



EspacioT | La Revista
Transporte y todo lo demás

Entrevistas

Manuel Arriagada
Link+

Vicente & Fernando Sánchez
Transportes Sánchez Herranz

Juan Araya
CNDC

Industria

A fondo: Desafíos
del sector forestal

Fiesta minera
mundial en
Expomin 2025

Juan Cabrera

Madera noble, raíz profunda

TestDrives: Scania 500R Super | Busscar 345 | Faw J7 2655
Zhong Tong eléctrico | Mazda BT-50 | TodoEncarpe | H-D Street Glide





WWW.VIVIPRA.CL



40 AÑOS

DE TRAYECTORIA EN EL
TRANSPORTE

Zeus 5



WP
VIVIPRA®



modasa



Motores del mañana

La transición energética ya no es promesa: es presente. Expomin 2025 lo confirmó con más de 1.300 empresas de 35 países y una agenda centrada en sostenibilidad, eficiencia y tecnología. Como media partner, desde EspacioT fuimos testigos directos de un cambio estructural: la energía limpia avanza, y lo hace con fuerza desde el transporte.

En esta edición recorreremos hitos como la operación de flotas eléctricas en minería, la incorporación de camiones a GNL y la digitalización de procesos logísticos. Reportajes a empresas como Sotraser, LINK+, TSH y JCS evidencian que la eficiencia energética ya circula por las rutas de Chile.

El transporte forestal —columna vertebral de la economía regional— también ocupa un lugar central. Su profesionalización, su capacidad de abastecimiento y su apuesta por tecnologías limpias lo consolidan como actor clave del desarrollo nacional.

Y porque la movilidad no se presume, se prueba, nuestros test drives enfrentaron a camiones, buses, pick-ups y motos a rutas reales. La eficiencia no se mide en papel, sino en terreno.

También destacamos a Juan Cabrera, fundador de JCS, pionero en innovación aplicada desde el bosque profundo. Su legado vibra en cada mejora que humaniza la faena.

Porque el transporte no solo mueve carga y pasajeros: mueve futuro. Y EspacioT está aquí para contarlo, donde ruge la máquina y se enciende la ruta.

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

EspacioT | La Revista #3 | Mayo 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



08

Industria forestal a fondo

El bosque chileno enfrenta su mayor encrucijada: crisis, desafíos climáticos y un futuro por redefinir.



22

Juan Cabrera

Pasó de cargar palos a pulso a liderar con visión. Hoy, sus hijos siguen su legado con innovación y compromiso.



26

Busscar 345

Diseño con propósito, confort real y equipamiento pensado para faenas: así es el nuevo 345.



30

30 años de Scania Chile

Presencia, tecnología y confianza: tres décadas impulsando el transporte con soluciones de alto nivel.



50

Sotraser se lució

En Expomin 2025 mostraron flota eléctrica, tecnología avanzada y compromiso con la sostenibilidad.



80

Harley Street Glide

Alexis Cares se sube a una clásica renovada: potencia, estilo y alma rutera en cada kilómetro.

GARANTÍA EXTENDIDA 4 años o 600.000 km



PBV (kg)
60.000



Motor Cummins
13,5 litros



Potencia
551 HP



Retardador




Seguridad
Activa

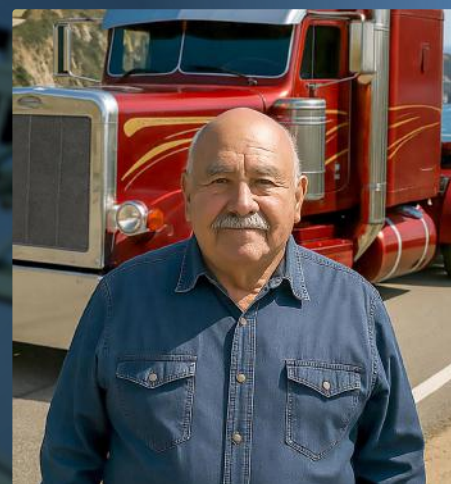
*Garantía extendida considera tren motriz

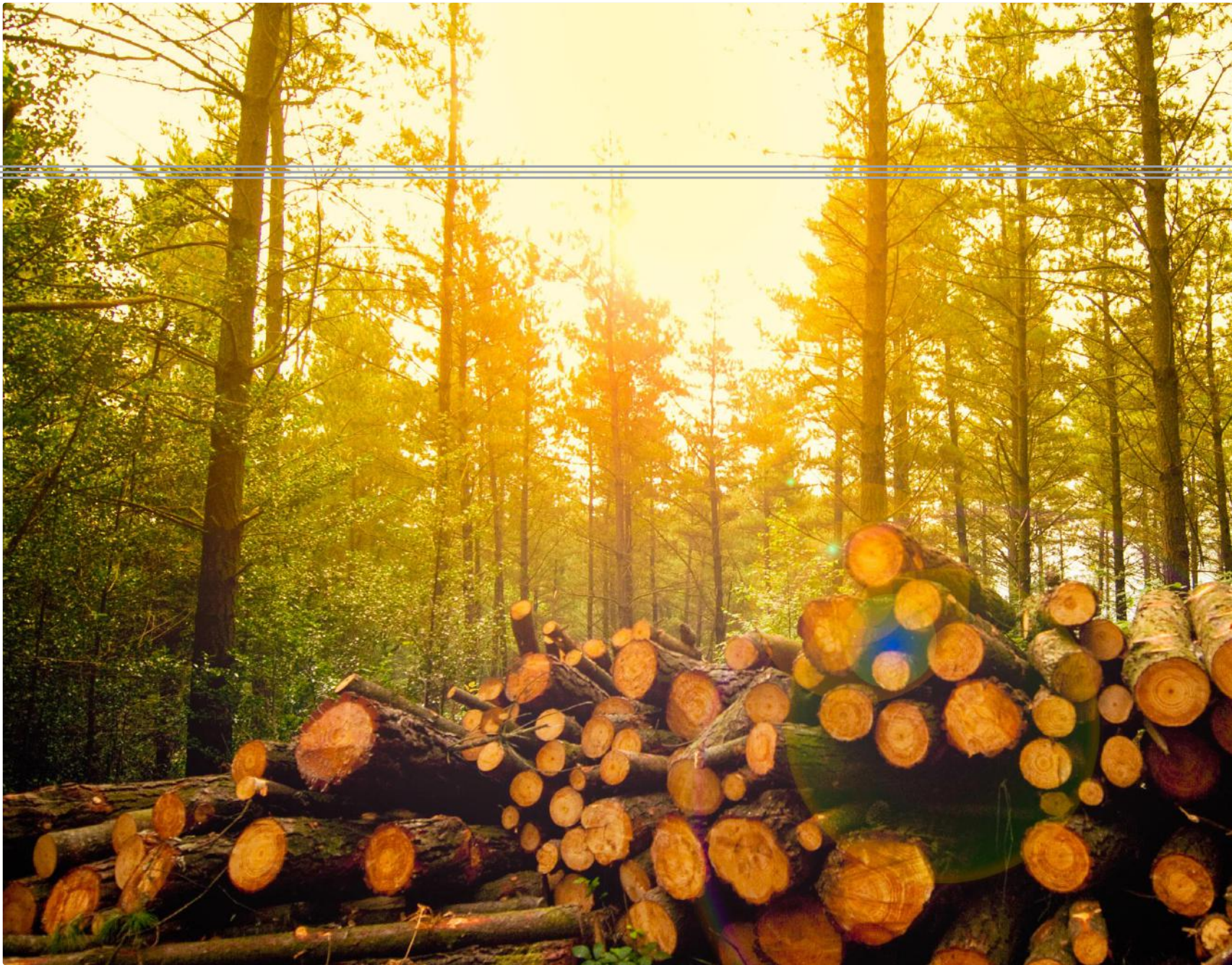


EL CHILENO GRINGO QUE BRILLA EN LA PCH1

Hace 35 años, Sergio Retamal dejó su natal Chile con una maleta liviana, mucho temple y una meta clara: trabajar duro en California. Empezó desde abajo, recorriendo talleres, manejando camiones ajenos, durmiendo poco y aprendiendo todo lo que pudo. Hoy, a sus 75 años, "Big Serge" es uno de los rostros de A&L Truck Supply y el orgulloso dueño de este Peterbilt del 51, una bestia roja que rescató del abandono y transformó en leyenda sobre ruedas. Cada pieza tiene su historia: los cromados

pulidos, la pintura roja candy, los escapes monumentales que desafían el cielo. Sus nietos lo ayudan con el brillo y los detalles, pero cuando el motor ruge, es Sergio quien toma el volante, firme y sereno. Este camión no es solo un ejercicio de estilo: es su vida, su memoria, su legado. Es el símbolo de un chileno que cruzó fronteras, que convirtió el trabajo en arte y la pasión en una máquina viva que recorre la costa de California con la dignidad de quien nunca se rindió. 





El sector forestal chileno ha sido uno de los pilares económicos del país, aunque hoy representa apenas 1,5% del PIB, su nivel más bajo en décadas. Detrás de esa cifra hay una industria que genera miles de empleos principalmente en zonas rurales, pero en declive. En la región del Biobío, corazón forestal de Chile, se perdieron 36 mil puestos de trabajo en el rubro durante la última década. El cierre de decenas de aserraderos y la reducción de bosques productivos por incendios forestales explican buena parte de esta contracción. Aun así, la cadena forestal sigue siendo un motor laboral en comunas apartadas del sur de Chile, dando



Aunque los atentados bajaron un 46,5% en 2024, el gremio forestal alerta que persiste la violencia y miles de hectáreas siguen fuera del control del Estado.

sustento a miles de familias rurales que cuentan con escasas alternativas productivas.

Inversiones que miran al extranjero

La incertidumbre interna ha empujado a las mayores empresas a buscar refugio fuera del país. Arauco –la gigante forestal del grupo Angelini– sorprendió al anunciar la inversión más grande de su historia: US\$4.600 millones para instalar su primera planta de celulosa en Brasil. ¿Por qué Brasil y no Chile? La respuesta combina factores productivos y regulatorios. En Brasil, el eucalipto crece al doble de velocidad que en Chile y abunda la tierra para expandir cultivos. Además, según Arauco,

el clima para invertir es más favorable: “en Brasil, la autoridad ambiental... asegura que cumple con todos los requisitos desde el inicio” del proyecto, mientras en Chile ocurre lo inverso. El gerente Charles Kimber explicó que tampoco evaluaron hacer esta megaplanta en Chile porque “no existe el espacio” para plantar suficientes árboles y el precio de la tierra es cada vez más alto.

Hay también razones de seguridad. Kimber admite que la industria forestal chilena está “debilitada” por la violencia y el crimen organizado en la Macrozona Sur. Ataques incendiarios, tomas de predios y robos de madera configuran un panorama que desincentiva nuevas plan-

Un gigante rural bajo presión

El susurro del bosque

Conflictos territoriales, reglas obsoletas y falta de estrategia amenazan el sector forestal en Chile. El transporte exige lineamientos claros para asegurar competitividad, trazabilidad y seguridad en esta cadena logística clave del país.



Los monocultivos de pino y eucalipto enfrentan críticas por su impacto en el agua, la biodiversidad y los incendios.

taciones en el país. En suma, las grandes forestales diversifican geográficamente sus operaciones para no depender únicamente de Chile. Países vecinos –Brasil, Uruguay, Argentina– emergen como polos más atractivos donde expandirse, gracias a políticas locales más ágiles y territorios sin el nivel de conflicto que enfrenta la silvicultura chilena.

Conflicto en el sur

El pulso del conflicto rural se siente con fuerza en las regiones de La Araucanía y Biobío, zonas donde la concentración forestal convive con tensiones históricas con comunidades mapuche. En los bosques del sur no solo susurran los pinos; a veces retumban balas. La Macro-



Transportistas forestales exigen seguridad en rutas, renovación de flotas y ser parte de una estrategia forestal nacional integrada.

Clave

El sector forestal representa el 1,5% del PIB, ha perdido 36 mil empleos en Biobío en 10 años, pero sigue siendo clave en zonas rurales con pocas alternativas.

A fondo

zona Sur registró 26 atentados contra contratistas forestales en 2024, una disminución del 35%. La baja, aunque alentadora en cifras, tiene matices: responde en parte al Estado de Excepción que militarizó la zona y a que muchas empresas han salido de las áreas “rojas” por inseguridad. “Siguió siendo una normalidad anómala”, advirtió el dirigente de los contratistas forestales, René Muñoz, al señalar que cerca de 100 mil hectáreas de plantaciones permanecen controladas por grupos radicalizados fuera del alcance del Estado.

Los ataques incendiarios han cobrado vidas y dejado millonarias pérdidas. En 12 años, más de 40 mil personas –trabajadores, contratistas y sus familias– fueron víctimas de la violencia rural en el sur, con al menos cuatro operarios asesinados y decenas de heridos. Cada atentado implica maquinaria quemada, camiones baleados y predios paralizados. “Se destruyó la fuente de trabajo de 15 personas”, lamentó Muñoz tras un ataque reciente que arrasó equipos forestales completos en Los Sauces, Región de La Araucanía. Para el gremio, estos hechos configuran “inseguridad, destrucción y violencia terrorista” en la zona, un problema que trasciende lo policial y ahuyenta inversiones.

El robo de madera completa este cuadro. Bandas organizadas talan y sustraen árboles ilegalmente, alimentando un mercado negro que en los últimos tres años provocó pérdidas por unos \$167 mil millones. Este delito –tipificado recién en 2022– ha disminuido en meses recientes gracias a la nueva legislación, pero sigue golpeando especialmente a pequeños propietarios. La Macrozona Sur concentra el corazón forestal de Chile y también sus mayores dilemas: demandas territoriales no resueltas, violencia rural y ausencia de un pacto social que permita coexistir a la industria con las comunidades locales.



Arauco decidió invertir US\$4.600 millones en Brasil debido a la agilidad en permisos ambientales, apoyo estatal e incentivos tributarios, contrastando con la burocracia y conflictos en Chile.



Sin un transporte eficiente y seguro, la cadena forestal se debilita: faltan rutas, tecnología y apoyo estatal real.

Sostenibilidad y cambio climático

Mientras lidia con la contingencia, la industria forestal enfrenta un escrutinio cada vez mayor en materia de sostenibilidad ambiental. En los mercados globales gana peso la exigencia de estándares ESG (ambientales, sociales y de gobernanza) que aseguren que la madera chilena proviene de fuentes responsables. Las empresas del rubro exhiben certificaciones internacionales de manejo sostenible, pero puertas adentro el modelo forestal es objeto de debate. El cambio climático está revelan-



do falencias del monocultivo: bosques homogéneos de pino o eucalipto actúan como combustible en megaincendios y pueden erosionar suelos y agotar agua.

Expertos coinciden en que hace falta un cambio de paradigma. Investigadores del Centro de Ciencia del Clima (CR2) advierten que mantener el modelo actual, ignorando el cambio climático, está destinado al fracaso.

Algunos pasos se han dado. Entre 2021 y 2023, el Estado bonificó la recuperación de bosque nativo y la forestación con especies nativas en 51 mil hectáreas de pequeños y medianos predios, incentivando diversificación del paisaje forestal. Sin embargo, Berti recuerda que la interrupción del DL 701, el subsidio estatal para forestar suelos erosionados

CAREN

PURE GUARD

MADE
IN USA



QUALITY. PURE AND SIMPLE.

SIMPLEMENTE PURA CALIDAD

Productos
con certificado de
homologación

Para vehículos Volvo,
Mercedes Benz y
General Motors



Marca exclusiva de Caren

caren.cl | +562 2656 5300 | ESCRÍBENOS AL+569 6394 1053

Política al debe

El Congreso aún no define franjas de seguridad ni regula plantaciones; proyectos claves duermen en comisiones, frenando avances forestales imprescindibles.

A fondo

marcó el inicio del freno del sector. No obstante, el propio gremio reconoce que el rubro es de alto riesgo y rentabilidad acotada. “Para tener éxito en una plantación de 25 años, necesitamos 25 veranos seguidos sin incendios”, grafica Simón Berti, presidente del Colegio de Ingenieros Forestales, aludiendo a la vulnerabilidad del negocio ante eventos extremos. Los últimos veranos han demostrado lo contrario, con incendios masivos que arrasaron amplias zonas forestales y pusieron en jaque al sector.

Lecciones desde el exterior

Chile no es el único país que ha debido replantear su política forestal. Modelos internacionales ofrecen inspiración y contraste. Finlandia y Suecia, referentes históricos, llevan décadas de manejo sustentable: sus leyes obligan a reforestar tras cada tala y destinar parte del bosque a conservación, conciliando competitividad y biodiversidad.

En América Latina destaca

Uruguay, que apostó por la forestación a fines de los 80 con políticas estables. Hoy cuenta con más de un millón de hectáreas de bosques plantados y ha logrado un auge exportador reforestando suelos degradados. Es un ejemplo regional de política estable orientada al desarrollo sostenible. Por su parte, Brasil se convirtió en el mayor productor global de celulosa apoyado en plantaciones de crecimiento acelerado y leyes que exigen reservar áreas de bosque nativo en cada predio.

Las experiencias internacionales sugieren que es posible conciliar desarrollo forestal y sostenibilidad, siempre que medien planificación de largo plazo, ciencia y participación ciudadana.

Dilemas y caminos futuros

En el plano legislativo, el “modelo forestal” chileno está en revisión. Tras años de postergaciones, en 2023 se promulgó la ley que transforma a la Corporación Nacional Forestal (CONAF) en el Servicio Nacional Forestal (Serna-



Charles Kimber, gerente de Asuntos Corporativos de Arauco, dijo que en Chile falta suelo disponible y la tierra es muy cara.

for), un organismo público con mayores atribuciones fiscalizadoras. Esta nueva institucionalidad busca modernizar la gestión de los bosques: el Sernapor deberá promover el manejo sustentable de los recursos forestales (nativos y cultivados) y fortalecer la prevención de incendios. Paralelamente, el Ejecutivo impulsó una Ley de Incendios Forestales, ad portas de ser aprobada en el Congreso, que

obligará a mantener cortafuegos en plantaciones cercanas a zonas pobladas y facultar operativos especiales en días de condiciones extremas.

No obstante, aún quedan tareas pendientes. Iniciativas para fijar franja de seguridad de 500 metros entre plantaciones y áreas habitadas –presentadas desde 2014– siguen durmiendo en el Congreso. Chile carece aún de un ordenamiento territorial forestal moderno que defina con claridad dónde plantar y bajo qué condiciones, de modo de compatibilizar las plantaciones con la seguridad de las personas y la protección de ecosistemas. Incorporar a las comunidades locales e indígenas en la planificación también aparece como un paso crucial para reducir los conflictos en las zonas forestales.

El “susurro del bosque” chileno encierra esperanzas y advertencias. Los bosques pueden ser aliados contra el cambio climático, pero para ello el país deberá equilibrar producción, conservación y paz social. Escuchar todas las voces del bosque –económicas, ecológicas y comunitarias– será clave para que este sector se renueve sin perder sus raíces.



Los incendios son la mayor amenaza del rubro: basta un verano extremo para arrasar plantaciones y destruir décadas de inversión forestal.

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

BUS & VANS ON TOUR KAUFMANN SANTIAGO

Más de 200 representantes del transporte de pasajeros se reunieron en la sucursal de Kaufmann para vivir el entretenido y alegre "Bus & Vans on Tour" 2025 y conocer lo último de Mercedes-Benz. Max Kaufmann, gerente de Buses y Vans, abrió el encuentro con un emotivo repaso por los 130 años de historia de Mercedes-Benz, destacando la evolución de la marca en Chile y el liderazgo de modelos como Sprinter, el O 500 y Optimus.



1 Max Kaufmann, Maximiliano Contreras, Cristián Jiménez, Rodrigo Galdames y Manuel Parra.



2 Alejandro Pozo, José Manuel Pérez, Rodrigo Pérez y Sebastián Garnham.



3 Sergio Destefani, Raúl López y Max Kaufmann.



4 Jorge Martínez, Eliana Sepúlveda, Mauricio Martínez, Constanza Hernández y Carolina Fuentes.



5 Carlos Román, Mauricio Martínez, Jorge Martínez, Francisco Santin y Dusan Cikutovic.



6 Mauricio Martínez, Jorge Martínez y Carlos Román.



7 Cristián Moreno, Víctor Brito, Carlos Vásquez, Denisse Gárate, Constanza Hernández, Eduardo Lyon y Carolina Rodríguez.



8 Carlos Ortiz, Allison Márquez, Esteban Cornejo y Exon González.



9 Silvia Contreras, Albert San Martín, Lina Silva y María Eugenia Arroyo.



10 Jessica Mora, Paola Largo, Daniel Gutiérrez y Jorge Domínguez.



11 Milovan Cikutovic, Constanza Hernández, Alejandro Pozo y Francisco Cikutovic.



Miguel González, Ariel Devaud, Francisca Latrach, Gustavo Rathgeb, Alessandro Romanini y Enzo Romanini.



Mathias Quiroz, Juan Eduardo Quiroz, Manuel González y Macarena González.



Constanza Hernández, Verónica Maturana, Eliana Sepúlveda y Francisca Latrach.



Carlos Anwandter, Anita Hidalgo y Hugo Jara.



Raoul Horn, Fabián Ramírez y Luis Retamales.



Juan Eduardo Quiroz, Max Kaufmann y Jorge Latrach.



Viviana Lanatti, Jorge Martínez, Gaspar Cikutovic y Javier Santin.



Sebastián Garnham y Felipe Muñoz.



Hernán Godoy, Josué Alarcón y Julio Meléndez.



Jenny Varas, Francisca Salgado y Gastón Rodríguez.



Rafael Peñas, Gloria González y Jaime Calderón.



José Rosas, Carolina Fuentes y Francisco Cornejo.

Eficiencia real en ruta
A 90 km/h en sobremarcha, el motor gira a
solo 920 rpm. Bajo consumo, bajo desgaste.



La nueva línea Super de Scania ahorra 8% en diésel: 6% por el motor, 1% por la nueva caja G25 y 1% gracias al eje trasero optimizado.

Nuevo Scania Super

El 8% no es cuento

Lo pusimos a prueba con 43 toneladas sobre el lomo, en plena carretera, para demostrar que lo nuevo no siempre es solo marketing: el Super se defiende solo, incluso sin que pongas el pie en el acelerador.

Poner a prueba un camión con 43 toneladas no es algo que se haga todos los días. Pero Scania decidió hacerlo, en serio. Y no fue con teoría sueca ni con datos de laboratorio: fueron 100 kilómetros reales, en carretera chilena, con carga completa y un objetivo claro sobre la mesa. ¿La meta? Validar el gran titular de la nueva línea Super: que reduce en un 8% el consumo de combustible

frente a su antecesor.

¿Y quién iba al volante? Pedro Saavedra, Master Driver de Scania Chile. Un tipo que conoce cada engranaje como si los hubiera parido. Él se encargó de llevar el 500R Super, versión 6x2, configurado para larga distancia, en una ruta de testeo con todo el peso y ninguno de los atajos. El secreto, según él, está en dejar que el camión haga la pega. No hay que acelerarlo ni frenarlo de más. Solo activar el control de

velocidad crucero adaptativo y dejar que piense solo. Y lo hace. Porque aquí no se trata de dominar al camión, sino de dejar que haga lo que fue diseñado para hacer: rendir.

Esta nueva generación no se diseñó para revolucionar la estética. Lo que cambió es el ADN: motor de 13 litros con culata única, más liviano y con mayor torque (2.650 Nm en esta versión), que entrega todo su empuje desde las 900 rpm. Sí, >



Probamos el Scania Super con 43.000 kg de PBV, en condiciones reales de carga y ruta chilena exigente.



Pedro Saavedra, Master Driver de Scania, condujo el Super 500R dejando que el camión hiciera su trabajo.



Recorrimos una ruta real entre Santiago y la cuesta Las Chilcas, ida y vuelta, con carga completa y sin atajos.

Sistema ADAS-2

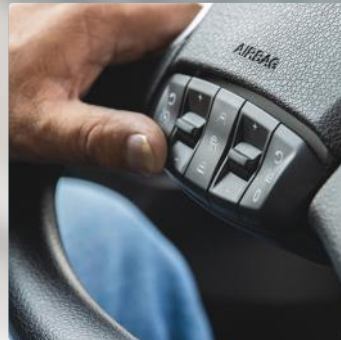
El Scania Super integra frenado autónomo, asistente de carril, detección de peatones y dirección activa. Seguridad de última generación.

EspacioTest

leíste bien: 900. En la práctica, eso significa que a 90 km/h en la sobremarcha, el motor gira apenas sobre las 920 rpm. Ralentí con vista a la cordillera.

La caja de cambios también es nueva: G25, automatizada, más liviana y eficiente. Se suma un nuevo eje trasero rediseñado para reducir pérdidas por arrastre, y un chasis que permite reubicar componentes para maximizar el rendimiento. Todo esto —motor, caja, eje— forma el trío dinámico que explica ese famoso 8% de ahorro. Scania incluso lo desglosa: 6% viene del motor, 1% de la caja, y otro 1% del eje.

Pero eso es sólo una parte del asunto. La otra es la inteligencia: sistema ADAS-2 con asistente de carril, frenado autónomo, detección de peatones y ciclistas, dirección activa y un panel digital que parece sacado de una nave espacial. Todo conectado, todo



⬆ Con el control de velocidad crucero activado, el Super se conduce solo: regula velocidad, frena y acelera con suavidad y eficiencia.

actualizable vía remota, como si estuviéramos hablando de smartphones con ruedas.

Lo más interesante, sin embargo, no está en el folleto, sino en los números que dejan los clientes. Uno de ellos, con base en Coronel y viajes regulares a Antofagasta, reportó un ahorro




⬆ La nueva caja automatizada G25 es más liviana, rápida y eficiente, optimizando el rendimiento del conjunto.

de 240 litros por vuelta. Con una flota de 90 camiones y cuatro viajes mensuales, las matemáticas son contundentes: el ahorro anual equivale a más de un millón de litros de diésel, literalmente, al valor de una parte importante de la flota.

Scania lo sabe. Por eso se



⬆ La prueba del Super se realizó en una ruta de 135 km, ida y vuelta, con carga completa y condiciones operativas exigentes.

lo toma en serio. Las unidades demo están rodando desde hace meses en distintas condiciones: faena, carretera, tolva, forestal. La idea es una sola: que el camión se pruebe solo. Sin discursos. Porque el consumo baja, sí. Pero también sube el estándar. 



Probamos el Scania Super 500R en ruta real con 43.000 kg de PBV. En 135 km demostró eficiencia, suavidad y potencia. La combinación de motor, caja y eje logra 8% de ahorro real respecto de la generación anterior. Tecnología, confort y seguridad, sin promesas.





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 |

¡Motortec 2025 calienta motores!

Motortec Chile vuelve a encender motores con su edición 2025 y la ya consolidada III Edición de los Premios Performance. La feria, considerada el encuentro más importante del aftermarket y performance automotriz de Hispanoamérica, se realizará los días 26, 27 y 28 de junio en Espacio Riesco, reuniendo a fabricantes, distribuidores, talleres, especialistas y fanáticos del mundo tuerca.

Uno de los hitos que marcan esta nueva versión es la apertura oficial de la convocatoria a los Premios Performance 2025, que buscan destacar los proyectos más sobresalientes del ámbito automotriz modificado y personalizado. En total, son siete las categorías en competencia: Mejor Proyecto Performance Street, Mejor Proyecto Performance Race, Mejor Evento Tuerca, Mejor Generador de Contenidos, Mejor Comunidad Tuerca, Premio Trayectoria y Personaje del Año.

Los interesados en participar en las categorías Performance Street y Performance Race ya pueden postular, enviando su book del proyecto en formato PDF o video al correo becker.katherine@espacioriesco.com hasta el 20 de mayo. Los autos deben estar armados, potenciados o restaurados, en perfecto estado estético y funcional, y no haber sido nominados ni ganadores en versiones anteriores. La diferencia entre ambas categorías radica en su preparación y uso: los modelos Street corresponden a autos de calle, mientras que los Race consideran configuraciones para pista, drag o drift, con

elementos como jaulas, butacas y neumáticos de competición.

Entre todos los postulantes, un jurado seleccionará tres nominados por categoría. Los elegidos podrán exhibir sus vehículos durante los tres días de feria y participar activamente de la campaña por el voto del público, el cual representará uno de los seis votos totales considerados para elegir al ganador.

Además de las categorías centradas en proyectos vehiculares, también se abrirá votación pública para las categorías Mejor Generador de Contenidos y Mejor Comunidad Tuerca. Sus

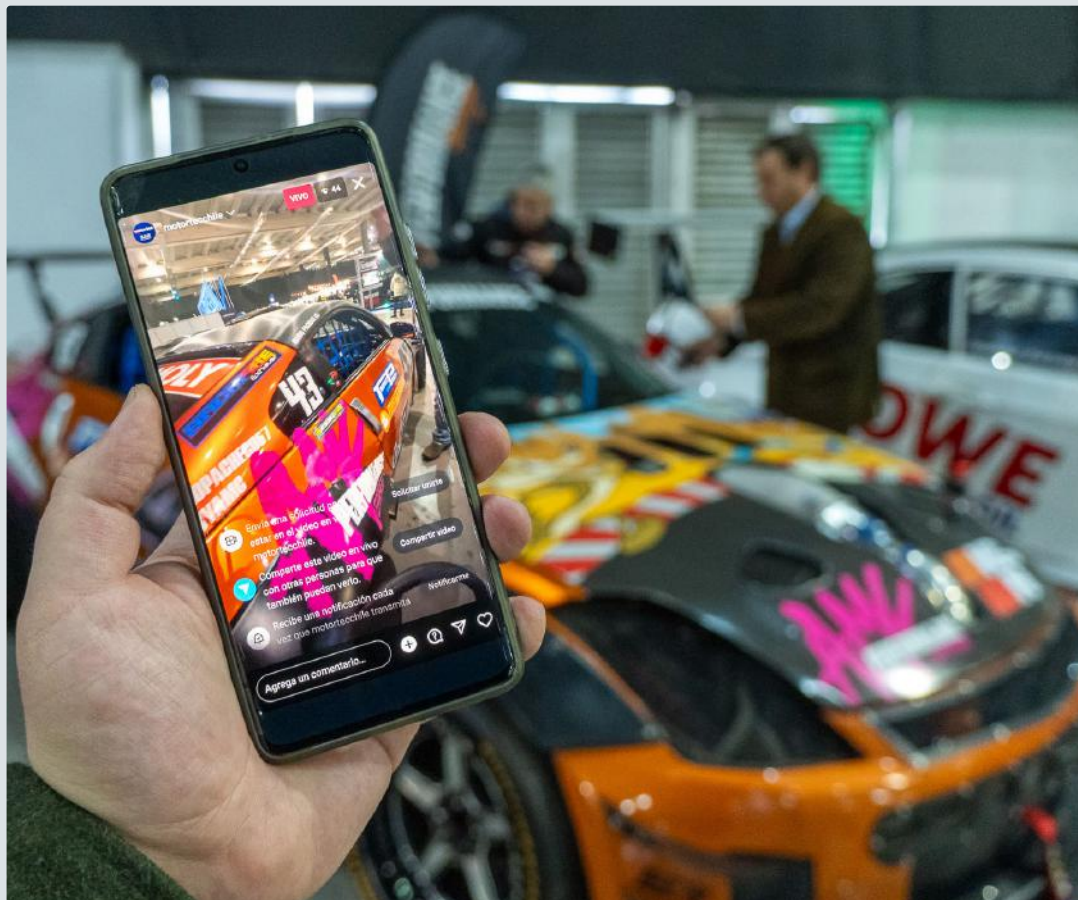
respectivos postulantes serán dados a conocer en las próximas semanas.

Katherine Becker, directora de Motortec Chile, destaca que “el espíritu colaborativo y el vínculo con el mundo real del aftermarket es el sello que desde sus inicios ha hecho de Motortec un espacio relevante. Hoy más que nunca, el sector se enfrenta a desafíos de profesionalización y crecimiento que requieren un punto de encuentro como este, donde se unen innovación, redes de contacto y pasión por los autos”.

Uno de los aspectos más va-

lorados por los participantes es la visibilidad que ofrece la feria. Los ganadores no solo reciben un reconocimiento de alto nivel por parte del evento, sino también cobertura en medios especializados, notas, entrevistas y presencia destacada en todos los canales de comunicación de Motortec Chile. Además, podrán interactuar directamente con actores clave del ecosistema automotriz y compartir su trabajo con una audiencia que valora el esfuerzo, la técnica y la creatividad.

El jurado encargado de definir a los ganadores está





Motortec Chile 2025 se realizará el 26, 27 y 28 de junio en Espacio Riesco. Ya están abiertas las postulaciones a los Premios Performance, que premiarán a los mejores proyectos, creadores y comunidades del mundo tuerca nacional en siete categorías.

compuesto por figuras de reconocido prestigio en el mundo motor: Felipe Joui, director de UHP Magazine/Store y jurado recurrente en el SEMA Show de Estados Unidos; Cristina Catalán, socia del Taller AMC Performance, comunicadora y ganadora como Mejor Influencer en la versión 2023; Jorge


Behr, periodista de Autocosmos y panelista del podcast "Ni tan sabiondos"; y Carlos Jimeno, periodista automotriz y conductor del programa Rock & Ruedas de Radio Futuro.

La premiación oficial se realizará el 27 de junio en el escenario principal de Motortec Chile 2025. Ese día se dará a conocer a los ga-

nadores de las siete categorías en competencia, consolidando este galardón como el más relevante dentro del aftermarket y performance nacional.

La feria, además, contará con zonas de exhibición, charlas técnicas, capacitaciones y encuentros con marcas, lo que convierte a Motortec en un espacio imper-

dible tanto para los profesionales del sector como para el público general amante de los fierros.

Motortec Chile 2025 está en marcha, y con la apertura de la convocatoria a sus Premios Performance, comienza una cuenta regresiva para conocer a los mejores proyectos, creadores y comunidades del mundo tuerca nacional. 

Juan Cabrera Srain, JCS Logística y Transportes

Madera noble, raíz profunda

Con 45 años de trayectoria, JCS forjó un modelo de gestión único desde la Región del Biobío. De cargar palos a pulso a presidir un directorio con visión de futuro, Juan Cabrera impulsó un legado que hoy continúan sus hijos Juan Carlos y Fabiola con innovación y compromiso.

POR Anita Hidalgo.

Juan Cabrera partió con un solo camión en 1980, cargando y descargando madera a pulso, durmiendo en la cabina y sin más herramientas que su esfuerzo y visión.

Como mecánico industrial decidió emprender en las faenas forestales de la zona, lo que comenzó como una necesidad se transformó en una pasión: la de hacer empresa con propósito, desde y para el bosque. Pronto, gracias a su empuje, y el apoyo de su esposa Neli Espinoza, aumentó su flota, consolidando un emprendimiento que no solo apuntaba al crecimiento, sino también al bienestar de su familia y de quienes trabajaban con él.

Hoy, JCS es un actor estratégico en la industria forestal chilena, satisfaciendo las necesidades de grandes clientes como Arauco y Mininco desde Talca a Puerto Montt, con más de 500 trabajadores, una flota de 220 camiones y una estructura de gobierno corporativo que incluye un directorio



Juan partió con un solo camión, cargando y descargando madera a pulso, durmiendo en la cabina y sin más herramientas que su esfuerzo y visión.



“

Los palos me siguen gustando. No me jubilé, solo cambié el rol. Pero estoy todos los días acá”

Juan Cabrera,
presidente de JCS.

En cifras

JCS emplea a 500 colaboradores y tiene 220 equipos. Su estructura organizacional posee un directorio con líneas ejecutivas y gerenciales.

Prócer

JCS es un actor clave en el transporte forestal, con flota propia, foco en seguridad, tecnología y una cultura organizacional basada en excelencia y personas.



profesionalizado. Juan Cabrera preside el directorio, mientras su hijo lidera la gestión ejecutiva, su hija desarrolla los nuevos negocios para el grupo, y Luis Rodríguez es el gerente general, dando continuidad a una visión basada en la excelencia, la capacitación y el compromiso con las personas.

"Nunca imaginé llegar a esto,



Juan Carlos Cabrera junto a sus hijos Fabiola y Juan Carlos, pilares de una empresa familiar que creció con esfuerzo, visión e innovación desde el corazón del bosque.

pero siempre tuve la idea de hacer las cosas bien, con respeto por los trabajadores", dice Cabrera con humildad. Sin embargo, no es solo un hombre sencillo: es un innovador innato, un "busquilla" que ha transformado necesidades en soluciones concretas para una industria tradicionalmente rígida.

Entre sus hitos más relevan-

tes está el desarrollo del primer camión forestal adaptado a las condiciones chilenas, que terminó convirtiéndose en estándar para otras empresas del rubro. También lideró la introducción del semi-remolque al bosque, desafiando la lógica de que ese tipo de configuración no era posible en faenas forestales. Rediseñaron

“

“Nunca imaginé llegar a esto, pero siempre tuve la idea de hacer las cosas bien, con respeto por los trabajadores”

Juan Cabrera,
presidente de JCS.

la distribución de los ejes para mejorar el radio de giro y aumentar la seguridad del conductor. “Este cambio en el semirremolque redujo la manipulación manual y los accidentes. Fue un cambio de paradigma”, asegura.

La pandemia de 2020 fue otra prueba que superaron con visión: internalizaron procesos, crearon áreas de reclutamiento e implementaron un sistema de monitoreo digital que abarca toda la operación del negocio. “La única forma de seguir era profesionalizar y sistematizar”, explica su hijo Juan Carlos, quien destaca que la cultura organizacional es un pilar tan relevante como la tecnología.

Esa cultura también ha abierto espacio a la diversidad: hoy cuentan con mujeres conductoras, algo impensado hace algunos años gracias a programas como Iron Woman de Volvo. Han integrado perfiles nuevos, rompiendo estereotipos y fortaleciendo el equipo humano.

El compromiso de JCS va más allá de mover madera. Es una empresa que ha decidido operar 100% con flota propia para mantener altos estándares de seguridad, eficiencia y control. La informalidad en el rubro existe —reconocen—, pero ellos han optado por competir con reglas claras, transparencia laboral y cumplimiento normativo. “Ser



Un hito relevante fue el desarrollo del primer camión forestal adaptado a las condiciones chilenas, que hoy es estándar para otras empresas del rubro.

eficientes no es pagar menos o evadir. Es hacer las cosas bien”, subraya el fundador.

La compañía enfrenta hoy nuevos desafíos: integrar tecnologías como el GNL y capacitar a sus conductores para optimizar el rendimiento de los equipos. Si bien la electromovilidad aún no se adapta a sus rutas de alta exigencia, siguen atentos a su evolución. “El cambio viene, pero hay que adaptarlo a la realidad forestal”, afirman.

Con operaciones en varias re-

giones, no solo en el área forestal si no también en combustible, construcción, retail y abastecimiento para la gran minería, tienen centros en seis puntos del país y una cultura donde todos se conocen. JCS es hoy un referente silencioso pero potente de lo que significa innovar desde regiones, con los pies en el barro y los ojos en el futuro.

“Los palos me siguen gustando”, dice Juan Cabrera, entre risas, mientras aún recorre

las faenas, revisa los talleres y conversa con los conductores. Su esencia sigue impregnada en cada rincón de la empresa. “No me jubilé, solo cambié de rol. Pero estoy todos los días acá”.

Ya pasaron 40 años. Van por los 45. Y como en los primeros días, sigue convencido de que la constancia y la perseverancia pueden convertir un camión y un sueño en una empresa que deja huella, con su gran pasión: los hermosos bosques del Biobío.

EspacioTest

No todos los buses sorprenden al primer vistazo. Pero al subir al Busscar 345, queda claro que este modelo fue pensado más allá del transporte: apunta al confort, la funcionalidad y el diseño con propósito. Si bien su principal mercado es el mundo minero, lo que ofrece está lejos de ser rudo o básico.

El Busscar 345 es un bus de un piso, motor trasero y configuración 4x2, con chasis a elección entre Scania, Mercedes-Benz y próximamente Volvo, todos en estándar Euro 5. Puede alcanzar los 13,20 metros de largo y ofrece versiones con 46 o 42 asientos, siendo esta última la más común en stock, por su

mayor espacio entre butacas y la inclusión de apoyapiernas. Desde el punto de vista del pasajero, la diferencia es inmediata: más espacio, más comodidad y una sensación de viaje largo mucho más llevadera.

Cada asiento cuenta con puertos USB-A y USB-C, además de luz de lectura individual. Sobre las cabezas, un detalle funcional y poco habitual: elásticos en los portapaquetes para evitar que los objetos se deslicen durante la marcha. El baño está ubicado en la parte trasera, y la cabina del conductor queda completamente aislada, lo que aporta a una experiencia más silenciosa. Todo apunta a un estándar superior, especialmente si se considera

Parece un bus minero, pero por dentro es de primera clase: así es el Busscar 345 que está conquistando faenas en Chile.



El nuevo frontal curvo mejora la aerodinámica y reduce la resistencia al viento. Moderniza la imagen y aporta a la eficiencia del consumo de combustible.



↑ Apoya cabezas con espuma viscoelástica: se adapta, reduce presión y mejora el confort en cada viaje.



↑ Las paqueteras del Busscar 345 incluyen elásticos de sujeción, evitando que los objetos se deslicen durante el viaje.



↑ Incluye de serie apoya piernas en su versión de 42 asientos, mejorando la comodidad en trayectos prolongados.



↑ La cabina del conductor ofrece tablero funcional, buen acceso a controles y un volante ergonómico que facilita la operación diaria.



Busscar 345

Un bus minero de lujo



Renacimiento

Sucesor del clásico 340, el nuevo Vissta Buss destaca por su diseño, materiales y respaldo de Vivipra en minería y transporte de pasajeros.

EspacioTest

que fue pensado para faenas de alta exigencia.

La litera del conductor también merece una mención. A diferencia de otros buses en los que esta área parece un espacio residual, aquí se diseñó pensando en el descanso real. Su amplitud permite dormir con comodidad y demuestra atención a un detalle que suele ser subestimado, pero que influye directamente en la seguridad.

En el exterior, el Busscar 345 da un giro frente a su antecesor, el Vissta Buss 340. El diseño frontal incorpora una curvatura más pronunciada, con beneficios aerodinámicos que reducen la resistencia al viento y optimizan el consumo de combustible. Esta actualización estética no sólo fue bien recibida, sino también premiada: el modelo fue galardonado en un concurso internacional de diseño en Europa.

Pensando en las condiciones del norte de Chile, Busscar

incorporó luces adicionales de retroceso tipo faenero y focos delanteros de largo alcance en el techo, fundamentales para caminos sin iluminación. Son detalles que antes debían instalarse localmente, pero que ahora vienen de fábrica, mejor integrados y más duraderos.

Desde su relanzamiento, el Busscar 345 ya suma cerca de 70 unidades comprometidas con clientes del sector minero. Y aunque el mercado de carretera también lo considera, es en las faenas donde demuestra todo su potencial.

Elegante, robusto y funcional, el Busscar 345 es prueba de que un bus de trabajo puede ofrecer más que solo transporte: puede ser también una experiencia.

Un regreso con respaldo local

El Busscar 345 forma parte de la renovada familia Vissta Buss, lanzada para actualizar la imagen y prestaciones del




La iluminación interior LED entrega una luz clara y uniforme, mejorando la visibilidad y creando un ambiente cómodo y moderno para pasajeros y conductores.



El tablero incluye una pantalla que muestra imágenes de las cámaras para maniobras seguras. Su diseño es moderno, claro y con controles al alcance del conductor.

histórico 340, modelo con el que la marca brasileña retomó su presencia en Chile tras años de ausencia. Esta nueva generación no solo moderniza el diseño, sino que también mejora materiales y equipamiento, acercándose a los estándares

internacionales del segmento. En Chile, su representación está a cargo de Vivipra, empresa con amplia trayectoria en el rubro y un foco claro en abastecer las necesidades del mercado minero y de transporte de pasajeros a lo largo del país. 



El diseño exterior combina líneas modernas y funcionales, con detalles aerodinámicos que mejoran el rendimiento y proyectan una imagen renovada.



UN GRAN EQUIPO PARA EL TRABAJO PESADO

Lander 3311 / 350 HP / 14 m³



Lander 3262 / 400 HP / 15 m³



Lander 3430 / 430 HP / 20 m³



8x4

El camión tolva que necesitas lo encuentras en camiones JAC.
Con potencias hasta 430 HP y capacidad de tolva de 20 m³.

JAC
MOTORS

Encuétralos en camionesjac.cl





”

“Buscamos siempre ser eficientes, disponibles y adaptables. Esa combinación es clave para mantener la fidelidad de nuestros clientes.”

Daniel Martínez,
director de Ventas
de Scania Chile.

Entrevista a Daniel Martínez, director de Ventas de Scania Chile

Scania Chile: Treinta años liderando

Con una inversión de USD 15 millones, Scania celebra sus 30 años en Chile fortaleciendo su presencia en regiones clave y apostando por un transporte más eficiente y sustentable con el éxito del camión SÚPER.

Con tres décadas de presencia en el país, Scania Chile celebra su aniversario mirando hacia el futuro. La marca sueca ha iniciado un plan de inversión por USD 15 millones entre 2024 y 2026, con foco en mejorar su infraes-

tructura, ampliar cobertura regional y reforzar su oferta de soluciones sostenibles.

"Estos 30 años vienen a reforzar nuestra expansión. Queremos estar más cerca de nuestros clientes, acompañarlos en su crecimiento y responder con eficiencia", señala Daniel Martínez, Director de Ventas de Scania Chile y quien lleva 20 años en la compañía.

El programa contempla relocalizaciones estratégicas y mejoras en sucursales ya existentes. En 2024, Scania invirtió cerca de USD 5 millones en Concepción y Santiago Sur. Para 2025, la apuesta será por Antofagasta, Temuco y Los Ángeles, con USD 10 millones adicionales. En 2026, la renovación de la sucursal de Coquimbo cerrará el ciclo con USD 2 millones más.

"No hablamos solo de



Inversión

Scania Chile inició un plan de inversión por US\$15 millones entre 2024 y 2026, con foco en mejorar su infraestructura.

Mercado



El modelo Scania

Se basa en soluciones "tailor-made", adaptadas a las realidades locales con capacidad de personalizar productos en plazos de entre 60 y 120 días.

necesidades específicas del transporte de carga o de pasajeros.

"Buscamos siempre ser eficientes, disponibles y adaptables. Esa combinación es clave para mantener la fidelidad de nuestros clientes en un mercado cada vez más competitivo", asegura Martínez.


Diversidad, equidad y compromiso interno

Scania Chile cuenta con cerca de 500 colaboradores. La empresa impulsa programas de inclusión como "Mujer en Ruta", mentorías para fortalecer el liderazgo femenino y fomentar ambientes de trabajo diversos.

"Queremos hacer bien las cosas puertas adentro antes de proyectarlas afuera. La equidad debe construirse con acciones concretas", apunta el ejecutivo.

Proyecciones, desafíos y nuevos actores

Consultado por la irrupción de marcas chinas en el segmento de vehículos pesados, Martínez se muestra observador, pero confiado: "El servicio es lo que marca la diferencia. No basta con un buen producto; sin respaldo, postventa y conectividad, no hay lealtad".

Mirando al futuro, Scania apuesta por continuar desarrollando tecnología, infraestructura y relaciones de largo plazo. "La invitación es a seguir construyendo juntos los próximos 30 años. Scania no solo es potente, es una marca premium, y eso hay que seguir cultivándolo", concluye. 

destaca su camión Súper, que permite reducir desde un 8% el consumo de combustible.

"Tenemos un rol activo en la transformación del transporte. Nuestra estrategia contempla combustibles alternativos, electromovilidad y, por supuesto, tecnología de conectividad con inteligencia artificial aplicada al mantenimiento predictivo", enfatiza.

Clientes, cercanía y soluciones a medida

El modelo de Scania se basa en soluciones "tailor-made", adaptadas a las realidades locales. Su capacidad de personalizar productos en plazos de entre 60 y 120 días permite responder rápidamente a



Con 20 años de trayectoria en la compañía, Daniel Martínez ha vivido de cerca cada uno de los procesos de cambio en Scania Chile junto a sus clientes.



nuevas instalaciones, sino de mejores capacidades, más personal capacitado y tecnología de soporte para optimizar la disponibilidad de las flotas de nuestros clientes", explica Martínez. El análisis de estas inversiones se basa en datos concretos, como mapas de calor de flota en movimiento y proyecciones de crecimiento de cada zona. "Nada es al azar", enfatiza.

Liderazgo en sustentabilidad y adaptación tecnológica

Scania ha sido pionera en introducir camiones a GNL en el país y en preparar la transición hacia las normativas Euro 6, que entrarán en vigor en Chile en 2026. En esta línea,

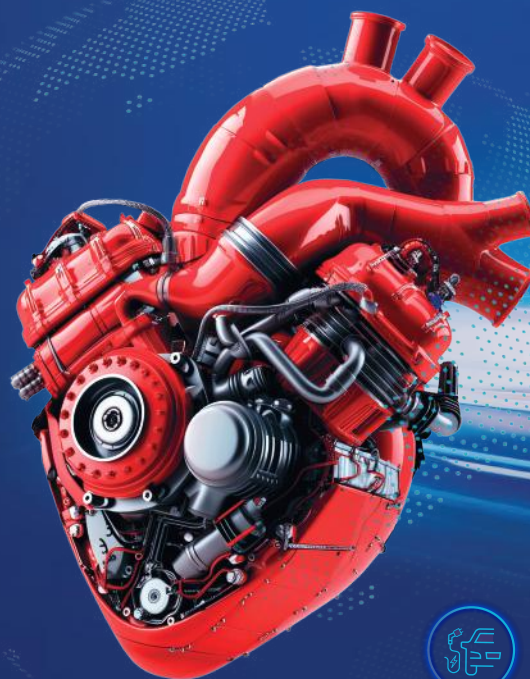
motortec CHILE

Presentado por:



BOSCH

26 • 27 • 28
JUNIO 2025
ESPACIO RIESCO
SANTIAGO DE CHILE



RESERVA TU STAND

¿O DEJARÁS QUE TU COMPETENCIA SE LLEVE A TUS CLIENTES?



Participa de la principal Feria Internacional del Aftermarket y dale visibilidad a tu marca frente a los más importantes actores del mercado automotriz.

Contáctanos en: info@motortecchile.cl

motortecchile.cl



MotortecCL



motortecchile



Motortec Chile

Organizan y Producen:



ESPACIO RIESCO®



Invita:

AutoPlanet
REPUESTOS Y ACCESORIOS

Patrocinan:



Media Partner:



La minería global se mostró en Expomin

Transición energética

La feria de la minería más importante de Latinoamérica tuvo un récord de 83.498 visitantes y más de 1.300 empresas expositoras de 35 países. Destacó por su enfoque en sostenibilidad al ser certificada como evento carbono neutral y su apertura a la ciudadanía.



Con más de 83 mil visitantes y la participación de 1.372 empresas de 35 países, la feria y Congreso Internacional Expomin 2025 consolidó su posición como el principal encuentro minero de América Latina. En esta edición, EspacioT participó como media partner y fue testigo de un evento que no solo superó las expectativas de asistencia, sino que también reafirmó el compromiso de la industria con la sostenibilidad, la tecnología y el desarrollo del país.

Durante cinco días, entre el 22 y el 26 de abril, Espacio Riesco

fue el epicentro de la conversación minera global. La ministra de Minería, Aurora Williams, destacó el carácter histórico de esta versión: "No solo se trata del poder de convocatoria que tiene la exhibición, sino también del interés que la minería nacional y latinoamericana genera a todo el mundo". El evento fue inaugurado con un mensaje claro: Chile está llamado a ser proveedor responsable de minerales críticos para la transición energética.

La dimensión internacional quedó reflejada en los más de 8.000 delegados extranjeros y la presencia de compañías líderes que presentaron innovaciones en

eficiencia energética, electromovilidad, automatización, y gestión del agua. En nuestra cobertura como EspacioT, tuvimos la oportunidad de conversar con múltiples proveedores de la industria del transporte de carga y pasajeros, actores clave en las soluciones logísticas que permiten el funcionamiento continuo de la gran minería.

Uno de los grandes hitos de Expomin 2025 fue su certificación como feria carbono neutral. Gracias a un acuerdo con Colbún, se midió y compensó la huella de carbono del evento, marcando un antes y un después en la historia de la exhibición.



Desde el aire, la magnitud de Expomin 2025 impresiona: más de 120.000 m² de exhibición en Espacio Riesco, con pabellones y maquinaria a gran escala que reflejan la envergadura de la feria minera más importante de Latinoamérica.





⬆ Los Tres cerraron Expomin 2025 con un show exclusivo en Espacio Riesco. Éxitos como “Déjate caer” y “Un amor violento” pusieron el broche a una semana histórica.



⬆ La ministra Aurora Williams inauguró Expomin 2025 destacando el rol clave de Chile en la transición energética y el liderazgo de la minería en sostenibilidad e innovación.

Conexión

Más de 8.000 delegados extranjeros y empresas de 35 países reafirmaron el carácter global del evento, con alianzas y tecnologías desde cinco continentes.

Actualidad



↑ Marcel destacó la resiliencia del cobre chileno ante el mercado mundial.



↑ Más de 83 mil personas recorrieron pabellones, patios y paneles en cinco días.



↑ Zack Kass abordó el impacto de la inteligencia artificial en la minería futura.

El Congreso Internacional, presidido por Patricio Hidalgo, CEO de Anglo American Chile, desarrolló más de 120 charlas y paneles temáticos, con ejes como digitalización, transición energética y sostenibilidad. En estas jornadas destacaron presentaciones como la del exdirector de OpenAI, Zack Kass, quien abordó el impacto de la inteligencia artificial; el ministro de Hacienda, Mario Marcel, quien resaltó la resiliencia del cobre chileno frente a la incertidumbre económica global; e intervenciones sobre financiamiento verde, permisos y marcos regulatorios.

Además, expertos como Vikram Mansharamani ofrecieron visiones globales sobre riesgos geopolíticos y económicos que impactan al sector, mientras que personalidades como Ignacio Briones y Jessica López aportaron miradas críticas y propositivas sobre inversión, uso del agua y el rol del Estado.


Un espacio especialmente valorado fue la Zona de Innovación, donde startups, universidades y centros de I+D presentaron soluciones tecnológicas que permiten a la minería avanzar hacia una operación más segura, eficiente y sustentable. En paralelo, cientos de

reuniones de negocios se llevaron a cabo entre empresas, clientes y proveedores, mostrando la vigencia de las ferias presenciales como espacios de conexión estratégica.

Destacamos la calidad del contenido técnico y la apertura al diálogo con gremios y empresas del ecosistema logístico. La profesionalización del transporte vinculado a la minería fue tema de conversación en diversos pabellones, con énfasis en la digitalización de flotas, la trazabilidad y el avance hacia energías limpias, incluyendo electromovilidad y GNL.

Como broche, el Día Ciu-

dadano convocó a más de 4.000 personas en una jornada educativa y familiar que abrió la minería a la comunidad.

Expomin 2025 no solo fue una feria exitosa en cifras, sino también en propósito: conectar al país y al mundo en torno al futuro de una minería más consciente, diversa y abierta. Como medio especializado, en EspacioT celebramos haber sido parte de esta experiencia y de los múltiples encuentros que nos permiten seguir contando la historia del desarrollo minero desde el transporte, la innovación y las personas. 



← El Día Ciudadano convocó a más de 4.000 personas en una jornada que abrió la feria a la comunidad con actividades educativas, charlas, recorridos guiados y experiencias familiares. Fue un espacio clave para acercar la minería a las personas y derribar prejuicios del rubro.

COMISA

SIEMPRE PRESENTE

Buses y carrocerías diseñados para garantizar **seguridad, confort y durabilidad** en el transporte de pasajeros.

***Representantes exclusivos de Comil en Chile.**



Te acompañamos en cada ruta.



**Presencia
en todo Chile**



**Servicio
Post Venta**



**Alianzas con empresas
líderes en transporte
de pasajeros**

www.comil.cl

Llámanos al +(562) 277 240 40

”

“El espíritu de LINK+ es el de una empresa regional, donde el grueso del personal es local y el foco exclusivo es Codelco División El Teniente”

Manuel Arriagada,
gerente general de Link+.



Manuel Arriagada, gerente general de Link+

RUTA CON CONCIENCIA

Con 940 trabajadores y 430 vehículos, LINK+ se consolida como operador estratégico de Codelco El Teniente. Su gerente general Manuel Arriagada, repasa desafíos tecnológicos, renovación de flota con Mercedes-Benz y foco en bienestar y profesionalización de conductores.

En Rancagua, LINK+ lleva más de cinco décadas articulando soluciones de transporte para una de las faenas más exigentes del país: División El Teniente de Codelco. Con una flota de 430 vehículos y cerca de mil colaboradores, la compañía se ha convertido en un referente de operación eficaz, segura y responsable.



“El espíritu de LINK+ es el de una empresa regional, donde el grueso del personal es local y el foco exclusivo es Codelco División El Teniente”, afirma Manuel Arriagada, gerente general desde 2022. Ingeniero estructural UC con un MBA en la misma universidad y más de 30 años en la organización, ha vivido de cerca cada etapa del desarrollo de la operación. “Partí como ingeniero de proyectos en los noventa, cuando Chile crecía al 7%. He pasado por todas las áreas, y hoy me siento parte de un proyecto colectivo con identidad regional, que responde a un solo cliente: Codelco El Teniente, donde nuestro principal foco es estar a la altura de su confianza”.

Detrás del nombre LINK+ hay una evolución tecnológica,

organizacional y humana de la antigua Link Service y Pullman Chile. Hoy están enfocados completamente en una faena que exige excelencia. Con accionistas como Rodrigo Peón-Veiga Herranz y Mario Vargas Herrera, y una estructura profesionalizada, la compañía se proyecta como un socio estratégico clave en el nuevo ciclo del cobre chileno.

Renovación con visión operativa

En la última renovación de flota, LINK+ optó por buses y vans Mercedes-Benz, particularmente el modelo Sprinter y buses Optimus, que han demostrado un desempeño superior en condiciones extremas como el Rajo Sur, ubicado a 3.500 m de altitud. “La decisión no pasa solo por



Tecnología, potencia y adaptación al terreno: así luce parte de la flota de LINK+, diseñada para enfrentar los desafíos de la minería en altura.

Flota

Link+ sumó a su flota recientemente cuatro Mercedes Benz Óptimus y 26 Sprinter.

Inspiración



Manuel Arriagada dice que no se trata solo del diseño o la marca, sino de cómo cada vehículo se ajusta a los requerimientos específicos del cliente.

la marca, sino por su capacidad de respuesta a la necesidad del cliente”, señala Arriagada.

La selección de proveedores —entre los que también destacan alianzas con Reborn Electric Motors y otras marcas— responde a una evaluación técnico-operativa rigurosa. “No se trata solo del diseño o la marca, sino de cómo cada vehículo se ajusta a los requerimientos específicos del cliente: potencia, autonomía, confort, capacidad de frenado, peso, seguridad y dispositivos de asistencia al conductor”, comenta.

Conductor, eje estratégico

En un contexto de escasez de conductores calificados, LINK+ ha desarrollado una política activa de atracción y retención de talento. Además de una remuneración competitiva, la empresa ofrece condiciones únicas: jornadas que permiten regresar a casa diariamente, actividades deportivas, infraestructura de primer nivel y un diálogo constante con sus dos

sindicatos, que agrupan al 95% de la dotación.


“Nuestro foco está en las personas. Sabemos que operar en minería es exigente y por eso buscamos un ambiente equilibrado, seguro y con sentido de pertenencia”, dice Arriagada.

La innovación tecnológica también está en el corazón de LINK+. La empresa apuesta por sistemas de gestión de flota que se preparan para la aplicación de inteligencia artificial,

control de fatiga, seguimiento de rutas y mejoras continuas en seguridad y eficiencia. Mirando al futuro, Arriagada plantea que el verdadero desafío será integrar a toda la organización en este cambio.

En cuanto a combustibles alternativos, si bien LINK+ ha evaluado el uso de GNL, el foco está en la electromovilidad y la posibilidad futura de reconversión de flotas, hoy limitada por la falta de normativa.

Una visión a largo plazo

Para Arriagada, el futuro de LINK+ estará marcado por la capacidad de adaptarse a los cambios del entorno. Visualiza una transformación profunda: “El futuro estará marcado por la transición energética, pero también por la incorporación de inteligencia artificial, reconversión de flota y nuevos modelos de relacionamiento laboral. Ya no basta con cumplir; debemos anticiparnos”, finaliza. 



Con más de 430 vehículos operando en altura, la flota de LINK+ refleja su compromiso con la seguridad, la tecnología y la excelencia en El Teniente.

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

Nueva Mazda BT-50

Subimos con todo (y bajó digna)

La nueva Mazda BT-50 2025 se enfrentó a tierra suelta, cerro empinado y cero piedad... Respondió como campeona. La llevamos a Nido de Cóndores para probarla en serio: caminos malos, polvo hasta el techo y hasta una subida por la ladera misma.

La teníamos desde principios de semana. Roja, 4x4, recién llegada y reluciente. Y aunque aún no la habíamos sacado a pasear, sabíamos que tarde o temprano iba a llegar su momento. El miércoles fuimos al lanzamiento de otra marca en Nido de Cóndores. Camino de tierra, subida mala, y más allá... el cerro. Dijimos altiro "¿Y si la probamos ahí mismo?". No hubo vuelta atrás.

La Mazda BT-50 2025 llegó a Chile con una actualización visual y mecánica que refuerza su versatilidad y carácter aventurero. El nuevo diseño adopta el

lenguaje Kodo de la marca, con una parrilla más grande y una firma luminosa que la conecta visualmente con el resto de la familia Mazda. Los nuevos faros LED delgados, el parachoques con cortinas de aire funcionales y las llantas de hasta 18 pulgadas en esta versión, le dan un aire más sofisticado sin perder su esencia robusta.

La versión que manejamos fue la High 4x4 automática, equipada con el conocido motor turbodiésel de 3 litros que entrega 188 HP y 450 Nm de torque entre 1.600 y 2.600 rpm. La caja automática de seis marchas, con modo secuencial, respondió con

firmeza incluso cuando decidimos dejar el camino y subir directamente por la ladera del cerro. No hubo quejas. Con un despeje de 240 mm, ángulo de ataque de 30,4° y capacidad de vadeo de 800 mm, esta pick-up se comportó como si el terreno irregular fuera su hábitat natural.

Lo interesante es que, a pesar de su rudeza en faenas off-road, la BT-50 ofrece una conducción cómoda y controlada en ciudad. No rebota, no cruje, no vibra. Tiene control de descenso, bloqueo de diferencial en esta versión, y un sistema de tracción 4x4 conectable que hace que cambiar de modo



La Mazda BT-50 2025 parte en \$33.990.000 para la versión Core 4x4 manual y llega a \$40.990.000 en la versión High Plus 4x4 automática, ambos valores con bonos incluidos.

Protección

Viene equipada con siete airbags, frenado autónomo, control crucero adaptativo, alerta de punto ciego y asistencia de carril, entre otras funciones.

EspacioTest



Cabina de diseño envolvente, materiales suaves y detalles metálicos que elevan la sensación de calidad.



Pantalla de instrumentos clara y moderna, con buena visibilidad y datos clave siempre a la vista.



Aire acondicionado con botones físicos, fácil de usar y práctico para ajustes rápidos en plena conducción.



La caja de carga es amplia, resistente y funcional, ideal para faena. Soporta hasta 930 kilos de capacidad útil.

EspacioTest

Capacidad

Puede cargar hasta 930 kilos en su caja y remolcar hasta 3.500 kilos, lo que la hace ideal tanto para el trabajo exigente como para aventuras pesadas.



↑ Incluye control de descenso y asientos calefaccionados con botón físico, prácticos para climas fríos o pendientes.



↑ Asientos traseros con buen espacio para piernas y respaldo cómodo, ideales para pasajeros en trayectos largos.

sea tan sencillo como girar una perilla.

Por dentro, el salto es evidente. El habitáculo combina asientos de cuero negro con costuras plateadas, detalles metálicos oscuros y un tablero que se prolonga hacia las puertas para dar una sensación de mayor amplitud. La pantalla de 9 pulgadas es rápida, ofrece Android Auto y Apple CarPlay inalámbricos, y está acompañada por botones físicos que mejoran la usabilidad. El sistema de sonido cumple, y la conectividad WiFi & Bluetooth viene de serie.


En seguridad, esta versión viene cargada: siete airbags, frenado autónomo de emergencia, control crucero adaptativo, advertencia de colisión frontal, monitor de punto ciego, alerta de tráfico cruzado, asistencia de mantenimiento de carril, control de luces altas y hasta advertencia por uso indebido de los pedales. Una suite de asisten-

cias que se agradece tanto en carretera como en ciudad.

En cuanto a capacidades, puede cargar 930 kilos y remolcar hasta 3.500. Y si bien no se trata de la más ágil en reacción, compensa con una entrega de potencia suave, lineal y con mucho aplomo en zonas complicadas.

Precio y conclusión

Parte en los \$33.990.000 para la versión Core 4x4 manual, y llega hasta los \$40.990.000 en esta versión High Plus 4x4 AT que probamos (precios incluyen bonos). La garantía es de 3 años o 100.000 km, lo que ocurra primero.

¿Nuestra conclusión? La BT-50 no vino a jugar. Vino a ensuciarse, a demostrar que puede con tierra, cerro, piedras, curvas y también con asfalto urbano. Se empolvó entera, se metió donde otras se detienen y bajó como si nada. Si buscas una camioneta que combine estilo con trabajo duro, acá hay una candidata firme. 



Diseño japonés con estilo Kodo: líneas limpias, parrilla prominente y faros delgados que combinan elegancia, fuerza y modernidad en una pickup distinta.





Más
Información

New **ATEGO**

1933 LS/36

Robusto, versátil y eficiente.
El tractocamión perfecto para cualquier desafío.

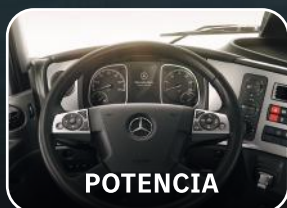


RESÉVALO
en todas nuestras
sucursales Kaufmann.

Solución para el transporte de cargas ligeras y voluminosas.



MOTOR
Motor OM 926 LA BlueTec 5.



POTENCIA
Potencia 240 kW / 326 CV.



TRANSMISIÓN
Transmisión automatizada
PowerShift Advanced.



SEGURIDAD
Sistema ABS, ASR, ESP.

Imágenes referenciales.

KAUFMANN

Juan Araya, presidente de la CNDC.

"El gremialismo es un vicio"

Con más de tres décadas liderando la Confederación Nacional de Dueños de Camiones, Juan Araya es uno de los dirigentes más longevos del rubro. Su historia cruza rutas de Arica a Punta Arenas e infinitos debates legislativos, marcando un hito en la lucha gremial del transporte en Chile.

POR Anita Hidalgo Vásquez.

Juan Araya no necesita presentaciones para que su nombre resuene en el mundo del transporte chileno. Desde 1990 lleva más de 35 años de trayectoria gremial y 18 como presidente de la Confederación de Dueños de Camiones de Chile, CNDC. Desde ese escenario ha sido testigo —y protagonista— de los momentos más complejos del rubro. Astuto, directo y con una fuerte conciencia política, ha liderado a los camioneros desde una trinchera difícil: la de la asociatividad, en un sector tradicionalmente individualista.

Asociatividad como única salida

Para Araya, la organización entre transportistas no es solo una estrategia, es una urgencia. "El camionero pequeño, en forma individual, se va a morir", sentencia. El futuro del sector depende de organizarse y actuar en conjunto. "Hay que comprar y vender en grupo, formar cooperativas. Si tú vas a comprar 100 neumáticos solo, pagas más que si vas como organización. En el norte lo han entendido bien: Calama, Iquique, trabajan en conjunto. Eso hay que replicarlo", enfatiza.

Bajo su gestión, la Confederación ha empujado diferentes leyes, defendido la devolución



"Somos miles de socios activos. Sin embargo, muchos recurren al gremio solo cuando tienen problemas. Como la iglesia: van cuando necesitan algo", ironiza Araya.



”

Los gobiernos pasan,
pero los problemas
del transporte siguen.
Y sin los pequeños, la
logística del país no
funciona.”

Juan Araya,
presidente de la CNDC.

Asociados

La CNDG agrupa 126 asociaciones y ocho mil socios activos de Arica a Punta Arenas.

Gremios



Renovación

"Tenemos sede propia, una historia de 71 años, y mucho camino recorrido. Pero si no nos organizamos, si no formamos nuevos dirigentes, esto se va a terminar."


tiempos de espera, los vacíos en la normativa, hacen que la libreta siga siendo más útil".

Pero hay temas más complejos y urgentes, como la informalidad y la falta de fiscalización: "Hay choferes extranjeros que trabajan sin papeles, incluso manejando camiones ajenos desde los puertos. El Estado no tiene cómo controlarlo todo. Estamos trabajando con el Servicio de Impuestos Internos y Aduanas para avanzar ahí".

Formación, género y nuevas generaciones

La falta de conductores profesionales en la industria del transporte ha sido un gran tema desde hace décadas. "El sistema actual de capacitación no sirve", sentencia. "No hay incentivos ni una carrera profesional real para los conductores. Quizás, si existiera una formación técnica formal, elevaríamos el estándar de la industria. Pero acá los conductores que venían por vocación desde generaciones ya no existen. Sus hijos son los primeros profesionales de sus familias gracias al trabajo de sus padres en la ruta."

También habla de la presencia femenina en el gremio. "Tenemos mujeres en el directorio, impulsamos equidad de género y la aplicación de leyes como la del acoso (Ley Karin), pero en la ruta es diferente, las condiciones no están dadas", reconoce.

A sus 81 años, Juan Araya piensa más en formar equipos que en seguir acaparando micrófonos. Tiene claro que su legado no está solo en las leyes impulsadas o en las sedes construidas, sino en haber mantenido viva la voz del transporte, una voz que —si bien se ha modernizado— sigue necesitando líderes que se remanguen la camisa y escuchen al que está en la ruta. 



"Faltan líderes nuevos. Este trabajo es duro y a veces ingrato. Pero hay que seguir formando equipos, estar cerca de la gente", explica Araya.

del impuesto específico, impulsado normativas laborales y visibilizado la inseguridad en la ruta por falta de zonas de descanso. Además de levantar temas transversales, como la equidad de género en un sector profundamente machista. Hoy, aunque más pausado, sigue siendo un referente. "El gremialismo es un vicio", dice entre risas, mientras enumera los desafíos pendientes: el déficit de conductores, la informalidad en los puertos, la necesidad de profesionalización y la urgente renovación dirigencial.

Logros normativos y desafíos pendientes

Entre los avances recientes destaca la prórroga de la rebaja del impuesto específico a los combustibles, que se extendió hasta fines de 2026. "Fue un gran logro. Son muchos millones que ya los transportistas pequeños contaban como parte de su margen", reconoce.

También menciona el límite de 180 horas mensuales para los conductores y la persistencia del uso de la libreta de asistencia. "La tecnología no siempre funciona en nuestro rubro. Los

NUEVO
Marcopolo
Bravis

Un aventurero de
rutas urbanas y rurales.



RED POSTVENTA
A NIVEL NACIONAL



ESTILO Y SOFISTICACIÓN
EN CADA DETALLE



CABINA CON EXCELENTE
AISLAMIENTO

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



”

“En Sotraser, nuestro compromiso va más allá de la sustentabilidad: trabajamos cada día por mantener la calidad, la seguridad y la innovación en cada operación”

Pedro Peña,
gerente de
Electromovilidad y
Nuevas Energías de
Sotraser.

SOTRAS



Compromiso con el transporte sustentable

Sotraser se lució

La compañía exhibió en Expomin 2025 avances concretos en electromovilidad y nuevas tecnologías aplicadas al transporte minero, reforzando su compromiso con la innovación, la sostenibilidad y la eficiencia logística, en su apuesta por elevar el estándar y generar bajo impacto.

Con una propuesta clara de descarbonización y transporte logístico de alto estándar, Sotraser cerró con éxito su participación en Expomin 2025, la feria minera más importante de Latinoamérica, donde presentó su visión de futuro y reafirmó su rol como proveedor estratégico para la industria.

Desde su stand de 150 m² - donde compartió espacio con aliados clave como Volvo Chile, Copec Voltex, Caren, Tremac, Wisetrack, Continental, Goodride y Donaldson - la empresa exhibió parte de su moderna flota, su tecnología aplicada a operaciones de alto rendimiento y su compromiso con la sostenibilidad.

"Estar presentes este año en

Expomin fue una instancia clave para Sotraser. Nos permitió compartir directamente con nuestros clientes de la gran minería y mostrar una pincelada de la amplia gama de servicios que ofrecemos, siempre con el ímpetu de aportar valor. Hoy más que nunca, estamos comprometidos con estar a la altura de las exigencias de la industria minera, entregando soluciones logísticas cada vez más eficientes y sustentables, como lo fue el camión 100% eléctrico y todo el ecosistema que lo acompaña. Este tipo de tecnologías, contribuyen directamente a la reducción de emisiones de alcance 3", destaca Pedro Peña, gerente de Electromovilidad y Nuevas Energías de Sotraser.

Claudio Cerda, Manuel Urrejola, Daniela Cortes, Alberto Heller, Felipe Peña y Matías Soffía.

Flota

Sotraser opera con 650 tractocamiones, de los cuales el 10% ya es eléctrico, mientras que el resto cumple con los estándares Euro 5 y Euro 6.

Mercado



Con un stand de 150 m², la empresa mostró su flota, tecnología de alto rendimiento y compromiso con la sostenibilidad junto a aliados clave.



Pedro Peña, gerente de Electromovilidad y Nuevas Energías de Sotraser.

Actualmente, la compañía opera 650 tractocamiones, de los cuales el 10% ya es eléctrico, mientras que el resto cumple con estándares Euro 5 y Euro 6. Paralelamente, avanza en la exploración de nuevas tecnologías apostando por una matriz energética más limpia para sus operaciones futuras.


"En Sotraser lideramos la transformación del transporte de carga en Chile, con un compromiso firme hacia la eficiencia, sostenibilidad y continuidad operacional de nuestros clientes. Conectamos de manera segura, confiable y eficiente, entregando soluciones logísticas de alto estándar, respaldadas por más de 30 años de experiencia", señala Peña.

Para el ejecutivo, "nuestro compromiso va más allá de la sustentabilidad: trabajamos cada día por mantener la calidad, seguridad e innovación en cada operación, adaptándonos a los desafíos de la industria con visión de futuro. Queremos ser referentes en la logística nacional, aportando activamente al desarrollo sostenible y competitivo del país."

La profesionalización de sus procesos, la formación de sus equipos y la inversión en innovación han posicionado a Sotraser como una de las empresas más avanzadas del país en transporte de carga para la minería. Su enfoque combina eficiencia técnica, sostenibilidad y colaboración con socios estraté-

gicos, respondiendo a los más altos estándares del sector.

"La mejora continua no es un objetivo, es un camino. En Sotraser estamos en constante evolución, buscando siempre soluciones que generen valor para nuestros clientes y el entorno. Nuestro éxito en Expomin refleja esa convicción y el compromiso serio que hemos sostenido durante años en el rubro del transporte", concluye Peña.

Con una mirada puesta en el largo plazo, Sotraser continúa liderando la transformación del transporte minero en Chile, impulsando un modelo logístico que combina innovación, responsabilidad ambiental y eficiencia operacional. 

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 terrenos desafiantes de Chile.
- ▶ Costo por arranque, ultra competitivo, ideal para optimizar tu inversión.



Eventos

KAUFMANN Y SHELL SOBRE RUEDAS

Kaufmann y Enx-Shell Lubricantes celebran tres décadas de alianza estratégica regalando un camión Mercedes-Benz Atego 1726/48 4X2 cero kilómetros, valorizado en 94 mil dólares. Al lanzamiento de este acuerdo asistieron los máximos representantes de las compañías y sus aliados estratégicos. El sorteo se realizará el 31 de julio en la Casa Matriz de Kaufmann.



José Rosas, Germán Klempau, Francisco Arzubi, Carlos Anwandter y Alvaro Ruiz



José Miguel Rosas.



Víctor Bugueño, María José Acuña, Santiago Baeza y Francisco Fuenzalida.



Francisco Cornejo, Diego Ramírez, Carlos Anwandter, Felisa Marchant y Germán Klempau.



Álvaro Ruiz, Marcelo Sverdlov, Carlos Anwandter y Francisco Arzubi.



Carlos Anwandter y Francisco Arzubi.



Víctor Bugueño y Andrés Lagos.



José Venegas y Francisco Cornejo.



Ignacia Novoa, Andrés Lagos y Pamela Leiva.

FAW J7 DEBUTA CON RESPALDO MACO TATTERSALL

Maco Tattersall presentó en Chile el nuevo tractocamión FAW J7, marcando el arribo de la séptima generación de la marca al mercado chileno. Clientes, prensa y socios estratégicos conocieron sus prestaciones y asistieron al debut del exfutbolista Diego Rivarola como embajador de la marca. Marcelo Sepúlveda y Fabiano Mattana lideraron la presentación, destacando al J7 como gran producto por su tecnología y calidad.



Óscar Villagrán, Luis Bello, Ricardo Bello y Francisco Díaz.



Claudio Miranda, Edgar Concha y Marcelo Sepúlveda.



Edgar Concha, Claudio Miranda y Claudio Droguet.



Ricardo González, Roberto Vega, Daniel Peña, Ruperto Vásquez y Gerson Mora.



Félix Valdebenito, Matías Castillo, Luis Escobar, Juan Maturana y Jorge Montiel.



Francisco Fuenzalida, Eduardo Olivares y Luciano Quintanilla.



Félix Mesias, Anita Hidalgo, Felipe López y Carlos Carrasco.



Óscar Villagrán, Luis Bello, Ricardo Bello, Fabiano Mattana y Francisco Díaz.



José Luis Peña, Cristian López y Rodrigo Encina.



Mario Carvallo, Bastián Chavarría, Ariel Orellana y Rocío Rojas.




Yang Xin, Wang Han Xu Fei, Wang Yu y Lan Zhen Dong.



El 98% de los dueños del Clase G jamás lo sacarán del asfalto. Pagan por un 4x4 imparable, con tres bloqueos, caja Low Range y 70 cms. de vadeo... para ir al supermercado. Un todoterreno que nació para la guerra, pero terminó atrapado entre vitrinas y restaurantes.





La nueva Clase G de Mercedes-Benz ya está en Chile. Fiel a su linaje, ahora suma motores híbridos, tecnología off-road de otro nivel y un interior que es puro exceso bien pensado.

Lujo salvaje, ¡sin complejos!

Con 45 años de historia y medio millón de unidades vendidas, la Clase G de Mercedes-Benz regresa a Chile con una renovación que mezcla lujo brutal y capacidades todoterreno reales. Aunque el 98% de sus dueños nunca saldrá del pavimento, el G sigue listo para lo que sea: tres bloqueos de diferencial mecánicos, caja Low Range, 24 cm de despeje, ángulos de ataque y salida de 31° y 30°, y capacidad de vadeo de 70 cm. Sí, es una bestia.

Disponible en tres versiones —G 450d, G 500 y el brutal AMG G 63—, ofrece motores de seis cilindros o V8 biturbo, todos con apoyo eléctrico de 48V. El G 63 alcanza

100 km/h en 4,3 segundos gracias a sus 585 hp. En tanto, los nuevos seis cilindros sorprenden por su eficiencia y potencia: 367 hp en el diésel y 449 hp en el gasolina.

El interior es una sala de conciertos con sonido 3D Burmester, pantallas de 12,3" y calefacción hasta en los portavasos. El sistema MBUX ya no necesita que digas "Hey Mercedes" para obedecer, y el nuevo OFFROAD COCKPIT te muestra en vivo inclinaciones, altitud y dirección.


El precio parte en \$174 millones para el G 450d, y llega a unos \$245 millones en el caso del G 63. Harta plata, sí. Pero absolutamente único.

Uno de los grandes avances de esta generación es su enfoque en la digitalización de la experiencia

de conducción. El sistema MBUX no solo es más rápido e intuitivo, sino que también integra comandos personalizables y funciones específicas para la conducción todoterreno, como el capó virtual que proyecta lo que hay debajo del vehículo en la pantalla central. Esta herramienta es particularmente útil en terrenos rocosos o al atravesar pasos estrechos, permitiendo al conductor maniobrar con mayor precisión.

En términos de confort, el Clase G ha sido equipado para satisfacer las expectativas más altas. La climatización automática de tres zonas, los asientos calefaccionados en todas las plazas y el sistema de ionización del aire convierten la cabina en

un refugio de lujo, incluso en los entornos más hostiles. Además, elementos como el volante calefaccionado, los asientos multicontorno con función de masaje y la iluminación ambiental con 64 colores refuerzan su carácter premium.

Por fuera, la silueta sigue siendo inconfundible: líneas rectas, presencia imponente y una rueda de repuesto colgada en la puerta trasera. Pero hay detalles nuevos como la parrilla rediseñada y el spoiler frontal que mejoran tanto la estética como la aerodinámica. Con este modelo, Mercedes-Benz no solo mantiene viva la leyenda del G-Wagen, sino que también la adapta a los nuevos tiempos sin sacrificar lo que la hace única. 

Silencio que acompaña

La cabina está bien insonorizada, aislando el ruido del motor y del exterior, lo que mejora el confort en cada trayecto.

Nuevo Faw J7 2655

Músculo chino, precisión alemana

Con un motor robusto desarrollado por FAW y una caja automatizada ZF Traxon de origen alemán, el J7 2655 combina fuerza oriental con tecnología europea para entregar una experiencia de manejo sorprendentemente refinada.





+
Motor FAW de 12,5 L y 550 HP entrega potencia estable y continua, ideal para ruta larga y carga exigente. Responde sin tirones, con empuje parejo.

A veces basta un rato al volante para darse cuenta de que uno no está en un camión más. Me pasó con el FAW J7 2655.

Apenas lo arranqué, supe que estaba frente a algo distinto. El empuje del motor, la respuesta de la caja, el silencio de la cabina... todo apuntaba a una experiencia bien lograda, sin aspavientos ni adornos innecesarios. Trabajo duro, pero con cerebro detrás.

La ficha técnica lo presenta con claridad: 550 caballos de fuerza, motor FAW de 12,5 litros y seis cilindros en línea, caja ZF Traxon automatizada de 12 marchas más dos de retroceso. Pero más allá de los números, lo que sorprende es cómo todo esto

se traduce en la ruta. El camión empuja con fuerza pareja, sin vacíos ni tirones. La caja hace su trabajo sin hacerse notar, siempre en el cambio justo. Uno se concentra en la ruta, no en el camión. Y eso, cuando se recorren miles de kilómetros, marca la diferencia.

La cabina está bien lograda: amplitud suficiente, buena visibilidad, una litera cómoda y una ergonomía que hace fácil el día largo. Nada rebuscado, pero todo pensado para que las horas pasen sin pesar. El diseño exterior también aporta lo suyo, con líneas aerodinámicas que ayudan a cortar el viento y reducen algo de consumo, según prometen sus fabricantes. No tengo cómo comprobarlo, pero sí noté



⬆ La pantalla digital central permite controlar cámaras, funciones del camión y modos de manejo con claridad.



⬆ La caja ZF Traxon automatizada de 12 marchas ofrece cambios suaves, precisos y siempre en el punto justo, sin interrupciones.



⬆ Estanque de 600 litros que permite una gran autonomía, ideal para rutas largas sin detenciones frecuentes.



⬆ Incluye calefacción independiente para la cabina, lo que permite mantener una temperatura cómoda sin encender el motor.

Origen con historia

Fabricado en Changchun, China, denominada como la Detroit Asiática, en una planta robotizada con soldadura automatizada y limpieza de clase quirúrgica; calidad industrial garantizada.



↑ El sistema Wabco permite regular la altura de la suspensión según la carga, optimizando la estabilidad.



↑ Asiento del conductor ergonómico, con múltiples ajustes y buen soporte lumbar.



↑ La cabina ofrece múltiples compartimentos y espacios para guardar objetos.



↑ Freno motor de 3 etapas integrado al motor, entrega alta retención y mejora el control en pendientes.

que el ruido exterior no se cuela tanto como en otros tractos.

Lo que sí pude comprobar fue el equipamiento de seguridad: el sistema de advertencia de cambio de carril es sensible sin ser molesto, el frenado autónomo de emergencia reaccionó de forma suave en una simulación controlada y la cámara 360 proyecta una vista clara del entorno, especialmente útil en maniobras lentas. Para quienes manejan de noche o con condiciones complejas, son detalles que se agradecen.


Changchun????

Después del manejo, quise saber más del origen. Me contaron que el J7 nace en la planta

de FAW en Changchun, al norte de China, una ciudad que llaman la 'Detroit asiática'. Allí, en una fábrica robotizada, con soldaduras automáticas y estándares de limpieza de quirófano, se construyen estos camiones. Y se nota. No hay vibraciones extrañas, no hay ruidos sueltos. Todo transmite solidez. Y si uno se fija bien, reconoce componentes de marcas conocidas: Michelin, Knorr, ZF, Wabco. Eso da cierto respiro cuando uno piensa en la mantención o el recambio de piezas en el tiempo.

Me dijeron que el primer cliente en Chile fue un transportista acostumbrado a una marca sueca. No me sorprendió. El camión no tiene nada que envi-

diar en términos de conducción. ¿Hay diferencias? Claro. Pero lo esencial está bien cubierto: potencia, control, comodidad y respaldo. Y para muchos, esa combinación basta y sobra.

No me gusta hablar de revoluciones. Pero el J7 me dejó la impresión de ser un camión que, más que prometer, cumple. No hace ruido para llamar la atención. Simplemente avanza. Y eso, en esta industria, vale mucho. 



La cabina del FAW J7 cuenta con un sistema de abatimiento eléctrico que permite acceder al motor de forma rápida, segura y sin esfuerzo físico, ideal para mantenimiento.



La tapa frontal abatible da acceso rápido y ordenado a los puntos clave de mantenimiento diario, facilitando revisiones y controles rutinarios.



El FAW J7 2655 sorprendió por su potencia, suavidad y equipamiento. Con 550 HP, cabina cómoda y tecnología útil, entregó una experiencia de manejo eficiente, silenciosa y segura. Un camión robusto, bien pensado y listo para trabajar.



Presente en
REGIONES!



BUSES ESTÁNDAR RED
IQUIQUE - 46 UNIDADES

40 AÑOS
DE TRAYECTORIA EN EL
TRANSPORTE



BUSES ESTÁNDAR RED
VALPARAISO - 44 UNIDADES



BUSES ESTÁNDAR RED
COPIAPO - 121 UNIDADES





Mercedes-Benz do Brasil y Daimler Latina celebraron un importante logro en su estrategia de expansión regional: la exportación acumulada de 1.000 unidades de los modelos O 500 RS y O 500 RSD, los buses más potentes de la marca para el segmento carretera, desarrollados para los exigentes escenarios de América Latina.

Lanzado en 2023, el nuevo O 500 superó ampliamente las expectativas de ventas, especialmente en mercados de alto estándar técnico como Chile y Perú, donde ha demostrado un rendimiento sobresaliente en operaciones de turismo, trans-



La jornada celebró no solo un hito técnico, sino también el reconocimiento a Chile como un mercado estratégico para Mercedes-Benz do Brasil.

porte interurbano y minería de gran altitud.

"El excelente desempeño y la rentabilidad del vehículo fueron rápidamente reconocidos por los operadores. Como resultado, los volúmenes superaron las expectativas iniciales en más del 150%, con más de 370 unidades exportadas en su primer año en la región", señaló Jens Burger, Director General del Regional Center Daimler Latina.

Resistente a la cordillera

Los modelos celebrados en este hito son el RS 1945 4x2 de 450 hp y el RSD 2448 6x2 de 480 hp, ambos impulsados por el motor Mercedes-Benz OM 460 LA de 12,9 litros, acoplado a la

transmisión automatizada ZF Traxon de 12 marchas. Este conjunto ofrece robustez, eficiencia y economía operacional, incluso en altitudes superiores a los 5.000 metros.

"Este vehículo fue diseñado para atender un perfil cambiante de operación en la región andina, con enfoque en seguridad, potencia y compatibilidad con normativas internacionales. Hemos logrado equiparar el estándar de Brasil con el de Alemania", explicó Mauricio Yamamoto, Managing Director de Autobuses de Daimler Latina.

"Para mayor potencia y eficiencia, los chasis del nuevo O 500 poseen motor OM 460, atendiendo principalmente a los

Mercedes alcanza gran hito en exportaciones.

Mil razones para celebrar el chasis 0500

Participamos como único medio chileno invitado por Daimler Latina, Mercedes-Benz y Kaufmann a vivir en exclusiva la conmemoración del nacimiento del chasis número 1.000 del Nuevo 0500 RSD, en la planta de São Bernardo do Campo, São Paulo.

POR Anita Hidalgo, enviada especial a Brasil.



Lanzado en 2023, el nuevo O 500 superó ampliamente las expectativas de ventas, especialmente en mercados de alto estándar técnico como Chile y Perú.

países andinos y otros mercados latinoamericanos. Incorporan una capacidad de 12,9 litros, un nuevo turbocompresor con presión de 2,4 bar y una inyección diésel de 2.200 bar que garantiza mejor pulverización del combustible y una quema más efectiva", afirma Augusto França, gerente de Ventas y Marketing de Autobuses del Regional Center Daimler Latina. "Además, los vehículos cuentan con una nueva arquitectura electrónica y un sistema de refrigeración inteligente que permite una reducción real del consumo de combustible".

Probado en altura

Las pruebas en los Andes peruanos arrojaron un ahorro



Mauricio Yamamoto, managing director de Autobuses de Daimler Latina, junto a Anita Hidalgo, directora de EspacioT, único medio chileno presente en la ceremonia en São Bernardo do Campo.

Mercado

Modelos

La exportación acumulada de mil unidades desde Brasil a Latam incluyó los modelos O 500 RS y O 500 RSD.



de combustible de hasta 10% respecto al portafolio anterior, gracias a la eficiencia del conjunto motriz, el sistema de refrigeración inteligente y la inyección diésel de 2.200 bar. Además, los buses demostraron su capacidad de mantener operaciones exigentes durante tramos prolongados en pendiente, ofreciendo alto confort y seguridad tanto para pasajeros como conductores.

Seguridad y eficiencia

Los nuevos chasis O 500 cuentan con la más avanzada tecnología de seguridad de Mercedes-Benz: ABA 5 (frenado de emergencia con detección de peatones y ciclistas); SGA (asistente de punto ciego); IHC (control inteligente de luces altas); y sistemas como LDWS, ACC, TPMS, ECAS y ESP.

Estas funcionalidades no solo cumplen con estándares globales, sino que responden directamente a las exigencias

Las pruebas en los Andes peruanos arrojaron un ahorro de combustible de hasta 10% respecto al portafolio anterior.

Mauricio Yamamoto,
Francisco Fernando,
Augusto França
y Jens Burger.



de grandes compañías mineras, particularmente en Chile, donde el transporte de personal en faenas de alta montaña es prioritario.

La jornada celebró no solo un hito técnico, sino también el reconocimiento a Chile como un mercado estratégico para Mercedes-Benz do Brasil, donde su aliado Kaufmann fue destacado

por cumplir con un producto que permite el desarrollo del transporte de pasajeros, tanto por volumen como por la complejidad de sus rutas y la exigencia de sus operadores.

EspacioT, participó de forma exclusiva en São Paulo, reafirmando su rol en la difusión especializada del transporte de carga y pasajeros en Chile.



Este vehículo fue diseñado para atender un perfil cambiante de operación en la región andina”

Mauricio Yamamoto
Managing Director de
Autobuses, Daimler Latina.

CINCO NUEVAS LÍNEAS DE HANKOOK EN CHILE

Hankook anunció en Chile el lanzamiento de cinco nuevas líneas de neumáticos diseñadas para vehículos de pasajeros, SUV, camiones ligeros y comerciales. Con foco en tracción, eficiencia en el consumo de combustible y menor impacto ambiental, los productos están adaptados a las variadas condiciones geográficas del país.



Diego Choi, Inho Choi, Francisco Pujado y Carlos Jung



Jorge Alís durante su show.



Andreas Schek e Inho Choi.



Nicolás Castillo, Patricio Gómez y Sergio Pizarro.



Sebastián Beeche y Lawrence Saumont.



Guillermo Sedán y José Browne.



Ricardo Ovalle, Jaime Torrico y Danilo Authievre.



Felipe Rath, Francisco Pujado y Matías Fernández.



Francisco Pujado, gerente comercial de Hankook Tire Chile..



El equipo completo de Hankook Tire Chile se presentó frente a sus más importantes clientes.

Inspiración

SH Transportes es más que una empresa de carga: es la herencia viva de una pasión familiar. Fundada por Vicente Sánchez Herranz a comienzos de los años 80, su historia nace en Curicó, donde el patriarca —fallecido hace 11 años— comenzó moviendo harina desde El Molino, el emblemático edificio construido por su padre, hasta Santiago. “Era solo para mover lo nuestro, pero mi papá le vio futuro y profesionalizó el servicio. Ahí empezó todo”, recuerda su hijo Vicente, hoy uno de los líderes de la firma.

Vicente Sánchez Herranz no solo fue visionario, también apasionado. “Tenía una mezcla entre entusiasmo, locura y convicción. Lo suyo era trabajar de sol a sol, si era necesario”, recuerda Fernando, también al mando. De hecho, el origen de la empresa no fue planificado como negocio. “Compró un camión para mover la harina del molino a Santiago. Era una necesidad interna, pero terminó siendo una vocación”, agrega Vicente.

Con el tiempo, SH fue sumando equipos, rutas y colaboradores. Aunque el crecimiento fue sostenido, la base siempre estuvo en la ética de trabajo que su padre inculcó. “Él dejó una forma de ver el trabajo: con esfuerzo, con cabe-

“Queríamos probar una tecnología que permitiera mejorar la eficiencia y al mismo tiempo reducir emisiones. Con el GNL encontramos justamente eso”, relata Fernando Sánchez.



El Sitrak C9H 530 6x2, primer camión GNL de su tipo en Chile, ofrece 530 HP y alrededor de 2.000 km de autonomía con motor Weichai.

za y con pasión por los fierros y la ruta”, dicen con orgullo.

Hoy, con una flota cercana a los 60 tractocamiones y operaciones desde Arica hasta Puerto Montt, SH Transportes se ha consolidado como uno de los socios estratégicos para empresas como PF, con quien mantiene una relación comercial de más de 15 años. “Empezamos con unos pocos camiones y hoy somos uno de sus principales operadores de transporte. Hemos crecido juntos. Su expansión fue también la nuestra”, destacan.

Además de PF, SH trabaja en

la industria alimentaria con Walkmart, Ganadera Jarpa, Colun, Mollendo, Frusan, Frigorífico Temuco y Frigorífico Valdivia -Frival.

Una apuesta por el GNL

En 2025, SH Transportes dio un paso clave en innovación y sostenibilidad al incorporar su primer camión Sitrak propulsado a gas natural licuado (GNL), adquirido a través de Trasca. La unidad ya está en operación al servicio de Cecinas PF, reforzando una relación comercial sólida y de largo plazo.

El modelo —Sitrak C9H 530





“

"Nuestra historia comenzó en Curicó, cuando mi papá, Vicente Sánchez Herranz, empezó en los años 80 transportando harina desde el molino, el edificio que construyó mi abuelo, hasta Santiago. Al principio era solo para uso propio, pero él vio potencial y profesionalizó el servicio. Así nació todo".

Vicente Sánchez,
SH Transportes.

Fernando y Vicente Sánchez, SH Transportes.

Del molino a la ruta

Desde un molino en Curicó hasta convertirse en un operador clave para PF, SH Transportes crece sobre ruedas con historia, visión y tecnología. Hoy, Fernando y Vicente Sánchez lideran la firma creada por su padre y apuestan por energías limpias con el primer camión GNL Sitrak en Chile.

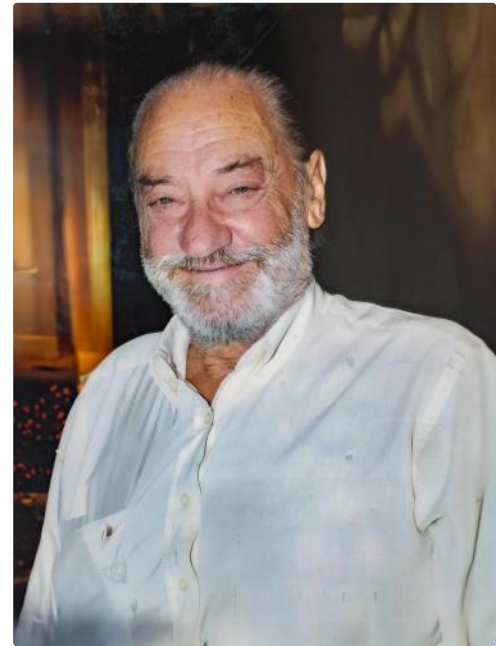
Flota

SH Transportes cuenta con 60 tractocamiones y 67 colaboradores de Arica a Puerto Montt.

Inspiración

Limpio

Con tecnología Euro 6, 530 HP y una autonomía de 2.000 kms, el nuevo camión a GNL eleva el estándar operativo y medioambiental de SH Transportes.




Vicente Sánchez Herranz falleció hace 11 años, pero dejó un legado en sus hijos que hoy buscan profesionalizar permanentemente la compañía.

Seguridad y visión de futuro

SH Transportes también ha debido enfrentar los desafíos en seguridad. Con robos cada vez más frecuentes y organizados, ha invertido en GPS, sensores, candados inteligentes y monitoreo continuo. "Hoy no basta con tener buenos camiones. Hay que protegerlos como activos críticos", dice Fernando Sánchez.

De cara al futuro, los hermanos apuestan por la consolidación. "Nuestros hijos aún estudian, pero vamos a dejar una compañía moderna, con nombre y compromiso. Si el transporte cambia, cambiaremos con él", concluyen.

Desde el molino de Curicó hasta las rutas del país, SH Transportes es una historia de perseverancia, innovación y visión. Un legado que sigue rodando, con energía limpia y convicción familiar. 



Marcelo Arcos, Aldo Aranda, Juan Carlo Airola, Vicente Sánchez y Fernando Sánchez, en Productos Fernández, durante el lanzamiento del nuevo camión a gas natural licuado.

6x2, de Sinotruk— es el primero de su tipo en Chile. Cuenta con un motor Weichai de 14,6 litros, 530 HP, caja de cambios ZF de alto rendimiento y capacidad para 2.000 litros de GNL, lo que le otorga una autonomía de hasta 2.000 kilómetros. Cumple con la exigente norma Euro 6 y está diseñado para reducir emisiones y costos operativos, gracias a su eficiencia energética y equipamiento de última generación. "Tiene todo: retardador, freno de motor, cabina con aire autónomo, cámara 360° y refrigerador

de dos compartimentos. Es una cabina premium pensada en el conductor", enfatizan.

La operación, financiada por Scotiabank y respaldada por Lipigas, marca el ingreso formal de Sinotruk al segmento de transporte con energías limpias en Chile. Para SH, representa una apuesta concreta por la eficiencia y la sostenibilidad. "Queríamos probar una tecnología que permitiera mejorar la eficiencia y al mismo tiempo reducir emisiones. Con el GNL buscamos justamente eso", señala Vicente Sánchez.

**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

ENCUENTRO CNDC EN CONCEPCIÓN

La Confederación Nacional de Dueños de Camiones llevó a cabo su encuentro Interregional en San Pedro de la Paz. Presidido por Juan Araya, reunió a 150 delegados y autoridades de la zona. Destacó la excelente organización, la feria de camiones y repuestos, y los importantes anuncios sobre la extensión del reintegro del impuesto al diésel hasta 2026, además de otros temas clave del sector.



Sergio González y César Jara.



Enrique Inostroza, Juan Araya y Carlos Coluccio.



Raúl Malfanti y Héctor Becerra.



Beatriz Alcayaga y Jenifer Salinas.



Juan Cid y Héctor Domínguez.



René Sánchez, Luis Sánchez y Aarón Huaiquil.



Gonzalo Grez, Fernando Álvarez y Juan Francisco Novion.



Ámbar Garcés, Pedro Cabrera e Ingrid Cabrera.



Mario Reyes, Mario Oñate y Juan Luis Cuevas.



Alexander Vásquez, Marcelo Castro y Marcos Vidal.



Gonzalo Grez, Ezio Saavedra, Germán Faúndez, Ricardo Bernal, Jorge Delgado y Juan Francisco Novion.



Daniel Fischman, Gonzalo Jorquera,
Patricio Fierro y Marcelo Pérez.



Ricardo Bernal, Cristián Sanhueza,
Ricardo Barrena y Manuel Delgado.



Sergio Giacaman, Sergio González,
Juan Araya y Germán Faúndez.



Francisco Romero, Nelson Vergara
y Hernán Lama.



Silvana Sarrocchi, Germán Faúndez
y Francesca Muñoz.



Fernando Álvarez, Mauro Araya
y Fernando Álvarez.



Facundo Cotlar, Victoria Pincheira
y Germán Faúndez.



Marcos Velásquez y Patricio Fierro.



Maximiliano Burgos, John Saavedra,
Osvaldo Villalobos y Eduardo Figueroa.



Germán Faúndez, Johanna Pérez,
Herman Lama y Ricardo Barrena.



Antonio Gómez, Eliecer Castro y Óscar Castro.



Manuel Roa, Loreto Merino y Alberto Neira.

Comodidad

Asientos amplios, puertos USB, aire acondicionado, buena iluminación y espacio para todos, incluyendo movilidad reducida.

Bus eléctrico 8,7 Zhong Tong

Regiones a toda carga

Desarrollado bajo el estándar RED Metropolitana y Regiones llega con todo: es eléctrico, moderno y viene cargado de tecnología para el transporte público nacional.

La movilidad eléctrica avanza con fuerza fuera de la capital, y el nuevo Bus 8,7 Zhong Tong es prueba de ello. Diseñado bajo el estándar RED, este modelo eléctrico de 8.740 milímetros de largo no solo cumple con las exigencias de transporte público moderno, sino que suma comodidad, seguridad y tecnología pensada en los usuarios de

ciudades intermedias y rutas más exigentes.

El estándar RED define un conjunto de exigencias para el transporte público, con foco en accesibilidad universal, eficiencia energética y altos estándares de equipamiento. Y este modelo las cumple a cabalidad.

El Bus 8,7 Zhong Tong permite transportar hasta 63 pasajeros, con 25 asientos (24 fijos y uno

abatible) y espacio para silla de ruedas. Incorpora dos puertas dobles, rampa de acceso para personas con movilidad reducida, asientos preferenciales rojos, piso antideslizante y botón de parada. La accesibilidad y seguridad son claves.

Su motor eléctrico JJE de 118 kilovatios nominales y hasta 200 kilovatios de potencia máxima entrega un torque de 2.800 Nm,

más que suficiente para terrenos complejos. Se mueve gracias a baterías CATL de litio-ferrofosfato, disponibles en dos versiones: 231 y 255 kWh. Estas baterías cuentan con protección IP68 y han sido sometidas a inmersión de 24 horas, garantizando resistencia al agua y condiciones extremas.

En seguridad y confort, este bus destaca por su sistema de



↑ Consola digital, visión por cámaras, aire acondicionado, autodiagnóstico y máxima ergonomía para el conductor.



↑ Hasta 63 pasajeros con asientos fijos, abatibles, USB, aire y espacios PMR. Accesibilidad ante todo.



↑ Motor JJE con 200 kW y 2.800 Nm, ideal para cerros y pendientes. Energía limpia con baterías CATL IP68.

La electromovilidad regional avanza con buses modernos, seguros, accesibles y bien respaldados.

EspacioTest



↑ Cámaras graban interior y exterior para mayor seguridad en cada viaje.



↑ Detecta peatones y vehículos ocultos con sensores de punto ciego.



↑ Anuncios claros y audibles dentro y fuera gracias a su megafonía.



↑ Cada asiento cuenta con su propio puerto USB para cargar dispositivos.

frenos con EBS y discos en ambos ejes, suspensión neumática de seis pulmones y sistema ECAS, además de dirección asistida que sigue operando incluso sin energía durante 30 segundos. Los ejes son Komman-Dana, con una capacidad máxima de 14 toneladas.

Para el conductor

La experiencia también está bien resuelta para el operador: caseta integrada a la carrocería, parabrisas bipartido con desempañador eléctrico, persianas parasol, panel digital con sistema de autodiagnóstico, monitor de cámaras con selector de visión automática al abrir puertas y controlador

del aire acondicionado.

El confort interior incluye aire acondicionado frío/calor de 24.000 kcal, iluminación LED, puertos USB para los 40 pasajeros, sistema de audio integrado y difusores de aire direccionales. A eso se suman cámaras de seguridad, martillos con alarma, botón de stop, alarma de retroceso y asideros con movimiento pendular.


Tecnología

El estándar RED exige sistemas de información al pasajero, y el Bus 8,7 Zhong Tong responde con letreros electrónicos LED ámbar en frontal, trasera y costado, pantalla de 21 pulgadas con información variable,

megafonía con diez parlantes, WiFi con router, detección de punto ciego y proximidad y grabación DVR.

Respaldo cabal

El representante exclusivo para Chile es Grupo Cabal, empresa con amplia trayectoria en el rubro del transporte. Con soporte técnico, repuestos disponibles y atención postventa especializada, Grupo Cabal garantiza que cada unidad 8,7 Zhong Tong esté siempre operativa.

Este bus eléctrico no es solo un vehículo: es una solución de movilidad pensada para un Chile más conectado, accesible y sostenible. 



← Incluye espacio y rampa para silla de ruedas con total accesibilidad.

Letreros LED informan recorrido y paradas desde todos los ángulos.



Movilidad eléctrica accesible, segura y moderna para regiones, con respaldo y alto estándar.



V O L V O



VOLVO VM

Distribución urbana

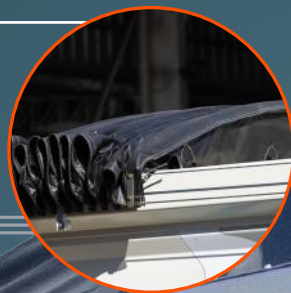
• POTENCIA • CAPACIDAD • SEGURIDAD

Descubre sus múltiples funciones.

www.volvochile.cl

Durabilidad

Tela de PVC con filtro UV, resistente al sol, al desgaste y diseñada para prolongar la vida útil del encarpe.



**Sistema Slide N' Go,
de TodoEncarpe.**

El secreto del encarpe



En tiempos donde la seguridad y eficiencia del transporte de carga son clave, TodoEncarpe ofrece en Chile una solución robusta y confiable para tolvas y bateas: el sistema Slide N' Go, de origen estadounidense, pensado para enfrentar condiciones exigentes y cumplir con las normativas de transporte de materiales contaminantes o sensibles a la intemperie.

Una de las principales ventajas del sistema Slide N' Go de TodoEncarpe es que elimina por completo la necesidad de que el operador suba a la batea o tolva para cubrir la carga. Gracias a su diseño con manivela al nivel del suelo —o motor eléctrico, según la configuración—, el proceso se realiza desde el piso, reduciendo drásticamente el riesgo de caídas, golpes o accidentes

en altura, que son una de las principales causas de lesiones en faenas de carga.

Esta mejora en seguridad no solo protege al trabajador, sino que también contribuye a una operación más eficiente y conforme a estándares actuales de prevención de riesgos laborales. Para muchas empresas transportistas y contratistas, implementar un sistema de autoencarpe como este no es solo una mejora técnica: es una inversión directa en la salud y seguridad de sus equipos.

La clave del sistema está en su estructura: una cadena de transmisión unida a cables laterales mueve la carpa de PVC hacia adelante y atrás, cubriendo completamente la carga. La lona, fabricada en PVC con filtro UV, garantiza mayor durabilidad frente al sol y el desgaste

El sistema Slide N' Go de TodoEncarpe ofrece encarpe lateral hermético y seguro para bateas y tolvas, ideal para cargas sensibles. Instalación rápida, operación simple y materiales de alta duración.



Tracción

El engranaje principal mueve la cadena que desliza la carpa, con materiales tratados para resistir óxido y desgaste.

Control

La manivela ubicada a nivel del suelo permite operar el sistema sin subir a la tolva, con total seguridad y precisión.

Firmeza

El gancho lateral mantiene la carpa sujeta durante el trayecto, evitando que se levante con el viento o en movimiento.

ambiental. Además, incorpora faldón trasero con ojettos de cierre, lo que permite un sellado completo del contenido.


Para evitar problemas en ruta, el sistema incluye ganchos laterales que impiden que la carpa se levante por efecto

del viento. Y todos los materiales —estructuras, piolas, pernos— están tratados para resistir la oxidación y prolongar la vida útil.

Los sistemas Slide N' Go están disponibles en stock para bateas de cualquier tamaño: 20, 40 o

más pies, y pueden instalarse tanto en el taller de TodoEncarpe en Santiago como directamente en terreno. El montaje se realiza en medio día para tolvas o dos días si es una batea.

TodoEncarpe ofrece una garantía de un año contra fallas

de material, atención rápida vía WhatsApp desde su sitio web www.todoencarpe.cl, disponibilidad permanente de repuestos y precios competitivos que lo convierten en una alternativa destacada en el mercado nacional. 

ENCUENTRO FENABUS EN CONCEPCIÓN

En abril, la Federación Nacional de Buses organizó un encuentro regional en Concepción, región del Biobío, bajo el lema "Innovación, Sostenibilidad y Seguridad en el Transporte de Pasajeros: la experiencia de las empresas en la ruta". El evento reunió a 130 representantes del sector, incluyendo autoridades, empresarios y proveedores, para abordar los desafíos actuales del transporte de pasajeros.



Marcos Benavente, Ignacia García y Richard Rojas



Santiago Zamar, Miguel González, Ernesto Cruces, Waldo Tapia, Enzo Romanini, Patricio Muñoz, Freddy Albornoz y Ariel Álvarez.



Luis Rangel, Patricio Muñoz y Dusan Cikutovic.



Gaspar Cikutovic y Juan Pablo Ortiz.



Mario Andaur, Jimmy Mallega y Salomón Pérez.



Ernesto Cáceres, Francisco Ananías, Marcos Sáez y Christian Vicherat.



Alejandro Matus, Geraldine Pincheira y Ariel Devaud.



Carlos Arancibia y Óscar Jeldres.



Rafael Bortoletto, Constanza Hernández, Anita Hidalgo y Geizo Drago.



Sergio Riquelme y Jordan Peredo.



Cristián Zúñiga, Denis Barrales y Mauricio Guzmán.



Carmen Cárcamo y Francisca Latrach.



Marcos Carter, Luis Quiroz y Matías Castro.



Marcos Carter y Patricio Fierro.



Rodrigo Muñoz y Enzo Romanini.



Ariel Álvarez, Waldo Tapia,
Miguel González y Dusan Cikutovic.



José Antonio Margalet, Mónica Álvarez,
Carolina Álvarez y Diego Menanteaux.



Ariel Álvarez hijo, Matías Castro y Ariel Álvarez.



Rafael Bortoletto, Ariel Devaud
y Geizo Drago.



Francisco Ananías, Christian Vicherat,
Giovanni Concha y Gary Concha.



Freddy Albornoz, Óscar Jeldres,
Óscar Jeldres hijo y Rafael Valenzuela.



Santiago Zamar, Francisco Almonacid,
Dusan Cikutovic y Germán Chamorro.



Geizo Drago, Rodrigo Muñoz
y Constanza Hernández.



El motor Milwaukee-Eight 117 V-Twin de 1.923 cc entrega 175 Nm de torque y 105 hp, con respuesta suave, potente y sonido inconfundible.



Nueva Harley-Davidson Street Glide

Esta chica solo quiere divertirte

Directo a un registro imborrable: este es el relato de cuatro días conduciendo el modelo más vendido en el mundo por la casa norteamericana, que retoma con todo su operación en Chile. Tecnología, vanguardia, poder, asombro, toques retro y un revoltijo de emociones con casco, guantes, botas y el alma a todo dar.

POR Alexis Cares Rivera.

Ya no pillaba la verde en el semáforo. Bajo rápido las marchas: quinta, cuarta, tercera, segunda y la neutra, que entra facilito... Freno detrás de un furgón escolar, creo tener controlados los 370 kilos de moto en los que me desplazo,

y a mi lado, un joven de unos 25 años, que maneja un SUV de origen francés, me deja leer sus labios: "¡Qué güenaaa!" Figura hipnotizado... Me detengo con la nueva Street Glide de Harley-Davidson junto a su auto que lleva la ventanilla abierta. Eso me provocó... Y a propósito, reavivando conductas bien de adolescente tontorrón, subo el volumen de la música que brota desde sus dos altavoces en los extremos del manillar, junto a los espejos. Se oye fuerte, muy fuerte, pero también muy nítido.

Qué bueno que haya radioemisoras que todavía reproduzcan las ochenteras discotecas de Rick James... Super Freak. ¡Escuchen! Este momento es para el automovilista encandilado con esta motocicleta, su acompañante, para mí, para los demás detenidos en la luz roja y

para la gente que va de peatón, tipo dos de la tarde. Si subo otro poco desde el control en la piña derecha, seguro que se arma la fiestoca. Pero da la verde. Nos movemos. Salgo entre miradas y busco llegar pronto a la carretera.

Porque es en la autopista abierta donde mejor se disfruta este modelo que no es uno más en la casa de Milwaukee; es, por cierto, el que mayores ventas le reporta en todo el mundo a la compañía fundada en 1903. Ya venía de rodar la tarde de un domingo más que tibio rumbo al norte. Solo, con la Street Glide, con las pocas nubes algo naranjas y amoratadas de los atardeceres otoñales. Otros motociclistas de la ruta me saludan, estoy poniendo la GoPro para hacer unas tomas y un señor muy gentil paró en su Ducati Diavel para ver si me pasaba algo.



Conducción suave y potente, ideal para viajar con comodidad, control y gran tecnología.

Multiventas

La Street Glide es el modelo más vendido en la historia de Harley-Davidson, liderando las cifras globales de touring con miles de unidades vendidas cada año.



Diseño clásico V-Twin de Harley-Davidson: potente, elegante y lleno de historia.



Fusiona tecnología moderna con el legado mecánico de Harley-Davidson para una experiencia única y auténtica.

En rigor no me ocurría nada parecido a un desperfecto, pero sí me pasaban muchas cosas que conectaron emociones y recuerdos: desde cuando vi las aventuras de los harlistas hippies de la gran "Busco mi destino" (1969), hasta ese momento en Barcelona, en el año 2018, cuando me tocó rodar por mi trabajo una Fat Boy, o la inmensa Ultra Limited que conduje en el Yucatán mexicano justo para el Día de Muertos en 2019...

Cada vez que me subo a una Harley-Davidson, me bajo convencido de haber pilotado una máquina que te lleva por culturas, estados y hasta sueños.

Los casi 300 kilómetros vividos en esta nueva Street Glide, en pleno 2025, no fueron diferentes. Hubo *match* con aquellos recuerdos, por eso celebro la mayor potencia y par motor que ahora salen desde su nuevo motor 117 V-Twin: bonito bramido, suave pero progresiva entrega de todo su caudal, que

175 Nm explican como un relato mecánico que se cuenta solo.

El carenado Batwing contempla iluminación LED deliciosamente integrada en su forma, y todo es comodidad desde que doy partida con la llave en el bolsillo y coloco mis piernas hacia adelante como cuando era niño y pedaleaba mi *go-kart*.

Ayer y hoy

Los espejos, la tapa del depósito de combustible donde podemos cargar casi 23 litros, y la apertura de las dos maletas laterales traseras, son con accionamiento manual. Entrañable.

Hay electrónica, mapas, navegadores, una app, cuatro modos de manejo y muchísimas cosas por operar en su pantalla digital táctil de 31 centímetros... Hay vanguardia digital, claro, pero hay operaciones a la antigua tan bien pensadas y escogidas que convierten a la nueva Street Glide en una Harley-Davidson de todas las épocas.




Carretera, no te acabes nunca... Voy en la Street Glide.

Qué bien te quedó *surfear* las curvas pasado Til Til: había escuchado de las gracias de tu nueva suspensión trasera.

Gracias por demostrarme que, pese a verte tan bellamente maceteada, te toma un par de segundos rebasar dos buses y un camión que dejé atrás con prisa.

Y deleitarme con el atardecer, la ruta, la música, tu música.

¿Busco mi destino? Siempre. Y en esta pasada, lo hice junto a ti. 



Con un precio desde \$47.990.000, la Street Glide 2025 no es para cualquiera, pero ofrece diseño, potencia y tecnología que justifican cada peso invertido. ¿Vale lo que cuesta?

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

GRUPO CABAL Y ZHONG TONG LIDERAN

LA RENOVACIÓN EN RED

NUEVOS BUSES RED SANTIAGO 100% ELÉCTRICOS



GRUPO CABAL, REPRESENTANTE EXCLUSIVO DE ZHONG TONG EN CHILE

