UNO DE LOS GRANDES DESAFÍOS DE LA PROFESIÓN. AUNQUE CONDUCIR EXIGE ATENCIÓN CONSTANTE, NO SUSTITUYE LA ACTIVIDAD FÍSICA QUE EL ORGANISMO NECESITA PARA MANTENER LA FUERZA MUSCULAR, LA



EL CAMIÓN PUEDE LLEVAR LA CARGA, PERO ERES TÚ QUIEN MANTIENE TODO EN MOVIMIENTO.

MOVILIDAD Y LA RESISTENCIA. SIEMPRE QUE SEA POSIBLE Y SIN COMPROMETER LA SEGURIDAD NI LOS HORARIOS DE DESCANSO, CONVIENE APROVECHAR LAS PAUSAS PARA CAMINAR UNOS MINUTOS Y CAMBIAR DE POSTURA. TAMBIÉN ES ÚTIL REALIZAR MOVIMIENTOS SUAVES DE HOMBROS, TOBILLOS Y PIERNAS DURANTE LAS PARADAS. FUERA DE LA JORNADA, CAMINAR A BUEN RITMO, NADAR, MONTAR EN BICICLETA O PRATICAR EJERCICIOS DE FUERZA PUEDE AYUDAR A MEJORAR LA CONDICIÓN FÍSICA. LAS RECOMENDACIONES GENERALES PARA ADULTOS APUNTAN A ACUMULAR ENTRE 150 Y 300 MINUTOS SEMANALES DE ACTIVIDAD AERÓBICA MODERADA, ADEMÁS DE REALIZAR EJERCICIOS DE FORTALECIMIENTO MUSCULAR AL MENOS DOS DÍAS POR SEMANA. QUIENES LLEVAN TIEMPO SIN ENTRENAR O TIENEN PROBLEMAS DE SALUD DEBERÍAN ADAPTAR EL ESFUERZO A SU SITUACIÓN Y CONSULTAR CON UN PROFESIONAL CUANDO SEA NECESARIO.

COMER BIEN TAMBIÉN EN CARRETERA

LOS HORARIOS VARIABLES Y LA DISPONIBILIDAD LIMITADA DE ALIMENTOS FRESCOS PUEDEN CONVERTIR LA ALIMENTACIÓN EN UN RETO COTIDIANO. SALTARSE COMIDAS Y LLEGAR A LA SIGUIENTE PARADA CON DEMASIADA HAMBRE PUEDE FAVORECER ELECCIONES MENOS EQUILIBRADAS. UNA ESTRATEGIA SENCILLA CONSISTE EN PLANIFICAR PARTE DE LAS COMIDAS ANTES DE SALIR. FRUTA, YOGUR NATURAL, FRUTOS SECOS EN PORCIONES MODERADAS O BOCADILLOS PREPARADOS CON INGREDIENTES NUTRITIVOS PUEDEN SER ALTERNATIVAS PRÁCTICAS, SEGÚN LAS NECESIDADES DE CADA PERSONA Y LAS CONDICIONES DE CONSERVACIÓN. LA HIDRATACIÓN MERECE UNA ATENCIÓN ESPECIAL. BEBER AGUA REGULARMENTE AYUDA A MANTENER LAS FUNCIONES NORMALES DEL ORGANISMO, MIENTRAS QUE DEPENDER CONSTANTEMENTE DE BEBIDAS AZUCARADAS O DE GRANDES CANTIDADES DE CAFÉINA NO SUSTITUYE EL DESCANSO NI UNA ALIMENTACIÓN ADECUADA. TAMBIÉN CONVIENE RECORDAR QUE EL ALCOHOL Y LA CONDUCCIÓN SON INCOMPATIBLES. Y SI APARECE SOMNOLENCIA AL VOLANTE, LA RESPUESTA NO DEBE SER INTENTAR COMBATIRLA ÚNICAMENTE CON CAFÉ: ES NECESARIO DETENERSE EN UN LUGAR SEGURO Y DESCANSAR.



EDAD BIOLÓGICA: CÓMO ENVEJECER MEJOR

LA EDAD CRONOLÓGICA INDICA CUÁNTOS AÑOS HAN PASADO DESDE EL NACIMIENTO, PERO NO DESCRIBE POR COMPLETO EL ESTADO FUNCIONAL DEL ORGANISMO. EL CONCEPTO DE EDAD BIOLÓGICA INTENTA REFLEJAR ASPECTOS RELACIONADOS CON EL ENVEJECIMIENTO DEL

CUERPO, AUNQUE NO EXISTE UNA ÚNICA MEDICIÓN QUE PERMITA DETERMINARLA CON PRECISIÓN EN TODAS LAS PERSONAS. MÁS ALLÁ DE LAS CIFRAS, LOS HÁBITOS DIARIOS SÍ PUEDEN INFLUIR EN CÓMO ENVEJECER. MANTENER LA FUERZA MUSCULAR, CUIDAR LA SALUD CARDIOVASCULAR, DORMIR LO SUFICIENTE, EVITAR EL TABACO Y SEGUIR UNA ALIMENTACIÓN EQUILIBRADA SON MEDIDAS

QUE FAVORECEN UN ENVEJECIMIENTO MÁS SALUDABLE. EL DESCANSO RESULTA ESPECIALMENTE IMPORTANTE PARA LOS CONDUCTORES PROFESIONALES. DORMIR POCO O DE FORMA IRREGULAR AFECTA LA ATENCIÓN, EL TIEMPO DE REACCIÓN Y LA CAPACIDAD PARA TOMAR DECISIONES. ORGANIZAR LAS JORNADAS PARA RESPETAR LOS PERIODOS DE DESCANSO NO SOLO

BENEFICIA LA SALUD: TAMBIÉN ES UNA MEDIDA ESENCIAL DE SEGURIDAD VIAL. **EL MEJOR MANTENIMIENTO ES EL QUE SE MANTIENE** CUIDARSE EN CARRETERA NO REQUIERE SOLUCIONES MILAGROSAS NI CAMBIOS IMPOSIBLES. CAMINAR DURANTE LAS PAUSAS, PREPARAR ALGUNAS COMIDAS, BEBER AGUA, REALIZAR

REVISIONES MÉDICAS Y PROTEGER LAS HORAS DE SUEÑO SON ACCIONES SENCILLAS QUE PUEDEN INTEGRARSE PROGRESIVAMENTE EN LA RUTINA. PORQUE EL CAMIÓN PUEDE LLEVAR LA CARGA, PERO ERES TÚ QUIEN MANTIENE TODO EN MOVIMIENTO. CUIDAR TU CUERPO ES INVERTIR EN TU SEGURIDAD, TU TRABAJO Y TU FUTURO. 

CIBERSEGURIDAD SOBRE RUEDAS

DATOS SEGUROS, OPERACIÓN SEGURA

TELEMÁTICA, GPS Y APLICACIONES HAN TRANSFORMADO EL TRANSPORTE, PERO TAMBIÉN HAN ABIERTO LA PUERTA A LOS ATAQUES INFORMÁTICOS.»

LOS CAMIONES MODERNOS YA NO DEPENDEN ÚNICAMENTE DE MOTORES, FRENOS Y SISTEMAS MECÁNICOS. LA TELEMÁTICA, EL GPS, LAS APLICACIONES DE GESTIÓN Y LAS CONEXIONES CON PLATAFORMAS DIGITALES HAN TRANSFORMADO EL TRANSPORTE PROFESIONAL, PERO TAMBIÉN HAN ABIERTO NUEVAS PUERTAS A LOS ATAQUES INFORMÁTICOS. PARA LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOS PROPIETARIOS INDEPENDIENTES, PROTEGER LOS DATOS Y LOS SISTEMAS DIGITALES ES CADA VEZ MÁS IMPORTANTE PARA MANTENER LAS OPERACIONES SEGURAS Y EN FUNCIONAMIENTO.

LA TECNOLOGÍA PERMITE CONOCER LA UBICACIÓN DE UN VEHÍCULO EN TIEMPO REAL, CONTROLAR EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE, PLANIFICAR RUTAS Y ANTICIPAR DETERMINADAS NECESIDADES DE MANTENIMIENTO. ESTAS HERRAMIENTAS AYUDAN A MEJORAR LA EFICIENCIA Y REDUCIR COSTES, ESPECIALMENTE EN FLOTAS QUE OPERAN EN DIFERENTES ESTADOS O GESTIONAN NUMEROSAS ENTREGAS CADA DÍA.

SIN EMBARGO, CADA DISPOSITIVO CONECTADO, CUENTA DE USUARIO Y PLATAFORMA DE GESTIÓN PUEDE CONVERTIRSE EN UN PUNTO VULNERABLE SI NO CUENTA CON LAS MEDIDAS DE PROTECCIÓN ADECUADAS. LA CIBERSEGURIDAD YA NO ES UNA CUESTIÓN EXCLUSIVA DE LOS DEPARTAMENTOS INFORMÁTICOS: TAMBIÉN FORMA PARTE DE LA GESTIÓN DIARIA DEL TRANSPORTE.

CUANDO UN CAMIÓN SE CONVIERTE EN UN OBJETIVO DIGITAL

LOS RIESGOS INFORMÁTICOS QUE AFECTAN AL SECTOR PUEDEN ADOPTAR DIFERENTES FORMAS. UNO DE LOS MÁS HABITUALES ES EL PHISHING, UNA TÉCNICA MEDIANTE LA CUAL LOS DELINCUENTES ENVÍAN CORREOS ELECTRÓNICOS O MENSAJES FRAUDULENTOS PARA ENGAÑAR A LOS USUARIOS Y CONSEGUIR CONTRASEÑAS, INFORMACIÓN FINANCIERA O ACCESO A SISTEMAS EMPRESARIALES.

EN UNA EMPRESA DE TRANSPORTE, UN MENSAJE APARENTEMENTE LEGÍTIMO PODRÍA HACERSE PASAR POR UNA PLATAFORMA DE SEGUIMIENTO, UN PROVEEDOR DE COMBUSTIBLE, UNA COMPAÑÍA DE SEGUROS O UN CLIENTE. SI UN EMPLEADO INTRODUCE SUS CREDENCIALES EN UNA PÁGINA FALSA, LOS ATACANTES PODRÍAN ACCEDER A INFORMA-

CIÓN CONFIDENCIAL O UTILIZAR ESA CUENTA PARA LANZAR NUEVOS ATAQUES.

OTRO RIESGO ES EL RANSOMWARE, UN TIPO DE PROGRAMA MALICIOSO QUE BLOQUEA ARCHIVOS O SISTEMAS Y EXIGE UN PAGO PARA RECUPERAR EL ACCESO. SI AFECTA A

UNA PLATAFORMA UTILIZADA PARA ORGANIZAR ENTREGAS, GESTIONAR FACTURAS O COORDINAR CONDUCTORES, PUEDE INTERRUPTIR OPERACIONES Y GENERAR PÉRDIDAS ECONÓMICAS.

TAMBIÉN ES IMPORTANTE PROTEGER LOS SIS-

TEMAS DE TELEMÁTICA Y SEGUIMIENTO. LA INFORMACIÓN SOBRE LA UBICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS, LOS HORARIOS Y LAS RUTAS PUEDE SER SENSIBLE. UN ACCESO NO AUTORIZADO PODRÍA FACILITAR EL ROBO DE DATOS OPERATIVOS O REVELAR INFORMA-

CIÓN QUE UNA EMPRESA PREFERIRÍA MANTENER PRIVADA.

LA TELEMÁTICA TAMBIÉN NECESITA PROTECCIÓN

LA TELEMÁTICA SE HA CONVERTIDO EN UNA

HERRAMIENTA FUNDAMENTAL PARA NUMEROSAS FLOTAS. MEDIANTE DISPOSITIVOS INSTALADOS EN LOS VEHÍCULOS Y PLATAFORMAS DIGITALES, LOS RESPONSABLES PUEDEN CONSULTAR DATOS DE CONDUCCIÓN, CONSUMO, UBICACIÓN Y RENDIMIENTO.



PARA PROTEGER ESTOS SISTEMAS, ES ESENCIAL LIMITAR QUIÉN PUEDE ACCEDER A ELLOS Y QUÉ ACCIONES PUEDE REALIZAR CADA USUARIO. NO TODOS LOS EMPLEADOS NECESITAN DISPONER DE PERMISOS ADMINISTRATIVOS, POR EJEMPLO, NI DEBERÍAN COMPARTIRSE LAS MISMAS CREDENCIALES ENTRE DIFERENTES CONDUCTORES.

LA AUTENTICACIÓN MULTIFACTOR AÑADE UNA CAPA DE PROTECCIÓN AL EXIGIR UNA SEGUNDA COMPROBACIÓN DE IDENTIDAD, ADEMÁS DE LA CONTRASEÑA. SIEMPRE QUE LA PLATAFORMA LO PERMITA, ACTIVARLA PUEDE DIFICULTAR QUE UNA CONTRASEÑA ROBADA SEA SUFICIENTE PARA ACCEDER A LA CUENTA.

ACTUALIZACIONES: UNA DEFENSA NECESARIA

LOS FABRICANTES Y PROVEEDORES DE TECNOLOGÍA PUBLICAN ACTUALIZACIONES PARA CORREGIR ERRORES, MEJORAR EL FUNCIONAMIENTO Y SOLUCIONAR VULNERABILIDADES DE SEGURIDAD. POSPONERLAS INDEFINIDAMENTE PUEDE DEJAR DISPOSITIVOS Y PROGRAMAS EXPUESTOS A PROBLEMAS QUE YA TIENEN SOLUCIÓN.

LAS EMPRESAS DEBERÍAN MANTENER UN INVENTARIO DE LOS SISTEMAS QUE UTILIZAN, DESDE ORDENADORES Y TELÉFONOS HASTA DISPOSITIVOS TELEMÁTICOS Y APLICACIONES DE GESTIÓN. A PARTIR DE AHÍ, PUEDEN ESTABLECER UN PROCEDIMIENTO PARA COMPROBAR LAS ACTUALIZACIONES DISPONIBLES E INSTALARLAS SIGUIENDO LAS INDICACIONES DEL FABRICANTE.

EN LOS SISTEMAS INTEGRADOS EN EL VEHÍCULO, ESTAS INTERVENCIONES DEBEN REALIZARSE MEDIANTE PROCEDIMIENTOS AUTORIZADOS. NO ES RECOMENDABLE INSTALAR SOFTWARE DE PROCEDENCIA DESCONOCIDA NI MODIFICAR COMPONENTES ELECTRÓNICOS SIN CONOCER LAS CONSECUENCIAS PARA LA SEGURIDAD, LA GARANTÍA O EL FUNCIONAMIENTO DEL CAMIÓN.

COPIAS DE SEGURIDAD Y PLANES DE CONTINGENCIA

NINGUNA MEDIDA ELIMINA POR COMPLETO EL RIESGO DE SUFRIR UN INCIDENTE. POR ESO, ADEMÁS DE PREVENIR LOS ATAQUES, LAS EMPRESAS NECESITAN PREPARARSE PARA RESPONDER SI OCURREN.

MANTENER COPIAS DE SEGURIDAD PERIÓDICAS DE LOS DOCUMENTOS ESENCIALES, LAS FACTURAS Y LA INFORMACIÓN OPERATIVA

PUEDE FACILITAR LA RECUPERACIÓN DESPUÉS DE UN ATAQUE O UN FALLO INFORMÁTICO. ES IMPORTANTE QUE ESAS COPIAS ESTÉN PROTEGIDAS Y QUE NO DEPENDAN EXCLUSIVAMENTE DE LOS MISMOS SISTEMAS QUE PODRÍAN VERSE AFECTADOS.

TAMBIÉN RESULTA ÚTIL DISPONER DE UN PROCEDIMIENTO CLARO PARA ACTUAR ANTE UN INCIDENTE: A QUIÉN AVISAR, CÓMO BLOQUEAR ACCESOS COMPROMETIDOS, CÓMO CONTACTAR CON LOS PROVEEDORES TECNOLÓGICOS Y QUÉ ALTERNATIVAS UTILIZAR PARA MANTENER LAS OPERACIONES ESENCIALES.

LA FORMACIÓN DE LOS EMPLEADOS ES OTRA PIEZA FUNDAMENTAL. APRENDER A RECONOCER MENSAJES SOSPECHOSOS, VERIFICAR SOLICITUDES DE PAGO Y COMUNICAR POSIBLES INCIDENTES RÁPIDAMENTE PUEDE EVITAR QUE UN ERROR INDIVIDUAL SE CONVIERTA EN UN PROBLEMA PARA TODA LA EMPRESA.

UNA INVERSIÓN EN CONTINUIDAD OPERATIVA

LA CIBERSEGURIDAD NO EXIGE QUE TODAS LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DISPONGAN DE UN GRAN DEPARTAMENTO TECNOLÓGICO.

INCLUSO UNA FLOTA PEQUEÑA PUEDE EMPEZAR CON MEDIDAS CONCRETAS: UTILIZAR CONTRASEÑAS ÚNICAS, ACTIVAR LA AUTENTICACIÓN MULTIFACTOR, INSTALAR ACTUALIZACIONES, LIMITAR LOS PERMISOS Y REALIZAR COPIAS DE SEGURIDAD.

LOS PROPIETARIOS INDEPENDIENTES TAMBIÉN DEBEN PROTEGER SUS TELÉFONOS, CUENTAS DE CORREO, APLICACIONES DE NAVEGACIÓN Y PLATAFORMAS DE SEGUIMIENTO, ESPECIALMENTE CUANDO SE UTILIZAN PARA GESTIONAR INFORMACIÓN PROFESIONAL Y FINANCIERA.

A MEDIDA QUE EL TRANSPORTE INCORPORA MÁS HERRAMIENTAS DIGITALES, LA PROTECCIÓN DE LOS SISTEMAS DEBE AVANZAR AL MISMO RITMO QUE LA INNOVACIÓN. UN CAMIÓN CONECTADO PUEDE AYUDAR A TRABAJAR CON MAYOR EFICIENCIA, PERO SU TECNOLOGÍA NECESITA EL MISMO CUIDADO Y PLANIFICACIÓN QUE SUS COMPONENTES MECÁNICOS. PROTEGER LA INFORMACIÓN, PREPARAR UNA RESPUESTA ANTE INCIDENTES Y FORMAR A QUIENES UTILIZAN ESTAS HERRAMIENTAS PERMITE REDUCIR RIESGOS Y MANTENER EL NEGOCIO EN MARCHA. 





NEUMÁTICOS PARA CAMIONES: PRESIÓN, DESGASTE Y ROTACIÓN

LA PREVENCIÓN ES LA CLAVE

PRESIÓN, DESGASTE Y ROTACIÓN: REVISAR LOS NEUMÁTICOS A TIEMPO MEJORA LA SEGURIDAD, REDUCE COSTES Y ALARGA SU VIDA ÚTIL.

POR: **TRANSPORTE LATINO** / REDACCIÓN TL

LOS NEUMÁTICOS SON UNO DE LOS COMPONENTES MÁS IMPORTANTES DE UN CAMIÓN, AUNQUE NO SIEMPRE RECIBEN LA ATENCIÓN QUE MERECE. SU ESTADO INFLUYE DIRECTAMENTE EN LA ESTABILIDAD DEL VEHÍCULO, LA CAPACIDAD DE FRENADO, EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE Y LOS COSTES DE OPERACIÓN. PARA LOS TRANSPORTISTAS INDEPENDIENTES Y LAS EMPRESAS DE FLO-

TAS, REALIZAR INSPECCIONES PERIÓDICAS PUEDE AYUDAR A PREVENIR AVERÍAS, REDUCIR GASTOS Y MANTENER LA SEGURIDAD EN CARRETERA. EN EL TRANSPORTE COMERCIAL, CADA KÍLOMETRO CUENTA. LOS CAMIONES RECORREN LARGAS DISTANCIAS, SOPORTAN CARGAS ELEVADAS Y SE ENFRENTAN A DIFERENTES CONDICIONES METEOROLÓGICAS Y TIPOS DE PAVIMENTO. TODO ELLO SOMETE A LOS NEUMÁTICOS A UN DESGASTE CONSTANTE QUE, SI

NO SE CONTROLA, PUEDE AFECTAR AL RENDIMIENTO DEL VEHÍCULO Y AUMENTAR EL RIESGO DE INCIDENTES. POR ESO, REVISAR LOS NEUMÁTICOS NO DEBERÍA SER UNA TAREA RESERVADA PARA EL TALLER. UNA INSPECCIÓN VISUAL Y ALGUNOS CONTROLES BÁSICOS, REALIZADOS DE FORMA REGULAR, PERMITEN DETECTAR PROBLEMAS ANTES DE QUE SE CONVIERTAN EN REPARACIONES COSTOSAS.

LA PRESIÓN CORRECTA: SEGURIDAD Y AHORRO

MANTENER LA PRESIÓN ADECUADA ES UNA DE LAS MEDIDAS MÁS IMPORTANTES PARA PROLONGAR LA VIDA ÚTIL DE LOS NEUMÁTICOS Y MEJORAR LA EFICIENCIA DEL CAMIÓN. CUANDO LA PRESIÓN ES INFERIOR A LA RECOMENDADA, UNA MAYOR PARTE DE LA SUPERFICIE DEL NEUMÁTICO SE DEFORMA DURANTE LA CIRCULACIÓN. ESTO INCREMENTA LA RESISTENCIA A LA RODADURA, GENERA MÁS CALOR Y PUEDE ACCELERAR EL DESGASTE. COMO CONSECUENCIA, EL MOTOR NECESITA MÁS ENERGÍA PARA MOVER EL VEHÍCULO, LO QUE PUEDE ELEVAREL CONSUMO DE COMBUSTIBLE.

UNA PRESIÓN EXCESIVA TAMPOCO ES RECOMENDABLE. PUEDE MODIFICAR LA SUPERFICIE DE CONTACTO CON EL PAVIMENTO, AFECTAR AL COMPORTAMIENTO DEL NEUMÁTICO Y FAVORECER DETERMINADOS PATRONES DE DESGASTE.

LA PRESIÓN DEBE AJUSTARSE SIGUIENDO LAS ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE DEL NEUMÁTICO Y DEL VEHÍCULO, TENIENDO EN CUENTA LA CARGA Y LAS CONDICIONES DE UTILIZACIÓN. CONVIENE COMPROBARLA CON UN MANÓMETRO FIABLE, PREFERIBLEMENTE CUANDO LOS NEUMÁTICOS ESTÁN FRÍOS, ANTES DE INICIAR LA JORNADA O DESPUÉS DE UN PERIODO SUFICIENTE DE REPOSO.

APRENDER A IDENTIFICAR EL DESGASTE

EL DIBUJO DE LA BANDA DE RODADURA PERMITE EVACUAR EL AGUA Y CONTRIBUYE A MANTENER LA ADHERENCIA. CUANDO SE DESGASTA DEMASIADO, EL NEUMÁTICO PIERDE CAPACIDAD PARA RESPONDER ADECUADAMENTE, ESPECIALMENTE SOBRE PAVIMENTO MOJADO.

DURANTE LAS INSPECCIONES, CONVIENE OBSERVAR SI EL DESGASTE ES UNIFORME O SI EXISTEN DIFERENCIAS ENTRE LOS BORDES Y EL CENTRO DE LA BANDA DE RODADURA. UN DESGASTE IRREGULAR PUEDE INDICAR PROBLEMAS DE PRESIÓN, ALINEACIÓN, SUSPENSIÓN O DISTRIBUCIÓN DE LA CARGA.

POR EJEMPLO, UN DESGASTE MÁS PRONUNCIADO EN AMBOS BORDES PUEDE ESTAR RELACIONADO CON UNA PRESIÓN INSUFICIENTE, MIENTRAS QUE UN DESGASTE CONCENTRADO EN EL CENTRO PUEDE ASOCIARSE

A UNA PRESIÓN EXCESIVA. SIN EMBARGO, ESTOS PATRONES NO PERMITEN ESTABLECER UN DIAGNÓSTICO DEFINITIVO POR SÍ SOLOS: ES NECESARIO REVISAR LAS CONDICIONES DE USO Y EL CONJUNTO DEL VEHÍCULO. TAMBIÉN DEBEN BUSCARSE CORTES, GRIETAS, ABULTAMIENTOS, OBJETOS INCRUSTADOS Y DAÑOS EN LOS FLANCOS. UN BULTO PUEDE INDICAR UN DETERIORO INTERNO QUE COMPROMETA LA INTEGRIDAD DEL NEUMÁTICO. EN ESTOS CASOS, LO ADECUADO ES DETENER SU UTILIZACIÓN Y SOLICITAR UNA EVALUACIÓN PROFESIONAL.

ROTACIÓN, ALINEACIÓN Y MANTENIMIENTO PREVENTIVO

LA ROTACIÓN DE LOS NEUMÁTICOS CONSISTE EN CAMBIAR SU POSICIÓN SIGUIENDO UN PROCEDIMIENTO ADECUADO PARA EL VEHÍCULO Y EL TIPO DE NEUMÁTICO. CUANDO EL FABRICANTE LO PERMITE, PUEDE CONTRIBUIR A DISTRIBUIR MEJOR EL DESGASTE Y APROVECHAR LA VIDA ÚTIL DEL CONJUNTO.

SIN EMBARGO, NO EXISTE UN PATRÓN UNIVERSAL DE ROTACIÓN PARA TODOS LOS CAMIONES. LAS DIFERENCIAS ENTRE EJES, LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS NEUMÁTICOS Y LAS RESTRICCIONES DE MONTAJE HACEN NECESARIO SEGUIR LAS RECOMENDACIONES TÉCNICAS CORRESPONDIENTES.

LA ALINEACIÓN TAMBIÉN MERECE ATENCIÓN. UN CAMIÓN QUE PRESENTA DESVIACIONES, VIBRACIONES O UN DESGASTE IRREGULAR PUEDE NECESITAR UNA REVISIÓN DE LA GEOMETRÍA DE SUS RUEDAS, LA SUSPENSIÓN U OTROS COMPONENTES.

UN PROGRAMA PREVENTIVO DEBERÍA INCLUIR INSPECCIONES VISUALES FRECUENTES, MEDICIONES DE PRESIÓN, COMPROBACIÓN DE LA PROFUNDIDAD DEL DIBUJO Y REVISIONES PROFESIONALES CUANDO SE DETECTEN ANOMALÍAS. REGISTRAR LOS RESULTADOS AYUDA A IDENTIFICAR PATRONES Y PLANIFICAR LAS SUSTITUCIONES ANTES DE QUE SE CONVIERTAN EN UNA URGENCIA.

CÓMO INFLUYEN LOS NEUMÁTICOS EN LA FRENADA Y LA ESTABILIDAD

LOS NEUMÁTICOS CONSTITUYEN EL PUNTO DE CONTACTO ENTRE EL CAMIÓN Y LA CARRETERA. SU ESTADO INFLUYE EN LA CAPACIDAD DE

TRANSMITIR LAS FUERZAS DE FRENADO, MANTENER LA TRAYECTORIA Y RESPONDER ANTE MANIOBRAS DE EMERGENCIA.

LA PRESIÓN INCORRECTA, EL DESGASTE EXCESIVO O LOS DAÑOS ESTRUCTURALES PUEDEN COMPROMETER ESE CONTACTO Y ALTERAR EL COMPORTAMIENTO DEL VEHÍCULO. EN CONDICIONES DE LLUVIA, UNA BANDA DE RODADURA DETERIORADA PUEDE AUMENTAR EL RIESGO DE PÉRDIDA DE ADHERENCIA. TAMBIÉN ES IMPORTANTE RESPETAR LOS LÍMITES DE CARGA Y VELOCIDAD ESTABLECIDOS PARA CADA NEUMÁTICO. SOBRECARGAR UN VEHÍCULO O UTILIZAR NEUMÁTICOS INADECUADOS PARA SUS CONDICIONES DE TRABAJO PUEDE INCREMENTAR LA TEMPERATURA Y EL ESFUERZO SOPORTADO, ACCELERANDO EL DETERIORO.

ANTE UNA VIBRACIÓN INUSUAL, UNA PÉRDIDA REPETIDA DE PRESIÓN O CAMBIOS EN EL COMPORTAMIENTO DEL CAMIÓN, EL CONDUCTOR DEBE BUSCAR UN LUGAR SEGURO PARA DETENERSE Y SOLICITAR UNA REVISIÓN.

MENOS GASTOS, MÁS KILÓMETROS PRODUCTIVOS

EL COSTE DE LOS NEUMÁTICOS NO SE LIMITA AL PRECIO DE COMPRA. TAMBIÉN INCLUYE EL COMBUSTIBLE ADICIONAL QUE PUEDE CONSUMIR UN VEHÍCULO CON UNA RESISTENCIA A LA RODADURA ELEVADA, LAS REPARACIONES, EL TIEMPO DE INACTIVIDAD Y LAS SUSTITUCIONES ANTICIPADAS.

PARA UNA EMPRESA CON VARIOS CAMIONES, REGISTRAR LA DURACIÓN DE LOS NEUMÁTICOS, EL KILOMETRAJE RECORRIDO, LAS PRESIONES Y LAS INCIDENCIAS PERMITE DETECTAR OPORTUNIDADES DE MEJORA. COMPARAR ESTOS DATOS AYUDA A EVALUAR QUÉ MEDIDAS PREVENTIVAS RESULTAN MÁS EFICACES PARA CADA OPERACIÓN.

CUIDAR LOS NEUMÁTICOS ES INVERTIR EN SEGURIDAD, EFICIENCIA Y CONTINUIDAD OPERATIVA. UNA REVISIÓN QUE APENAS REQUIERE UNOS MINUTOS PUEDE AYUDAR A DETECTAR UN PROBLEMA ANTES DE QUE PROVOQUE UNA AVERÍA EN CARRETERA. PARA LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE, MANTENER LAS RUEDAS EN BUENAS CONDICIONES NO ES UN DETALLE SECUNDARIO: ES PARTE ESENCIAL DE HACER CADA VIAJE MÁS SEGURO Y RENTABLE. **TL**



POTENCIA, TECNOLOGÍA Y ESPÍRITU EXPLORADOR

BMW R 1300 GS ADVENTURE

LA AVENTURA NO CONSISTE ÚNICAMENTE EN LLEGAR A UN DESTINO, SINO EN DISFRUTAR CADA KILÓMETRO DEL CAMINO. LA BMW R 1300 GS ADVENTURE 2026 SE POSICIONA COMO UNA DE LAS GRANDES PROTAGONISTAS DEL SEGMENTO TRAIL DE LARGA DISTANCIA. DISEÑADA PARA QUIENES ALTERNAN AUTOPISTAS, CARRETERAS SECUNDARIAS Y RUTAS FUERA DEL ASFALTO, COMBINA UN MOTOR BÓXER DE GRAN CILINDRADA, UNA NOTABLE AUTONOMÍA Y SOLUCIONES TECNOLÓGICAS PENSADAS PARA VIAJAR LEJOS CON COMODIDAD Y CONFIANZA.»



POR: **TRANSPORTE LATINO** / REDACCIÓN TL

LA FAMILIA GS ADVENTURE LLEVA DÉCADAS ASOCIADA A LOS VIAJES DE LARGO RECORRIDO. ESTA NUEVA GENERACIÓN MANTIENE ESE CARÁCTER EXPLORADOR, PERO APUESTA POR UNA IMAGEN MÁS CONTUNDENTE, UNA MECÁNICA RENOVADA Y UNA CONFIGURACIÓN QUE

PERMITE ADAPTAR LA MOTOCICLETA A DIFERENTES ESTILOS DE CONDUCCIÓN. NO SE TRATA SOLAMENTE DE UNA MOTO PARA RECORRER GRANDES DISTANCIAS: ES UNA MÁQUINA CONCEBIDA PARA QUIENES QUIEREN TENER LA LIBERTAD DE CAMBIAR DE RUMBO CUANDO APARECE UN CAMINO INES-

PERADO.

UN MOTOR BÓXER QUE MARCA LA DIFERENCIA

EL CORAZÓN DE LA R 1300 GS ADVENTURE ES UN MOTOR BICILÍNDRICO BÓXER DE CUATRO TIEMPOS, CON UNA CILINDRADA DE 1.300 CENTÍMETROS CÚBICOS, REFRIGERACIÓN POR AIRE Y LÍQUIDO Y TECNOLOGÍA BMW SHIFTCAM DE DISTRIBUCIÓN VARIABLE. DESARROLLA 145 CV A 7.750 RPM Y UN PAR MÁXIMO DE 149 NM A 6.500 RPM, CIFRAS QUE REFLEJAN SU ORIENTACIÓN HACIA UNA CONDUCCIÓN POTENTE Y VERSÁTIL.

LA POTENCIA NO ES SU ÚNICO ARGUMENTO. LA ENTREGA DE PAR RESULTA ESPECIALMENTE IMPORTANTE CUANDO SE VIAJA CON PASAJERO, EQUIPAJE Y CAMBIOS DE DESNIVEL. EN ESAS CONDICIONES, DISPONER DE UNA RESPUESTA CONTUNDENTE AYUDA A AFRONTAR ADELANTAMIENTOS Y RECUPERACIONES SIN DEPENDER CONSTANTEMENTE DE LAS REVOLUCIONES MÁS ALTAS.

AUTONOMÍA PARA MIRAR MÁS ALLÁ



ESTA BMW REPRESENTA UNA FORMA DE ENTENDER EL MOTOCICLISMO EN LA QUE EL DESTINO IMPORTA TANTO COMO EL RECORRIDO.



UNO DE LOS ELEMENTOS QUE DISTINGUEN A LA VERSIÓN ADVENTURE ES SU DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE DE 30 LITROS. SU CAPACIDAD ESTÁ PENSADA PARA REDUCIR LA FRECUENCIA DE LAS PARADAS Y FACILITAR LOS DESPLAZAMIENTOS POR REGIONES DONDE LAS ESTACIONES DE SERVICIO PUEDEN ENCONTRARSE A GRANDES DISTANCIAS. EL CONSUMO HOMOLOGADO PUBLICADO POR BMW ES DE APROXIMADAMENTE 4,9 LITROS CADA 100 KILÓMETROS, AUNQUE EL GASTO REAL DEPENDE DEL RITMO DE CONDUCCIÓN, LA CARGA, EL TERRENO Y LAS CONDICIONES

METEOROLÓGICAS. LA COMBINACIÓN DE CAPACIDAD DE COMBUSTIBLE Y EFICIENCIA OFRECE UNA BASE INTERESANTE PARA PLANIFICAR VIAJES DE LARGO RECORRIDO. LA PROTECCIÓN AERODINÁMICA TAMBIÉN DESEMPEÑA UN PAPEL ESENCIAL. SU AMPLIO PARABRISAS Y LOS DEFLECTORES AYUDAN A REDUCIR LA EXPOSICIÓN AL VIENTO Y A LAS INCLEMENCIAS METEOROLÓGICAS. LOS GUARDAMANOS AMPLIADOS, LOS ASIENTOS DISEÑADOS PARA VIAJAR Y LOS ELEMENTOS DE PROTECCIÓN REFUEZAN SU ORIENTACIÓN HACIA LAS RUTAS PROLONGADAS.

CHASIS Y SUSPENSIONES PARA CAMBIAR DE TERRENO

UNA MOTOCICLETA DE ESTA CATEGORÍA DEBE RESPONDER CON SOLVENCIA SOBRE SUPERFICIES MUY DIFERENTES. LA R 1300 GS ADVENTURE UTILIZA UNA ESTRUCTURA FORMADA POR UN CHASIS PRINCIPAL Y UN SUBCHASIS TRASERO DE ALUMINIO, JUNTO CON LAS SOLUCIONES DE SUSPENSIÓN EVO TELELEVER Y EVO PARALEVER DE BMW MOTORRAD. EL RECORRIDO DE LAS SUSPENSIONES

ALCANZA LOS 210 MILÍMETROS DELANTE Y 220 MILÍMETROS DETRÁS, UNA CONFIGURACIÓN QUE CONTRIBUYE A AFRONTAR IRREGULARIDADES Y CAMINOS SIN PAVIMENTAR. SUS RUEDAS DE RADIOS CRUZADOS, CON LLANTA DELANTERA DE 19 PULGADAS Y TRASERA DE 17, COMPLETAN UNA PROPUESTA QUE BUSCA EQUILIBRAR ESTABILIDAD EN CARRETERA Y CAPACIDAD PARA AVENTURARSE FUERA DE ELLA.

EL CONJUNTO ESTÁ ACOMPAÑADO POR FRE-NOS DE DOBLE DISCO DELANTERO DE 310 MILÍMETROS Y UN DISCO TRASERO DE 285 MILÍMETROS. EL SISTEMA ABS PRO INTEGRAL, OPTIMIZADO PARA TENER EN CUENTA LA INCLINACIÓN, CONTRIBUYE A GESTIONAR LA FRENADA EN DIFERENTES SITUACIONES.

TECNOLOGÍA QUE ACOMPAÑA AL MOTORISTA

LA ELECTRÓNICA OCUPA UN LUGAR DESTACADO EN ESTA GENERACIÓN. LA MOTOCICLETA INCORPORA CONTROL DINÁMICO DE TRACCIÓN, CONTROL DE PRESIÓN DE LOS NEUMÁTICOS, CONTROL DE CRUCERO Y PUÑOS CALEFACTABLES. ESTOS SISTEMAS PERMITEN GESTIONAR DIFERENTES ASPECTOS DE LA CONDUCCIÓN Y MEJORAR EL CONFORT DURANTE LOS DESPLAZAMIENTOS PROLONGADOS. ENTRE LAS OPCIONES DISPONIBLES SE ENCUENTRAN EL ASISTENTE DE CAMBIO AUTOMÁTICO, LA REGULACIÓN ADAPTATIVA DE LA ALTURA DEL VEHÍCULO Y LOS SISTEMAS DE ASISTENCIA A LA CONDUCCIÓN BASADOS EN RADAR. LA DISPONIBILIDAD CONCRETA DEPENDE DE LA CONFIGURACIÓN SELECCIONADA, POR LO QUE CONVIENE COMPROBAR EL EQUIPAMIENTO DE CADA UNIDAD ANTES DE COMPRARLA.

EL OBJETIVO ES QUE LA TECNOLOGÍA AYUDE AL MOTORISTA SIN RESTAR PROTAGONISMO A LA EXPERIENCIA DE CONDUCCIÓN. EN UN VIAJE LARGO, PODER ADAPTAR DETERMINADOS PARÁMETROS A LAS CONDICIONES DE LA RUTA PUEDE MARCAR UNA DIFERENCIA IMPORTANTE, ESPECIALMENTE CUANDO SE ACUMULAN HORAS SOBRE EL ASIENTO.

UNA COMPAÑERA PARA GRANDES VIAJES

LA BMW R 1300 GS ADVENTURE 2026 ESTÁ DIRIGIDA A QUIENES BUSCAN UNA MOTOCICLETA CAPAZ DE COMBINAR TURISMO, PRESTACIONES Y EXPLORACIÓN. SU MOTOR DE 145 CV, EL DEPÓSITO DE 30 LITROS, LAS SUSPENSIONES DE LARGO RECORRIDO Y LAS POSIBILIDADES DE EQUIPAMIENTO LA CONVIERTEN



EN UNA CANDIDATA ATRACTIVA PARA VIAJAR CON PASAJERO, TRANSPORTAR EQUIPAJE Y DESCUBRIR NUEVOS DESTINOS. EN DEFINITIVA, ESTA BMW REPRESENTA UNA FORMA DE ENTENDER EL MOTOCICLISMO EN LA QUE EL DESTINO IMPORTA TANTO COMO EL RECORRIDO. PARA QUIENES SUEÑAN CON ATRAVESAR REGIONES ENTERAS, ENLAZAR CARRETERAS SECUNDARIAS Y EXPLORAR CAMINOS ALEJADOS DE LAS RUTAS HABITUALES, LA R 1300 GS ADVENTURE OFRECE UNA COMBINACIÓN DE POTENCIA, AUTONOMÍA Y TECNOLOGÍA QUE INVITA A SEGUIR AVANZANDO. 

FICHA TÉCNICA

- MOTOR: BICILÍNDRICO BÓXER DE 1.300 CC.
- POTENCIA MÁXIMA: 145 CV A 7.750 RPM.
- PAR MÁXIMO: 149 NM A 6.500 RPM.
- TRANSMISIÓN: CAJA DE SEIS VELOCIDADES Y TRANSMISIÓN FINAL POR CARDÁN.
- CAPACIDAD DEL DEPÓSITO: 30 LITROS.
- PESO EN ORDEN DE MARCHA: 269 KG.
- SUSPENSIÓN: RECORRIDOS DE 210 MM DELANTE Y 220 MM DETRÁS.
- VELOCIDAD MÁXIMA: SUPERIOR A 200 KM/H, SEGÚN LOS DATOS PUBLICADOS POR BMW MOTORRAD.

RUAN

TELÉFONO: 800-879-7826

PUESTO: CONDUCTOR CDL CLASE A – REPARTO LOCAL, OAKLAND / RICHMOND, CA.

- \$33.50 POR HORA, MÁS HORAS EXTRAS.
- INGRESOS ANUALES DE \$80,000 A \$90,000.
- REPARTO DE PRODUCTOS ALIMENTARIOS PARA WHOLE FOODS.
- JORNADA COMPLETA, CON GARANTÍA DE 40 HORAS SEMANALES.
- CINCO DÍAS DE TRABAJO Y REGRESO A CASA
- BENEFICIOS LABORALES Y COBERTURA SINDICAL.

REQUISITOS: CDL CLASE A VÁLIDA, MÍNIMO DE 9 MESES DE EXPERIENCIA VERIFICABLE CON TRACTOCAMIÓN Y CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS DE SEGURIDAD Y CONDUCCIÓN DE LA EMPRESA.

CRST

PUESTO: CONDUCTOR CDL CLASE A – CAMIÓN CON PLATAFORMA, CALIFORNIA.

- INGRESOS ANUALES APROX DE \$77,000.
- \$27 POR HORA, MÁS HORAS EXTRAS DESPUÉS DE 40 HORAS SEMANALES.
- RUTAS LOCALES, CON REGRESO A CASA
- JORNADA COMPLETA, CON UNA MEDIA DE 50 A 55 HORAS SEMANALES.
- CAMIONES CON TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA.
- BENEFICIOS MÉDICOS, DENTALES, VISUALES Y PLAN 401(K).

REQUISITOS: CDL CLASE A, AL MENOS 6 MESES DE EXPERIENCIA Y EDAD MÍNIMA DE 21 AÑOS. SE OFRECE FORMACIÓN PARA EL MANEJO DEL EQUIPO MOFFETT.

RYDER

PUESTO: CONDUCTOR CDL CLASE A – TRANSPORTE LOCAL ENTRE INSTALACIONES, CITY OF INDUSTRY, CA.

- \$28 POR HORA.
- INGRESOS SEMANALES DE \$1,120 O MÁS.
- JORNADA COMPLETA, CON 40 HORAS SEMANALES O MÁS.
- HORARIO DE LUNES A VIERNES.
- TURNO DE TARDE, CON INICIO A LAS 5
- PAGO SEMANAL Y FORMACIÓN
- BENEFICIOS LABORALES.

REQUISITOS: LICENCIA CDL CLASE A VÁLIDA Y CUMPLIMIENTO DE LOS CRITERIOS DE CONTRATACIÓN Y SEGURIDAD DE RYDER.

BOLSA DE EMPLEO

¿BUSCAS TRABAJO?



V O L V O

Gama eléctrica

El transporte eléctrico da un paso más.

Volvo FH, FM y FMX Electric –
International Truck of the Year 2027.

Descubre nuestra premiada gama de camiones eléctricos con mayor carga, mayor autonomía y carga más rápida. Una gama que se adapta a más operaciones de transporte.

Respaldados por la experiencia, ofrecemos soluciones de verdad en el mundo real, haciendo que la transición a las cero emisiones sea más sencilla.



Volvo Trucks. Impulsando el progreso.

NUEVA GENERACIÓN
DAF XF



IMPULSANDO TU ÉXITO

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.



PREMIO A
LA EXCELENCIA
EN EL TRANSPORTE
2025



MAYOR
EFICIENCIA



MÁS
SEGURIDAD



CONFORT
PARA EL
CONDUCTOR



MENORES
EMISIONES

UNA EMPRESA DE PACCAR

IMPULSADA POR LA CALIDAD

DAF