



EspacioT | La Revista
Transporte y todo lo demás

Entrevistas

Liliane y Ernst von Leyser
Transportes Polykarpo

Eliana Sepúlveda
Pullman Tur

Guillermo Doering
Transportes Casablanca

Claudio Castillo
Gran Américas Santiago

Industria

**Especial Día del
Camionero 2025**

**Presidenciables
le hablan a los
transportistas**

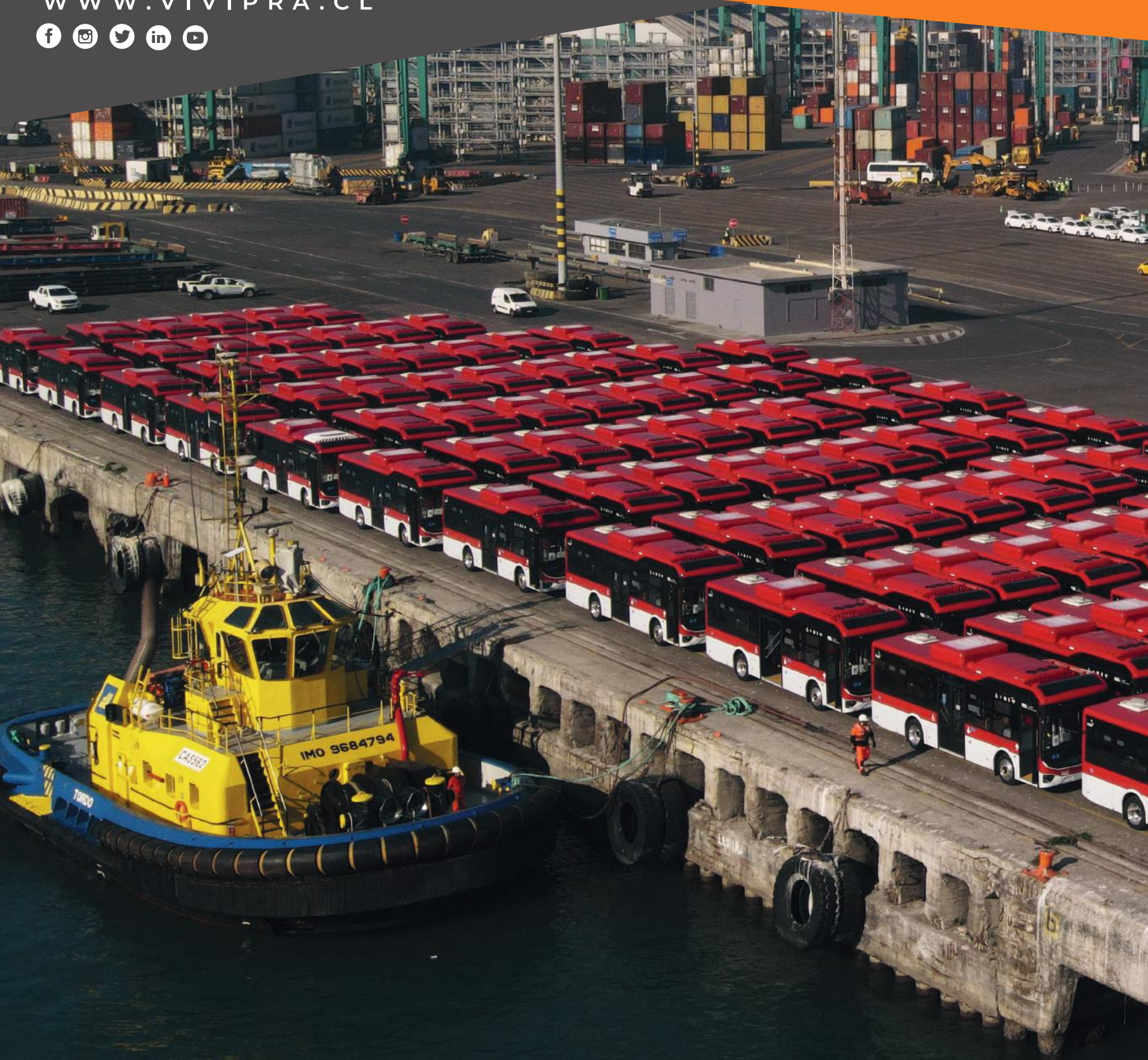
**A fondo en
la industria
alimentaria**

La vida con viento en popa

Juan Francisco Novion dejó huella en una industria que hoy le rinde homenaje. Su pasión por el transporte, liderazgo y amor por Chile marcaron el rumbo que seguirá guiando a quienes compartimos su camino.

TestDrives: Volvo FH GNL | Marcopolo Bravis | LandKing LK EV5 | Rampage 2.0 Laramie

WWW.VIVIPRA.CL



Nueva
Copiapó

PRIMERA CIUDAD EN SUDAMÉRICA CON
TRANSPORTE 100% ELÉCTRICO

 **KING LONG**

WP
VIVIPRA®



40 AÑOS
DE TRAYECTORIA EN EL
TRANSPORTE





Unión es poder

Este mes, entre motores encendidos, celebraciones y despedidas, renovamos nuestro compromiso con el transporte de carga. Acompañamos a los camioneros en su día, reconociendo su esfuerzo silencioso, su rol clave en la economía y su vocación de ruta.

Fuimos testigos y protagonistas del primer Foro Presidencial para el Transporte de Carga en Chile, una instancia que visibilizó al gremio y puso sobre la mesa desafíos urgentes: seguridad vial, eficiencia operativa, renovación de flota y una necesaria actualización normativa. Las próximas elecciones no pueden ignorar estas demandas, y desde EspacioT seguiremos escuchando al sector y amplificando su voz.

En este contexto, también nos toca honrar a Juan Francisco Novion. Su esencia vive en quienes compartimos ruta con él. Figura clave en la historia del transporte nacional, fue un impulsor incansable de la unidad gremial y un referente por su forma de hacer las cosas: con compromiso, generosidad y una humanidad que dejó huella. Hoy navega en aguas tranquilas, pero su legado sigue firme y presente.

En un ecosistema diverso, con múltiples actores y visiones, no podemos perder de vista a quienes asumen la responsabilidad de mover y conectar a Chile. Detrás de cada camión —y de cada bus también— hay personas, familias, historias, sacrificios y sueños.

Hoy más que nunca, el transporte necesita hablar con una sola voz. La ruta es exigente, los cambios son urgentes y las decisiones políticas que se avecinan exigen un gremio fuerte, articulado y unido. El momento de actuar es ahora.

Andrés Lang Valentino Director ejecutivo EspacioT
Anita Hidalgo Vásquez Directora ejecutiva EspacioT

EspacioT | La Revista #4 | Julio de 2025 | Año 1.
DIRECTOR Andrés Lang · andres@EspacioT.cl · **EDITORIA GENERAL** Anita Hidalgo · anita@EspacioT.cl **DIRECTOR COMERCIAL** Rodrigo Encina · rodrigo@EspacioT.cl
LEGAL EspacioT | La Revista es editada por Ediciones Periodísticas s.p.a. **IMPRESA EN CHILE. TODOS LOS DERECHOS RESERVADOS. © COPYRIGHT 2025.**

Destacados



12

El zarpe del capitán

Carta íntima a Juan Francisco Novion tras la partida: su carácter, legado y huella en el transporte.



16

Corazón GNL

El Volvo FH 500 GNL combina ciclo diésel con gas, rinde en altura y baja emisiones sin perder fuerza.



24

Parte Gran Américas

Gran Américas debuta en RED con 481 buses, cinco terminales y foco en calidad y personas.



40

Camiones y política

Foro presidencial del Día del Camionero: el transporte se tomó la agenda política del país.



46

El León vive en su hija

Pullman Tur celebra 30 años en el Biobío, con legado familiar, liderazgo femenino y foco en excelencia.



72

Actitud Rampage

RAM Rampage Laramie irrumpe con estilo SUV, gran conectividad y diseño que rompe su segmento.



HÉROES AL VOLANTE, **EN SALFA CELEBRAMOS** A LOS CAMIONEROS DE CHILE



**RENAULT
TRUCKS**



Contáctanos al:
600 360 6200

Vespucio • Iquique • Calama • Antofagasta • Copiapó • La Serena • Rancagua • Talca • Concepción
Chillán • Los Ángeles • Temuco • Osorno • Puerto Montt • Coyhaique • Punta Arenas



Síguenos en:  

salfa.cl

Logística alimentaria en Chile

Mantener el frío, sostener la confianza

Desde camiones eléctricos hasta torres de control 24/7, así operan las empresas que recorren el país con precisión sin perder el estándar que los define.

TEXTO Alexis Bahamondes FOTOS Archivo



Hay rutas que no permiten titubeos. En Chile, los camiones avanzan entre dunas, caminos escarchados o cuando la Ruta 5 se convierte en un embudo un lunes a las seis, con una carga invisible pero vital: la confianza.

Precisamente, en el transporte alimentario no se trata solo de llegar, sino de llegar bien, manteniendo el frío, anticipándose a los imprevistos y evitando las pérdidas. Cada decisión se traduce en calidad en góndola, y cualquier error puede costar más que un producto.

”

“El transporte alimentario exige precisión. No basta con mover carga: hay que garantizar calidad, temperatura y trazabilidad en todo momento.”

Guillermo Muñoz,
subgerente de
Logística
de Agrosuper.

La logística como parte del producto

Para Pedro Peña, gerente de Electromovilidad y Nuevos Proyectos de Sotraser, esta área dejó hace tiempo de ser un área de soporte. Hoy funciona como una pieza clave del negocio.

“En 2024 comenzamos a operar con 60 tractocamiones 100% eléctricos para Walmart en la Región Metropolitana, marcando un hito en la región. También sumamos operaciones eléctricas en la gran minería y en el transporte lechero”, comenta.

Con una flota propia que supera las 650 unidades y

un equipo de más de 1.200 conductores, Sotraser combina sostenibilidad y escala, pero también exige una estructura operativa capaz de asegurar trazabilidad minuto a minuto. “La telemetría y el análisis de datos son fundamentales para mantener el estándar”, enfatiza Peña.

La calidad no se improvisa

En un sistema logístico cada vez más complejo, donde conviven nuevas tecnologías, trazabilidad en tiempo real y flotas especializadas, la formación constante también se vuelve clave.

Contraste

En rutas de más de 35 °C, los camiones refrigerados deben mantener el bajo cero constante. Un desajuste puede significar pérdidas millonarias.



La logística ya no es un área secundaria: hoy es estratégica. Define costos, calidad y tiempos. En alimentos, puede marcar la diferencia entre ganar o perder un cliente.



En Productos Fernández (PF), esa coherencia entre rutas, equipos y personas se apoya en una aplicación interna desarrollada por la misma empresa, pensada para capacitar de forma continua a conductores y ayudantes de reparto.

“Así logramos mantener alineados a todos los equipos, sin importar la zona o el tipo de servicio”, explica Juan Airola, gerente de Logística, Transporte y Distribución.

La app entrega buenas prácticas, actualizaciones y refuerzos constantes, claves para sostener un nivel acorde a las exigencias del rubro.



“Operar con 60 camiones eléctricos para Walmart y avanzar en minería y transporte lechero demuestra que la logística dejó de ser soporte: hoy es pieza clave del negocio alimentario”.

Pedro Peña, gerente de Electromovilidad y Nuevos Proyectos de Sotraser.



La telemetría es el ojo invisible que anticipa fallas y asegura que la cadena de frío no se corte, ni por un segundo.

Confianza

Cada decisión logística en la industria alimentaria impacta la calidad del producto. En esta ruta, el frío es vital y la anticipación, innegociable.

A fonto | Logística alimentaria

Cuando la temperatura manda

Transportar alimentos en Chile es una operación en constante ajuste. Los climas cambian, las rutas se alargan y los caminos se cortan sin previo aviso. En ese contexto, la necesidad de mantener la cadena de frío intacta es un requisito para que todo funcione.

En Agrosuper, los rangos son claros: productos frescos a -5°C ; congelados, entre -18°C y -23°C .

“Cada camión es inspeccionado antes de la carga, exigiendo certificados de sanitizado y condiciones técnicas precisas. Además, monitoreamos la temperatura en tiempo real desde nuestra Torre de Control”, afirma Guillermo Muñoz, subgerente de Logística.

Un país, múltiples desafíos

Para quienes operan la logística alimentaria desde adentro, adaptarse al territorio chileno exige planificación quirúrgica y una capacidad constante de ajuste según el lugar, el clima o el tipo de operación.



↑ Pedro Peña, gerente de Electromovilidad y Nuevos Proyectos de Sotraser.



↑ Guillermo Muñoz, subgerente de Logística de Agrosuper.



← Juan Airola, gerente de Logística, Transporte y Distribución.

↓ En los centros de distribución refrigerados, cada metro cuadrado está controlado. Aquí comienza la trazabilidad de la cadena de frío alimentaria.

Como refuerza Juan Airola de PF, la realidad no es la misma en Arica que en Coyhaique: “La sincronización entre planta, distribución y punto de venta define si somos eficientes o no”.

Guillermo Muñoz, desde Agrosuper, suma otro frente de presión: mantener el nivel de servicio por sobre el 97 %, optimizando rutas y anticipando contingencias en un entorno variable.

Pedro Peña, de Sotraser, lo aterriza en la ejecución diaria: “Cada solución logística debe ser escalable sin afectar la operación del cliente”.

A veces se olvida que, detrás de un envase bien conservado, hay un recorrido de decisiones bien tomadas: conductores entrenados, equipos que no fallaron y temperaturas que no se alteraron ni en la noche más calurosa.

Porque cuando se trata de alimentos, el frío no solo conserva, sino que también transporta confianza. Es el eslabón invisible que sostiene la promesa de calidad.

”

“La cadena de frío no admite errores. Cada tramo y cada minuto cuentan para que el producto llegue en condiciones óptimas. Es una responsabilidad que asumimos con rigor.”

Juan Airola, gerente de Logística, Transporte y Distribución de PF.





VISSTA BUSS 345



FABRICADO 100% EN BRASIL



40 AÑOS
DE TRAYECTORIA EN EL
TRANSPORTE

WWW.VIVIPRA.CL



WP
VIVIPRA®

Eventos | Eficiencia y sostenibilidad

Vivipra y Thermo King

Participamos en una jornada de capacitación enfocada en eficiencia, sostenibilidad e innovación en transporte, organizada por Vivipra y Thermo King. Se abordaron tecnologías para transporte refrigerado, buenas prácticas y mantenimiento preventivo, junto a empresas como Novofarma, Gama Leasing, Transfarma, Fedex, Transportes Ortiz, Rusango, Casablanca, Sotraser, entre otras.



Ricardo Martínez, Hernán Latorre, y Gonzalo Merino.



Ricardo Martínez, gerente de la división Camiones de Vivipra.



Hernán Latorre, gerente comercial de THK Importaciones.



Noemí Noel, Erick Ortiz, y Claudio Ferreira.



Pedro Peña e Iván Villanueva.



Alex Correa, Ismael Riveros, y Renzo Aguiari.



Felipe Gajardo, Denise Peña, y Jaime González.



Andrés Serrano, Ana Díaz, Héctor Méndez, y Leiny Pérez.



Cristian Araos, Hernán Latorre, y Andrés Saavedra.



Ricardo Martínez y Alfonso Sanhueza.



Ana Reyes y Camila Sepúlveda.

COMISA

SIEMPRE PRESENTE

CAMPIONE INVICTUS 1050

TU MEJOR ALIADO EN LA MINERÍA



Seguridad, confianza y un diseño único.
Descubre un bus a la medida de tus necesidades.

Tapas de rueda abatibles
para un mejor acceso

Cumplimiento Norma
Europea ECE R66.02

www.comil.cl

Llámanos al **+(562) 277 240 40**



"Su legado no está solo en una revista, una feria o un premio: está en cada transportista que hoy se siente parte de algo más grande; en cada rincón donde resuena, todavía, ese grito que fue su bandera y hoy es su memoria viva: Prohibido rendirse."

Andrés Lang, director
de EspacioT | La Revista

Viento a un largo, mi capitán

Este no es solo un homenaje. Es una carta escrita desde el alma por quien tuvo el privilegio de compartir la travesía por dieciocho años junto a Juan Francisco Novion. Este texto recorre su legado, su carácter, su obsesión por la excelencia y el impacto profundo que dejó en la industria del transporte... y en quienes compartimos su camino.

La gente aún me identifica como el fotógrafo de Juanfra. En cada evento, feria o premiación, ahí estaba yo, cámara en mano, detrás de él. Pocos sabían que, además de tomar fotos, editaba cada página de la revista Epysa Club, proyecto editorial que Juan Francisco Novion dirigió con pasión desde 2001 hasta el 2018. Pero no importaba; el que debía brillar era él, y ¡cómo lo hacía!

Publicamos 95 ediciones. Y en cada una hay mucho de él, de mí y de un equipo obsesionado por hacer las cosas bien.

"Vamos que se puede"

Esa frase que Juanfra repetía con convicción —en editoriales, eventos, entrevistas y pasillos— no era solo un grito de ánimo. Era una declaración de principios. Un llamado a resistir, a trabajar

con excelencia, a no bajar nunca los brazos. Hoy, que su cuerpo descansa, pero su legado respira en cada rincón del transporte chileno, es esa misma frase la que justifica este homenaje. Porque no se puede callar cuando se va alguien que marcó tanto.

Juan Francisco Novion fue un líder que encendió un faro para toda una industria. No le gustaban las medias tintas: si algo se hacía, debía hacerse bien. Y si ya estaba bien, entonces había que mejorarlo. Si una feria había sido de mil metros, la próxima tenía que ser de mil quinientos. Si la portada de la revista era impactante, la siguiente debía superarla. Para él, la mejora continua no era una estrategia: era una manera de vivir.

No era periodista, pero sí un abogado con alma comercial y de comunicador. Respetaba



TEXTO "el fotógrafo de Juanfra"



profundamente al mundo del transporte y se encargó de subirlo de categoría. Creó eventos memorables, como las ferias del transporte, el premio Volante de Oro y múltiples encuentros gremiales donde siempre impulsaba una idea fija: la unidad. Invitaba a todos, sin distinciones. Su sueño era



Navegar era su esencia. Capitán de alta mar, Juan Francisco Novion llevaba esa misma templanza al liderar: firme en la tormenta, claro en la ruta, siempre adelante.

que los dirigentes dejaran de lado sus diferencias y trabajaran juntos por el bien común.

Capitán de alta mar

Juanfra entendía el valor de hacer bien las cosas, con la misma disciplina y pasión con que comandaba su yate como capitán deportivo de alta

mar. Su pasión por navegar lo llevó a realizar expediciones que parecían imposibles: Cabo de Hornos, las Galápagos, Isla de Pascua, Salas y Gómez... travesías que después compartíamos orgullosos en las páginas de la revista. Para él, el mar y la vida profesional tenían algo en común: no se navega a medias.



Al rendirle este homenaje, no se trata solo de revivir anécdotas. Se trata de reconocer una obra. Juanfra elevó al transporte. Le dio forma, voz y presencia. Y lo hizo con pasión, con exigencia y generosidad.

Su huella está grabada en cada edición que hicimos juntos y sigue viva hoy en EspacioT | La Revista, que recoge el idéntico espíritu de respeto y excelencia que él me inculcó.

Su legado no está solo en una revista, una feria o un premio: está en cada transportista que hoy se siente parte de algo más grande. En cada rincón donde resuena, todavía, ese grito que fue su bandera y hoy es su memoria viva: Prohibido rendirse.

Soñar el infinito

Saber que se puede || querer que se pueda || quitarse los miedos || sacarlos afuera || pintarse la cara color esperanza || tentar al futuro con el corazón.

La canción "Color esperanza" cerraba nuestras ferias. No era casual: en cada estrofa estaba su espíritu incansable, su fe en la unidad, su forma de mirar el futuro con valentía. Hoy, su mensaje sigue invitándonos a no rendirnos, a trabajar con el corazón y a recordar que, mientras creamos que se puede, siempre habrá un horizonte al que navegar, siguiendo el viento a un largo de un capitán que enseñó a toda una industria a soñar más alto. 



Desde el escenario, su voz navegaba entre miles. Juan Francisco no hablaba: encantaba. Comunicador nato, hacía del lenguaje un puente; del mensaje, una brújula; y de la audiencia, su tripulación.

Cada proyecto debía zarpar con rumbo claro, cada detalle afinado como las velas en el viento. Y si la tormenta arreciaba, él ajustaba el timón hasta que el barco siguiera firme. Porque para Juanfra, la excelencia era el único puerto posible.

Como jefe, fue exigente y justo. Nunca impuso por la fuerza, aunque tuvo todo el poder para hacerlo. Siempre buscó el consenso, la solución, el acuerdo. Se preocupaba por su gente.

Tras el terremoto de 2010, lo primero que hizo fue asegurarse de que todos sus trabajadores estuvieran bien. Y si alguien necesitaba ayuda, la recibía. Sin condiciones. A muchos nos adelantó pagos, nos tendió una mano sin preguntar por qué. Así era él. Un líder presente.

Después de unos cinco años, nos reencontramos en el funeral del gran Rodrigo Díaz, en 2024, productor histórico y amigo de EpySA Club. Ahí lo

abracé por última vez. Su cuerpo se apagaba, pero su mirada seguía siendo la misma.

Hoy, al rendirle este homenaje, no se trata solo de revivir anécdotas. Se trata de reconocer una obra. Juanfra elevó al transporte. Le dio forma, voz y presencia. Y lo hizo con pasión, con exigencia y generosidad.

A este periodista, "el fotógrafo de Juanfra", le enseñó a trabajar con rigor, a exigir lo mejor de sí mismo y a soñar en grande.



Aunque funciona con gas natural licuado, el FH 500 GNL conserva el principio del ciclo diésel y entrega los mismos 500 HP y torque que su equivalente tradicional.



El estanke de GNL funciona a baja presión. En caso de accidente, el gas se libera lentamente y no genera riesgo de explosión ni bola de fuego.



Volvo lanza en Chile sus primeros camiones a gas natural licuado: FH 500 y FM. Menos emisiones, sin sacrificar potencia ni capacidades operativas.

Corazón diésel sangre GNL

FH 500 6x4 GNL

El Volvo FH 500 GNL es el primer –y único– camión a gas natural licuado que mantiene ciclo diésel, entregando potencia y torque plenos incluso en altura. Así reduce emisiones y costos sin sacrificar el desempeño que exige la minería chilena.

TEXTO Y FOTOS Andrés Lang

El nuevo Volvo FH 500 6x4 a gas natural licuado llega para demostrar que bajar emisiones no exige bajar rendimiento. Presentado en Chile con especificación carretera-minería, este tracto mantiene la plataforma FH conocida y sustituye el gran estanque de diésel por un sistema criogénico de 225 kg de GNL almacenado a cerca de -160 °C. Menos combustible líquido pesado en los costados significa más carga útil y mejor distribución de pesos.

Pruebas instrumentadas por la marca muestran respuestas idénticas a un FH diésel:

aceleración inmediata, frenada estable y chasis aplomado. El sonido cambia; el rugido cede a un soplido discreto que reduce fatiga en cabina y facilita la concentración.

Pensado para rutas mixtas, el FH GNL llega como 6x4 con retardador. La doble tracción y la electrónica de estabilidad permiten dejar el asfalto y entrar a camino minero sin perder control. El estanque de 225 kg equivale a unos 311 L de diésel, pero el consumo mejora: promedio 4,4 km/kg contra 3,2 km/L en promedio de un diésel. La autonomía ronda los 950 km, suficientes para corredores

puertofaena como Mejillones-Calama sin repostar.

Corazón diésel

El motor conserva arquitectura diésel: la cámara se llena de aire, se inyecta gas a alta presión y una dosis de 7% de diésel actúa de chispa. Resultado: 500 HP, par completo y 25% menos CO₂; con bioGNL la reducción puede rozar la neutralidad. A diferencia de los ciclos Otto de otras marcas, este FH mantiene rendimiento en altura; está homologado para operar sobre 4.600 msnm, ventaja clave en faenas del norte.

Rentabilidad

Cuesta un 25% más que un FH diésel, pero el menor precio del gas y su mayor rendimiento permiten recuperar la inversión antes del tercer año.

EspacioTest | Volvo FH 500 GNL

Al funcionar conjuntamente, motor y retardador ofrecen una capacidad de frenado elevada en descensos, lo que mejora aún más la seguridad y reduce el desgaste de los frenos de servicio. La cabina guarda la ergonomía FH: asiento neumático calefaccionado, climatizador, litera amplia y gran aislamiento acústico. El tablero muestra nivel de gas en kilos y del pequeño estanque diésel auxiliar de 174 L; un depósito AdBlue de 64 L completa el esquema Euro VI.

Seguridad de serie

Frenado autónomo, asistente de carril, control de fatiga, crucero adaptativo y estabilidad electrónica llegan intactos desde el FH diésel, cumpliendo los exigentes estándares mineros y por supuesto del mismo Volvo.

El mito de la "bola de fuego" en caso de accidente se cae, ya que el GNL viaja a baja presión. Si el estanque se perfora, el metano se gasifica lento y sólo arde con una mezcla de airegas de 5 y 15% a más de 400 °C, lo que es prácticamente imposible. Volvo mostró tests de impacto y fuego que avalan la resistencia del sistema.

Mantenerlo tampoco exige gran curva de aprendizaje. El bloque D13 y la IShift comparten mecánica con la gama diésel; la formación extra se centra en protocolos de carga: el proceso dura unos 20 minutos con equipo de protección. Volvo ofrece capacitación y asistencia



Incorpora un estanque auxiliar de diésel de 174 litros y uno de AdBlue de 64 L, esenciales para cumplir la norma Euro 6.



El proceso de carga de GNL dura unos 20 minutos. En Chile, hay estaciones públicas en Paine, Linares y Concón, y se proyectan nuevas en Puerto Montt y Antofagasta para cubrir los principales corredores logísticos del país.

en ruta, decisivas donde la disponibilidad vale millones.

Incipiente red

Hoy existen tres estaciones públicas de GNL para camiones:

Linares, Concón, Paine, Puerto Montt y Antofagasta. En el norte, el terminal GNL Mejillones ya carga camiones cisterna y planea ampliar su capacidad, paso previo a surtidores en Baque-

dano. Cuando estos proyectos se materialicen, la adopción del GNL como combustible tendrá infraestructura más sólida en los principales corredores logísticos del país. 



El FH 500 GNL logra unos 950 kms de autonomía. Su rendimiento promedio es de 4,4 km/kg, dependiendo de la carga, las pendientes y condiciones de la ruta.



La cabina mantiene el confort FH: asiento calefaccionado, climatizador, litera amplia y bajo ruido. Suma frenado autónomo, crucero adaptativo y más.

NUEVO
Marcopolo

Bravis

Un aventurero de
rutas urbanas y rurales.



RED POSTVENTA
A NIVEL NACIONAL



ESTILO Y SOFISTICACIÓN
EN CADA DETALLE



PARABRISAS
MONTADO EN GOMA

¡DESCUBRE LA **VERSATILIDAD** Y EL NIVEL SUPERIOR EN EL NUEVO BRAVIS!



SCANIA CHILE CUMPLE 30 AÑOS

Con una ceremonia llena de emoción y el lanzamiento de un modelo en edición especial para el país, Scania conmemoró sus 30 años de presencia en Chile. La celebración tuvo lugar en la Embajada de Suecia, reuniendo a destacados empresarios y colaboradores que han sido parte de una trayectoria marcada por el crecimiento, la innovación y el profesionalismo.



Agustín Castillo y Juan Ayala.



Rafael Francisco, Javier Insulza, y Gustavo Schon.



María Daniela Campos y Aurelio Pastori.



Joaquín Fuentealba, Conrado Riffel, Daniel Martínez, y Matías Bernasconi.



Rodrigo Palominos, Yessica Delgado, y Eliseo García.



Alonso Sotomayor y Hernán Paiva.



Juan Ayala, Mario Bustamante, y Jimena Carrasco.



Orietta Araya, Sixto Ríos, Janet Cañas, Allyson Márquez, Mauricio Guerrero, y Carlos Ortiz.



Juan José Junemann, Ignacia Guzmán, Patricio Labbé, Javiera Labbé, Javier Correa, y Gerardo Labbé.



Janet Cañas, Mauricio Guerrero, Orietta Araya, y Sixto Ríos.



Nicole Pezoa, Claudia González, y Merlys Jiménez.



RECAUCHAR ES AHORRO

Elige un recauchaje de calidad, confianza y certificado para tus neumáticos de buses y camiones.

- Hasta un 50% de ahorro en costos operacionales.
- Servicios avalados por la Norma Chilena 3374:2015.
- Certificados bajo la normativa medioambiental Ley REP.
- Seguridad comprobada en flotas exigentes.
- Seguimiento digital de cada neumático recauchado.

CONTÁCTANOS



+56 9 9229 1964



www.llach.info

Valparaíso, los originales desde 1957. 



Tomás Andrés Ilzauspe, Tomás Ilzauspe,
y Hugo Méndez.



Iván Luengo, Santiago Zamar,
Víctor Manuel Jorquera, y Francisco Almonacid.



Raúl Clavero, Ignacio Urcelay, Hernán Paiva, Alonso
Sotomayor, Felipe Tapia, y Rodrigo Palomino.



Enrique Collarte e Ignacio Urcelay.



Emilio Cordano, Diego Montenegro,
Mario Palma, y Jorge Berazaluze.



Ricardo Lama, Ignacio Urcelay,
Germán Faúndez, y Francisco Almonacid.



Mónica Leonelli, José Miguel López,
y Santiago Zamar.



Hernán Searle y Juan Pablo Bowen.



Miguel Ángel Leiva, Juan Pablo Vega,
y Tomás Ilzauspe.



Felipe Armijo y Edgar Sahid.



Adolfo Vilugrón, Esteban Orellana, y Javier Escobar.



Diego Duthu, Nicole Larsson, Norea Hallberg,
Claudia González, y Gustavo Schon.

UNA NUEVA ERA EN LA **ELECTROMOVILIDAD URBANA**

GRUPO CABAL IMPULSA INCORPORACIÓN DE 895 BUSES
ELÉCTRICOS ZHONG TONG EN RED METROPOLITANA



GRUPO CABAL, REPRESENTANTE EXCLUSIVO DE ZHONG TONG EN CHILE



Claudio Castillo, gerente general

Gran Américas Santiago debuta en el sistema RED

La nueva operadora, una empresa del Consorcio Express y con presencia en Colombia, Panamá, Perú y Chile, inicia oficialmente su operación en la Unidad de Servicio N°16 con una flota de 481 buses —394 de ellos eléctricos Zhong Tong—, cinco terminales y un modelo de gestión que pone a las personas y la calidad de servicio en el centro.

TEXTO Romina Sánchez FOTO PRINCIPAL Andrés Lang

“Queremos ser más que una empresa de buses: aspiramos a ser un actor que transforma la movilidad con propósito, respeto y visión de futuro.” La frase de Claudio Castillo, gerente general de Gran Américas Santiago, resume el espíritu con el que la empresa inicia sus operaciones en la capital chilena como nueva operadora del Sistema RED.

El arribo de Gran Américas a Chile representa mucho más que el despliegue de una flota nueva y moderna; marca el comienzo de un proyecto con propósito claro: transformar la experiencia del transporte público urbano con un servicio seguro, una mirada sostenible, humana y de largo plazo.

Instalación desde cero y visión sostenible

Claudio Castillo reconoce que instalar una nueva empresa en tan poco tiempo fue un proceso desafiante y por momentos, también complejo. “En pocos meses logramos montar una operación desde cero: formar equipos, habilitar y electrificar terminales, contratar y capacitar conductores, implementar tecnologías, procesos y un sinfín de detalles. Todo esto con la convicción de que venimos a aportar a la ciudad y al Sistema RED con lo mejor de nuestra gente.”

Gran Américas Santiago operará una flota total de 481 buses, de los cuales 394 son eléctricos y 87 articulados

diésel, desde cinco terminales ubicados estratégicamente en la ciudad: Gabriela en Puente Alto, Lo Blanco 2 en La Pintana, Jardín Alto en La Florida, Los Sauces en Pudahuel y El Retiro en San Bernardo. Cabe destacar que los terminales El Retiro y Jardín Alto se encuentran actualmente en proceso de construcción, a cargo de la entidad pública Desarrollo País.

“Nuestro foco es construir una movilidad centrada en las personas, eficiente, limpia y conectada con los territorios. Creemos en un transporte público que no solo funcione, sino que atienda bien y mejore la calidad del viaje de nuestros pasajeros”, afirma el Gerente General.

Tecnología, electromovilidad y experiencia de viaje

La flota eléctrica de Gran Américas incluye buses con estándar RED, accesibilidad universal, aire acondicionado, Wi Fi, comodidad y funcionalidad.

Los beneficios de esta nueva flota se notarán desde el primer día. “Son buses silenciosos, no contaminantes y mucho más cómodos. El nivel de esta flota tendrá un impacto muy positivo en los usuarios que actualmente se trasladan en buses más antiguos y de un menor estándar.”

En cuanto al sistema de transporte de Santiago, Claudio Castillo ve una evolución clara: “En 10 años ha habido mejoras importantes. RED ha permitido mayor



“

Queremos ser más que una empresa de buses: aspiramos a ser un actor que transforma la movilidad con propósito, respeto y visión de futuro.”

Claudio Castillo, gerente general de Gran Américas Santiago.





Gran Américas Santiago inicia operaciones en Chile con una flota de 481 buses y cinco terminales, marcando un nuevo estándar en transporte público con foco humano y sostenible.

integración y calidad, pero aún hay espacio para seguir mejorando. Y ahí queremos estar para sumar.”

Personas primero: Cultura organizacional con sentido

Uno de los pilares de Gran Américas es su modelo de gestión que pone a las personas en el centro. “Queremos que se note nuestro sello de empresa a escala humana en: la relación laboral, en el trato cotidiano; en el vínculo y compromiso con nuestros conductores y conductoras y en la valoración que le damos a toda la cadena de soporte desde Mantenimiento, Operaciones, COF y Administración, que en conjunto hacen la movilidad en Gran Américas, sustentados en una cultura basada en valores reales, no en eslóganes”, afirma Castillo.

Con los cinco terminales en Operación seremos más de 1.600 personas, entre conductores, personal de terminales y equipo administrativo. “Nuestros equipos de Selección, Capacitación y Operaciones han trabajado intensamente para asegurar que todos

lleguen preparados y comprometidos al inicio de operaciones.”

Sobre la relación con las comunidades, el mensaje es claro: “Los barrios donde operamos son comunidades con las que queremos relacionarnos de manera adecuada, ser buenos vecinos y aportar a su crecimiento”.

Desafíos, evasión y mirada a futuro

Gran Américas Santiago recorrerá 24 comunas de la ciudad, incluyendo: Cerro Navia, La Pintana, Ñuñoa, Puente Alto, San Miguel, El Bosque, La Reina, Pedro Aguirre Cerda, Quinta Normal, San Ramón, La Cisterna, Las Condes, Peñalolén, Recoleta, Santiago, La Florida, Lo Espejo, Providencia, San Bernardo, Vitacura, La Granja, Macul, Pudahuel y San Joaquín.

“Queremos consolidarnos como un operador confiable, moderno y comprometido. Aspiramos a crecer, sí, pero sobre todo a dejar huella positiva en la manera de hacer transporte público en Santiago.”

En cuanto a la evasión,

Castillo señala: “Abordaremos la evasión desde una mirada sociológica e integral, combinando tecnología, presencia en terreno, educación, cultura y fortalecimiento del vínculo con la comunidad. Mejorarla de forma significativa requiere una visión compartida y el compromiso de múltiples actores. No existe una solución mágica, y no recae solo en la empresa operadora. Es clave avanzar también en ámbitos como la legislación, la difusión, la fiscalización y la aplicación de sanciones o incentivos cuando corresponda. Hay una parte de la población que opta por no pagar el pasaje por razones ajenas al servicio mismo, pero cuyas consecuencias afectan directamente la calidad, la seguridad y la sostenibilidad del sistema.”

Compromisos y mensajes finales

En el arranque de operaciones de su primer terminal este 2 de agosto 2025, Gran Américas asume compromisos claros de cumplimiento con

los usuarios y las autoridades del Ministerio de Transportes y DTPM.

Para quienes hoy suben por primera vez a un bus operado por Gran Américas, Claudio Castillo entrega un mensaje sencillo y potente: “Este bus es para ustedes. Fue diseñado, planificado y puesto en marcha con un solo objetivo: mejorar su experiencia de viaje. Por eso, los invitamos a cuidarlo y a valorar el esfuerzo que hay detrás de su funcionamiento. Así como cada trabajador, emprendedor o profesional espera una retribución justa por su labor, nuestro servicio también depende del pago del pasaje. Con ese ingreso podemos cubrir el combustible, los repuestos, la energía, los seguros, y lo más importante: las remuneraciones del equipo que trabaja día a día para que cada pasajero llegue seguro a su destino.”

Y para los trabajadores y trabajadoras que forman parte del equipo, especialmente los conductores, los mantenedores y el personal de la vía, su mensaje final es: “Gracias por ser parte de este equipo, ya que, con su presencia, entusiasmo y profesionalismo tenemos las mejores herramientas y capacidades para sacar adelante esta operación de transporte público de la Unidad de Servicio N°16”.

Con una flota de alto estándar, más de 1.600 personas y un despliegue territorial que conecta 24 comunas de la capital, Gran Américas Santiago Chile da un paso firme en su compromiso con un transporte público moderno, humano y sostenible. El camino recién comienza, y su motor —más allá de lo eléctrico— será siempre la energía de su gente. 

11 años

ACOMPAÑANDO A LAS EMPRESAS DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS INTERURBANO EN CHILE

- Inteligencia de negocio
aplicada a Sistema de
Ventas de Pasajes.
- Robusto y seguro.
- Para Agencias y Web.
- Versiones de escritorio
y Terra Mobile.



recorrido.cl



Diego Mendoza, secretario general de ANAC; Germán Faúndez, vicepresidente de CNDC; Juan Araya, presidente de CNDC; y Sebastián de Cárcer, presidente de ANAC.

Día del Camionero 2025

La ruta no espera

Con foco en la seguridad, el desarrollo económico y el reconocimiento a quienes mueven el país, EspacioT cubrió en terreno las dos grandes celebraciones gremiales del Día del Camionero y Camionera 2025. Ambas jornadas reunieron a candidatos presidenciales, ejecutivos del rubro y más de mil transportistas que hicieron sentir con fuerza sus demandas.

TEXTO Anita Hidalgo **FOTOS** Andrés Lang



La CNTC en pleno. Al centro, Sergio Pérez, presidente, y el ministro (S) de Transportes, Jorge Daza.

El gremio se hizo escuchar. Con dos eventos de alto nivel y gran convocatoria, el Día del Camionero 2025 se transformó en una verdadera plataforma para visibilizar las urgencias del transporte de carga: seguridad, cumplimiento de acuerdos y reconocimiento a su rol clave en la economía. EspacioT acompañó ambas jornadas: el evento de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile (CNDC) el 24 de julio en Espacio Riesco y la celebración de la Confederación Nacional del Transporte de Carga (CNTC) el 25 de julio en el Puerto de Valparaíso.

CNDC: industria, tecnología y unidad gremial

Más de 500 transportistas, autoridades, empresarios y representantes de marcas participaron en la cita organizada por la CNDC en Espacio Riesco, marcada por una

feria de camiones y productos valorada en US \$ 10 millones, un foro presidencial y un almuerzo de camaradería que puso en valor la unidad gremial y la apuesta por tecnologías limpias.

La jornada comenzó con un foro inédito junto a ANAC, que reunió a los candidatos presidenciales Jeannette Jara y José Antonio Kast. Luego, los asistentes recorrieron la feria técnica donde 27 marcas exhibieron vehículos diésel Euro 6, camiones a gas y modelos eléctricos, todos enfocados en la próxima transición tecnológica exigida por la normativa que regirá desde 2026.

Durante el almuerzo, el presidente de ANAC, Sebastián de Cárcer, y el ministro (s) de Transportes, Jorge Daza, coincidieron en la necesidad de avanzar con certeza hacia un transporte más limpio, seguro y competitivo. Daza valoró la colaboración público-privada y reconoció que

"las políticas deben seguir fortaleciendo la seguridad del sector". Por su parte, De Cárcer advirtió que "la seguridad, la inflación y la burocracia normativa siguen siendo barreras urgentes que debemos enfrentar".

El presidente de la CNDC, Juan Araya, agradeció la masiva asistencia de transportistas desde Arica a Porvenir, y rindió homenaje a figuras clave del gremio recientemente fallecidas, como Rafael Cumsille, Roberto Fantuzzi y Juan Francisco Novion. "Transportamos el 95% de las mercaderías del país. Hay 250 mil personas que sostienen a Chile desde la ruta, y no descansaremos hasta que eso sea valorado como corresponde", afirmó.

CNTC: voz firme desde el puerto

En Valparaíso, la CNTC y Fedequinta reunieron a más de 650 asistentes en el Terminal

de Pasajeros del puerto, con un mensaje claro: sin seguridad no hay transporte posible. El evento contó con feria técnica, intervenciones gremiales, reconocimientos y la presencia de los candidatos presidenciales Evelyn Matthei y José Antonio Kast.

Iván Mateluna, presidente de Fedequinta, fue directo al lamentar la ausencia de autoridades de gobierno y exigir cumplimiento de compromisos como la Ley del Transporte y las zonas de descanso: "Merecemos respeto. Exigimos que se nos tome en cuenta. Somos parte esencial del desarrollo del país".

El presidente de la CNTC, Sergio Pérez, centró su discurso en la urgencia de combatir la violencia en las rutas. Recordó casos emblemáticos como los atentados en Lumaco y la muerte de conductores como Juan Barrios y Byron Castillo.



Juan Araya (CNDC) y Sergio Pérez (CNTC) lideran las voces del gremio en un mismo llamado: seguridad, reconocimiento y condiciones dignas para quienes mueven a Chile.

“Chile no vive sin camioneros. Necesitamos leyes que protejan la vida y el trabajo de quienes están en la carretera”, afirmó con fuerza.

En sus intervenciones, Evelyn Matthei comprometió medidas para asegurar el trabajo seguro de los transportistas y fomentar infraestructura adecuada. José Antonio Kast, en tanto, sostuvo que la reactivación económica “parte con los camioneros, las pymes y la gente que madruga para mover Chile”. Ambos remarcaron la urgencia de combatir el crimen organizado y devolver la tranquilidad a las rutas.

La jornada finalizó con la entrega de distinciones a líderes

gremiales y empresarios que han contribuido al desarrollo del transporte, en una emotiva instancia que cerró con aplausos y llamados a la acción.

Una voz que recorre el país

En todo Chile lo que se escuchó fuerte y claro: los transportistas exigen respeto, condiciones dignas para operar y un futuro en el que seguridad, tecnología y desarrollo no sean solo promesas. EspacioT estuvo ahí, recogiendo testimonios, acompañando a los protagonistas y siendo testigo del orgullo de quienes mueven a Chile, día a día, desde la ruta. 



En Santiago, la CNDC celebró con una feria técnica, foro presidencial y un llamado a la unidad y la modernización del transporte. En Valparaíso, la CNTC reunió a transportistas de todo el país en torno a la seguridad, el reconocimiento al rol del conductor y el cumplimiento de compromisos pendientes. Dos celebraciones, una misma fuerza gremial.

10 años
entregando
soluciones de
encarpe
automático para
camiones.



Rápida atención de postventa
con diagnóstico y soporte técnico
para que mantengas tu flota en movimiento.
Stock permanente de repuestos.
Reparaciones y repuestos multimarca.
Soluciones a la Medida.
Representantes exclusivos de

CRAMARO
TARPAULIN SYSTEMS

www.todoencarpe.cl

  @todoencarpe

 ventas@todoencarpe.cl

 +56 9 84228410



”

“El verdadero motor de Transportes Casablanca es su gente... 1.200 colaboradores. Existe un sólido trabajo en equipo y un clima laboral que favorece la toma de decisiones.”

Guillermo Doering,
gerente general
de Transportes
Casablanca.

Guillermo Doering, gerente general
de Transportes Casablanca

50 años de seguridad y eficiencia

Una historia marcada por resiliencia y evolución en 50 años, donde Transportes Casablanca ha duplicado su tamaño en la última década, consolidando una operación basada en Innovación, seguridad, gestión de personas y una sólida expansión hacia sectores estratégicos de la distribución especializada.

TEXTO Anita Hidalgo FOTOS Andrés Lang

Lo que comenzó como una empresa de carga general en tiempos económicos muy complejos hoy es una compañía consolidada, cuyo verdadero motor

reside en su excepcional equipo humano, que supera las 1.200 personas. Es la experiencia, el compromiso y la pasión de cada colaborador lo que impulsa el éxito y la presencia de la compañía en múltiples segmentos de mercado.

“Desde entonces, Transportes Casablanca se ha transformado en una organización altamente profesional, con áreas lideradas por gerentes capacitados, un sólido trabajo en equipo y un clima laboral que favorece la toma de decisiones colaborativas”, señala Guillermo Doering, gerente general de Transportes Casablanca

En estos años, la empresa ha más que duplicado su participa-

ción de mercado y mejorado sus indicadores de productividad. Actualmente recorre más de 65 millones de kilómetros al año, operando en diversos segmentos como retail, consumo masivo, distribución de combustibles, lubricantes y carga peligrosa. Esta diversidad de servicios ha fortalecido su resiliencia ante contextos complejos como la pandemia o el estallido social.

Una de sus ventajas competitivas ha sido el enfoque en seguridad y control operacional basado en datos. “Contamos con todos los KPIs llevados a peso por kilómetro. Cada operación se analiza individualmente para asegurar su eficiencia y rentabilidad. No



↑ Transportes Casablanca tiene su propia Escuela de Conductores con la emisión de más de 100 licencias A5, incluyendo mujeres y extranjeros.

CIFRAS

La compañía de transporte de carga recorre más de 65 millones de kilómetros al año.



crecemos de forma irresponsable: somos estratégicos en cada paso que damos”, explica el ejecutivo.

Ese profesionalismo y compromiso también se refleja en su Escuela de Conductores, una iniciativa única en Chile. Abierta a postulantes de todo el país no solo de Transportes Casablanca, han logrado la obtención de más de 100 licencias A5 Profesional, incluyendo conductoras mujeres y extranjeros. “La creamos en plena crisis de conductores. Buscábamos formar talento propio, pero también aportar a la industria. Hoy es una herramienta clave para la validación y especialización de quienes se incorporan a esta industria”, comenta.

En materia de sustentabilidad, Transportes Casablanca forma parte de las compañías precursoras en la incorporación de camiones a Gas Natural Licuado (GNL) y Bio GNL, que recorren más de 12.000 kilómetros mensuales en rutas de larga distancia. “Para nosotros, el GNL es hoy la solución real en ese segmento. La electromovilidad aún no está lista para este tipo de operaciones. Por eso apostamos



Durante 10 años, Guillermo Doering ha liderado como gerente general, cambios estratégicos basados en la data efectiva de Transportes Casablanca.

por una alternativa eficiente, probada y de baja huella de carbono”, destaca Doering.

Un hito reciente fue la incorporación de camiones Volvo FH 500 y FM 460 para la renovación y aumento de su flota de larga distancia, consolidando una alianza estratégica con Volvo Trucks. “Volvo siempre ha estado presente en nuestra historia, pero hoy decidimos apostar fuertemente por la marca gracias a su tecnología, soporte técnico y principalmente por una relación comercial muy sólida. Es un producto de alta gama que cumple con nuestras exigencias de eficiencia, seguridad y rendimiento”, afirma.

Las características técnicas de Volvo, como su reconocida eficiencia en consumo, la fiabilidad de sus motores y sus avanzados sistemas de seguridad, han sido fundamentales para esta decisión. Además, Transportes Casablanca será una de las primeras compañías en probar el nuevo modelo Volvo a GNL, reafirmando su interés por tecnologías limpias y con altas expectativas sobre su rendimiento

y soporte postventa.

Con medio siglo de historia, Transportes Casablanca sigue evolucionando. Entre sus desafíos están seguir profesionalizando su operación, avanzar en políticas de inclusión y diversidad, e innovar continuamente para entregarnos soluciones integrales, sustentables y responsables, con foco en seguridad y eficiencia.

Este recorrido no sería posible sin reconocer al visionario que dio inicio a esta historia: Fernando Viollier Velasco, quien falleció en marzo pasado, pero cuyo legado sigue presente en cada kilómetro recorrido. Su espíritu emprendedor, compromiso con el servicio y respeto por las personas sentaron las bases de una compañía que hoy continúa creciendo con los valores que la vieron nacer.

Su memoria inspira a las nuevas generaciones que hoy lideran la empresa y proyectan su desarrollo hacia el futuro, porque, como concluye Guillermo Doering, “Transportes Casablanca no solo mueve carga, mueve historias, personas y genera progreso para Chile”.

3ER CONGRESO INTERNACIONAL
DE SEGURIDAD VIAL

TRAFFIC CHILE 2025



Con el objetivo de fomentar el intercambio de conocimiento, dar a conocer avances recientes, integrar tecnologías innovadoras y generar propuestas concretas para enfrentar los desafíos actuales y futuros de la seguridad vial en nuestro país, realizaremos el Congreso Internacional **Traffic Chile 2025.**

Inscríbete e infórmate en
www.congresotraffic.cl



Grupo Cabal impulsa histórica renovación eléctrica en Chile

Zhong Tong renueva RED

Con la presencia del Presidente Boric, Grupo Cabal puso en marcha la renovación de la mayor flota de buses eléctricos jamás incorporada en una sola licitación del sistema RED, beneficiando a 5,8 millones de personas en la Región Metropolitana.

TEXTO Anita Hidalgo **FOTOS** Presidencia de la República

Grupo Cabal dio inicio a la operación de más de 300 nuevos buses eléctricos Zhong Tong, los primeros de un total de 895 unidades adjudicadas a la empresa en la última licitación del sistema RED. Estas unidades circularán principalmente en comunas como Puente Alto, La Pintana, El Bosque, San Bernardo y otras zonas del sur de la capital, abarcando parte importante de los nuevos servicios troncales y alimentadores del sistema. En total, los buses de Cabal prestarán servicio en 49 recorridos distribuidos en tres de las cinco unidades de negocio licitadas por el Ministerio de Transportes, a

través de los consorcios Conecta y Gran América Santiago. El evento de puesta en marcha se realizó en las instalaciones de la compañía y contó con la participación del Presidente Gabriel Boric, quien destacó el rol de Chile como referente internacional en movilidad eléctrica.

"Santiago es la ciudad del mundo, fuera de China, con más buses eléctricos. Hoy somos un referente internacional. Estamos cambiando la cara del país con estos hitos, y quiero agradecer a Grupo Cabal por su rol clave como intermediario con Zhong Tong. La alianza público-privada es fundamental para que las



"Santiago es la ciudad del mundo, fuera de China, con más buses eléctricos. Hoy somos un referente internacional en movilidad sostenible", dijo Gabriel Boric, presidente de la República.





”

“Estos buses cumplen con los más altos estándares de comodidad y seguridad. Aportamos con una flota moderna, silenciosa y limpia.”

Branco Matijevic,
director de Grupo Cabal.



Con 895 buses adjudicados, esta licitación representa el 70% del total de buses eléctricos incorporados al sistema RED en 2024, marcando el mayor hito de renovación en la historia del transporte público en Chile.

cosas funcionen bien”, indicó el Mandatario.

La actividad reunió además a autoridades internacionales de la marca china, operadores del sistema RED y al ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz. “Esto es fruto de una alianza exitosa que nos permite avanzar hacia un transporte más moderno y limpio. Hemos comprobado que estos buses reducen hasta en 67% los costos operacionales respecto a los diésel y el ruido hasta en 45%”, señaló el ministro. Y agregó: “La electromovilidad mejora no solo los indicadores técnicos, sino

también la experiencia diaria de millones de personas. Este es el camino hacia un transporte más justo y eficiente”.

Los primeros 300 buses comenzarán a operar en 32 comunas del Gran Santiago, beneficiando a más de 5,8 millones de personas. Se trata de la mayor incorporación de buses eléctricos en una sola licitación en la historia del transporte público chileno.

Branco Matijevic, director de Grupo Cabal, destacó el impacto de esta incorporación: “Estos buses cumplen con los más altos estándares de como-

dad y seguridad para usuarios y conductores. Aportamos al país con una flota moderna, silenciosa y limpia”.

Los vehículos Zhong Tong cuentan con aire acondicionado, Wi-Fi, puertos USB, cámaras de seguridad, acceso universal, sensores de punto ciego, freno regenerativo, suspensión neumática y asientos inclusivos, elevando el estándar del transporte público capitalino. Con esta flota, Grupo Cabal consolida su liderazgo como representante exclusivo de Zhong Tong y promotor de la electromovilidad en Chile. 

ENCUENTRO FENABUS EN SANTIAGO

El encuentro fue una jornada dedicada a fortalecer la cohesión y el propósito del transporte de pasajeros. La cita reunió en Santiago a operadores, autoridades y proveedores del sector, promoviendo la motivación, la colaboración y el liderazgo gremial. Destacaron las presentaciones del publicista y comunicador Nicolás Larraín, y de la abogada experta en derecho laboral, Nicole Morales.



Paola Largo, Mónica Gutiérrez, Daniel Gutiérrez, y Carmen Cárcamo.



Ricardo López, Carlos Mellado, y Alejandro Bustamante.



Juan Carlos Huanca, Rosa Ramírez, Marisol Solorza, y Daniel Martínez.



Jorge Latrach, Francisco Ananias, Dusan Cikutovic, Bianca Pazitor, y Christian Artero.



Verlene Román, Sergio Camus, y Emilio Casas.



Mario Andaur, Ricardo Evans, Ruth Evans, y Yusef Sedán.



Richard Rojas, Ruben Acuña, Martín Vicherat, Natalia Acuña, y Marco Benavente.



Jaime Bravo, Marcos Carter, y Eduardo Oyarce.



Augusto Lee, Marcos Carter, y Cristián He.



Germán Chamorro, Patricia Castañeda, José Camus, y Richard Rojas.



Francisco Fairlie, Rossana Adasme, Juan Carlos Huanca, Claudia Arévalo, y Francisco Fairlie.



Cristián Sánchez, Martín Vicherat, Felipe Sánchez, Jaime Yanguas, y Miguel Redondo.



Rubén Acuña, Marcos Carter, Eliana Sepúlveda y Germán Chamorro.



Marcos Carter, Luz Infante, Jaime Bravo, y Rodrigo Valladares.



Rodrigo Valladares, Jaime Yanguas, y Miguel Redondo.



Matías Castro, Julio Meléndez, y Santiago Zamar.



Cristóbal Tapia, Daniel Gutiérrez, Paola Largo, y Marcelo Sandoval.



Miguel González, Ernesto Cáceres, Rodrigo Muñoz, Francisco Ananías, y Rafael Valenzuela.



Ernesto Cáceres, Francisco Fairlie, Francisco Fairlie, y Germán Chamorro.



Miguel González, Francisca Latrach, Jorge Latrach, y María Paz Arrau.



Gonzalo Iturriaga, Rita Gaete, Alejandro Bustamante, y Carlos Mellado.



Francisco Fairlie y Luis Quiroz.



Max Kaufmann, Dusan Cikutovic, Álvaro Cabrera, Julio Meléndez, Marcos Carter, Álvaro Cabrera, y Rafael Valenzuela.

Foro presidencial en el Día del Camionero

El transporte en el centro de la conversación política

Organizado por la CNDC y ANAC, y con EspacioT como único media partner, el encuentro puso al sector logístico como eje del debate previo a las elecciones.

TEXTO Alexis Bahamondes **FOTOS** Cristián Acevedo

Entre camiones, pasillos cargados de expectativas y apretones de mano, el transporte puso en marcha un foro poco recurrente. Los candidatos a la presidencia Jeannette Jara y José Antonio Kast tomaron la palabra con propuestas claras ante un sector que exige protagonismo.

El foro, realizado en Espacio Riesco el 24 de julio en el marco del Día del Camionero, convocó a más de 500 asistentes, entre empresarios, transportistas y representantes del sector.

La organización del en-

cuentro estuvo a cargo de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones (CNDC) y la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC), con EspacioT como único media partner oficial del evento.

La cita abrió una discusión sobre temas que históricamente han quedado fuera del radar electoral: seguridad en ruta, carga tributaria, acceso a tecnología, legislación laboral, conectividad e infraestructura. Cada candidato dispuso de 15 minutos para exponer, seguido de una ronda de preguntas moderada por Diego Mendoza, secretario ejecutivo de ANAC.



Anita Hidalgo, directora ejecutiva de EspacioT y anfitriona del evento, dio la bienvenida al foro presidencial organizado por la CNDC y ANAC.



Espaciot

Donde confluye todo el Transporte

espaciot.cl



Juan Araya, presidente de la CNDC.

Seguridad bajo mirada crítica

José Antonio Kast abrió el panel apuntando con fuerza a la crisis de seguridad: "Hoy no hay estado de derecho. El crimen organizado, el narcotráfico y la inmigración ilegal se han tomado las carreteras", aseguró, comprometiéndose a restituir el control territorial con toda la fuerza del Estado. Además, enfatizó que no dialogará con terroristas y que su gobierno cortará de raíz la violencia en la macrozona sur.

Jeannette Jara, por su parte, respondió sin entrar en polémica. "Nadie está hablando de dialogar con terroristas".

Propuso mantener el seguro de la macrozona sur y evaluó mantener el estado de excepción si las condiciones lo justifican. "Me gusta cuando se piden medidas específicas, porque así se puede responder con propuestas y no solo con eslóganes", remarcó.

Dos enfoques sobre el crecimiento

En materia económica, Kast apeló a la urgencia de eliminar trabas burocráticas. "Llevamos una década con el 'freno de mano' puesto. La burocracia envejece los proyectos antes de que nazcan", criticó. Propuso desregular,



"No somos solo camiones: somos trabajo, abastecimiento y seguridad", dijo Juan Araya. El gremio pidió respuestas concretas y recordó que sin transporte no hay salud, educación ni comercio.

Política sobre ruedas

En un espacio donde el transporte asumió un rol protagónico, esta será probablemente la única instancia donde los candidatos presidenciales hablen de esta industria.

Actualidad | Foro presidencial



“No podemos imponer transiciones que quiebren empresas”, dijo Kast. Frente a la electromovilidad, el debate apuntó a los costos reales y al desafío de modernizar sin dejar atrás al transporte tradicional.

mil empresas en todo el país y subrayó la necesidad de ser parte activa en las decisiones que afectan al sector. “No somos solo camiones. Somos trabajo, abastecimiento y seguridad para millones de personas”.

Por su parte, Sebastián De Cárcer, presidente de ANAC, destacó que la industria genera más de 250 mil empleos formales y que el transporte debe dejar de ser visto como un actor secundario. “Somos parte esencial de la cadena logística y del funcionamiento del país. Y eso merece estar en el centro de la discusión pública”.

La cobertura desde dentro

EspacioT participó como único media partner del evento. No solo presenciamos un hito gremial, sino también un giro en el rol público del sector. El transporte logístico —por años visto como técnico— hoy se instala en la conversación política nacional.

Agradecemos la confianza depositada en EspacioT para acompañar este momento clave. Estuvimos ahí porque creemos en un periodismo que camina junto al transporte, no detrás de él. 



Sebastián de Cárcer, presidente de ANAC, subrayó la importancia del rubro en la economía y llamó a reconocer su peso estratégico.

reducir el tamaño del Estado, rebajar impuestos y fomentar la colaboración público-privada para reactivar la economía.

Desde la vereda opuesta, Jara advirtió sobre los riesgos sociales de una rebaja tributaria sin compensación. “¿Qué vamos a dejar de pagar? ¿La PGU? ¿Las carreteras? ¿La salud?”. También recalcó que el crecimiento debe ser responsable, destacando su experiencia legislativa. “Aquí hay personas con las que hemos trabajado en cosas concretas, no promesas”.

Tecnología, modernización y futuro

Ambos candidatos se refirieron a los desafíos de innovación en el sector. Jara anunció la creación de una Subsecretaría de Logística y una reorientación del Ministerio de Transportes

para poner en valor el rol del transporte de carga. Kast, en tanto, llamó a un enfoque realista. “No podemos imponer la electromovilidad a un sector donde el camión eléctrico es caro y rinde menos”.

Sobre el impuesto al diésel, ambos mostraron disposición a revisar su impacto, aunque con enfoques distintos. Kast lo calificó de “castigo injusto” y reiteró su intención de eliminarlo. Jara puso el foco en los pequeños empresarios del rubro y planteó el fortalecimiento de la Defensoría del Contribuyente.

Un gremio con historia y presente

Juan Araya, presidente de la CNDC, valoró la realización del foro como un gesto político inédito. Comentó que el transporte reúne a más de 40

Para todo negocio hay un **Serie F**



Cotiza **aquí**



Juntos para conquistar el camino



100% hecho
en Japón



TECNOLOGÍA
ISUZU

RENAULT TRUCKS SE PREPARA PARA EURO 6

Salfa reunió a más de 45 colaboradores de su fuerza de ventas nacional en una semana de capacitación enfocada en la normativa Euro 6. Con apoyo de Renault Trucks, abordaron ventas, repuestos y novedades técnicas. La jornada cerró con actividades de integración y una mirada al futuro con la edición especial 2026.



Rodrigo Villanueva, José Miguel Correa y Johnny Gutiérrez.



Marius Gallou, Raimundo Silva y Miguel Pérez.



Óscar Cárdenas, Walter Leyes y Rafael Erbano.



Pedro García, Nicolás Fuentes, Alejandro Contreras y Dixson Gallo.



Rémy Gonnot, Martin Steckler y Óscar Cardenas.



Fabián Leiva y Luis Leyton.



Cristián Araya y Leandro Sáez.



Pablo Cortez y Sergio Barraza.



Raimundo Silva, Rafael Erbano y Pedro Salinas.



Patricio Oyarzún y Juan Ignacio Fernández.



Pedro Salinas, Bastián Veas, Freddy Bacigalupo y Francisco Chaparro.

V O L V O

VOLVO VM MIXER

Potencia y eficiencia para operaciones exigentes



• CONSTRUCCIÓN • MINERÍA

www.volvochile.cl

Pullman Tur: 30 años de trayectoria regional

El legado del León

A siete años del fallecimiento de Leopoldo Sepúlveda, Pullman Tur mantiene vivo su legado familiar con fuerza y convicción. Bajo el liderazgo de Eliana Sepúlveda, se consolidan en el Biobío con foco en la excelencia, el compromiso regional... y la esencia del León que sigue rugiendo, hoy junto a aliados estratégicos como Comil.

TEXTO Anita Hidalgo FOTOS Andrés Lang

Sin duda alguna, el rugido del león no se ha apagado. En Concepción, Pullman Tur continúa su camino con la misma fuerza que la vio nacer hace casi tres décadas de la mano de su fundador, Leopoldo Sepúlveda, un visionario del transporte interurbano que dejó no solo una empresa, sino una misión familiar. A siete años de

su partida, la menor de sus hijas, Eliana Sepúlveda, lidera hoy con convicción, respaldada por un directorio familiar y el apoyo operativo de su primo Daniel Sepúlveda.

"Es un legado lleno de amor y esfuerzo", dice Eliana, quien reconoce que asumir la gerencia general fue un desafío emocional y estratégico. Hoy, Pullman Tur cuenta con una flota de 46 buses y 230 trabajadores, todos con fuerte arraigo en la Región del Biobío. "No se trata de crecer por crecer, sino de consolidar lo que tenemos y seguir sirviendo a la comunidad que nos vio nacer: Lota, Coronel, Concepción y alrededores", asegura.

Uno de los sellos de Pullman Tur ha sido mantener una operación profesional, apostando por proveedores estratégicos. Cada adquisición se planifica con foco en seguridad, tecnología y postventa. "La postventa no es solo para nosotros, es parte

de la experiencia del pasajero. Si el bus está operativo, limpio y cómodo, la experiencia es completa", afirma Eliana.

En esa línea, la empresa ha desarrollado una alianza sólida con Comisa, representante de la carrocería brasileña Comil en Chile. "Partimos de cero y hoy estamos creciendo juntos. Nos han escuchado, hemos aprendido en conjunto, y eso se nota en cada unidad que incorporamos. Estamos muy felices de la relación que hemos construido con el equipo Comisa"

Para Eliana, la relación va más allá de lo comercial. "Hay confianza, diálogo y fidelidad mutua. Cuando te sientes escuchada por tu proveedor y trabajas codo a codo para adaptar cada bus a tus necesidades reales, se crea una sinergia muy potente. No es solo comprar un producto, es construir juntos un servicio".

El vínculo se ha fortalecido con el tiempo. "En cada



"Este legado es mi desafío de vida. Lo hago con amor, y lo seguiré haciendo mientras pueda", dice Eliana respecto de la empresa que fundó don Leopoldo, su padre.



“

“Nos debemos a la
Región del Biobío.
Somos y seguiremos
siendo una empresa
100% regionalista”.

Elíana Sepúlveda,
gerente general
de Pullman Tur; y Daniel
Sepúlveda, gerente de
Operaciones.

Operación

Pullman Tur opera conexiones entre el Biobío y Santiago, con 44 buses y 180 colaboradores comprometidos con su región.

Inspiración | Eliana Sepúlveda

compra Comil aporta con todo un trabajo de ingeniería, diseño y compromiso en torno a los nuevos requerimientos e innovaciones en calidad, seguridad, comodidad que buscamos implementar para nuestros pasajeros, hasta hacerlas realidad. Apostamos por una carrocería que reflejara el compromiso que nuestra empresa tiene con los pasajeros y acertamos”, enfatiza.

Para Eliana, “Comil se ha convertido en un aliado estratégico, ha sido parte del crecimiento de Pullman Tur en los últimos años, y lo seguirá siendo, acompañándonos en cada viaje que hacemos junto a nuestros pasajeros”.

Pullman Tur pone foco en las personas. Capacitan de forma permanente, valoran la estabilidad laboral y promueven una atención cercana y resolutiva.

En sostenibilidad también han dado pasos concretos. Fueron pioneros en implementar la Ley REP en transporte de pasajeros, operan con pasajes



“Comil se ha convertido en un aliado estratégico, ha sido parte del crecimiento de Pullman Tur en los últimos años y lo seguirá siendo”, dice con convicción Eliana Sepúlveda.

electrónicos y aplican protocolos de manejo responsable de aceites, neumáticos y baterías. Aunque la electromovilidad aún no es viable para sus rutas de larga distancia, Eliana no descarta el hidrógeno verde como una alternativa futura. “Estamos preparados para dar ese salto cuando llegue el momento”.

Para Daniel Sepúlveda, gerente de operaciones, la clave está en tres pilares: planificación, tecnología y personas. “Sin nuestra gente, nada funciona”, dice. “Somos un equipo que respira Pullman Tur, que conoce a nuestros pasajeros y entiende que la puntualidad, la limpieza y la calidez hacen la diferencia”.

Con los 30 años a la vista, Pullman Tur no solo celebra una historia forjada sobre ruedas, sino que reafirma su compromiso con el territorio que le dio origen. “Crecemos cuando nuestra comunidad lo necesita. Esa ha sido siempre nuestra brújula”, dice Eliana.

Cuando se le pregunta qué pensaría su padre al verla liderando la compañía, guarda un silencio breve. Luego responde con la misma claridad con la que dirige cada decisión: “Él decía que este no era un rubro para mujeres... pero estoy segura de que estaría orgulloso”.

Y cómo no estaría. Porque la obra que comenzó con pasión y visión hoy sigue creciendo. No con estridencia, sino con respeto, dedicación y propósito. Como quien continúa levantando, piedra a piedra, una gran catedral. Una que lleva impreso, en cada rincón, el alma del León.



“La importancia de la postventa no es solo para nosotros, es parte de la experiencia del pasajero. Si el bus está operativo, limpio y cómodo, la experiencia es completa”, afirma Eliana.





Porque
cada kilómetro
recorrido es
una muestra
de compromiso
y entrega.

¡Feliz Día del Camionero
y Camionera!

JAC
MOTORS

camionesjac.cl

HAY UN
JAC
PARA ESO

SKC Y EL FUTURO DEL TRANSPORTE

Con foco en el futuro del transporte de carga, SKC fue sede de una jornada de análisis sobre electromovilidad. Participaron expositores como Rafael Nieweglowski, Hernán Nilo y Carolyn Tapia, con moderación del periodista Davor Gjuranovic. Además de las exposiciones, se mostraron los primeros cargadores frontales eléctricos suecos en Chile.



Felipe Sepúlveda, Gonzalo Mena, Miguel Pastor, Guillermo Montenegro y Pedro Flores.



Hernán Nilo y Miguel Pastor.



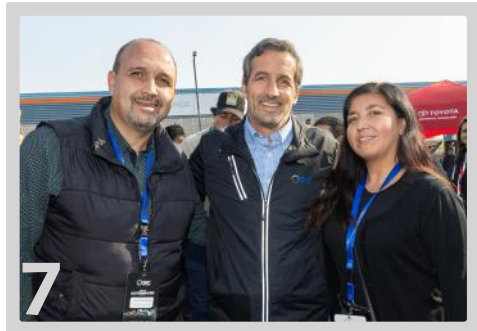
Darwin Bejar, Eduardo López, Rodrigo Araya, Lissette Tondreau y Rodrigo Mureira.



Guillermo Pérez, Davor Gjuranovic y Matías Gatica.



Jaime Acevedo, Josefina González y José Briones.



Ricardo Quintana, Francisco Margozzini y Carolyn Alfaro.



Guillermo Montenegro y Rafael Nieweglowski.



Carlos Ortiz, Francisco Poblete y Matías Tobar.



Carlos Castillo, Leonardo Devivo y Rodrigo Garat.



Kilómetros de confianza junto a FR Group

Evite pérdidas y proteja su flota de transporte de pasajeros interurbano con seguros a la medida



Seguros de Flotas Vehiculares
(Pesado y Liviano)



Seguros de Accidentes Personales



Convenio de Seguros de Vehículos para colaboradores



Garantías



Responsabilidad Civil



SOAP 2025

Más información



Ramón Torres
rtorres@frgroup.cl
+56 9 7548 1171

Claudia Toro
ctoro@frgroup.cl
+56 9 5718 2418

Francisco Aguilera
faguilera@frgroup.cl
+56 9 8596 9250



Lo hacemos simple.

www.frgroup.cl |

El Bravis no es una adaptación improvisada, sino un bus concebido desde cero con un destino específico: Chile. La ingeniería proviene de la alianza entre Marcopolo y Foton, donde la primera aporta su diseño y estándares de calidad, y la segunda integra el chasis y la mecánica. El resultado es un taxibus compacto, robusto y funcional, pensado para calles angostas, caminos rurales y zonas patrimoniales.

Otro detalle importante está en la posición de manejo elevada, que mejora la visibilidad frontal y lateral del conductor. Esta disposición, sumada a un asiento de bus interprovincial y una cabina ergonómica, mejora la seguridad y reduce la fatiga en trayectos largos.



↑ Asiento ergonómico y vista elevada mejoran visibilidad y reducen fatiga del conductor.



↑ El Bravis incluye un mailetero trasero con portalón, ideal para carga en rutas rurales o escolares.



↑ Motor Cummins ISF 3.8, 154 HP, Euro 5 y caja ZF de 6 marchas. Probado en flotas chilenas con éxito.



↑ Paqueteras superiores en ambos lados del salón permiten llevar bolsos sin reducir comodidad.

En términos de capacidad, el Bravis puede configurarse con 32 a 34 asientos y espacio para pasajeros de pie. Las ventanas superiores correderas permiten ventilación natural y tiene amplias paqueteras en ambos lados.

La motorización corre por cuenta de un motor Cummins ISF de 3,8 litros, con 154 HP, 500 Nm de torque a 2.600 rpm, inyección Common Rail BOSCH y normativa Euro 5. Está montado sobre un chasis Foton y conectado a una transmisión manual ZF de seis marchas más reversa, lo que facilita el mantenimiento y asegura disponibilidad de repuestos en todo el país. Se trata de componentes ya probados en flotas chilenas, lo que reduce riesgos operativos para municipios o empresas pequeñas.



Nuevo Marcopolo Bravis

Hecho para Chile



Representación

Epysa Buses es representante oficial en Chile de Marcopolo, marca brasileña reconocida por su innovación y calidad en carrocerías de buses.

EspacioTest | Marcopolo Bravis



- ⬆ Usa los mismos faros del modelo de turismo, aportando diseño y mayor iluminación frontal.



- ⬆ Transmisión manual ZF de seis marchas más reversa, con componentes probados en Chile.



- ⬆ Calefacción de fábrica.



- ⬆ Letrero electrónico LED frontal y parabrisa montado en goma.

Aunque es un bus liviano, el Bravis no descuida el diseño ni la durabilidad. Los focos delanteros son los mismos de la versión turismo, lo que refuerza su identidad visual dentro del portafolio de la marca. En la parte trasera, los focos tienen un diseño exclusivo que no se repite en otros modelos urbanos. La rejilla frontal metálica no es solo un guiño estético: aporta mayor resistencia ante golpes o desgaste diario, especialmente útil en rutas rurales.

El bus también incluye un maletero trasero accesible mediante portalón, una solución poco habitual en vehículos de esta categoría. Esta capacidad adicional lo hace apto para transporte escolar, servicios contratados por empresas o recorridos rurales que combinen pasajeros con carga liviana.

La carrocería es compacta, lo que permite un radio de giro reducido y una excelente manio-

brabilidad. Esto lo convierte en una opción ideal para operar en comunas con cerros, calles de difícil acceso o zonas históricas, donde otros buses no caben o no pueden circular con seguridad.

El Bravis llega a cubrir un segmento poco atendido en el país: el del bus liviano, robusto y con respaldo serio. Su diseño combina eficiencia operativa, accesibilidad y mantenimiento sencillo. Epysa Buses y Andes Motor pusieron en este modelo una solución concreta para los desafíos cotidianos del transporte local, sin adornos, pero con carácter. 



El Marcopolo Bravis incluye maletero trasero con portalón, solución poco vista en esta categoría.



**CAMIONES FULL SEGURIDAD PARA
OPERACIONES EXIGENTES**



SITRAK



HOWO

Marcas del grupo Sinotruk

Contáctanos en sinotrukchile.cl 6003720200

CELEBRACIÓN CNDC

La Confederación Nacional de Dueños de Camiones, liderada por su presidente, Juan Araya, vivió una jornada marcada por los reconocimientos y la alianza estratégica del sector junto a la Asociación Nacional Automotriz de Chile, ANAC, para el Foro Presidencial. No solo fue una fiesta, fue muestra de unidad y trabajo gremial colaborativo donde cada empresario fue protagonista.



Enrique Falcón, Marcos Veragua y Hugo Córdova.



Jorge Delgado, Anita Hidalgo y Juan Francisco Novion.



Claudio Leyton, Daniel Nunes y Gustavo Hunter.



Rodrigo Encina, Álvaro Vicente, Víctor Arroyo y Sebastián Aguilera.



José Miguel Hernández, Claudio Espejo, Carmen Valdebenito, Macarena Linares, Fernando Bravo y Martín Nieto.



Rodrigo Encina, Óscar Barahona, Karina Calderón y Francisco Gana.



Anita Hidalgo, Luis Martínez, Daniel Martínez, Romina Sanhueza y Carlos Reyes.



Rodrigo Fuica, Camila Reyes, Óscar Soto y Rodrigo Encina.



Iván Díaz, Mauro Araya y Rodrigo Salazar.



Héctor Sandoval, David Singh y Jorge Gómez.



Valentina Pardo, Nancy Carreño, Yuri Frost, Nelsa Palacios y Josefa Aravena.



Humberto Solar, Francisco Marín,
Luis Foncea y Germán Dastres.



Eliseo Cid, Mario Reyes,
Miguel Cárdenas y Mario Oñate.



Germán Faúndez, Juan Araya, Anita Hidalgo,
Sebastián de Cárcer y Diego Mendoza.



Paula Hansen y Marlene Vergara.



Diego Mendoza, Alexander Köhler
y Anita Hidalgo.



Roberto Santana, Augusto Péndola
y Mauricio Arévalo.



Jorge Sepúlveda, Valentina Perrot
y Maurizio Perrot.



Germán Esquibel, Nicolás Ureta
y Patricio Contreras.



Philip Holzmänn, Macarena Muñoz
y Leonardo Muñoz.



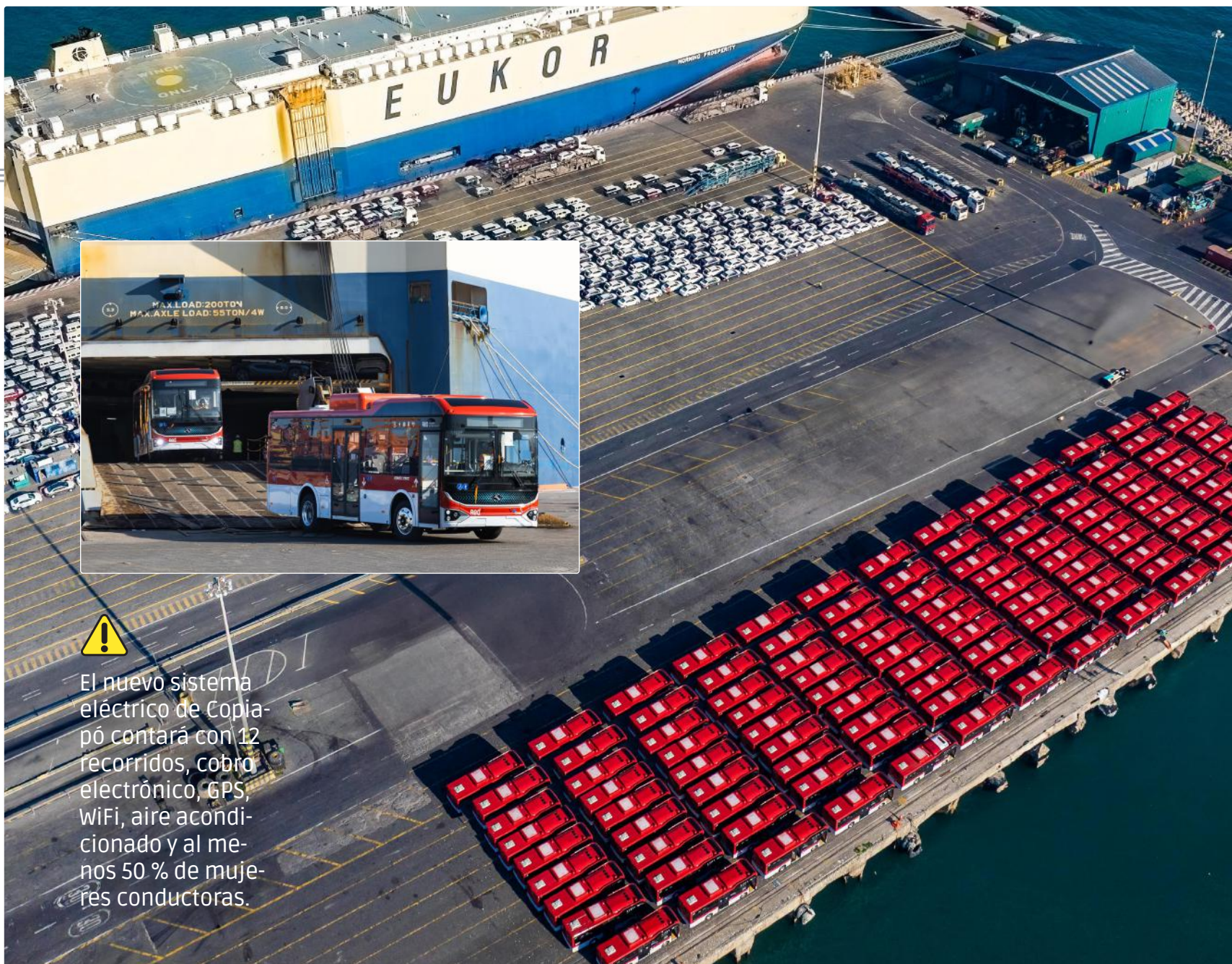
Benjamín Saldivia, Tomás Villagra
y Javiera Castro.



Daniel Yunge y Nicolás Pérez.



Ana Ramírez y Andrea González.



El nuevo sistema eléctrico de Copiapó contará con 12 recorridos, cobro electrónico, GPS, WiFi, aire acondicionado y al menos 50 % de mujeres conductoras.

Lo que en un principio parecía otra jornada portuaria en San Antonio se transformó en un momento histórico: 121 buses eléctricos King Long desembarcaron en el terminal DP World, destinados a Copiapó. La flota, de 8,9 m de largo y 280 km de autonomía, representa el mayor despliegue de vehículos eléctricos en una ciudad fuera de la Región Metropolitana.

En la ceremonia de recepción, presidida por el subsecretario de Transportes, Jorge Daza, y autoridades regionales, se destacó que: "Con la llegada a Chile de estos 121 buses eléc-

tricos para Copiapó, estamos marcando un hito muy significativo en el proceso de modernización del transporte público en regiones... será la primera ciudad del país y de Sudamérica con un sistema de buses 100 % eléctrico... esperamos prontamente verlos circular por las calles de la ciudad".

Estas palabras reflejan el énfasis del Gobierno en la equidad territorial y la descarbonización, aspectos centrales del plan que busca no solo mejorar el transporte urbano, sino también cerrar brechas de acceso a servicios modernos en regiones.

Para Andrés Roasenda, gerente de Desarrollo y Nuevos

Negocios de Vivipra, "ser testigos del desembarco de estos 121 buses eléctricos King Long directamente desde China es un testimonio tangible de que el futuro ya es presente. En Vivipra llevamos 40 años impulsando el transporte en Chile, y este hito en Copiapó marca un nuevo paso en esa historia. King Long, marca que representamos hace 15 años, ya ha demostrado su liderazgo en electromovilidad en Santiago, regiones y sectores como minería y turismo. Este arribo consolida su presencia de Arica a Punta Arenas y refleja nuestro compromiso con un transporte más limpio, eficiente y sostenible."

Objetivos y alcance para Copiapó

Este ambicioso proyecto —liderado por la División de Transporte Público Regional (DTPR) del MTT— contempla la implementación de un sistema con 12 recorridos urbanos; subvención de \$828 millones mensuales por 8 años (más 2 años de extensión opcional); Tarifas diferenciadas para adultos, adultos mayores y estudiantes; y cobertura desde las 06:00 hasta las 22:00, con frecuencias de 4 buses/hora en horas punta.

Se trata del primer sistema regional con regulación mediante perímetro de



El viernes 18 de julio llegaron al puerto de San Antonio 121 buses eléctricos King Long, que darán vida al mayor sistema 100% eléctrico regional de transporte urbano, en Copiapó.

Vivipra y las 121 razones para creer en el cambio

Copiapó será la primera ciudad 100% eléctrica

El puerto de San Antonio recibió los 121 buses eléctricos King Long, marca que representa Vivipra en Chile, y que cumplirán el compromiso de consolidar a Copiapó como la primera ciudad regional con transporte 100 % eléctrico y un sistema más equitativo y moderno.

TEXTO Anita Hidalgo **FOTOS** Andrés Lang

inclusión vigente: permitirá medir frecuencia, puntualidad y regularidad, con sanciones para operadores que no cumplan. Además, el modelo destaca cobro electrónico y GPS online, accesibilidad universal, WiFi, aire acondicionado y cámaras, meta de paridad de género: al menos 50% conductoras.

Próximos pasos

Tras el arribo, los buses serán sometidos a pruebas técnicas en Santiago junto a su representante Vivipra, que deberá trabajar en la implementación completa de los equipos a bordo de los

buses que complementarán la operatividad de la flota para Copiapó, que esperará la llegada de estos buses para el último trimestre de 2025. Luego se realizará un piloto operativo en la capital de Atacama, previo despliegue completo del sistema.

El trabajo en Atacama que sigue es coordinar la instalación de infraestructura de carga en terminales; preparar a personal técnico y conductores para la nueva flota; e involucrar a la comunidad mediante diálogos ciudadanos —como ya se realizó en 2023— para ajustar recorridos y frecuencias. 



Andrés Roasenda, gerente de Desarrollo y Nuevos Negocios de Vivipra; Jorge Daza, subsecretario de Transportes; y Mauricio Castañeda, gerente general de Nueva Copiapó.

Motortec Chile 2025 fue el epicentro de la posventa

Con cerca de 8.000 visitantes en tres jornadas —del 26 al 28 de junio—, la cuarta edición de Motortec Chile 2025 reafirmó su posición como la feria más relevante de la posventa

de las principales actividades técnicas y de networking, entre ellas el Encuentro de Cámaras Iberoamericanas del Recambio, instancia clave para fortalecer vínculos gremiales y proyectar

Olimpiadas Técnicas Motortec, en alianza con Duoc UC, donde brillaron los equipos del Colegio María Griselda Valle e INACAP. El evento también incluyó charlas especializadas lideradas por ex-

con la participación de instituciones como Duoc UC, AIEP, Inacap, UFSM, IP Chile, entre otras.

Motortec Chile también sumó contenidos experienciales, con una destacada exhibición off-road, campers, autos clásicos y vehículos 4x4, que aportaron dinamismo y atractivo familiar a la muestra.

Durante la feria se entregaron reconocimientos a líderes y referentes del sector: Paola Leyton fue distinguida como Mejor Comunicadora de la Automoción, mientras que el Mejor Proyecto del Año fue para “La Liebre” de Cars & Coffee. Se reconoció también a Felipe Joui de UHP, a un mecánico emprendedor de Viña del Mar, y a Gerardo Rosselot como Piloto Revelación.

Con esta edición, Motortec Chile 2025 cerró con éxito su convocatoria más ambiciosa, consolidándose como una feria clave para la posventa en Iberoamérica. La próxima edición ya tiene fecha: del 25 al 27 de junio de 2026 en Espacio Riesco, y desde EspacioT estaremos nuevamente acompañando esta gran cita de la industria.



Fueron tres jornadas intensas de networking, tecnología y conocimiento, donde el mundo motor se vivió con fuerza y pasión en una feria que ya proyecta versión 2026 más ambiciosa.

de automoción del Cono Sur. Organizada por Espacio Riesco e IFEMA MADRID, la feria marcó un nuevo hito como plataforma de negocios, innovación y formación técnica para la industria.

El evento, realizado en el Centro de Exposiciones Espacio Riesco en Santiago de Chile, convocó a más de 150 marcas provenientes de 15 países y reunió a referentes del rubro, profesionales, estudiantes y entusiastas del motor. Destacó por su fuerte carácter internacional —con la mitad de sus expositores extranjeros— y por una agenda de negocios activa y bien valorada por los participantes.

Como media partner, EspacioT acompañó la cobertura

nuevas alianzas regionales. La feria también fue el escenario de un positivo balance por parte de talleres, distribuidores y fabricantes, quienes valoraron la calidad de la muestra expositiva.

“Fueron días de intensa actividad comercial, networking técnico y una completa muestra de soluciones para el sector”, afirmó Katherine Becker, directora de Motortec Chile. En la misma línea, Jaime Martín, director de Expansión Internacional de IFEMA MADRID, celebró el éxito de esta edición, que cerró un semestre marcado por la destacada realización de Motortec Madrid 2025.

Uno de los hitos de esta edición fue la cuarta versión de las

peritos del sector, con una excelente convocatoria de asistentes. La competencia contó además



Los conversatorios técnicos reunieron a expertos del sector en charlas especializadas de alto nivel, con gran convocatoria y temáticas clave para el futuro de la posventa.

ANIVERSARIO SCANIA CHILE



30 AÑOS TRANSFORMANDO SUEÑOS EN MOVIMIENTO

Durante estas tres décadas,
hemos transformado
sueños en realidades,
elevando los estándares de
seguridad en las carreteras.

Hoy, nuestro legado de
innovación continúa con
nuevas inversiones y
soluciones tecnológicas
que beneficiarán a las
futuras generaciones.

30

Scania.com/cl

SCANIA

MOTORTEC CHILE 2025

La cuarta edición de Motortec Chile, organizada por IFEMA Madrid y Espacio Riesco, reunió a casi 8.000 visitantes y 150 expositores de 15 países, consolidándose como la feria líder del aftermarket en el Cono Sur. En tres jornadas intensas, el evento combinó tecnología, formación técnica, networking y exhibiciones off-road con campers, 4x4, autos clásicos y demostraciones en vivo, reafirmando su rol como epicentro de innovación y oportunidades en el sector automotriz.



Katherine Becker, Claudio Leyton, Ana Sánchez-Terán, Hernán Quezada, Ahmet İhsan Kızıltas y Rodrigo Valladares.



Ana Sánchez-Terán y Rodrigo Valladares.



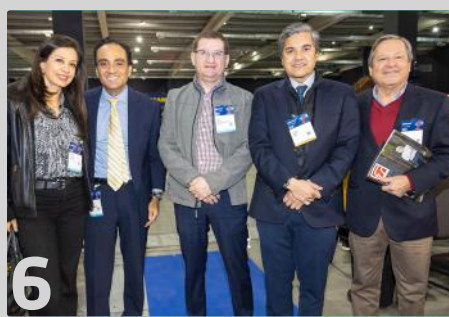
Claudio Leyton y Hernán Quezada



Yung Han Shen, Francisco Sotomayor, y Claudio Leyton



Davor Gjuranovic condujo la inauguración.



Gabriela Bernal, Oswaldo Landazuri, David Molina, Oswaldo Cabrera, y Raúl Paredes.



Sergio Muñoz, Anita Hidalgo y Juan Araya.



Rodrigo Valladares, Seremi de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana.



Philip Holzmann y Rodrigo Valladares.



Luis Figueroa López.

GARANTÍA EXTENDIDA 4 años o 600.000 km



PBV (kg)
60.000



Motor Cummins
13,5 litros



Potencia
551 HP



Retardador



Seguridad
Activa

*Garantía extendida considera tren motriz



11 Claudio Leyton, gerente general de Espacio Riesco.



12 Raúl Paredes y Hernán Quezada



13 Luis Gómez, Jorge Roman, y Omar Oyarce .



14 Katherine Becker, directora de Motortec Chile.



15 Omar Solís y Rodrigo Miranda.



16 Rodrigo Encina, Andreas Schek, Anita Hidalgo, y Sergio Muñoz.



17 Iván Fernández, Sebastián Galaz, y Juan Aracena.



18 Andrea Salvoval, Héctor Díaz, y Fernando Viancos.



19 Pedro Rivadeneira, José Mujica, y Carlos Azócar.



20 Eduardo Wiedmaier, Luis Gómez, y Patricio Teare.



21 Hernán Quezada, presidente de Carep AG.



22 Yanliseth Landaeta, Francesco Candellato, Sabrina Sansón, Maverick Mondaca, y Jorge Mondaca.

KAUFMANN

4x4 *OPTIMUSS*



¡Escanea para
más información!

SEGURIDAD Y ROBUSTEZ.

La última innovación en transporte de pasajeros todo terreno.

Mercedes-Benz
The standard for buses.





”

“Quizás podríamos haber crecido más rápido, pero no a cualquier costo”.

Liliane y Ernest von Leyser, directores de Grupo Polykarpo.

Ernst y Liliane von Leyser, Grupo Polykarpo

EN TRÁNSITO SEGURO

La empresa familiar liderada hoy por los hermanos von Leyser ha sabido evolucionar con visión, estructura y una cultura organizacional basada en el respeto y la excelencia para cuatro décadas de trayectoria.

TEXTO Anita Hidalgo FOTOS César Hurtado

La historia de Polykarpo parte entre tachos de madera y corteza de pino. A comienzos de los años 80, el padre de Ernst y Liliane von Leyser impulsó un emprendimiento pionero: extraer taninos nacionales como alternativa a los importados desde Argentina, Brasil o Sudáfrica. La idea fue buena, pero el mercado no la aceptó. Así nació una convicción que marcaría el futuro de la familia: "reinventarse no es una opción, es una forma de sobrevivir", recuerda Ernst.

De los taninos pasaron al desarrollo de adhesivos para tableros, y con ello vino la necesidad de movilizar corteza desde los aserraderos. Así adquirieron el primer camión, como solución

logística propia. Luego vendrían nuevos desafíos: la llegada de Oxiquim a la zona, el transporte de resinas ureicas y los primeros



Polykarpo opera con 102 camiones de diversas marcas, donde un 30% corresponde a Scania. Evalúan cada unidad según eficiencia, soporte y datos duros.

Flota y operación

Polykarpo hoy opera con 108 camiones y un equipo de 180 colaboradores.

Inspiración | Liliane y Ernst von Leyser



En Polykarpo, cada conductor es capacitado, cada camión monitoreado y cada proceso validado para minimizar riesgos en el exigente transporte de químicos y sustancias peligrosas.



Liliane y Ernst von Leyser lideran Polykarpo con una visión clara: seguridad, profesionalismo y valores intransables. Su sello se refleja en cada operación de la empresa.

pasos en el mundo del transporte químico. Todo a pequeña escala, pero con una idea clara: hacer las cosas bien desde el inicio.

“Nosotros no vendemos transporte, vendemos seguridad”, dice Liliane. Esa frase resume el alma de Polykarpo: una empresa donde cada proceso, capacitación, vehículo y conductor están pensados para minimizar riesgos. “Cuidamos lo que transportamos y a quienes lo hacen posible”, enfatiza.

El terremoto de 2010 marcó otro punto de inflexión. Con muchas industrias paralizadas en la zona centro-sur, abrieron una base en La Negra, Antofagasta. Así ingresaron al sector minero y comenzaron a consolidar una red que hoy opera también en Argentina y Perú. Actualmente cuentan con 102 camiones y 180 personas, en una estructura diseñada para crecer con control.

En Polykarpo, la seguridad se respira. Cada nuevo conductor pasa por un proceso riguroso de

selección, inducción gerencial y capacitación práctica. “Aquí nadie entra sin entender quiénes somos y cómo trabajamos”, explica Ernst. Cuentan con talleres propios certificados por TÜV Rheinland y un sistema de libreta electrónica para controlar jornadas laborales, además de telemetría y monitoreo constantes.

La rotación es mínima y muchos conductores llevan décadas en la empresa. “Es gente que quiere terminar su carrera acá”, comenta Liliane. El respeto, la transparencia y el trato igualitario son parte del ADN heredado de su padre. “Crecimos entre fierros, pero también entre valores, y eso no se transa”, agrega Ernst.

Parte esencial de su operación es la flota. Un 30% de sus camiones corresponde a Scania, la primera marca que rompió su modelo monomarca. Para ellos, lo fundamental no es solo el producto, sino el soporte. “Lo importante es que el camión

esté operativo el mayor tiempo posible, por eso exigimos cobertura técnica, postventa sólida, disponibilidad de repuestos y respuestas rápidas ante cualquier falla”. Indicadores como eficiencia, consumo, costo por



“No vendemos transporte, vendemos seguridad”, dicen en Polykarpo. Cada camión, proceso y conductor está diseñado para cuidar lo que se mueve... y a quien lo mueve.

kilómetro y frecuencia de ingreso a taller son clave. En el caso de Scania —como con el resto de las marcas de su flota— buscan relaciones basadas en datos, confianza y mejora continua.

Frente a desafíos como la electromovilidad, observan, prueban y analizan. “No nos cerramos a nada, pero tampoco saltamos al vacío”, dicen. Ya han realizado pilotos con GNL y eléctricos, aunque advierten que las limitaciones actuales en autonomía, infraestructura y carga no los hacen viables para largas distancias.

Hoy exploran nuevas áreas como el transporte de gases del aire y precursores de explosivos, sectores donde la seguridad es crítica. “Ahí es donde queremos estar: con clientes que valoran cómo hacemos las cosas”, afirman.

Como grupo, también han diversificado su actividad con Diteco (almacenaje y formulación química) y Docubox (resguardo documental). Pero su centro sigue siendo el transporte. Más allá de números o flotas, lo que los distingue es su forma de ver el negocio: crecer sin perder el control, avanzar sin comprometer los principios.

“Quizás podríamos haber crecido más rápido, pero no a cualquier costo”, concluye Ernst. En una industria donde muchas veces prima la inmediatez, ese compromiso los convierte en un ejemplo de profesionalismo con raíz familiar.

CAREN

NEXT POWER

MÁS ARRANQUES
GARANTIZADOS
**A TODA
PRUEBA**

- ▶ Máxima eficiencia y confiabilidad durante toda su vida útil.
- ▶ Diseñadas especialmente para enfrentar las condiciones climáticas y los terrenos desafiantes de Chile.
- ▶ Costo por arranque, ultracompetitivo, ideal para optimizar tu inversión.



MADE
IN USA 

PURE GUARD

QUALITY. PURE AND SIMPLE.

SIMPLEMENTE PURA CALIDAD



Homologado por Volvo,
Mercedes-Benz y
General Motors. Calidad
garantizada para todo
tipo de motores.

DÍA DEL CAMIONERO CNTC

Con cerca de 650 invitados la Confederación Nacional del Transporte de Carga festejó el Día del Camionero en el Terminal de Pasajeros de Valparaíso. La jornada liderada por su presidente, Sergio Pérez, tuvo la visita de políticos, candidatos presidenciales, proveedores y empresarios de carga del todo Chile, en un escenario marcado por la emoción, reconocimientos y la alegría del despliegue ferial.



Wilson Cortez y Juan Vega.



Gustavo Parada y Andrés Mann.



Manuel González, Luz Martínez y Andrés Pérez.



Claudio Bravo, Claudia Stuard, Justo Cornejo, Fernanda Grothusen y Ricardo Núñez.



Franchessca Lagos, Carla Muñoz, Jorge Daza, Sergio Pérez, Luz Vera y Osvaldo Muñoz.



Gonzalo Oyarce, Rodrigo Fuica, Marco Campos, Macarena Mejías, Claudio Parra, Camila Reyes, Sebastián Vergara y Alejandro Monsalve.



Hernán Hernández, José Ignacio Alonso, Natacha Cabello, Víctor Manuel Jorquera y Gerardo Álvarez.



Juan Pablo Campos, Pablo Pino, Sheila Suárez, Sebastián Jeria, Wladimir Campos, Marcelo Jiménez y Félix Mesías.



Luis Celedón, David López, Lorena Castro y Carlos Cuadrado.



Gabriel Fuentealba, Carola del Valle y Eliazar González.



Carlos Pérez, Aliro Mena, Rodrigo Retamal y Ramón Alborno.



12

Sergio Pérez y Marihen Palma.



13

Mario Silva, Jaime Matus,
Eugenio Cid y Claudio Bravo.



14

Jorge Daza, Sergio Pérez, Juan Francisco
Novion, Jorge Delgado y Rodrigo Tabja.



15

Marcos Cáceres, Marco Mariolo,
Agustín Castillo y Andrés Sierra.



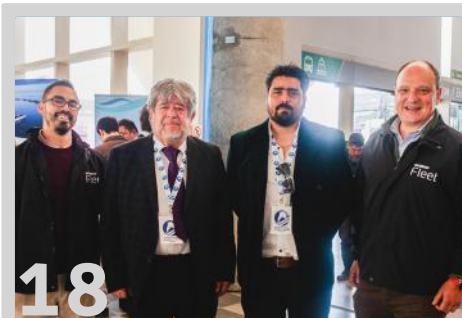
16

Roberto Mancilla, Carlos Montaner,
Miguel Aparicio y Sebastián Vergara.



17

Ronald Fuentes, José Alveal y Ricardo Fuentes.



18

Maglio Acevedo, Octavio Biggio,
Luis Olivares y Fernando Belaustegui.



19

Carlos Montane, Roberto Mancilla,
Miguel Aparicio y Paula Labarca.



20

Gustavo Oliva, Sergio Cabezas,
Franco Gandolfo, Luis Escobar y Gerardo Álvarez.



21

Gerardo Álvarez,
Erwin Palma y Edgar Álvarez.



22

Fabián Alvarado, Gabriel Saldivia
y Eduardo Gómez.



23

Jorge Oyarzún, Luis Calderón, Carlos Estrada,
Jorge Norambuena y Víctor Barriá.

Multijet

El motor turbodiésel 2.0 entrega 170 HP y 380 Nm. Su respuesta es progresiva y la caja de 9 marchas acompaña con fluidez tanto en ruta como fuera del asfalto.

Nueva RAM Rampage Laramie

*Actitud
que marca la
diferencia*



Con líneas firmes, buena conectividad y detalles de alto nivel, la Rampage Laramie se siente más cerca del SUV que de la pick-up tradicional. Otra forma de entender el segmento.

TEXTO Alexis Bahamondes FOTOS Andrés Lang

Hay marcas que no necesitan levantar la voz para hacerse notar, y la Rampage Laramie lo deja claro desde que se planta en el asfalto o fuera de él. Con tracción total, gran diseño y un enfoque más refinado, esta pick-up fabricada en Brasil apuesta por una experiencia más cercana al confort que a la rudeza.

Construida sobre la plataforma Small Wide 4x4, la misma que usan modelos como Jeep Compass, Commander y Fiat Toro, esta RAM adopta un esquema monocasco que ofrece mayor rigidez estructural sin el peso de un chasis tradicional. El resultado es un vehículo con

mejor comportamiento dinámico y una conducción más suave, similar a la de un SUV.

La versión Laramie equipa un motor turbodiesel 2.0 Multijet de 170 caballos y 380 Nm de torque, asociado a una caja automática de nueve velocidades y un sistema de tracción 4x4 con selector electrónico. Aunque su tren motriz no es particularmente ágil, mueve con solidez sus más de 1.700 kilos y entrega una respuesta progresiva, pensada más para el uso prolongado que para la reacción instantánea.

Donde realmente destaca es en el andar: la suspensión trasera multilink, poco común en este tipo de camionetas, filtra bien las irregularidades sin comprometer



La suspensión multilink y el sistema 4x4 con selector electrónico entregan aplomo y tracción incluso en maniobras exigentes.



Stellantis apostó por una mecánica conocida en el tren motriz, principalmente por su potencia y confiabilidad.



Diseño con identidad

Tiene una presencia imponente, pero sobria y elegante, que inspira respeto en ciudad o fuera de ella, sin perder la funcionalidad ni el sello RAM

EspacioTest | Ram Rampage



↑ La firma LED en forma de C enmarca los focos y acentúa el diseño frontal con un trazo distintivo y bien integrado.



↑ El emblema en el capó remarca el sello RAM y anticipa la presencia del motor que impulsa a esta versión Laramie.



↑ Llantas bitono de 17" con neumáticos pensados para caminos mixtos: urbanos con escapadas fuera del asfalto.



↑ Audio Harman/Kardon, calibrado para mantener nitidez y presencia sin importar la velocidad o el entorno.

estabilidad. Incluso en velocidad y sin carga, el comportamiento es fiable, sin vibraciones ni rebotes excesivos. La dirección asistida eléctricamente responde con suavidad y precisión, aunque transmite poco al conductor.

En dimensiones, la Rampage Laramie mide 5,03 metros de largo y casi tres metros entre ejes. La capacidad de carga útil alcanza los 1.015 kilos, mientras que el volumen del pick-up llega a 980 litros, con una distribución más profunda que ancha. El portalón cuenta con apertura eléctrica amortiguada, mientras que el espacio está forrado en plástico resistente y bien terminado.

Respecto al diseño, hereda

parte del ADN visual de la RAM 1500, pero contenido en una escala más racional. El frontal elevado, los focos LED y el capó abultado marcan presencia sin perder sobriedad. Completan el conjunto las llantas de 18 pulgadas y detalles cromados que refuerzan la personalidad de la marca.

Puertas adentro, la Rampage Laramie presenta un ambiente bien resuelto: tapiz de cuero perforado, pantalla de 12 pulgadas y audio Harman/Kardon de nueve parlantes hablan de una propuesta que supera lo esperado en el segmento. También hay cargador inalámbrico, seis puertos USB, climatizador dual y tablero digital.

Hay aspectos por pulir. Algu-

nos plásticos no están al nivel del resto del interior y la disposición de los controles podría optimizarse. Aun así, la posición de manejo es cómoda y la visibilidad elevada entrega una buena sensación de dominio.

En cuanto a seguridad, ofrece siete airbags, frenado autónomo, control crucero adaptativo, alerta de carril, monitoreo de punto ciego y cámara con líneas activas.

Finalmente, la RAM Rampage Laramie no busca reemplazar a una camioneta de trabajo, sino ampliar sus posibilidades. Una opción más versátil para quienes quieren espacio, comodidad y equipamiento sin dar el salto a un modelo mayor... y lo hace sin perder el sello RAM. 



← Pantalla de 12" con sistema Uconnect y conectividad completa para navegación, multimedia y cámara 360°.

La zona de carga viene protegida, iluminada y lista para trabajo pesado, con anclajes que mejoran la sujeción.



Su plataforma monocasco mejora la rigidez y permite una conducción más suave y estable, con un manejo que se acerca más al de un SUV que al de una camioneta tradicional.



MASCARELLO



ROMA R6



40 AÑOS
DE TRAYECTORIA EN EL
TRANSPORTE

WWW.VIVIPRA.CL



WP
VIVIPRA®

Labor Double Deck

Con foco en el volumen

LABOR, fabricante brasileño con más de 30 años en el desarrollo de semirremolques especiales, aterriza en Chile con una propuesta concreta para el transporte de carga de volumen: el Double Deck, un equipo robusto, de ingeniería especializada, que permite transportar hasta 43 pallets por viaje, superando por amplio margen a las unidades convencionales que mueven entre 31 y 33 pallets.

La lógica es simple y poderosa: con dos equipos Double Deck se reemplaza el trabajo de tres camiones tradicionales, disminuyendo flota, consumo de combustible, neumáticos, mantenciones, emisiones y conductores. Está pensado para cargas livianas pero voluminosas como

papel tissue, pan, envases o alimentos procesados, donde el espacio es más limitante que el peso. Todo dentro del marco legal: 16,1 metros de largo, 4,10 metros de alto y hasta 45 toneladas de peso bruto vehicular.

Este semirremolque cuenta con doble piso fijo y una plataforma hidráulica trasera para tres toneladas, ideal para elevar carga hacia el segundo nivel sin equipos externos. Su suspensión neumática independiente, manejada desde la cabina mediante un joystick, permite bajar la altura del equipo al cargar o descargar. Además, sus tres ejes de puntas independientes dejan un vano libre en el centro, optimizando el espacio útil.

Para operar correctamente, requiere un tracto 6x2 con

ABS, que permita la comunicación con el sistema de suspensión y control de la plataforma. Las alturas entre pisos se definen desde fábrica según requerimientos del cliente, con configuraciones típicas entre 170 y 190 centímetros.

Ya está disponible en Chile, representado exclusivamente por Ergos y listo para trabajar. Es un equipo de nicho exclusivo, sin competencia directa en el país, y representa una herramienta concreta para las empresas que buscan más eficiencia y menos viajes en sus operaciones de largo alcance. 

Carrocería

Diseño robusto, dimensiones legales y construcción brasileña de alta ingeniería adaptada a cargas de gran volumen.



Control

El operador también puede controlar la plataforma desde el propio equipo, con botones accesibles y seguros.



Con doble piso fijo y capacidad para 43 pallets, el Labor Double Deck reduce flota y emisiones en cargas voluminosas. Ya está homologado y disponible en Chile para operaciones eficientes.

TEXTO Y FOTOS Andrés Lang.



Mantenimiento

Acceso rápido a componentes hidráulicos permite realizar mantenciones sin desmontar estructuras ni perder tiempo.



Operación

Todo el sistema se maneja con un control remoto desde un costado, facilitando la operación con seguridad y sin esfuerzos físicos.

Suspensión

Suspensión neumática independiente que puede bajarse desde cabina para facilitar la carga y descarga del equipo.



Dos pisos

Su doble piso fijo permite transportar hasta 43 pallets en un solo viaje, aprovechando al máximo el espacio vertical.



Elevador

Plataforma hidráulica trasera para tres toneladas, ideal para subir carga al segundo nivel sin necesidad de grúas.



Batería

Con 66,84 kWh de litio-ferrofosfato y sello CATL, ofrece hasta 260 km por carga y se recarga al 100% en 75 minutos con cargador rápido CCS2.



El Landking LK5 EV se maneja con licencia Clase B. No necesita A4, ni profesional, pero transporta 1.750 kilos con agilidad, silencio y cero emisiones.



Seguridad

Dirección eléctrica, buena visibilidad, sin vibraciones ni ruidos. El LK5 EV cuida al conductor en cada turno con manejo suave, cabina lógica y cero fatiga.

Landking LK5 EV

El eléctrico urbano que faltaba

Un camión eléctrico, compacto y ágil, diseñado para la distribución urbana con hasta 1.750 kilos de carga útil, 260 kms de autonomía y conducción silenciosa, suave y eficiente. Una herramienta real para un reparto sin emisiones. Y solo requiere licencia clase B.

TEXTO Y FOTOS Andrés Lang.

Chile viene hablando de electromovilidad hace rato, pero lo que falta es implementación concreta, vehículos que realmente se pongan a trabajar. El Landking LK5 EV es eso: un camión liviano eléctrico, con cabina simple, caja de buen volumen y todo lo necesario para moverse con agilidad por las calles apretadas de nuestras ciudades. Lo manejamos por Santiago con carga real, en condiciones urbanas exigentes, y acá va nuestro veredicto.

Este Landking parte con una gran ventaja:

puede conducirse con licencia clase B. Tiene doble rodado trasero, caja de hasta 14 m³ y admite 1.750 kilos de carga útil. Pero lo que realmente destaca es su suavidad al andar. El motor eléctrico entrega 122 hp (105 kW) y 300 Nm de torque desde cero, lo que significa una respuesta inmediata, sin ruidos ni tirones.

En conducción urbana eso se traduce en agilidad. El camión parte con firmeza en pendientes, avanza con decisión en rotondas, y se mueve con tranquilidad en tacos. Gracias a su dirección eléctrica, girarlo en esquinas cerradas no requiere fuerza, y la



El Landking LK5 EV no tiene caja de cambios, ni embrague. Solo avanzar y frenar. Menos fatiga.



Carga en 75 minutos (30 a 100%) con cargador rápido CCS2. También acepta tipo 2 para carga lenta. Simple y compatible.



La caja admite hasta 14 m³ y 1.750 kilos útiles. Piso bajo y doble rodado trasero para reparto urbano.

Carga

Admite 1.750 kilos útiles en caja de hasta 14 m³. Doble rodado trasero y piso bajo para faenas urbanas exigentes. Clase B, pero con alma de camión grande.

EspacioTest | LandKing LK EV5



↑ Pantalla de 12,5 pulgadas con indicador de carga, consumo, velocidad y autonomía.



↑ Baterías ubicadas bajo el chasis, con protección estructural metálica en todo el borde.



↑ Pantalla central de 9 pulgadas con radio, Bluetooth y USB integrada en el panel central.



↑ Control de velocidad crucero instalado en el volante, junto a mandos de sistema sonoro.

visibilidad desde la cabina es razonable.

El puesto de conducción es sencillo, pero funcional., cámara de retroceso, aire acondicionado, control crucero, USB, Bluetooth y sistema de sonido básico. Todo al alcance y bien pensado para jornadas largas.

La cabina del Landking LK5 EV sorprende por su lógica y sentido práctico. No hay lujos innecesarios ni florituras estéticas, pero todo lo que realmente se necesita está a mano y bien resuelto. Trae una pantalla central de 9 pulgadas, un panel digital claro de 12,5 pulgadas.

Los materiales son duros, pensados para resistir el uso constante propio del reparto urbano, pero el ensamble transmite solidez. Lo que más se agradece es la amplitud: a pesar de tratarse de un camión compacto, el espacio interior permite libertad de movimientos para el conductor y su acompañante, sin esa sensación de encierro que a veces se da en este tipo de vehículos.

El panel de instrumentos tiene un diseño claro, con la información eléctrica dis-

puesta de forma lógica, lo que facilita la lectura rápida del estado de carga y otros parámetros clave. Hay pequeños compartimentos portaobjetos útiles para llevar documentos, botellas o herramientas, algo que siempre se valora en faenas logísticas. El aislamiento acústico también merece una mención: el habitáculo filtra bastante bien los ruidos exteriores, lo que permite una conducción menos estresante. Todo está dispuesto para que el conductor pueda concentrarse en lo suyo sin distracciones ni molestias.

La batería es una unidad de litio fierro fosfato de 66,84 kWh firmada por CATL. Según la ficha, rinde hasta 260 kms por carga, y en nuestra experiencia, con aire acondicionado encendido, podríamos haber logrado unos 235 km reales. Más que suficiente para una jornada de reparto con múltiples paradas.

Se recarga en 75 minutos usando cargador rápido tipo CCS2 (de 30 a 100%), y también acepta carga lenta tipo 2. Tiene frenado regenerativo, lo que

ayuda a ahorrar batería en tráfico detenido o en bajadas.

¿Y la sensación al volante? Gratamente sorprendente. No hay vibraciones, el silencio es absoluto y la conducción se siente descansada. Después de un par de horas entregando productos, se agradece no tener que lidiar con el motor a combustión. No hay caja de cambios, ni embrague, solo avanzar y frenar. El resultado: menos fatiga y más foco en lo importante.

Este eléctrico mide 5.990 mm de largo, lo que lo deja justo en el límite para moverse cómodamente por la ciudad sin perder capacidad de carga. Su precio de lanzamiento ronda los \$35.990.000 + IVA, competitivo frente a otros vehículos livianos de combustión.

En resumen, el Landking LK5 EV no es un ejercicio de marketing ni un concepto futurista: es un camión real, útil, eficiente, y listo para trabajar en la ciudad. Para empresas de última milla, distribución logística o repartos programados, esta es una herramienta moderna, limpia y, sobre todo, disponible hoy. 



El LandKing LK5 EV tiene puerta lateral derecha que permite cargar y descargar el fondo sin vaciar todo.

**CUANDO LA
MÁQUINA
ANDA BIEN,
YO TAMBIÉN.**

**TRAILER CENTER
TU TALLER EN
ANTOFAGASTA.**

REPARAMOS,
MEJORAMOS Y
TE EQUIPAMOS
COMO SE DEBE.

MANTENCIÓN | REPARACIÓN | FABRICACIÓN DE CARROCERÍAS | COBERTOR PLEGABLE PARA BATEA Y MAS



**TRAILER
CENTER**

LAPIZLÁZULI 861, ANTOFAGASTA, CHILE
+56 9 9685 6093 | WWW.TRAILERCENTER.CL

SERVICIO INTEGRAL PARA EL TRANSPORTE

Eléctricos Foton: Los nuevos caballos de batalla.

En un país donde el motor diésel ha marcado el pulso de las madrugadas industriales en las últimas décadas, algo empieza a cambiar. Ya no suenan los pistones al romper el alba; ahora —y cada vez con más frecuencia— solo queda el crujir de los neumáticos sobre el pavimento y un zumbido eléctrico casi imperceptible.

Porque mientras las ciudades aún duermen, estos nuevos "caballos de batalla" ya están en la carretera. Son eléctricos, eficientes y silenciosos. Y aunque su irrupción no haga ruido, dejan en claro que el transporte pesado también quiere cambiar de ruta.

Esta evolución ya tiene forma, dimensiones y cabina. En las salas de Andes Motor, tres modelos eléctricos de Foton demuestran que el transporte de carga pesada no solo puede ser sustentable, sino también funcional, confiable y preparado para las exigencias reales del trabajo diario.

Compacto, ágil y versátil, el **eAumark S614** está pensado para resolver la logística de última milla en entornos urbanos. Su carrozable de más de cuatro metros permite un volumen de carga de hasta 18 metros cúbicos y una capacidad útil de 3.575 kilos. Su motor entrega 115 kW y 300 Nm de torque, con una autonomía de

208 kilómetros (según ciclo WLTP). La carga rápida —de apenas 1,5 horas— permite operaciones continuas sin pausas extensas.

Diseñado para rutas de media distancia, el **e-Auman D 1851** se ubica entre el reparto citadino y

reales de recorrido.

En seguridad, incorpora ABS, EBS, control de tracción y asistencia de partida en pendiente. Suma frenado regenerativo, que recupera energía en cada desaceleración y mejora la eficiencia sin

ronda los 250 kilómetros y puede reponer su energía en solo 1,5 horas mediante carga rápida. Además de su robustez, integra control de estabilidad, alerta de colisión frontal y asistencia en pendientes.

La cabina también suma comodidad: volante multifunción, climatización y suspensión neumática del asiento ayudan a mantener el foco en jornadas largas.

Chile no es un país fácil para mover carga. Su geografía alargada, sus cordilleras y climas extremos han convertido al transporte en un verdadero oficio de resistencia. Que los camiones eléctricos comiencen a ganar espacio en este terreno no es un gesto simbólico: es una señal concreta de que la tecnología está lista para responder.

La transición no ocurrirá de un día para otro, pero ya está en marcha. Con cada kilómetro libre de emisiones, con cada ruta que se traza en silencio, las empresas no solo mueven mercancías: también empujan el estándar de lo posible. Y es en ese avance —todavía discreto, pero cada vez más decidido— donde estos nuevos caballos de batalla marcan la diferencia. 



el transporte de alto tonelaje. Su configuración 4x2 y su cabina baja le entregan agilidad operativa, ideal para conectar centros logísticos o cubrir trayectos regionales con eficiencia. Equipa un motor eléctrico de 360 kW (casi 500 hp) y un torque máximo de 2.200 Nm, con baterías LFP de hasta 400 kWh que permiten entre 200 y 250 kilómetros

comprometer el control.

En el otro extremo de la balanza está el **eAuman 2554**, un tractocamión 6x4 con 49 toneladas de capacidad bruta combinada. Su motor alcanza hasta 400 kW y 2.500 Nm de torque, cifras que hasta hace poco solo eran asociadas a los propulsores diésel. Su autonomía



Shell Card TRANSPORTE



Tu flota bajo control

Optimiza el consumo, gestiona
y controla tus transacciones
en tiempo real.



Control



Seguridad



Gestión



Incríbete en Club Clase A y
accede a beneficios en más
de **200 puntos de carga.**



Licenciataria de Shell

Solicítala en www.tarjeta-transporte.cl o con la atención de un
ejecutivo llamando al 600 350 2000 o escribenos a hablemos@enex.cl

www.enex.cl

V O L V O

NEW VOLVO TRUCKS GAS POWERED

MAYOR POTENCIA Y MENORES EMISIONES



- Único con motor Ciclo Diésel.
- Autonomía de hasta 950 km.
- Excelente eficiencia.

www.volvochile.cl