

TRANSPORTE & MAQUINARIA

INSPIRANDO LA EVOLUCIÓN EN LOGÍSTICA
Y TECNOLOGÍA EN EQUIPOS DESDE 2015

ACELERANDO

**EDICIÓN
ESPECIAL
CAMIONES
2024**

**LA FEDOTAXIS
BRILLÓ EN LA
ASAMBLEA DEL
TRANSPORTE
INTERAMERICANO**

**FOTON
AUMAN 48 T
INNOVACIÓN EN
MOVIMIENTO**

**EL TRANSPORTE
PESADO EXIGE
AL GOBIERNO
POLÍTICAS
CLARAS**



17861000288702

P.V.P. USD 2,00
INCLUIDO I.V.A.

Solo quienes realmente saben de transporte eligen el camión más fuerte y confiable



Mercedes-Benz
Trucks you can trust



ACTROS

LA MEJOR INVERSIÓN POR AHORRO DE
COMBUSTIBLE Y PRECIO DE REVENTA



Inchcape Ecuador
Quito, Guayaquil, Cuenca y Ambato
www.mercedes-benz.com.ec



EDITORIAL

TRANSPORTE PESADO EN ECUADOR: DESAFÍOS Y SOLUCIONES

Walter Toapanta / DIRECTOR

El transporte comercial en Ecuador está atravesando grandes desafíos que están afectando su desempeño. Entre las principales causas se encuentran la falta de seguridad en los recorridos, el mal estado de muchas vías, y los elevados costos de repuestos e insumos como llantas, lubricantes y baterías.

Además, existe una falta de voluntad política por parte del gobierno para aplicar el piso tarifario aprobado en la nueva Ley de Tránsito, argumentando la necesidad de un reglamento que aún no se ha desarrollado.

Uno de los principales problemas es la antigüedad del parque automotor co-

mercial en Ecuador. Según Luis Felipe Vizcaíno, presidente de la Federación Nacional de Transporte Pesado (Fenatrape), aproximadamente 250.000 camiones circulan en el país, de los cuales al menos 100.000 deberían ser retirados de circulación debido a su avanzada edad.

Vizcaíno destaca que la Federación ha realizado un estudio técnico durante tres años para impulsar un plan de chatarrización y renovación vehicular similar al que ha tenido éxito en Colombia y otros países. A pesar de presentar propuestas, incluido la creación de un fondo de fideicomiso para este fin, no ha logrado recibir la aprobación gubernamental para su implementación.

La aplicación de un programa adecuado de chatarrización permitiría sustituir progresivamente los vehículos antiguos por unidades nuevas con motores eficientes y tecnológicamente avanzados, lo que reduciría el consumo de combustible y otros insumos.

A pesar de estos obstáculos, el transporte pesado del Ecuador sigue contribuyendo significativamente a la economía, representando aproximadamente el 3.5% del Producto Interno Bruto del país. Es crucial que se tomen medidas para abordar estos problemas y apoyar la modernización y eficiencia del sector del transporte comercial en Ecuador.

TRANSPORTE & MAQUINARIA

EDICIÓN 55 • JUNIO - JULIO 2024

www.acelerando.com.ec

ACELERANDO

DIRECTOR Lic. Walter Toapanta - walter@acelerando.com.ec **COORDINADOR GENERAL** Walter Toapanta Albán - walter19eta@hotmail.com
PERIODISTA - MEDIOS DIGITALES Ronny Toapanta **GERENTE ADMINISTRATIVA** Elsa Albán **GERENTE CORPORATIVA** Eliana Toapanta Albán.
FOTOGRAFÍA Revista Acelerando y archivos particulares **CORRECCIÓN Y ESTILO** Acelerando.
DISEÑO - DIAGRAMACIÓN Edison Velasco edisonvelascoec@gmail.com **IMPRESIÓN** Grafitex **CORRESPONSAL** Dexi Argüelles - Caracas, Venezuela www.automotriz.net **CIRCULACIÓN** Acelerando **OFICINAS-QUITO** (Redacción y Publicidad) Ulloa N 34-649 y República. Oficina 201. **TELÉFONO:** 0990628994 **UNA PRODUCCIÓN DE ACELERANDO** y Comunicaciones, ACELCOM, CÍA. LTDA.

 **INDUSUR**

DAF | 

LOS MEJORES CAMIONES
EN LA CARRETERA



 www.kenworthdelecuador.com.ec

 [kenworth_daf.ec](https://www.instagram.com/kenworth_daf.ec)

 [Kenworth / Daf del Ecuador](https://www.facebook.com/Kenworth/DafdelEcuador)

JAC HFC 1180

PODERY RENDIMIENTO EN LAS CARRETERAS

SU CABINA LUCE CÓMODA Y ELEGANTE, CON UNA LITERA FUNCIONAL PARA UN REPARADOR DESCANSO. EL MODERNO CAMIÓN TIENE UNA GARANTÍA DE SEIS AÑOS SIN LÍMITE DE KILOMETRAJE.



Comercial Roldan, el representante oficial de los camiones JAC en Ecuador, presentó cuatro nuevos y emocionantes modelos para el año 2024, incluyendo el prestigioso HFC 1180 de la serie KR1, el cual tiene una capacidad de carga de 13 toneladas.

Este camión está equipado con un potente motor Weichai de 320 caballos de fuerza, de 6 cilindros en línea con turbo intercooler, con una cilindrada de 7.8 litros. Posee una caja de cambios de 10 marchas más el retro y un torque máximo de 1.300 Nm a 1.200-1.600 rpm. Sus características incluyen un sistema de lubricación con bomba de aceite Bosch,

sistema de enfriamiento con filtro de aceite, enfriador, radiador, ventilador y bomba de agua. La inyección es electrónica tipo Euro III y tiene un tanque de aluminio de diésel de 106 galones.

Las dimensiones del camión HFC 1180 son generosas, esenciales para garantizar la seguridad, eficiencia y el cumplimiento de regulaciones de tráfico y carga. Con un peso bruto de 18.000 kg y capacidad de carga de 13.000 kg, este vehículo está destinado para el transporte particular y de carga pesada. Su longitud total es de 9.055 mm, la altura es de 3.070 mm y la distancia entre ejes es de 6.900 mm, crucial para la estabilidad y capacidad de carga del camión.

Los frenos son 100% de aire, autoajustable de doble circuito con ABS. Los frenos auxiliares son accionados al escape/freno a las válvulas EVB. Además, cuenta con dirección hidráulica, un radio mínimo de giro de 9.27 m, neumáticos de tamaño 295/80R22.5 18 PR y un embrague tipo monodisco seco 430.

En cuanto al sistema eléctrico, dispone de dos baterías de 12 voltios Ah y un generador eléctrico de 28 voltios y 80 amperios. La suspensión delantera es de ballesta semielíptica de 6.500 kg, mientras que



EQUIPA UN VERSÁTIL Y EFICIENTE MOTOR WEICHAÍ DE 320 CABALLOS DE FUERZA. LA CAPACIDAD DE CARGA ES DE 13 TONELADAS.



la suspensión trasera es de ballesta semielíptica de 13.000 kg, con eje común y cubos reductores.

La cabina es muy moderna y funcional, destacando la A5 que cuenta con espejos ajustables, radio integrado, tacógrafo, elevadores de vidrios eléctricos, sistema de bloqueo central, sistema de volteo eléctrico de la cabina.

Además, el asiento del conductor está equipado con suspensión neumática y es de tipo full equipo con litera. La cabina también ofrece aire acondicionado, alarma de reversa, detector de viento, sistema de control crucero, grabadora de conducción, faros delanteros LED y luz de conducción diurna.

Esta amplia gama de características suma comodidad, seguridad y eficiencia tanto para el conductor como para las operaciones de transporte en general. Este camión y el resto de los modelos de JAC en Ecuador tiene una garantía de seis años sin límite de kilometraje.

FICHA TÉCNICA

- Precio:** 68 490.
- Motor:** Weichai / 7.8 litros.
- Potencia:** 320 HP.
- Torque:** 1.300 Nm.
- Tanqueo:** 106 galones.
- Frenos:** a las válvulas.

CONOCE LA NUEVA LÍNEA DE CAMIONES MEDIANOS



HFC 1140

240 HP / 2100 RPM
8+2R VELOCIDADES
11 TONELADAS
FRENOS A LAS VÁLVULAS
6.8 M CARROZABLE

HFC 1180

320 HP / 2100 RPM
10+2R VELOCIDADES
13 TONELADAS / CATALINAS
FRENOS A LAS VÁLVULAS
6.9 M CARROZABLE
AROS DE ALUMINIO

HFC 1160

280 HP / 2100 RPM
8+2R VELOCIDADES
13 TONELADAS
FRENOS A LAS VÁLVULAS
6.8 M CARROZABLE

6 AÑOS
GARANTÍA
— SIN LÍMITE DE KM —

MOTOR
WEICHAI

EURO3

GRUPO
ROLDAN

www.jacecuador.com

Síguenos:  

FOTON

INNOVACIÓN EN MOVIMIENTO

NUEVOS MODELOS DE CAMIONES PARA UNA DIVERSIDAD DE APLICACIONES DE TRANSPORTE EN EL ECUADOR. FOTON HA MARCADO UN HITO AL REVELAR SU PORTAFOLIO DE INNOVADORES MODELOS.

Los camiones FOTON se destacan por sus diferenciadores clave en comparación con otros vehículos de su categoría, como su excelente relación calidad-precio. Ofrecen una combinación equilibrada de calidad, rendimiento y precios competitivos en el mercado, lo que los convierte en una opción atractiva pa-



Auman EST-MT de más de 48 toneladas de arrastre.

ra los clientes en busca de eficiencia y calidad en sus operaciones de transporte.

Otro aspecto a destacar es la eficiencia y el ahorro de combustible que ofrecen los camiones de FOTON. Estos vehículos están diseñados con líneas aerodinámicas y la mejor ingeniería disponible, lo que contribuye a reducir los costos operativos a largo plazo. Esta eficiencia se ve respaldada por tecnologías de motor avanzadas y sistemas de gestión de combustible eficientes que integran componentes de alta calidad.

En cuanto a la durabilidad y confiabilidad, los camiones están fabricados con materiales de primera calidad y diseñados para resistir condiciones de trabajo exigentes. La tecnología avanzada incorporada mejora tanto la eficiencia como el rendimiento, incluyendo características como sistemas de gestión de motor y sistemas de frenado especializados para el manejo de cargas, entre otros.

- **Auman EST-MT 48 toneladas:** Se trata de un tractocamión 6x4 de la serie EST, equipado con una cabina moderna, un potente motor de 460 HP y un torque de 2300 NM. Cuenta con una transmisión ZF, freno de motor Jacobs y retardador ZF. Diseñado para operaciones de alta exigencia, destaca por su nivel de confort, diseño y rendimiento de primer nivel. La línea Auman está especialmente diseñada para cubrir las necesidades de transporte pesado en diversas industrias, siendo versátil para aplicaciones de arrastre en diferentes entornos.

- **Aumark S 4.5 toneladas:** Equipado con un motor Cummins ISF, transmisión ZF y frenos neumáticos Wabco, este modelo ofrece mayor potencia y es ideal para operaciones urbanas con exigencias elevadas en términos de carga. La línea Aumark, enfocada en camiones livianos, es ideal para actividades logísticas, agrícolas, camaroneras y para distribución urbana e interprovincial.

- **eAumark 3.5 toneladas:** Este es el primer camión eléctrico de FOTON en Ecuador, con el más alto nivel de equipamiento y tecnología en el mercado, junto con la mayor autonomía de su clase.

- **Minitruck Truckmate 1.5 toneladas:** Se trata del primer minitruck en el portafolio de FOTON, recomendado para emprendedores y personas que necesitan transportar carga en áreas urbanas sin la necesidad de una licencia profesional.



Minitruckmate de 1.5 toneladas.



eAumark, el primer camión eléctrico.



Aumark S de 4.5 toneladas, con motor Cummins.

ENTRE LOS ASPECTOS MÁS SOBRESALIENTES DE ESTA PRESENTACIÓN SE ENCUENTRA LA INTRODUCCIÓN DEL PRIMER CAMIÓN ELÉCTRICO, RESALTANDO POR SU EXCEPCIONAL AUTONOMÍA.

QUE BELLEZA DE CAMIÓN

QUE BELLEZA DE TRANSPORTE

QUE BELLEZA DE TRANSPORTE

CARGA LÍQUIDOS

CARGA ALIMENTOS



AUMAN 48 TON GTL



Motor Cummins
ISG



Transmisión
ZF



Cubos
Reductores



SINOTRUK NLS 2.5T POTENCIA Y VERSATILIDAD EN LA CARRETERA

Uno de los camiones más versátiles y eficientes que Vehicentro comercializa en el país es el Sinotruk NLS de 2.5 toneladas, que se desempeña con sorprendente agilidad tanto dentro como fuera de la ciudad.

Este vehículo está equipado con un motor Weichai de 110 caballos de fuerza y un torque máximo de 280 Nm a 1.600-2.500 rpm. Su relación de compresión es de 17.5:1 con emisiones Euro III. Utiliza un sistema de inyección CRDI Common Rail y un turbocompresor para una potencia óptima.

La cabina abatible presenta un diseño moderno y ofrece un espacio cómodo con radio equipada con USB, aire acondicionado (según la versión), volante ajustable en ángulo y altura para mejorar la comodidad del conductor.

El vehículo cuenta con neblineros, espejos rec-

tangulares en el frente y de maniobras en el lado derecho, cinturones de seguridad de 3 puntos, neumáticos tubulares 215/75 R17.5 y ventanas eléctricas.

La transmisión EATON de este Sinotruk NLS consta de una caja manual de seis velocidades más reversa, tracción 4x2, embrague de plato simple con diafragma de resorte y dirección hidráulica.

Con una suspensión de ballestas y amortiguadores en la parte delantera, y ballestas en la parte trasera, este camión es ágil y potente para el trabajo.

Los frenos son de tambor 100% de aire con doble circuito en todas las ruedas, freno auxiliar de motor de escape y freno de estacionamiento con resorte de liberación neumática en el eje trasero.

Las dimensiones de este camión son impresionantes: tiene una longitud de 5,224 mm, una altura de 2,347 mm, un ancho de 1,835 mm.

SINOTRUK C7H-540 RENDIMIENTO IMPECABLE



Sinotruk, líder mundial en la fabricación de vehículos comerciales y Vehicentro, representante de la marca y distribuidor en Ecuador, presentaron este innovador camión modelo C7H-540.

Este vehículo de carga pesada, equipado con catalinas, incorpora características de vanguardia que lo posicionan como una opción líder en el transporte de cargas de hasta 48 toneladas.

El corazón de este vehículo es su motor MC 13.54-40, de seis cilindros en línea, que genera una potencia impresionante de 540 HP y un torque de 2,500 Nm a 1,050-1,350 rpm. Con una proporción de compresión de 19:1 y cumpliendo con los estándares de emisiones Euro III, el camión Sinotruk C7H-540 garantiza un rendimiento eficiente y respetuoso con el medio ambiente.

Equipado con un sistema de inyección CRDI Common Rail, el camión ofrece un consumo promedio de combustible de 9 km por galón, que lo convierte en una opción económica y sostenible para operaciones de larga distancia.

La transmisión modelo HW16 con retardador VOITH de cinco tiempos y 16 marchas más 2, junto con una tracción 6x4, garantiza un manejo suave y preciso en diversas condiciones de carretera.

En cuanto a su capacidad de carga y rendimiento, el Sinotruk C7H-540 presenta una suspensión delantera parabólica de 3 hojas largas y barra estabilizadora, así como ballestas con amortiguadores de doble acción neumática en la parte posterior.

Con un peso bruto vehicular de 27,000 kg y una capacidad de arrastre de 48,000 kg, este camión está diseñado para enfrentar grandes desafíos.

QUE TUS LLANTAS AÚN NO VAYAN AL CIELO



REENCAUCHA

Y ASEGURA TU INVERSIÓN CON NUESTRA GARANTÍA TOTAL

DV-RL

VRT3

PUEDE RENDIR HASTA EL DOBLE QUE UNA
LLANTA CHINA DE BAJO PRECIO Y CALIDAD

EXTENDER AHORRO/KILÓMETROS
AL INFINITO AHORA ES POSIBLE



DVRL

VRT3

BANDAS PREMIUM



**GARANTÍA
TOTAL**
en LINEA PREMIUM

QUITO. Planta: Panamericana Sur Km11. PBX:(593-2) 269-1018 PBX: (593-2) 269-1116

GUAYAQUIL Vía Daule Km 10 1/2 / PBX: (593-4) 211-3110 PBX: (593-4) 211-3986

CUENCA. Parque Industrial PBX: (593-7) 280-1022 PBX: (593-7) 286-6385

www.durallanta.com



HINO DUTRO

CITY 514 SERIE 300 VALOR Y EFICIENCIA



EQUIPADO CON UN MOTOR HINO N04C-WG DE 134 HP Y UN TORQUE MÁXIMO DE 392 NM A 1.600 RPM, ESTE CAMIÓN DE CUATRO CILINDROS EN LÍNEA SE ERIGE COMO UNA POTENCIA SOBRE RUEDAS.

En el exigente mercado del transporte en Ecuador, ha surgido una nueva joya de la ingeniería: el Hino Dutro City 514 Serie 300, un camión liviano de Teojama Comercial que promete transformar la forma en que nos movemos por las calles urbanas y más allá.

Equipado con un motor Hino N04C-WG de 134 HP y un torque máximo de 392 Nm a 1.600 rpm, este camión de cuatro cilindros en línea se erige como una potencia sobre ruedas, cumpliendo con la norma de emisión Euro III y ofreciendo un desempeño excepcional en cada trayecto.

Su transmisión manual de cinco cambios y tracción 4x2, junto con un embrague monodisco de 300

mm de diámetro y control hidráulico, garantizan una experiencia de manejo suave y eficiente, adaptándose a las exigencias del entorno urbano y rural. Este camión es el más vendido en su segmento.

Con capacidades impresionantes, el Dutro City 514 Serie 300 presenta un eje delantero Elliot invertido de 2.600 kg y un eje posterior full flotante de 4.400 kg, respaldado por una suspensión delantera y posterior de ballestas semielípticas con amortiguadores de doble acción para una conducción estable y confortable.

Además, sus sistemas de frenado hidráulico servoasistido, con disco ventilado en el eje delantero y tambor en el posterior, junto con accesorios de lujo

DISEÑADO PARA LA DISTRIBUCIÓN URBANA Y SUS ALREDEDORES, ESTE CAMIÓN ES COMERCIALIZADO POR TEJAMA COMERCIAL, UNA EMPRESA CON UNA TRAYECTORIA SÓLIDA DESDE 1963.

como dirección hidráulica, aire acondicionado, sistema de sonido completo y frenos ABS/PAB, hacen del Dutro City 514 Serie 300 una opción completa y segura para los conductores modernos.

Diseñado para la distribución urbana y sus alre-

dedores, este camión es comercializado por Teojama Comercial, una empresa con una trayectoria sólida desde 1963 y representante de Hino en Ecuador, que respalda cada unidad con una garantía de 5 años o 200.000 km de recorrido, demostrando su compromiso con la calidad y la excelencia en cada viaje que emprende.

Con el Hino Dutro City 514 Serie 300, la innovación y la capacidad se unen para impulsar el transporte ecuatoriano hacia un futuro de eficiencia, confiabilidad y confort inigualables.

Teojama Comercial ha aplicado un novedoso sistema de posventa y taller con el fin de brindar un servicio de calidad a sus clientes.

Vehicentro

SINOTRUK



NÚMERO 1 EN VENTA DE
CABEZALES EN ECUADOR
POR CUARTO AÑO CONSECUTIVO



SERIE
N

SERIE
100

SERIE
C7H

SERIE
T7H

SERIE
T5G



RENTABILIDAD



RESPALDO



REPUESTOS

COTIZA AQUÍ:



MERCEDES-BENZ

ALTO RENDIMIENTO Y CONFIABILIDAD: LA EXCELENCIA DE SUS CAMIONES



Mercedes-Benz
Arocs de 400 HP.

LOS CAMIONES AROCS SON VERSÁTILES QUE ADMITEN VARIOS TIPOS DE CARROCERÍAS, COMO PLATAFORMAS O CAMIONES FURGÓN. SON DE CONFIGURACIÓN 6X4.

La multinacional Inchcape comercializa los camiones y autobuses de Mercedes-Benz en Ecuador. Uno de los técnicos más reputados de la marca en Quito hace referencia a dos modelos icónicos en el segmento de carga pesada.

Edison Iza destaca las ventajas mecánicas del Actros de 450 y 480 HP, así como del Arocs de 400 HP, en términos de seguridad, potencia del motor, economía de combustible y eficiencia.

“Los Actros de Mercedes-Benz son tractocamiones que transportan plataformas para cargas de cualquier tipo. Aquí radica una diferencia significativa con respecto a la competencia. Nuestros camiones cuentan con sistemas de catalinas o cubos reductores que previenen daños en componentes como el piñón, los cardanes y el embrague en caso de una sobrecarga”.

“El Actros ha sido diseñado para resistir sobrecargas y está equipado con un sistema de retardador hidráulico de aceite de cinco tiempos que mejora la seguridad en descensos.

“En un viaje de Quito a Guayaquil, es posible reducir el tiempo de viaje en aproximadamente dos horas gracias al retardador”.

“Además, al reducir el uso del pedal de freno, se evita el calentamiento de neumáticos, el desgaste de las pastillas de freno e incluso se permite reencauchar las llantas hasta cuatro o cinco veces, ya que el borde no se desgasta, prolongando así la vida útil de los neumáticos”.

“La caja de cambios de estos camiones viene con un sistema automatizado. Esta tecnología ayuda a disminuir el consumo de combustible y prevenir posibles daños por realizar cambios incorrectos, evitando así errores. En definitiva, la caja automatizada ayuda al conductor a mantener un buen ritmo y evitar fatiga durante viajes largos. Todo esto beneficia al chofer gracias al sistema automatizado de cambios de marcha y al pedal de embrague automatizado”.

“No obstante, la caja de cambios internamente cuenta con su plato, disco, rodamientos y piñones,

siendo una caja completamente mecánica, pero con un sistema de marchas automatizado”.

“El Actros es un camión fabricado en Alemania, por lo tanto, la durabilidad de sus componentes es superior. Esto se refleja en la calidad de la pintura de la unidad y del chasis, las cuales se mantienen intactas con el paso del tiempo”.

“Además, los Actros vienen con cardanes de mantenimiento reducido y motores de seis cilindros en línea de 13.000 cm³, disponibles en dos variantes: 450 HP y 480 HP. Ambos propulsores cuentan con sistemas de cabezales independientes que permiten la reparación individual de cada cilindro. A pesar de su tamaño, el motor de 13.000 cm³ no muy grande, contribuye al ahorro de combustible”.

“En cuanto a los repuestos, el sistema de freno, cardán, caja de cambios y los motores comparten la misma tecnología que los camiones anteriores. Por ejemplo, en las pastillas de freno, los Actros antiguos pueden utilizar los repuestos de los modelos actuales 2645 y 3348”.



“Se observa la misma practicidad en el uso de repuestos como catalinas, ciertas partes de la caja de cambios e inyectores, los cuales son compatibles entre los camiones Mercedes-Benz antiguos y los nuevos, garantizando disponibilidad y evitando problemas de stock de repuestos.

“Los camiones Arocs son vehículos versátiles que admiten varios tipos de carrocerías, como plataformas o camiones furgón. Nuestros Arocs son de configuración 6x4 e incluyen características similares a los Actros 2645, tales como el sistema de catalinas en los ejes traseros, cardanes de bajo mantenimiento, caja de cambios automatizada y un motor de 400 HP, asegurando un rendimiento confiable y eficiente.”

CAMINO AL ÉXITO CON MERCEDÉS-BENZ: LA HISTORIA DE EL CORTIJO

Píllaro es un floreciente cantón de Tungurahua, cuyos habitantes son grandes emprendedores. Visitamos a uno de ellos, quien en su juventud fue vendedor de quesos en los mercados y chofer. Hoy es un respetado emprendedor con su marca El Cortijo, que distribuye productos lácteos en todo el país.

Nos referimos a Carlos Rodríguez, un apasionado por el trabajo, el emprendimiento y el desarrollo de su empresa y el apoyo constante a sus empleados.

Para completar el engranaje de su negocio, adquirió hace un par de años un tractocamión Mercedes-Benz Actros 3348 y, recientemente, un camión Arocs 3340. Aquí la entrevista.

¿Por qué eligió camiones Mercedes-Benz para su empresa?

El éxito de un ser humano se basa en el trabajo, en el esfuerzo diario y en las decisiones que uno toma. Mi determinación fue introducir en mi negocio vehículos Mercedes-Benz, una marca que lidera en el mundo, que ofrece confianza, seguridad y me da fuerzas para seguir hacia adelante.

Es como cuando una persona hace una inversión y al día siguiente ve los frutos. Eso es lo que Mercedes-Benz ha hecho con mi negocio, El Cortijo, una empresa líder en la producción de productos lácteos, como quesos, yogures y leche para todo el país. Recorremos los cantones de la Costa.

Los beneficios son numerosos: ahorro en combustible, repuestos y mantenimiento. Además, el vehículo es muy versátil, ideal para nuestra geografía. Fue una buena decisión que tomamos.

¿Los repuestos para camiones Mercedes-Benz son económicos?

Sí. Yo lo he comprobado en mi día a día cuando realizo el mantenimiento de mis camiones. Desde un perno de una rueda, los repuestos son sumamente económicos y siempre puedo encontrarlos en cualquier lugar. No perdemos tiempo buscando un repuesto; sabemos dónde hay y los conseguimos de inmediato.

El valor de un camión Mercedes-Benz es alto, pe-

CARLOS RODRÍGUEZ ES UN EMPRENDEDOR DE LÁCTEOS Y DISTRIBUYE SUS PRODUCTOS A NIVEL NACIONAL EN SUS CAMIONES MERCEDES-BENZ.

ro los costos de los repuestos y mantenimientos son competitivos, ¿cómo se explica eso?

Un camión Mercedes-Benz tiene un valor comercial muy diferente al resto, pero al final del día uno encuentra resultados favorables. Esa es la marca. Es una inversión alta, pero con jornadas favorables para nuestra economía al final del día.

Cuando gasto menos en repuestos, mantenimiento y combustible, estoy recuperando mi capital y puedo continuar con mi trabajo.

¿Cómo empezó su vida laboral?

Aprendí a los 22 años, viajando a la Costa con mercadería de lácteos. Ahí empecé el negocio y fui ajustando mi futuro en el camino. Poco a poco fui trabajando: primero fui chofer, luego arrendé un camión para trabajar y finalmente logré comprar uno propio. Trabajé 23 años en las carreteras, luego tomé la decisión de alejarme, pero esa alegría de tener mis vehículos para el trabajo de distribución de los productos de mi empresa me llena de mucha alegría y mucha confianza de mis clientes.

¿Cuál es la historia con El Cortijo?

El Cortijo nació luego de una anécdota mientras estudiaba veterinaria siendo muy joven. Cierta día llegué a la hacienda El Cortijo en Amaguaña, en el valle de los Chilllos. Me gustó ese nombre y cuando fundé mi fábrica, me acordé de El Cortijo y lo puse. El Cortijo es sinónimo de esfuerzo y la dedicación de todos los que han sido parte de este proyecto. Comenzamos siendo una pequeña empresa de lácteos y hoy, gracias a la calidad de nuestros productos y la eficiencia de nuestra logística, hemos crecido y consolidado nuestra presencia en el mercado.

CARLOS RODRÍGUEZ DESTACA LAS CONDICIONES FAVORABLES DESDE QUE ADQUIRIÓ ESTOS VEHÍCULOS, COMO SU VERSATILIDAD, DURABILIDAD Y EL CONSIDERABLE AHORRO EN COMBUSTIBLE Y REPUESTOS.

FUSO

¡LLÉVATE TU DURO 2024 AL MEJOR PRECIO!



Fuso Canter 611.



Fuso Canter 714.

Aprovecha ahora y adquiere tu Canter 611 y Canter 714 de origen 100% japonés; y el Fuso FI 1217 con los mejores beneficios para tu negocio. El Canter 611 es uno de los camiones de carga liviana más exitosos de todo el mundo, pues está creado desde la perspectiva del conductor. Sus 3.4 toneladas de capacidad lo hacen un camión resistente y fuerte que se adapta muy bien a cualquier realidad geográfica de nuestro país, con el que podrás llevar cualquier tipo de carga con facilidad. Su diseño exterior aerodinámico aumenta la eficacia en el consumo de combustible.

Su diseño interior brinda al conductor y ocupantes una cabina ergonómica y confortable a la que se accede con facilidad, ofrece una gran libertad de

movimientos y reduce el cansancio del conductor, con lo que aumenta la seguridad y la fiabilidad. El Canter 714 es el camión de carga liviana más versátil del mercado.

Este modelo cuenta con un motor de 136 Hp que te permitirá transportar una carga pesada de 4.2 toneladas. Adicionalmente, te brindará la potencia necesaria para tu trabajo y una alta y rápida maniobrabilidad.

El camión Canter 714 es un camión con estilo y cómodo por dentro, para que tu trabajo sea un verdadero placer tanto para el conductor y ocupantes. El interior espacioso de este modelo presenta las líneas clásicas del diseño de Fuso; además, está diseñado para tener un aspecto moderno.

SU DISEÑO INTERIOR BRINDA AL CONDUCTOR Y OCUPANTES UNA CABINA ERGONÓMICA Y CONFORTABLE A LA QUE SE ACCEDE CON FACILIDAD, OFRECE UNA GRAN LIBERTAD DE MOVIMIENTOS Y REDUCE EL CANSANCIO DEL CONDUCTOR.

La estructura y las puertas rígidas, las barras anti-impactos laterales y el piso reforzado de la cabina protegen a todos los pasajeros en caso de colisión.

El FI 1217 es el Fuso que necesitas para tu trabajo pesado, gracias a sus 8 toneladas de carga de fá-

cil maniobrabilidad que brinda la potencia que necesitas; complementado con marchas suaves que prolongan los intervalos de mantenimiento y ahorra recursos. Este gran camión Fuso lleva un toque moderno y estético en su diseño interior y exterior. Su interior brinda el mayor confort para sus ocupantes. Se caracteriza porque cuenta con asientos totalmente ajustables, un volante inclinable y transmisión suave.

¡Adquiere tu camión Fuso favorito ahora! Conoce más de nuestras últimas unidades 2024 ingresando en nuestros canales digitales:

www.fuso.com.ec/
Facebook: @FusoEcuador
Instagram: @fuso_ecuador

INTERNATIONAL

¡EL AMERICAN POWER QUE TU NEGOCIO NECESITA!



El revolucionario International HV.



El camión HX, potente y versátil.



Descubre más sobre el potente y confortable International HX y el aerodinámico y resistente International HV. Ambos camiones serán la mejor herramienta para el trabajo pesado de tu empresa.

El International HX es un tractocamión robusto que puede hacer frente a los trabajos más exigentes. Su diseño incluye una nueva suspensión neumática de cabina DriverFirst™ que ofrece una marcha cómoda y controlada para el conductor y los ocupantes durante largos viajes.

Este potente camión está equipado con un motor Cummins X15 de 15 litros de cilindrada, Turbo Intercooler, que proporciona una potencia máxima de 461Hp - 450Hp@180 RPM y un torque de 185lb-ft@1000 RPM.

Cuenta con una transmisión manual Eaton Fuller de 18 velocidades y aros de aluminio pulido. Puede remolcar hasta 45 toneladas, tiene un tanque de combustible con capacidad para 240 galones de diésel y un peso bruto vehicular homologado de 27 toneladas para el recorrido en el país.

La cabina del International HX ofrece un amplio espacio interior. Fabricada en acero liviano resistente a la corrosión y diseñada específicamente para trabajos pesados, aumenta la seguridad de los ocupantes.

Este modelo está diseñado para que el conductor se sienta orgulloso, con características específicas que permiten hacer frente a las tareas más exigentes. El capó inclinado y los guardabarros contorneados facilitan la conducción en espacios

EL TRACTOCAMIÓN HV ESTÁ PENSADO PARA BRINDAR COMODIDAD, RENDIMIENTO Y SEGURIDAD TANTO PARA LOS CONDUCTORES COMO PARA SUS ACOMPAÑANTES. ESTÁ EQUIPADO CON UN MOTOR CUMMINS ISM DE 11 LITROS, TURBO INTERCOOLER.

estrechos y desafiantes.

El tractocamión HV está pensado para brindar comodidad, rendimiento y seguridad tanto para los conductores como para sus acompañantes. Equipado con un motor Cummins ISM de 11 litros, Turbo Intercooler, con una potencia máxima de 435 Hp y un torque de 1,200 lb-pie, cuenta con una transmisión manual Eaton Fuller de 18 velocidades. Puede remolcar hasta 40 toneladas, tiene un tanque de gasolina con capacidad para 200 galones y un peso bruto vehicular de 7.8 toneladas.

La cabina del tractocamión International HV es de acero galvanizado de doble cara con ajustes, acabados de alta calidad y resistente a la corrosión, lo que garantiza durabilidad y un mejor valor de reventa. Su tablero de instrumentos es plano, con salidas de ventilación en el centro para mantener fresco al pasajero central, ofreciendo más espacio para las piernas o para instalar un módulo grande de control en el piso.

¡Adquiere ahora en Motransa los tractocamiones HX y HV al mejor precio! Para más información, visita: www.motransa.com.

SHACMAN X3000

FUERZA Y DURABILIDAD EN ECUADOR



CON LLANTAS 12R22.5 EN AROS DE ALUMINIO Y UN SISTEMA DE SUSPENSIÓN NEUMÁTICA EN LA CABINA, ESTE CAMIÓN COMBINA COMODIDAD Y RESISTENCIA PARA EL CONDUCTOR.

El SHACMAN X3000 6x4 es un camión de alto rendimiento que ha llegado a Ecuador a través de MOTRAC, respaldado por el renombrado grupo Induauto. Equipado con un robusto motor Cummins ISZ 500 de 500 HP y un impresionante torque máximo de 2,330 Nm a 900-1,300 rpm, este vehículo está diseñado para desafiar incluso los terrenos más exigentes.

Su diseño meticuloso incluye un chasis de acero de alta resistencia, suspensión delantera de paquete de resortes semi elípticos y suspensión trasera de ballestas trapezoidales con barra estabilizadora, garantizando un manejo suave y estable en todo momento.

Con una transmisión manual Eaton-Fuller China de 16 velocidades y 2 marchas en reversa, el SHACMAN X3000 ofrece un control excepcional en cualquier tipo de terreno.

Además, su sistema de frenos de tambor delanteros y posteriores, freno de motor JACOB, frenos ABS WABCO de siete canales y EBS, y retardador Fast Gear FHB400 aseguran una frenada eficiente y segura en todas las condiciones de manejo.

Con llantas 12R22.5 en aros de aluminio y un sistema de suspensión neumática en la cabina, este camión combina comodidad y resistencia para el conductor.

La atención al detalle se refleja en la cabina, equipada con aire acondicionado automático, techo alto con literas, asientos con suspensión de aire, pantalla multifunción LED, y sistema de frenos



DISEÑADO PARA RECORRER LOS DIVERSOS TERRENOS DE ECUADOR, DESDE LA COSTA HASTA LA SIERRA Y EL ORIENTE, EL SHACMAN X3000 ES UN VERDADERO ALIADO PARA EL TRANSPORTE DE CARGA PESADA.

independientes en el remolque.

Diseñado específicamente para recorrer los diversos terrenos de Ecuador, desde la Costa hasta la Sierra y el Oriente, el SHACMAN X3000 es un verdadero aliado para el transporte de carga pesada.

El SHACMAN X3000 es mucho más que un simple camión; es una combinación de potencia, confort y fiabilidad que redefine los estándares en el transporte de cargas pesadas en Ecuador.

Con características innovadoras y un rendimiento excepcional, este vehículo demuestra que la excelencia en el transporte va más allá de la potencia del motor, abarcando cada aspecto de su diseño y funcionalidad para satisfacer las demandas más exigentes del mercado actual.





DAF POTENCIA QUE TRANSFORMA A ECUADOR

En las vibrantes rutas del Ecuador, un nuevo protagonista hace de las suyas en el transporte pesado con impacto y potencia: los emblemáticos camiones DAF, representados en el país por Indusur.

Con su diseño europeo y su reputación mundial, estos robustos vehículos se han ganado un lugar en el corazón de los transportistas ecuatorianos, que buscan rendimiento, confiabilidad y tecnología de vanguardia en cada viaje.

Cuatro versiones distintas aterrizan en el mercado local, ofreciendo una gama diversa de opciones para adaptarse a las necesidades de los diversos sectores industriales.

Desde el ágil y versátil CF FA camión 4x2 hasta el imponente CF FTT Tracto 6x4 de más de 48 toneladas de arrastre, el más vendido en Europa, cada

modelo se distingue por su motor Paccar MX-13, con una potencia rugiente de 460 HP que promete llevar la experiencia de manejo a un nivel superior.

La transmisión ZF TraXon impulsa estos gigantes sobre ruedas, asegurando no solo un desempeño suave y eficiente, sino también un control excepcional en condiciones variadas.

Con embragues de disco sencillo, frenos avanzados y dirección hidráulica, la seguridad y el confort están garantizados en cada kilómetro recorrido.

Pero son las capacidades sobresalientes de carga lo que verdaderamente distingue a estos camiones DAF. Desde el CF FA camión 4x2 con su capacidad de carga de 20 toneladas hasta el CF FTT Tracto 6x4 capaz de transportar hasta 48 toneladas, estos vehículos demuestran su capacidad para manejar las tareas más desafiantes con gracia y poder.

KENWORTH T 880 EL REY DE LA CARRETERA



La imponente presencia de los camiones Kenworth T 880 ha llegado a Ecuador de la mano de Indusur, abriendo un nuevo capítulo en el transporte pesado en el país. Este tractocamión incorpora la fuerza del motor Cummins X15 de 15 litros, destacándose por su potencia y rendimiento excepcionales.

Con una gama de configuraciones que ofrecen potencias que van desde los 400 HP hasta los 500 HP, el Kenworth T 880 se adapta a diversas necesidades de transporte. Su motor de seis cilindros en línea es reconocido como uno de los preferidos en la industria nacional.

El T 880 cuenta con tanques de combustible que varían entre 120 y 135 galones, dependiendo del modelo, asegurando una óptima autonomía en largas travesías. Equipado Jacobs, que son válvulas más el

escape, radiador de 1.330", transmisión Eaton Fuller de 18 velocidades, embrague doble plato cerámico de 15.5" y frenos de disco delanteros y de tambor traseros, el Kenworth T 880 garantiza un desempeño seguro y confiable en cualquier ruta.

La suspensión delantera del T 880 soporta hasta 14.600 libras, mientras que la trasera puede manejar cargas de hasta 46.000 libras en configuraciones tándem o neumáticas.

Con un total de 10 + 1 llantas de 12R22.5 / 295 / 80R22.5, este camión ofrece una tracción y estabilidad excepcionales en todo momento.

La cabina del Kenworth T 880 se presenta en versiones Aerodyne de 52" y 76", con comodidades como radio AM/FM-MP3, entrada auxiliar y aire acondicionado para garantizar un viaje confortable y placentero para el conductor.

LUIS FELIPE

VIZCAÍNO

EN
TRE
VIS
TA



“EL GOBIERNO NO DA LUZ VERDE AL PLAN DE CHATARRIZACIÓN Y EL PISO TARIFARIO”

EL LÍDER DE LA TRANSPORTACIÓN PESADA DEL ECUADOR, SEÑALA QUE SU GREMIO ENFRENTA GRANDES DESAFÍOS PARA SALIR DE LA CRISIS. EL PLAN DE CHATARRIZACIÓN Y EL PISO TARIFARIO HASTA SON IGNORADOS.

SEGÚN EL MÁXIMO DIRIGENTE, EL TRANSPORTE PESADO DEL ECUADOR REQUIERE DE CAMBIOS ESTRUCTURALES URGENTES PARA PODER COMPETIR DE UNA MANERA ADECUADA.

¿Cuál es la situación actual del Transporte Pesado del Ecuador?

A pesar de ser un aliado directo de la economía nacional, con un aporte del 3.5% del Producto Interno Bruto, el transporte pesado del Ecuador está encarando desafíos muy significativos.

Nos enfrentamos a problemas estructurales. En los últimos años, los fletes han disminuido, mientras que los precios de llantas, lubricantes, seguros y los costos de mano de obra en general han aumentado desproporcionadamente en el país.

En la última década, nuestro sector ha experimentado una compleja situación que requiere cambios urgentes en Ecuador para garantizar la sostenibilidad de uno de los sectores más importantes de la economía nacional.

A pesar de las adversidades, seguimos contribuyendo al futuro del Ecuador como transporte pesado del país.

¿Cuáles serían, entonces, esos cambios estructurales?

En primer lugar, es crucial implementar el piso tarifario aprobado en la nueva Ley de Tránsito, el cual, lamentablemente, sigue sin aplicarse, convirtiéndose en letra muerta. Este piso tarifario es resultado de un estudio técnico de al menos tres años y permitirá establecer tarifas reales en la economía nacional.

En segundo lugar, buscamos simplificar todos los procesos de gestión ante la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y ante otras entidades relacionadas con el transporte pesado. Actualmente, nos enfrentamos a una burocracia tortuosa para obtener permi-

tos de operación, incrementos de cupos, y gestionar la limitación y deshabilitación de camiones. Es inaceptable que en pleno siglo 21, un trámite pueda demorar de tres a seis meses. Esta situación genera grandes pérdidas económicas para la industria del transporte en general y debe acabar. La burocracia debe ser digitalizada y simplificada para no seguir así.

En tercer lugar, el transporte pesado del Ecuador necesita una política seria y sostenible de chatarrización y renovación vehicular. En el país existen más de 250.000 camiones y cinco mil empresas de transporte pesado. Sin embargo, de esos 250.000 camiones, ninguno ha sido renovado debido a la falta de un plan de chatarrización como el que disponen otros países.

El propósito de la chatarrización y la renovación vehicular es contar con vehículos más modernos, menos contaminantes y más rentables para sus propietarios. En Ecuador, entran cada año 10 mil camiones, pero ninguno sale de servicio.

Además, es imperativo que el Gobierno implemente una política crediticia específica para el sector. No buscamos beneficios sin esfuerzo, pero sí necesitamos

ENTREVISTA ▯

capital para nuestras operaciones y líneas de crédito frescas que nos permitan desarrollarnos de manera óptima.

¿Qué otros temas legales afectan a su sector?

Uno de los temas legales que afectan significativamente al sector del transporte pesado en Ecuador son los radares de velocidad instalados en todo el país. Aunque inicialmente se introdujeron en la Ley de Tránsito como medida preventiva, las autoridades han optado por utilizarlos como recurso recaudatorio. A pesar de la importancia de apoyar la seguridad vial, las multas desproporcionadas derivadas de estos radares están impactando negativamente en la economía del transporte en general.

Para implementar una auténtica política de seguridad vial, es esencial invertir en capacitación, mejora de la iluminación en zonas peligrosas, construcción de áreas de estacionamiento adecuadas y en la construcción de pasos elevados. Se requiere un cambio de enfoque donde los radares no se utilicen como una forma de recaudación a expensas de los transportistas ecuatorianos.

¿En qué consiste el plan de chatarrización?

El proyecto de chatarrización propuesto se asemeja al modelo implementado en Colombia, tomando como base un esquema exitoso de un país vecino. Este plan implica la creación de un fideicomiso que establecerá un monto adicional sobre el precio real de los vehículos. Aquellos que deseen adquirir un vehículo nuevo deberán pagar esta cantidad adicional, que podría ser del 10% al 15% del valor del camión, la cual se destinará directamente a un fondo de chatarrización admi-

nistrado por el Estado.

Con este enfoque, se brindaría la oportunidad a los transportistas con vehículos antiguos a cambiar sus unidades. Aquellos que estén de acuerdo con el plan podrán chatarrizar sus viejos camiones, recibir una compensación por la chatarra y utilizar este monto como parte de pago por un nuevo vehículo.

Hoy en día, los transportistas ecuatorianos carecen de un plan efectivo de chatarrización, lo que resulta en que muchos terminen su carrera profesional sin la posibilidad de obtener un valor por sus vehículos antiguos.

¿Este plan ha tenido eco en el Gobierno actual?

A pesar de haber presentado el plan al Presidente en campaña y a las instituciones relacionadas con el transporte, no hemos recibido una respuesta concreta por parte del Gobierno actual. Aunque se han celebrado reuniones en las cuales se expresó que el plan es positivo y sostenible, hasta la fecha no ha sido implementado. Es un tema de vital importancia para el transporte pesado en Ecuador y necesitamos que se tome acción al respecto.

¿En qué consiste el piso tarifario en los camiones?

El piso tarifario fue instaurado como resultado de la reforma a la Ley de Tránsito promovida por nuestra Federación. Este piso tarifario implica que todo el transporte comercial y pesado debe adherirse a una tarifa mínima determinada por tres elementos fundamentales.

1. Una metodología establecida por el Ministerio de Transporte,
2. Un estudio técnico elaborado y aprobado por la Agencia Nacional de Tránsito, y
3. La Federación ha gestionado y aprobado este piso

tarifario después de un minucioso análisis de casi un año.

Esta tarifa se rige según la realidad económica del país, la inflación y los costos de los insumos en general. Por lo tanto, la tarifa está fijada de manera técnica y fundamentada en diversos factores económicos.

Sin embargo, lamentablemente, en el país no se está aplicando debido a la falta de predisposición por parte de las autoridades. Se nos ha indicado que la normativa no se encuentra vigente porque aún falta la promulgación de un reglamento al respecto. Próximamente se espera la publicación de dicho reglamento, y deseáramos que la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) sea la entidad responsable de garantizar el cumplimiento de esta disposición tanto por parte de las operadoras de transporte como de los generadores, con el objetivo de asegurar transparencia en las tarifas aplicadas al transporte pesado.

En cuanto a las tarifas actuales respecto a cuál sería la más adecuada, en la actualidad existen una variedad de tarifas en el mercado. Creo que sería beneficioso realizar una capacitación sobre este tema.

Sin embargo, nuestra posición es proponer una tarifa de 1.60 centavos por kilómetro de recorrido, considerando también variables técnicas como los tiempos de espera, el retorno del camión vacío y todos los costos asociados.

A pesar de la diversidad de tarifas presentes en el mercado, algunas más bajas y otras más altas, proponer una tarifa estándar contribuiría a establecer un ordenamiento, una planificación y una mayor transparencia en los costos operativos logísticos de todas las empresas involucradas.



Personal de Teojama Comercial y gerentes de diversas áreas durante la convención anual que se realizó hace poco en Quito.

TEOJAMA COMERCIAL IMPULSA LA EXCELENCIA EN POSVENTA

Tejama Comercial, una destacada empresa dedicada a ofrecer soluciones integrales de movilidad para vehículos livianos y pesados, realizó su convención anual con un enfoque inédito en el concepto de posventa de la compañía.

El objetivo principal de este evento fue establecer directrices claras que orienten el rumbo del negocio hacia el año 2025. En esta convención, se reunieron colaboradores, jefes y gerentes de diversas áreas a nivel nacional, colaborando juntos para proponer iniciativas sólidas que mantengan los elevados niveles de satisfacción de los clientes.

El encuentro se desarrolló en Quito y se estructuró en cinco

etapas, abordando las siguientes temáticas: fundamentos del negocio, estrategia posventa para el año 2025, plan de negocios para el 2024, revisión de negocios del primer trimestre del 2024 y buenas prácticas empresariales.

Además del personal de Teojama Comercial, la convención

SE REALIZÓ LA CONVENCION ANUAL EN QUITO Y ALLÍ SE ESTABLECIERON POLÍTICAS DE BUEN SERVICIO. ESTUVIERON COLABORADORES, JEFES Y GERENTES DE DIVERSAS ÁREAS A NIVEL NACIONAL.

contó con la participación del reconocido coach internacional Alejandro Maass, quien ofreció una charla a los asistentes sobre el impulso del desarrollo personal y liderazgo en el ámbito comercial, basado en los pilares de “Accountability” y “Energy”.

“Teojama Comercial considera esencial la creación de este tipo de espacios para alinear la visión del negocio y fortalecer la colaboración entre departamentos y colaboradores. Por ello, confiamos en que esta convención fomente la cohesión dentro del equipo de posventa y contribuya al logro de los objetivos establecidos”, explicó Francisco Madera, director de Posventa de la compañía.

De esta forma, Teojama Comercial reafirma su compromiso de continuar uniendo esfuerzos para asegurar la excelencia de sus servicios y la máxima satisfacción de sus clientes, impulsando la educación continua y el desarrollo de sus colaboradores para alcanzar resultados excepcionales.



Jorge Calderón, presidente de la FEDOTAXIS, participó en la Asamblea de la Cámara Interamericana de Transporte (CIT).

LA FEDOTAXIS BRILLÓ EN LA CUMBRE DEL TRANSPORTE INTERAMERICANO

LA FEDOTAXIS, COMO MIEMBRO ACTIVO Y DESTACADO DE LA CIT, TUVO LA OPORTUNIDAD DE PRESENTAR CASOS DE ÉXITO QUE HAN IMPACTADO DE FORMA POSITIVA EN LA MEJORA DE LA CALIDAD Y EFICIENCIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN ALGUNAS CIUDADES DEL MUNDO.

La Ciudad de Guatemala fue sede de la trascendental 38ª Asamblea General de la Cámara Interamericana de Transporte (CIT), presidida por el brasileño Paulo Vicente Caleffi, en la que participaron representantes de la industria del transporte de más de 30 países del continente americano.

En este encuentro internacional, líderes del sector, incluido el presidente de la FEDOTAXIS, el Dr. Honoris Causa, Jorge Calderón Casco, se reunieron para intercambiar experiencias, debatir sobre innovación y promover la sostenibilidad en el transporte en beneficio de todos los países de la región, incluido Ecuador.

La Fedotaxis, como miembro activo y destacado de la CIT, tuvo la oportunidad de presentar casos de éxito que han impactado de forma positiva en la mejora de la calidad y eficiencia del servicio de transporte público en algunas ciudades del mundo.

Se resaltaron ejemplos como la exitosa implementación del uso de etanol y GLP en taxis, basada en la experiencia de taxistas en Río de Janeiro, así como la adopción del modelo del Plan Renova, originado en Guadalajara y que ha sido replicado en Ecuador.

Este plan integral incentiva la renovación de la flota vehicular a través de la importación de taxis nuevos, la chatarrización de vehículos antiguos y la facilitación de créditos con condiciones atractivas para los transportistas, con el propósito de impulsar la eficiencia y sostenibilidad del transporte en toda la región.

Durante las sesiones de la asamblea, se discutieron temas cruciales relacionados con la adopción de nuevas tecnologías y la promoción del uso de energías alternativas en el sector del

EN ESTE DESTACADO ENCUENTRO INTERNACIONAL, LÍDERES DEL SECTOR, INCLUIDO EL PRESIDENTE DE LA FEDOTAXIS, EL DR. H.C. JORGE CALDERÓN CASCO, SE REUNIERON PARA INTERCAMBIAR EXPERIENCIAS, DEBATIR SOBRE INNOVACIÓN Y PROMOVER LA SOSTENIBILIDAD EN EL TRANSPORTE.



Luis Lambert, gerente de la FEDOTAXIS, asistió a la cumbre de la CIT.

transporte.

En este sentido, Jorge Calderón Casco destacó el papel fundamental del GLP como combustible en los taxis y compartió los avances logrados en la Asamblea Nacional, incluyendo una moratoria de diez años para la transición hacia vehículos eléctricos.

Asimismo, se exploraron las tendencias actuales en la industria automotriz de Japón y Europa en la utilización del hidrógeno co-

mo una alternativa amigable con el medio ambiente, proyectando un posible cambio en la matriz energética del transporte a nivel mundial.

Con un sólido compromiso hacia la innovación y la sostenibilidad, la FEDOTAXIS ratificó su posición como líder en la promoción de un transporte eficiente y respetuoso con el medio ambiente en Ecuador y la región. Su presencia fue muy valorada.



BUS ELÉCTRICO E-QUANTUM+

MIRAL REVOLUCIONA EL TRANSPORTE EN ECUADOR

ESTE AUTOBÚS FUE ADQUIRIDO POR LA EMPRESA LOBITO DE GALÁPAGOS, QUE PRESTA SERVICIOS DE TRANSPORTE A TURISTAS NACIONALES Y EXTRANJEROS Y A LA POBLACIÓN DE LA ISLA DE BALTRA.

La empresa carrocera ecuatoriana Grupo Miral, con sede en Ambato, presentó al mercado el bus eléctrico e-Quantum+. Este vehículo representa un avance significativo en la implementación de la Ley Orgánica de Eficiencia Energética del país, ya que demuestra el compromiso de Ecuador con la transición hacia tecnologías más limpias y eficientes.

Se alinea con los principios de reducción de

emisiones y eficiencia energética en el sector del transporte. José Miranda, gerente general de Grupo Miral, comentó: “Somos una empresa dedicada al diseño y fabricación de vehículos para el transporte público y privado. Trabajamos bajo una dinámica de innovación, desarrollo y mejora continua de los procesos, lo que nos ha permitido construir autobuses con los más altos estándares de calidad”. El proceso de fabricación del bus eléctrico e-Quantum+ enfrentó desafíos técnicos significativos como la adaptación de tecnología eléctrica avanzada para su uso en autobuses de transporte público, lo que incluyó la selección y diseño de sistemas eléctricos, así como la capacitación especializada para el personal técnico y operativo



en el manejo de líneas de alto voltaje, entre otros aspectos.

El diseño del bus eléctrico ecuatoriano involucró el uso de software de última generación, modelado 3D y herramientas de precisión para el ensamblaje de la estructura, junto con la implementación de infraestructura de carga adecuada para respaldar su operación.

El autobús eléctrico e-Quantum+ se distingue por ser cero emisiones y ruido, con transmisión automática, sistema de suspensión neumática, sistema de visión 360°, entre otras características.

Además, tiene una autonomía de más de 300 km con una sola carga y un sistema de seguridad completo y confiable. “Este producto está homologado para todos los servicios: urbano, intracantonal, interparroquial, interprovincial, institucional, de turismo y escolar”, mencionó Miranda.

El autobús e-Quantum+ cuenta con un motor síncrono de imanes permanentes, que desarrolla 380 kW, aproximadamente 510 hp, junto con 4.600 Nm de torque, y su autonomía es de 300 km. El peso bruto vehicular es de 19 toneladas.

“Esperamos que más entidades se sumen a este proyecto para impulsar la producción y distribución de autobuses eléctricos en el país, con incentivos fiscales y financiamiento preferencial. Esto podría incluir la creación de políticas y programas de apoyo para establecer plantas de ensamblaje en Ecuador y producir autobuses eléctricos”, finalizó José Miranda. Este autobús eléctrico fue adquirido por la empresa “Lobito” de Galápagos, que presta servicios de transporte a turistas nacionales, extranjeros y a la población de la isla de Baltra.

TRANSPIONNER RENOVÓ UNA PARTE DE SU FLOTA CON INTERNATIONAL



Fabián Rodríguez, gerente de Mercadeo de Motransa.

ESTE POTENTE CAMIÓN ESTÁ EQUIPADO CON UN MOTOR CUMMINS X15 DE 15 LITROS DE CILINDRADA Y TURBO INTERCOOLER, QUE PROPORCIONA UNA POTENCIA MÁXIMA DE 461HP - 450HP@180 RPM Y UN TORQUE DE 185LB-FT@1000 RPM.



Marcelo Castro, junto a sus nietos en su casa. Su empresa renovó una buena parte de su parque de camiones.

La empresa Transpionner, del grupo Gran Marcelino, recibió recientemente una flota de modernos camiones International modelo HX. El evento tuvo lugar en el complejo deportivo de la compañía y fue organizado por el empresario del transporte, Marcelo Castro. Para esta ocasión, Marcelo invitó a sus principales colaboradores y socios para que recibieran las llaves de sus flamantes unidades.

Fabián Rodríguez, destacado ejecutivo de Motransa, empresa distribuidora de estos camiones americanos, preparó una logística para la entrega de la flota de camiones y presentarla como un gran acontecimiento en el transporte pesado de Ecuador. Fue un acto muy emotivo.

Marcelo Castro agradeció a la marca e hizo hincapié en que Transpionner siempre está a la vanguardia, renovando constantemente sus camiones para ofrecer un mejor servicio a sus socios estratégicos en el país.

Además, con el cambio a unidades nuevas, sus socios, compañeros y empresas, se benefician enormemente con ahorros en combustible gracias a los motores más eficientes y tecnológicos, así como reducciones en costos de llantas y lubricantes. “Todo mejora cuando un socio cuenta con un vehículo nuevo y con tecnología de punta”.

Fabián Rodríguez resaltó el trabajo que Motransa ha venido realizando durante muchos años al proporcionar camiones fabricados específicamen-

te para las carreteras del país.

El International HX es un tractocamión robusto que puede hacer frente a los trabajos más exigentes. Su diseño incluye una nueva suspensión neumática de cabina DriverFirst™ que ofrece una marcha cómoda y controlada tanto para el conductor como para los ocupantes.

Este potente camión está equipado con un motor Cummins X15 de 15 litros de cilindrada y Turbo Intercooler, que proporciona una potencia máxima de 461Hp - 450Hp@180 RPM y un torque de 185lb-ft@1000 RPM.

Además, cuenta con una transmisión manual Eaton Fuller de 18 velocidades y aros de aluminio pulido. Puede remolcar hasta 45 toneladas, posee un tanque de combustible con capacidad para 240 galones de diésel y un peso bruto vehicular homologado de 27 toneladas.

La cabina del International HX ofrece un amplio espacio interior y está fabricada en acero liviano resistente a la corrosión, diseñada específicamente para trabajos pesados, lo que aumenta la seguridad de los ocupantes.

La compañía Transpionner goza de un gran prestigio en el sector del transporte del país. Sus inicios se remontan al emprendimiento del abuelo de Marcelo Castro, luego continuado por su padre y en la actualidad bajo su liderazgo. Asimismo, sus hijos también están empezando a forjarse un camino en lo que representaría la cuarta generación.

EDWIN RODRÍGUEZ, EL CAMPEÓN DE LA COPA PLAST INNOVA EN YAHUARCOCHA

POR SEGUNDA VEZ CONSECUTIVA, SE LLEVÓ A CABO EN EL AUTÓDROMO DE YAHUARCOCHA EL GRAN ENCUENTRO DE CABEZALES, UN EVENTO ORGANIZADO POR LA EMPRESA COLOMBIANA PLAST INNOVA CON PRESENCIA EN ECUADOR.



La gran final fue colombiana. Edwin Rodríguez (Kenworth T680 No.1) superó en la final a su compatriota Santiago Figueroa (International).



El conductor colombiano Edwin Rodríguez se coronó campeón de la Copa Plast Innova 2024 en Yahuarcocha el domingo 2 de junio, conduciendo un Kenworth T680, en medio de una multitud de aficionados que abarrotaron las tres tribunas del autódromo.

En el mismo evento, el ecuatoriano Andrés Vivero, a bordo de un Kenworth T800, ganó la Copa Ecuador de Plast Innova. Ambos campeones celebraron sus victorias con entusiasmo junto al público.

Por segunda vez consecutiva, se llevó a cabo en el autódromo de Yahuarcocha el Gran Encuentro de Cabezales, un evento organizado por la empresa colombiana Plast Innova con presencia en Ecuador.

La competencia tuvo lugar los días 1 y 2 de junio, con la participación de 105 cabezales prove-

COPA PLAST INNOVA

1. Edwin Rodríguez
2. Santiago Figueroa
3. Henry Guío
4. Juan Camilo Cubides

nientes de Ecuador y Colombia. En esta edición, se decidió dividir el evento en dos categorías, resultando en los triunfos de Rodríguez y Vivero en sus respectivas modalidades.

En la categoría de la Copa Plast Innova, el colombiano Edwin Rodríguez, séptimo clasificado el año anterior en el mismo escenario, destacó con un desempeño impecable que lo llevó a disputar la final contra su compañero Santiago Figueroa, quien quedó en segundo lugar conduciendo un camión International.

El tercer puesto fue para Henry

Guío y el cuarto para Juan Camilo Cubides, ambos a bordo de camiones Kenworth T880.

Las actividades del evento comenzaron el sábado 1 de junio con las rondas eliminatorias, donde, tras pruebas de habilidad, piques y contrarreloj, se seleccionaron 52 cabezales para competir en la jornada del domingo 2 de junio. Durante este día, se llevaron a cabo pruebas individuales hasta reducir el número de competidores a 26, luego a 12, y finalmente a los participantes de la semifinal y final. Los conductores se enfrentaron en desafíos de habilidad, que incluyeron zonas de frenado, prueba de plataforma y sin ella. Estas pruebas resultaron fundamentales para que los mejores pilotos de Ecuador y Colombia avanzaran con éxito a las finales, entregando un espectáculo cargado de adrenalina para el público presente.



El Kenworth T880 de Henry Guío, tercero en la clasificación general.

LOS VIVERO DOMINARON CON CLASE LA COPA ECUADOR 2024



LOS VIVERO, UNA FAMILIA CON TRADICIÓN CAMIONERA, SE ENFRENTARON EN LA FINAL A WILMER HUERTAS (SHUCHAMACHER), UN EXPERIMENTADO COMPETIDOR EN ESTAS CARRERAS, QUE CONDUJO UN KENWORTH T 880.

Andrés Vivero y su padre Milton ganaron la Copa Ecuador Plast Innova 2024 a bordo de un potente Kenworth T800, respaldados por las empresas Indusur, distribuidora de estos camiones en el país, y Durallanta, una prestigiosa compañía especializada en el reencauche a nivel nacional.

Los Vivero, una familia con tradición camionera, se enfrentaron en la final a Wilmer Huertas (Shuchamacher), un experimentado competidor en estas carreras, que

COPA ECUADOR

1. Andrés Vivero
2. Wilmer Huertas
3. Edison Arcos
4. Juan Carlos Pozo.

condujo un Kenworth T880.

Después de una emocionante competencia, Andrés logró imponerse y llevarse la victoria al cruzar la meta ante una multitud expectante en las gradas.

El tercer puesto fue para Edison

Arcos, también en un Kenworth T 880, seguido por Juan Carlos Pozo en un Kenworth T 800. La final de la Copa Ecuador fue intensa y mantuvo al público en vilo desde el principio hasta el final.

Más de seis mil espectadores asistieron al evento en Yahuarcocha, disfrutando de dos días llenos de emociones con eliminatorias y finales que mantuvieron la adrenalina a tope.

Andrés Vivero logró la victoria gracias a un desempeño eficiente, evitando errores durante la competencia. El apoyo indispensable de su padre fue clave para alcanzar el triunfo, siendo este un momento emocionante para ambos.

Andrés dedicó el éxito a su padre, equipo y seguidores, agradeciendo el respaldo recibido. Huertas, Arcos y Pozo, junto con Andrés, se preparan ahora para competir en Bogotá en julio en el próximo desafío de la temporada.

Andrés Vivero, durante la premiación. Recibió un premio económico y un cupo para competir en el extranjero.



CLÍMAX DE EMOCIÓN Y CARRERA: EL ENCUENTRO DE CABEZALES



El Segundo Gran Encuentro de los Cabezales Plast Innova 2024 contó con la participación de 105 cabezales, siendo la mayoría de ellos camiones Kenworth, destacándose los modelos T 880 y T 800. Además de los Kenworth, hubo presencia de vehículos de Freightliner y de la renombrada marca International, entre los cuales uno de estos modelos logró llegar a la final de la Copa Plast Innova, obteniendo el segundo lugar en la clasificación general.

Este potente camión americano fue conducido por el colombiano Santiago Figueroa, quien se consagró como subcampeón de la competencia. A continuación, presentamos algunas imágenes del evento.



LA COMPETENCIA FUE MUY EMOTIVA DURANTE LOS DOS DÍAS DE DURACIÓN. EN EL PRIMER DÍA SE REALIZARON LAS ELIMINATORIAS Y EL SEGUNDO, LAS FINALES. EL PÚBLICO DISFRUTÓ DE ESTE ORIGINAL ESPECTÁCULO SOBRE RUEDAS.



TAXIS EN ECUADOR: EXONERACIÓN DE ARANCELES IMPULSA RENOVACIÓN VEHICULAR



Ejecutivos de Starmotors y el presidente de la FEDOTAXIS, Jorge Calderón, en la entrega de tres taxis.

El sector del transporte en taxis en Ecuador da un paso en la renovación de su parque vehicular en el país con la entrega de las primeras unidades exoneradas de aranceles, en un acto solemne celebrado el martes 30 de abril de 2024 en las instalaciones de Starmotors, concesionario de Hyundai.

Con la presencia de Gloria Navas, gerente de Starmotors y de Jorge Calderón Cazco, presidente de la FEDOTAXIS, se entregaron los tres primeros taxis Hyundai. Uno de los impulsores es el empresario Pablo Abad, quien realiza esa actividad en beneficio del transporte en todas sus modalidades desde hace más de dos décadas.

Este programa de exoneración cuenta con el apoyo del gobierno nacional y fue establecido en 2023 por el Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca a través del Comité de Comercio Exterior, COMEX.

FEDOTAXIS, con su líder Jorge Calderón, a su vez, coordina con todos los socios para que esta esperada renovación beneficie a las distintas cooperativas y afiliados a nivel nacional.

“Estamos emocionados de colaborar con la FE-

DOTAXIS para ofrecer vehículos de alta calidad que beneficiarán a sus afiliados y a todos los ciudadanos que utilizan a diario este importante servicio”, expresó Gloria Navas, gerente general de Starmotors Hyundai.

Jorge Calderón, dijo: “Estamos muy contentos con este paso. Esperamos que muchos compañeros taxistas puedan renovar sus taxis y así servir muy bien a nuestros miles de usuarios en todo el país. Esa es siempre nuestro anhelo”.

La medida está vigente desde el 14 de julio de 2023 y se aplicará hasta el 31 de diciembre de 2025. Un total de 5.000 cupos corresponde a la adquisición de taxis. Durante el primer año de vigencia se importarán 3.000 y en el segundo año, 2.000.

Pablo Abad, ejecutivo ecuatoriano, mencionó que la exoneración de hasta el 50% de los aranceles se traduce en una reducción de entre USD 2.000 a USD 2.500 del valor de cada vehículo, beneficiando así a los afiliados a las federaciones de transporte. El objetivo es renovar las unidades de transporte público y adquirir nuevas tecnologías.

Hace poco hubo un programa similar con una empresa y marca en el país.

EL DURO DE ESTAS TIERRAS



CANTER 611

3.4 Ton

CANTER 714

4.2 Ton

FI 1217

8 Ton



Precio normal: \$29.990
Precio final:
\$26.990

Precio normal: \$33.990
Precio final:
\$30.590

Precio normal: \$50.990
Precio final:
\$45.890



EL DURO DE ESTAS TIERRAS

Quito: Av. 10 de Agosto y Juan de Ascaray, sector de La Y. Teléfono: 02-2940800

Guayaquil: Av. Juan Tanco Marengo, km 1,5, junto a Dicentro. Teléfono: 04-3801600

Cuenca: Autopista Azogues - Cuenca y Pueblo Shuar, km 9 1/2, Challuabamba (Sector Puente Sixto Durán Ballén). Teléfono: 07-4134504

Ambato: Av. Manuelita Saenz y Gómez de la Cerna (Referencia: a una cuadra del SRI). Teléfono: 03-6000307

@FusoEcuador

www.fuso.com.ec

@fuso_ecuador

**CAMIONES FUSO
CAMIONES DUROS**

MOTRANSA

AMERICAN POWER



HV
INTERNATIONAL

Motor - Cummins ISM, 11 lts
Potencia - 425Hp @ 2.100 RPM
Torque - 1.550 lb-ft Torque @ 1.200 RPM
Transmisión - Eaton Fuller manual de 18 velocidades.
Capacidad de arrastre - 40 toneladas

HX
INTERNATIONAL

Motor - Cummins X15, 15 lts
Potencia - 450 Hp @1.800 RPM
Torque - 1.850 lb-ft Torque @ 1.000 RPM
Transmisión - Eaton Fuller manual de 18 velocidades.
Capacidad de arrastre - 45 toneladas



MOTRANSA
INTERNATIONAL

Quito: Juan de Ascaray E3-83 y Av. 10 de Agosto, la "Y" - Telf: (02) 2940850
Guayaquil: Av. Francisco de Orellana, Km 1.5, junto a Dicientro - Telf: (04) 380160
Cuenca: Autopista Azogues - Cuenca y Pueblo Shuar, km 9 ½ (sector Puente Sixto Durán Ballén).

www.motransa.com [f /InternationalEcuador](https://www.facebook.com/InternationalEcuador) [@internationalecuador/motransa](https://www.instagram.com/internationalecuador/motransa)

