

MACK ANTHEM | PETERBILT 567 | HONDA RIDGELINE

SOLUCIONES PARA EL TRANSPORTISTA

ABRIL

MAGAZINE

2021

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com

UTILITARIO

DEL MUNDO



D CAB 2.1

EL RENAULT TRUCKS D CAB 2.1 REALMENTE ES FRANCÉS, PERO LA VERSATILIDAD DE ESTE CAMIÓN DE 10 A 18 TONELADAS LO HACE UN ALIADO IDEAL PARA TAREAS DE DISTRIBUCIÓN EN CIUDAD O INCLUSO POR CARRETERA.

2021 FORD
TRANSIT



LA OPCIÓN CORRECTA



T 480 RENAULT TRUCKS



480

RENAULT TRUCKS
T 480

W-710-GR

520

GR

PAG. **18**

RENAULT TRUCKS CAB 2.1 2021

Realmente es francés, pero la versatilidad de este camión de 10 a 18 toneladas lo hace un aliado ideal para tareas de distribución en ciudad o incluso por carretera. Sus contenidas dimensiones, buena capacidad de carga, eficientes trenes motrices y el respaldo de una marca mundial, son sólo algunas de sus virtudes.

26



AMERICANO

MACK ANTHEM

Este camión llegó hace cuatro años para dar inicio a un nuevo capítulo para Mack, con una imagen mucho más moderna, motores eficientes y potentes, y una cabina con todas las comodidades que un conductor de larga distancia puede desear. Es, sin lugar a dudas, una excelente opción para quienes tienen que pasar varios días en la carretera.

34



VOCACIONAL

PETERBILT 567

Tal vez la imagen del Peterbilt 567 te remonte a los camiones de antaño, pero sus capacidades y tecnología están completamente acorde con los tiempos. Con siete motores para elegir, incluido uno de emisiones cercanas a cero, cubre prácticamente todas las necesidades del exigente segmento de los vocacionales.

44



UTILITARIO

FORD TRANSIT 2021

Ford tiene en la Transit la mejor van de carga del mercado, punto. Sí, la Sprinter tiene más capacidad de carga, pero es más cara, y si bien hay opciones más asequibles entre la competencia, las capacidades de la Transit la hacen la mejor opción sin importar si tus necesidades son mover mercancía o te dedicas al transporte de pasajeros.

CONTENIDO | DIRECTORIO

4

ABRIL DE 2021 | **TRANSPORTE LATINO**



ESAS LARGAS HORAS DE RECORRIDO REQUIEREN UN ACEITE DE ALTO RENDIMIENTO



Todos cuentan con usted, en cada milla en cada entrega, sin importar el horario ni las condiciones. El aceite de motor Shell Rotella® T5 10W-30 Semi-Sintético está formulado para brindar una óptima protección a los motores, además de ofrecer un mayor ahorro de combustible en comparación con el aceite de motor 15W-40 convencional. Para que el motor de su vehículo ofrezca un máximo rendimiento, sin importar las condiciones a las que se vea sometido.

**Shell
ROTELLA**

El aceite de motor que trabaja tan duro como usted.

**ENCUENTRA
LA NUEVA APP DE**

**MAGAZINE
TRANSPORTE
LATINO**

**PARA IPAD,
IPHONE Y
ANDROID**



ES GRATIS!



Available on the
App Store



PAG.

HARLEY-DAVIDSON STREET BOB 114 2021

Harley-Davidson tomó la determinación de hacer más potente a la Street Bob para el 2021. La fórmula fue la más sencilla: ponerle un motor más grande. Con una estética que combina elementos del pasado con detalles personalizados, es una cruiser interesante para quien guste de rodar relajado.



ORDENA TUS FINANZAS

La disciplina financiera es una costumbre que no solo te ayudará a tener un balance más sano; también es crucial para lograr tus metas con mayor facilidad, prepararte para afrontar mejor las épocas de vacas flacas o llevar tu empresa al siguiente nivel.



ABC DE LA SALUD

En muchas ocasiones, manejar un camión se convierte no solo en un trabajo sino en todo un estilo de vida. Las jornadas son largas, pasas la mayor parte del tiempo sentado, y en cuanto a la dieta, la comida rápida es fácil, accesible y, bueno... rápida.



CUIDA TU DPF

Los filtros de partículas diésel han hecho que los camiones emitan menos contaminantes a la atmósfera, pero también han creado nuevos desafíos - y dolores de cabeza- de mantenimiento, pues los intervalos pueden ser muy variados.

**MAGAZINE
TRANSPORTE
LATINO**

TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.

Transporte Latino Magazine serves the commercial market truck and trucks of Class 3 to 8.

Advertising: 888.628.2188

Distribution T.L.P. Distribution 310.429.0250

Editor & Publisher Edgardo Daniel Iorio
[publisher@transportelatino.com]

Art Director Luz Lezama
[luz.lezama@transportelatino.com]

PR Director Leslie Johnson
[pr@automundomagazine.com]

Executive Editor Steve Sturgess
[sturgess@transportelatino.com]

Digital Platforms Mariana Montero
[mariana.montero@transportelatino.com]

Contributors Ivo Cutzarida, Mauro Becerra, Pablo Olavarrieta, Diego Guerra, Moises Saldivar, y Eunice Becerra

880 West First St. Suite #310
Los Angeles, CA 90012
Tel: 213.621.2188, Fax: 213.620.6255
WWW.TRANSPORTELATINO.COM
contactus@transportelatino.com

Transporte Latino Magazine serves the commercial market truck and trucks of Class 3 to 8. Entire contents of Transporte Latino Magazine are copyright ©2021 by Transporte Latino Publishing Inc. No part of this magazine may be reproduced or transmitted in any form or by any means. Statements, opinions and points of view expressed by the writers and advertisers are their own and do not necessarily represent those of the publisher. Published in the USA.



Audited Circulation
95,500 monthly

Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.



automundo



MODA

ESTILO HOGAR

¿Qué pasa?
VEGAS

CONTENIDO | DIRECTORIO

6

ABRIL DE 2021 | **TRANSPORTE LATINO**

ISUZU
TRUCK

¡PRÓXIMAMENTE! **LA NUEVA SERIE F 2022**

Los camiones de la Serie F de Isuzu incluirán el FTR Clase 6 y el FVR Clase 7. Ambos estarán equipados con el motor diesel Cummins B.7. Descubre más mirando el anuncio en nuestro sitio web en www.isuzucv.com/en/fseries/new.

Para más información relativa a la disponibilidad,
visita tu distribuidor local Isuzu.



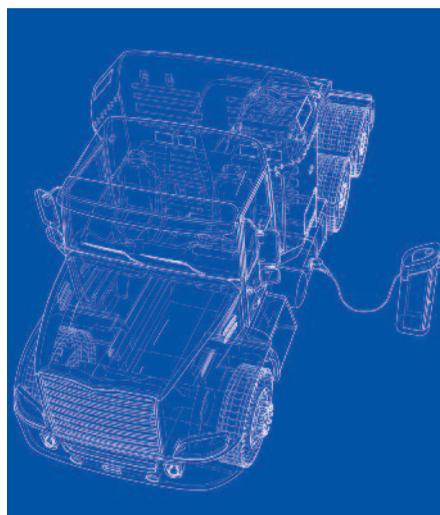
**PRÓXIMAMENTE EN UN
DISTRIBUIDOR ISUZU CERCA DE TI**

Los vehículos se ensamblan con componentes fabricados por Isuzu Motors Limited y por proveedores independientes que producen dichos componentes con estándares específicos de calidad, desempeño y seguridad de Isuzu. Por favor visita a tu distribuidor autorizado Isuzu para más detalles. © 2021 ISUZU COMMERCIAL TRUCK OF AMERICA, INC.

No se trata de vehículos eléctricos de batería o de hidrógeno. Parece que cada argumento sobre camiones de emisión cero se convierte en un simplista "esto contra aquello", como si nosotros, como industria, no pudiéramos manejar nada más que el contexto del resultado de un partido de fútbol. Esta industria maneja situaciones mucho más complejas a diario. El equipo del Consejo Norteamericano para la Eficiencia del Transporte ha escrito extensamente sobre los beneficios y desafíos de la batería eléctrica, la celda de combustible eléctrica y una variedad de otras tecnologías de vehículos eléctricos híbridos a través de nuestra serie de Informes de orientación. Nuestra conclusión es que no existe una solución única en el corto plazo y que probablemente muchas tecnologías competidoras tendrán participación de mercado. Llamamos a esto el "medio desordenado", una frase que escuchamos por primera vez de Steven Hamburg, científico jefe del Fondo de Defensa Ambiental. Los vehículos eléctricos de batería (BEV por sus siglas en inglés) vendrán en muchas formas, pueden incluso ser combinaciones de sabores, o lo que la industria llama híbridos. Los vehículos eléctricos de celda de combustible (FCEV por sus siglas en inglés) generalmente se pueden definir como híbridos porque en casi todos los casos combinan un vehículo eléctrico de batería con la generación de energía a bordo a través de una celda de combustible de hidrógeno. Otra forma de ver esto es que un vehículo de pila de combustible es uno eléctrico de batería de autonomía extendida.

Esa última descripción destaca que los BEV y FCEV probablemente estén optimizados para diferentes propósitos y diferentes ciclos de trabajo. Al igual que con las flotas actuales que tienen camiones rectos, 4x2, 6x4, cabinas diurnas y cabinas dormitorio con una variedad de especificaciones, las flotas futuras pueden tener tanto tractores eléctricos de batería como eléctricos de pila de combustible. La industria del transporte por carretera, los servicios públicos y el público se beneficiarán del desarrollo de BEV y FCEV. Tanto unos como otros requieren la expansión y modernización de la producción de electricidad en América del Norte, idealmente la producción de energía verde. En la actualidad, menos del 1 por ciento de la producción de electricidad se destina al transporte. A medida que los BEV y los FCEV ganen participación de mercado, aumentará la demanda de generación de electricidad. Quizás esté claro que los BEV se conectan a la red para

ELECTRICIDAD MULTISABOR



obtener energía, pero lo que se pierde con frecuencia al discutir los FCEV es que el hidrógeno verde requiere electricidad para producirse.

El hidrógeno puede ser el elemento más abundante en el universo, pero requiere electricidad para liberarlo limpiamente para su uso en FCEV. La penetración en el mercado de BEV y FCEV juntos aumentará la demanda de crecimiento en la generación y distribución de electricidad a nivel de servicios públicos. Una mayor escala en la generación y distribución de electricidad ejercerá una presión a la baja sobre los precios de la electricidad. Una mayor preferencia por la energía verde acelerará la innovación y la reducción de costos en esas tecnologías.

Los componentes y subsistemas se beneficiarán del desarrollo de BEV y FCEV. Estos dos tipos de vehículos comparten mucho, como motores, ejes eléctricos, cables y conectores de alimentación de alto voltaje, controles de software, sensores, baterías de alto voltaje, accesorios eléctricos, sistemas de frenado regenerativo y más. Todos estos se encuentran al comienzo de sus curvas S de maduración de vehículos pesados y se beneficiarán de la experiencia y los comentarios de la flota de una mayor diversidad de ciclos de trabajo y entornos. El desarrollo paralelo de BEV y FCEV debería ayudar con una mejora más rápida en la

confiabilidad de las tecnologías compartidas.

El reciclaje de materiales inherentes a las baterías y otros sistemas mejorará con el volumen. Los BEV y los FCEV se enfrentarán a la necesidad de mejorar el reciclaje de componentes clave. Si bien algunas áreas serán más fáciles que otras, la necesidad de deshacerse económicamente de los vehículos al final de su vida útil o al final de la vida útil de los componentes estará ahí para ambos. El desplazamiento de la participación en el mercado de diésel probablemente mejorará dada una variedad de alternativas BEV y FCEV especialmente diseñadas para flotas. En lugar de canibalizar el mercado, ofrecer opciones acelerará las alternativas de vehículos cero emisiones de la misma manera que la ubicación conjunta de Home Depot y Lowes en general ha beneficiado las ventas generales de mejoras para el hogar.

Las decisiones de inversión de capital en infraestructura tienen una larga vida. No hay duda de que las flotas que instalan infraestructura de carga o combustible se comprometen a mantener relaciones prolongadas con los sistemas BEV y FCEV. Las flotas que invirtieron en infraestructura de mantenimiento y abastecimiento de combustible de GNC probablemente hayan encontrado más fácil realizar compras adicionales de tractores de GNC. De manera similar, las inversiones en infraestructura de BEV y FCEV conllevan cierta inercia a largo plazo para las opciones de inversión posteriores. Al desplazar los motores diésel, existe un beneficio neto de cumplir los objetivos de sostenibilidad para las empresas y las comunidades.

Las fuerzas del mercado continuarán impulsando la mejora de BEV, FCEV y otros híbridos, ya que continuarán impulsando la mejora en los motores diésel. Cuantas más opciones estén disponibles, mayor será la presión sobre la mejora de todas ellas y mayor será la presión para minimizar los costos y maximizar el rendimiento. No es BEV versus FCEV, sino más bien cómo ambos pueden desarrollarse en paralelo y cada uno contribuye positivamente a avanzar en la madurez del otro, mientras que cada uno optimiza sus mejores aplicaciones. 

Edgardo Iorio, Publisher



*PISA CON
VALOR.*



OFFICIAL TIRE OF
MAJOR LEAGUE
BASEBALL



Las llantas Hankook para arrastre largo están diseñadas para ser confiables y eficientes en el consumo de combustible, entregando un mayor millaje y reduciendo los costos durante el ciclo de vida total.



Hankook Tire America Corp. 333 Commerce Street, Suite 600, Nashville, TN 37201

AL21

DL11

TL21



MICHELIN CRECE PORTAFOLIO SUMA OFERTA EN LA LÍNEA ENERGY

Michelin agregó dos nuevos neumáticos para camiones a su línea Energy. Con la certificación SmartWay y aprobada para las normas de gases de efecto invernadero de la Fase 2 (GHG2 por sus siglas en inglés) en 2027, la llanta X Multi Energy Z2 está diseñada para flotas de reparto LTL y de paradas múltiples que recorren entre 300 y 500 millas por día en entornos de roce medio y en carreteras. La llanta de dirección está diseñada para mejorar la resistencia al desgaste irregular durante más millas. Está disponible en dos tamaños: 11R22.5 LRG y 295 / 75R22.5 LRH.

El X Line Energy T2 cumple con los requisitos de SmartWay y se enfoca en los segmentos de flotas de camiones de carga seca y LTL, refrigerados, cisternas y plataformas. Diseñada para reducir el desgaste, ahorrar de combustible, capacidad de vulcanizado y una gran tracción, la banda de rodadura de doble compuesto X Line Energy T2 consta de una capa superior de kilometraje que controla la rigidez y el estrés de la banda de rodadura para reducir el desgaste irregular y una capa inferior de bajo consumo de combustible que minimiza las temperaturas internas de la carcasa para baja resistencia a la rodadura. Los protectores de borde y las nervaduras de las paredes laterales superiores ayudan a combatir el daño de las paredes laterales y brindan una excelente capacidad de vulcanizado. Está disponible en cuatro tamaños: 295 / 75R22.5 LRG 11R22.5 LRG, 285 / 75R24.5 LRG y 11R24.5LRH. 



LUBRICANTES NEUTROS CARBONO SHELL ROTELLA

Shell Rotella ofrecerá a sus clientes lubricantes neutros en carbono para motores de servicio pesado en América del Norte. Los aceites sintéticos T6 Full y T5 Synthetic Blend ahora serán carbono neutros como un paso hacia la meta de Shell de convertirse en un negocio de energía con emisiones netas de cero para el año 2050.

A nivel mundial, Shell tiene como objetivo compensar las emisiones anuales de más de 52 millones de galones de lubricantes sintéticos avanzados, esperando compensar emisiones de alrededor de 700,000 toneladas de dióxido de carbono equivalente (CO2e) por año, lo que equivale a eliminar las emisiones de CO2 generadas al conducir una Ford F-150 2021 a gasolina más de 1,500 millones de millas.

"Muchos clientes se centran en reducir su huella de carbono neta y, como el principal aceite de uso rudo en América del Norte, Shell Rotella puede jugar un papel importante", dijo Machteld de Haan, vicepresidente de Shell Lubricants Americas. "Estamos orgullosos de ofrecer una opción de Shell Rotella neutral en carbono para motores de servicio pesado sin comprometer la protección del motor y ser parte del programa de carbono neutral más grande en la industria de lubricantes".

Una de las formas en que Shell planea evitar las emisiones es optimizando la eficiencia durante la producción y el diseño de sus productos utilizando más contenido reciclado en sus botellas, cuando sea posible. Shell reducirá las emisiones por varias vías, incluida la mejora de la eficiencia energética. Más del 50% de la electricidad utilizada en sus plantas mezcladoras de lubricantes Shell ahora proviene de fuentes renovables. Por último, Shell compensará las emisiones de CO2 restantes mediante la compra y venta de créditos de carbono de la cartera global de proyectos de soluciones basadas en la naturaleza de Shell y la inversión continua en iniciativas de soluciones basadas en la naturaleza.

Si bien las medidas para evitar y reducir las emisiones ofrecen la mejor manera de abordar las emisiones a largo plazo, hasta que se implementen soluciones escalables, los programas de compensación de carbono brindan una solución inmediata para equilibrar las emisiones de CO2. La cartera global de Shell de créditos de carbono basados en la naturaleza compensará las emisiones de CO2 de todo el ciclo de vida de estos productos, incluidas las materias primas, el embalaje, la producción, la distribución, el uso del cliente y el final de la vida útil del producto. 

EN LA CIMA SUBE PIKES PEAK T680 ELÉCTRICO

Es posible que ya hayan visto el video donde un T680 sube a la cima de Pikes Peak, una cumbre de Colorado mejor conocida como "la Montaña de Estados Unidos" gracias a su altura de 14,115 pies. Lo interesante no es que un camión haya alcanzado la cima, obviamente, pero sí lo es el hecho de que fue el primer camión Clase 8 eléctrico cero emisiones en lograr esta hazaña. El hito se produjo durante una demostración de rendimiento de cero emisiones de Kenworth T680 FCEV.

Un desarrollo conjunto de Kenworth y Toyota Motor North America, el T680 FCEV cuenta con un tren motriz eléctrico de celda de combustible de hidrógeno de Toyota que ofrece 470 hp, junto con un rango de 350 millas con un tiempo de recarga de 15 minutos. "Si bien el gradiente promedio en la ganancia de elevación de 4,700 pies hasta la cima es un poco más del siete por ciento, hay secciones largas al 10 por ciento o más. El Kenworth T680 FCEV tuvo mucha potencia en la subida de colinas, se desempeñó bien a alturas extremas y exhibió una excelente capacidad de conducción a través de 156 curvas y curvas", comentó Brian Lindgren, director de investigación y desarrollo de Kenworth.

Kenworth y Toyota están colaborando en un programa para desarrollar un total de 10 Kenworth T680 FCEV para el servicio con los clientes en el Puerto de Los Ángeles. El esfuerzo es parte de una subvención de \$41 millones para Instalaciones de Carga de Emisiones Cero y Casi Cero (ZANZEFF por las siglas en inglés) otorgada por la Junta de Recursos del Aire de California (CARB por las siglas en inglés) para el proyecto Shore to Store del Puerto de Los Ángeles.

El proyecto Shore to Store, administrado por el Puerto de Los Ángeles, es parte de California Climate Investments, una iniciativa estatal que dedica miles de millones de dólares del programa Cap and Trade a trabajar para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, fortalecer la economía y mejorar la salud pública y el medio ambiente, particularmente en comunidades desfavorecidas. La financiación adicional para el programa Shore to Store incluye una subvención del Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la



Costa Sur (South Coast AQMD).

"Hemos construido cinco de los 10 T680 FCEV, y estas unidades iniciales están transportando cargas para nuestros clientes en el Puerto de Los Ángeles. Los cinco FCEV restantes están en proceso de construcción y entrarán en servicio a principios de este año", dijo Lindgren. "Kenworth aprecia los esfuerzos de California Climate Investments, la Junta de Recursos del Aire de California y el Puerto de Los Ángeles para proporcionar importantes fondos de subvención para apoyar este importante programa de cero emisiones de Kenworth y Toyota".

"El camino hacia la cima de Pikes Peak es una subida larga y constante, por lo que nos alegramos de ver que el camión Kenworth T680 con motor Toyota confirma nuestras expectativas y sube a la cima mientras ofrece un excelente rendimiento y capacidad de conducción",

dijo Andy Lund, Jefe Ingeniero, Investigación y Desarrollo de Toyota Motor North America. "Es otro ejemplo de la capacidad del sistema de propulsión eléctrica de pila de combustible de Toyota y esperamos continuar nuestro trabajo con Kenworth para poner en marcha los camiones de pila de combustible Clase 8".

El completo programa de vehículos eléctricos de cero emisiones de Kenworth también incluye los nuevos vehículos eléctricos de batería Kenworth T680E Clase 8 y vehículos eléctricos de batería Kenworth K270E y K370 de servicio mediano, todos disponibles para su pedido. Los vehículos están diseñados para aplicaciones de recolección y entrega local, acarreo y transporte regional corto. El programa general ha registrado más de 100,000 millas de pruebas y operaciones en la carretera. [TTL](#)



DAIMLER Y VOLVO SE UNEN PARA HACER CELDAS DE COMBUSTIBLE

No cabe duda que la unión hace la fuerza y una de las demostraciones más recientes de la veracidad de este dicho es la creación de una empresa para desarrollar celdas de combustible por parte de Volvo y Daimler. Un objetivo clave de Daimler Truck AG y Volvo Group es comenzar con las pruebas de los clientes de camiones con celdas de combustible en aproximadamente tres años y comenzar la producción en serie durante la segunda mitad de esta década. Las empresas firmaron un acuerdo vinculante para esta empresa conjunta en noviembre de 2020, mediante el cual Volvo Group adquirió el 50% de las participaciones de la sociedad en Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. existente por más de \$700 millones y acordó cambiar el nombre a la empresa cellcentric GmbH & Co.

El objetivo de esta asociación es comenzar con las pruebas con clientes en camiones con celdas de combustible en aproximadamente tres años y empezar la producción en serie durante la segunda mitad de esta década. Además, otros casos de uso automotrices y no automotrices también son parte del alcance de la nueva empresa conjunta y, por lo tanto, ayudarán al mundo a dar un paso importante hacia un transporte sostenible y neutral para el clima para 2050.

Volvo Group y Daimler Truck AG tienen intereses iguales en la empresa conjunta, pero siguen siendo competidores en todas las demás áreas, como la tecnología de vehículos y la integración de pilas de combustible en camiones. 

NUEVOS ISUZU F-SERIES INCLUIRÁN MOTOR CUMMINS B6.7

Isuzu anunció que el motor diésel Cummins B6.7 ahora se incluirá en los nuevos camiones Isuzu F-Series 2022 para los mercados de Estados Unidos y Canadá. Este es el primer producto que llega al mercado a nivel mundial de la sociedad que se formó en 2019 entre Isuzu Motors Limited y Cummins Inc. "La incorporación del motor diésel Cummins B6.7 es uno de los muchos desarrollos interesantes para el camión Isuzu F-Series. En el futuro, creemos que el Cummins B6.7 creará un atractivo más amplio y abrirá nuevas oportunidades de ventas para nuestra red de distribuidores", dijo Shaun Skinner, presidente de Isuzu Commercial Truck of America e Isuzu Commercial Truck of Canada.

La Serie F 2022 ahora estará disponible en dos modelos: el Clase 6 FTR (GVWR de 25,950) y el Clase 7 FVR (GVWR de 33,000). Además, la alineación incluirá un FVR reducido Clase 6. Habrá un total de ocho distancias entre ejes disponibles para los modelos FTR y FVR. El espacio más grande entre la cabina y el eje de la cabina delantera baja proporciona al Isuzu F-Series más capacidad de carga en comparación con los competidores de cabina convencional con una distancia entre ejes comparable. Esto les da a los clientes más versatilidad con sus opciones de carrocería para acomodar cargas más pesadas o más espaciales.

Al igual que con todos los camiones de cabina baja adelantada de Isuzu, el FTR y el FVR tendrán una excelente maniobrabilidad,



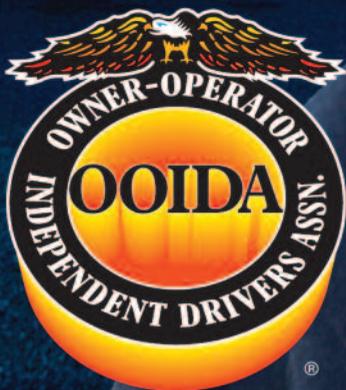
visibilidad y comodidad. Los conductores apreciarán el paso de rueda interior de 50 grados que le da al Isuzu F-Series diámetros de giro entre 43.7 pies (152 "WB) y 65 pies (248 "WB). La visibilidad nocturna será mejor gracias a los nuevos faros LED. El interior ahora incluye molduras y asientos en dos tonos que realzan el atractivo visual al tiempo que aumentan la comodidad del pasajero.

El Cummins B6.7 está acoplado a una transmisión automática Allison de seis velocidades RDS (Serie 2500). Este tren motriz está construido para proporcionar la potencia que los conductores exigen al mismo tiempo que ofrece eficiencia de combustible y confiabilidad. Con una potencia de 260 HP y un torque de 660 lb-pie, el Isuzu F-Series moverá fácilmente cargas útiles más pesadas a través de los entornos urbanos actuales y por carretera entre los centros de distribución. 



Si manejas un camión

deberías ser Miembro.



Conviértete en miembro de OOIDA.

Representación • Información • Seguro de camión
Beneficios médicos • Servicios empresariales
Pruebas de drogas del DOT • Tarjeta de combustible
Descuentos en productos

800-444-5791 • www.ooida.com

El ransomware y otros ciberataques van de la mano con desastres naturales y pandemias de salud global. Bitdefender realizó una investigación y encontró que, solo en la primera mitad de 2020, los incidentes de ransomware han aumentado un 715% año tras año. En mayo y junio, un promedio del 60% de todos los correos electrónicos recibidos fueron fraudulentos, según la investigación de Bitdefender. "Ya se trate de estafas de phishing que explotan el coronavirus, una recaudación de fondos o una oferta asombrosa que no pudo resistir, los delincuentes han utilizado todos los trucos del oficio para engañar a las víctimas para que proporcionen información confidencial, instalen malware o sean víctimas de estafas", se lee en el informe.

Los ciberdelincuentes son oportunistas que se aprovechan de la distracción, dijo Sharon Reynolds, directora de seguridad de la información de Omnitrac, y la industria del transporte no ha sido inmune. "[La de] Covid-19 ha sido una gran oportunidad para el fraude de todo tipo. Todos estábamos distraídos y lidiando con cosas en nuestra vida personal, en nuestras empresas y con la elección. Fue un gran momento para que alguien cometiera un error y haga clic en algo", comentó Reynolds. Ella no ve un esfuerzo concertado por parte de los ciberdelincuentes para apuntar a las empresas de transporte y logística. Más bien, la industria está "siendo atacada al igual que otras", dijo.

Específicamente para el transporte por camión, señala que los ataques han aumentado enormemente desde 2015, según los informes del FBI. La agencia aún no ha publicado sus números de 2020, pero Reynolds espera que el número se haya duplicado año tras año. El principal delito cibernético por volumen es el phishing y el smishing, cada uno de los cuales es una actividad de ingeniería social.

En el caso del phishing, las víctimas se ven tentadas a hacer clic en enlaces de correo electrónico y proporcionar datos confidenciales como contraseñas e información financiera. Smishing es lo mismo, solo que con mensajes de texto. La industria del transporte es más vulnerable a los ataques cibernéticos en los sistemas de back-end que están expuestos a una seguridad inadecuada en el perímetro externo de sus redes informáticas, dijo Reynolds, como tener abierto un protocolo de escritorio remoto. "Creo que la seguridad es algo nuevo en la industria. Creo que ese es el problema", dijo.

Los transportistas que han realizado un análisis de costo-beneficio en el pasado para una mayor protección de la ciberseguridad podrían

RIESGO EN LA RED ATAQUES SE DUPLICARON EN 2020



haber decidido no contratar más trabajadores de Tecnología de la Información (TI), contratar firmas profesionales de seguridad o comprar nuevo hardware y software, entre otras medidas. "Puede que antes no hubiera parecido que valiera la pena", dijo. Con los eventos del año pasado, la industria "definitivamente ha alcanzado un punto de inflexión", agregó, y muchas organizaciones criminales se han dado cuenta de que el transporte puede ser un objetivo fácil que necesita mejoras.

Otro factor a considerar es el costo de una brecha de datos. Un informe de 2020 de IBM sitúa el costo en \$150 por registro. Este podría ser cualquier registro que contenga información confidencial de identificación personal, como un elemento de línea en un registro de nómina. Muchos operadores tienen miles de registros de este tipo, y el mismo informe fija el costo promedio de los eventos de violación de datos para las empresas en \$ 8.6 millones el año pasado.

Reynolds sugiere que las empresas de transporte y logística tengan un plan de respuesta a ciberataques, ya que "en este punto, no se trata de si", dijo, "pero definitivamente cuándo". Como

parte de ese plan, recomienda a las empresas que consideren pagar una iguala a empresas de seguridad para que estas puedan intervenir para ayudar rápidamente. Como parte de la preparación de un plan, las empresas deben realizar un simulacro de lo que sucedería en caso de un ataque, paso a paso, para poder tomar decisiones de antemano sobre qué hacer y cuándo será necesario involucrar a una empresa de seguridad.

Reynolds recomienda descargar un ejercicio gratuito de la Asociación Nacional de Tráfico de Carga Motorizado (NMFTA por sus siglas en inglés) para ayudar a prepararse para un ciberataque. También sugiere tener contactos listos para la aplicación de la ley y desarrollar relaciones con el FBI para evitar llamadas en frío. "Hacemos simulacros de incendio", dijo Reynolds. "Deberíamos estar haciendo simulacros de ransomware". Pagar el rescate es un último recurso y, de hecho, puede ser ilegal, ya que algunas organizaciones delictivas están en la lista de la OFAC de empresas sancionadas. Incluso si se pagara un rescate, lo más probable es que el criminal ya haya robado los datos y la extorsión continuaría, finalizó la experta en seguridad. **TTL**



¿SERVICIO o SEGURIDAD? **ELIJA AMBOS.**

Vemos a la seguridad de forma diferente. Es nuestra primera prioridad. De hecho, vemos al servicio en neumáticos de forma diferente. Y usted también lo hará. Contamos con más de 200 locales y 1500 camiones de servicio en Estados Unidos y Canadá para brindarle la tranquilidad de estar rodando sobre neumáticos que han recibido servicio de expertos. En nuestro taller o en la ruta, estamos acercando algo nuevo al servicio en neumáticos: SERVICIO.

GENUINA • COMPLETA • CONFIABLE

1-844-68-TIRES • gcrtires.com/service

GCR
TIRES & SERVICE

Los camiones cero emisiones que durante muchos años parecían parte de un futuro muy lejano ya están aquí y ahora se suma un participante más. Volvo Trucks North America inició las ventas del VNR Electric, su camión eléctrico de batería sin emisiones de escape en el mercado norteamericano. El VNR Electric ofrece la misma agilidad y visibilidad que el VNR de combustión, por lo que los conductores se benefician de una curva de aprendizaje rápida, facilidad de operación y servicio, y una transición perfecta de millas por galón a kilowatts hora por milla. En el VNR Electric, los conductores experimentan una conducción significativamente más silenciosa y un entorno de trabajo mejorado, lo que reduce el estrés y la fatiga y aumenta la comodidad general.

La construcción del sistema de soporte de la batería se diseñó teniendo en cuenta los altos estándares de seguridad de la marca. El VNR Electric cuenta con los mismos sistemas de seguridad activa de primera clase que el modelo VNR. Además, la ubicación específicamente diseñada de las baterías en el costado del vehículo, así como el compresor de aire debajo de la puerta del conductor, también mejoran la facilidad de servicio.



El VNR Electric está diseñado para aplicaciones de clientes y ciclos de conducción con rangos de distribución locales y regionales, que incluyen alimentos y bebidas y rutas de recogida y entrega. Las baterías de iones de litio de 264 kWh, que se cargan hasta un 80%

en 70 minutos, tienen un rango operativo de hasta 150 millas según la configuración del camión. La química avanzada de la batería brinda mayor potencia a costos reducidos, mientras que los controles de autoaprendizaje optimizan el uso de energía. El frenado

MENOS ESFUERZO AL MANEJAR EL MACK GRANITE

Mack Command Steer, el sistema de dirección activa que reduce la fatiga del conductor, está ahora en producción para los Mack Granite de eje retrasado. "Conducir un camión de construcción de servicio pesado es físicamente exigente para el cuerpo", dijo Tim Wrinkle, gerente de productos de construcción de Mack. "Los lugares de trabajo tienen carreteras con condiciones irregulares, lo que contribuye al desgaste del conductor. Se ha demostrado que Mack Command Steer reduce el esfuerzo del conductor en un 85 por ciento, mejorando la seguridad en el lugar de trabajo y la productividad del conductor".

Este sistema combina un motor eléctrico con la dirección hidráulica existente del Granite. Múltiples sensores en todo el camión monitorean el terreno, las acciones del conductor y los elementos ambientales más de 2,000 veces por segundo. Según los datos



recopilados, el sistema proporciona un esfuerzo de dirección variable a través de su motor eléctrico, aplicando un par adicional según sea necesario para que sea más fácil mantener el camión en la ruta deseada.

Junto con una reducción significativa en los esfuerzos de conducción a bajas velocidades, Command Steer suprime el terreno irregular, como baches, desniveles y surcos. El sistema



reacciona a esas irregularidades contrarrestando la fuerza de la dirección, suavizando la respuesta de la dirección y reduciendo las "patadas" del volante. Un beneficio adicional de Command Steer es que el sistema presenta una capacidad única de retorno a cero que devuelve automáticamente el volante a la posición central en avance y retroceso, lo que ayuda a simplificar las maniobras cerradas. 

NUEVO VOLVO VNR



regenerativo puede aumentar el rango devolviendo energía hasta un 15% a la batería, dependiendo del ciclo de trabajo. La tecnología de monitoreo de batería transmite el estado de salud de la fuente de energía en tiempo real, agilizando las necesidades de servicio y

maximizando el tiempo de actividad.

La línea motriz eléctrica tiene una potencia de 455 caballos de fuerza y hasta 4051 lb-pie de torque. El VNR Electric cuenta con una transmisión Volvo I-Shift de dos velocidades que ofrece una aceleración suave y eficiente con una exce-

lente capacidad de arranque y maniobrabilidad a baja velocidad. Hay tres configuraciones: camión recto de un solo eje, tractor 4x2 y tractor 6x2. Este nuevo camión totalmente eléctrico se integrará completamente en los procesos de producción y fabricación en la planta de ensamblaje de New River Valley en Dublin, Virginia.

"Para nosotros, es más que un camión. La transición a la electromovilidad requiere una estrecha colaboración de las partes interesadas", dijo Peter Voorhoeve, presidente de Volvo Trucks North America. "Estamos comprometidos a trabajar en estrecha colaboración con nuestros clientes y distribuidores, brindando soporte consultivo de extremo a extremo, combinando los incentivos disponibles, entendiendo la infraestructura de carga requerida y adaptando el modelo y las especificaciones correctos a sus necesidades operativas. A medida que alcanzamos este hito histórico, avanzando con nuestros clientes pioneros hacia una visión compartida del futuro, Volvo Trucks está haciendo que la movilidad eléctrica sea accesible, eficiente y operativamente viable. El futuro está aquí y estamos orgullosos de traer esta nueva y muy real solución a la industria de camiones comerciales de América del Norte hoy". 

¿POR QUÉ COMPRAR UNA LLANTA NUEVA CUANDO PUEDES TENER UNA MEJOR?

Los renovados Bandag no solo han demostrado poder competir con la confiabilidad y el rendimiento de las llantas nuevas, sino que son esencialmente más eficientes en el consumo de combustible. ¿Cómo? Los cascos de las llantas se comprimen con el uso, mejorando su resistencia al rodado, haciéndolos en promedio un 3% más eficientes en el consumo de combustible con el pasar del tiempo.

Acepte el Desafío de Bandag y compruébelo usted mismo. Si nuestros renovados en aplicación específica no entregan un menor costo promedio por milla de lo que entrega otra llanta comparable que esté utilizando, le pagaremos la diferencia. **Garantizado!**

Encuentre un distribuidor hoy mismo en BuiltForBetter.com.

bandag
HECHO PARA SER MEJOR







NAVAJA SUIZA

RENAULT TRUCKS CAB 2.1 2021

REALMENTE ES FRANCÉS, PERO LA VERSATILIDAD DE ESTE CAMIÓN DE 10 A 18 TONELADAS LO HACE UN ALIADO IDEAL PARA TAREAS DE DISTRIBUCIÓN EN CIUDAD O INCLUSO POR CARRETERA. SUS CONTENIDAS DIMENSIONES, BUENA CAPACIDAD DE CARGA, EFICIENTES TRENES MOTRICES Y EL RESPALDO DE UNA MARCA MUNDIAL, SON SÓLO ALGUNAS DE SUS VIRTUDES. »



POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

Hace poco más de cinco años que Renault Trucks renovó totalmente su portafolio, una movida más que necesaria para mantenerse vigente en un ultra competitivo mercado como lo es el europeo. A fin de cuentas, no es nada fácil seguir el paso de rivales del renombre de Volvo, Mercedes-Benz o Scania. Por supuesto, la renovación no se trató solamente de la presentación de nuevos modelos para los camiones ya existentes, sino de todo un nuevo concepto para la firma que incluyó la introducción de nuevos nombres.

Los camiones para arrastres de largo alcance, las estrellas de la marca, cambiaron su nombre de Magnum y Long Distance Premium a "T" a secas. Los dedicados a construcción ahora se llaman "K" y los destinados a distribución (antes Midlum, Premium Distribution y Access) muy apropiadamente se llaman "D". En esta ocasión hablaremos del "hermano menor de esta gama", el Renault Trucks D Cab 2.1 M, el cual fue desarrollado de manera conjunta



con Nissan. Este camión, disponible de 10 a 18 toneladas, es ideal para la distribución urbana de medio tonelaje. Su carácter compacto conjugado con una cabina avanzada, hacen que puedas maniobrar fácilmente en la ciudad y, para un mayor confort en el tráfico urbano, puede estar equipado con una caja de cambios robotizada en su versión de 18 toneladas.

DISEÑO

El diseño exterior es el más sencillo de toda la gama de camiones, aunque es posible ver el mismo lenguaje de diseño -aunque a menor escala- que en el Renault Trucks T. La parrilla forma un trapecioide con la defensa delantera, creando un carácter más estilizado. La defensa, en color negro para hacer juego con la parrilla, es de acero inoxidable de tres piezas y lleva a sus costados los faros

del mundo: **RENAULT TRUCKS D Cab 2.1 2021**

20

ABRIL DE 2021 | **TRANSPORTE LATINO**



y las luces de niebla. Los cuartos, por su parte, están integrados a la carrocería y están ubicados a los lados de la parrilla. En cuanto a las luces de giro, están integradas en los espejos retrovisores, para darles una mayor visibilidad y mejorar la seguridad al momento de cambiar de dirección.

Este camión sido diseñado para adaptarse perfectamente al uso urbano, por eso lleva una cabina avanzada, que le da una gran

maniobrabilidad y un radio de giro corto, cualidades que le permiten adentrarse fácilmente por el centro de la ciudad. Para adaptarse a los usos muy diversos a los que está destinado, está disponible con una amplia gama de distancias entre ejes, preequipamientos de carrozado y de tomas de fuerza. Su cabina puede inclinarse a 45° y facilitar el acceso al motor y, por lo tanto, el mantenimiento. >>





INTERIOR

Ingresar a la cabina es muy fácil gracias al escalón con superficie antideslizante y a las manijas bien colocadas. Una vez dentro, te encuentras con un asiento cómodo gracias a su suspensión, con calefacción y ajustable, con un cinturón de seguridad de color rojo, signo distintivo de la nueva gama Renault Trucks. El tablero es ergonómico y permite que el conductor tenga todos los mandos al alcance de la mano. Lleva un visualizador central digital con las informaciones sobre el estado del vehículo de manera intuitiva y un volante multifunciones para controlar el regulador de velocidad, además del teléfono o el radio.

En cuanto a equipamiento, tiene climati-



zación automática, sistema de navegación y tomas de corriente de 12 voltios, para aportar más confort al conductor. También hay numerosos espacios portaobjetos en el tablero y detrás de los asientos, para que el



conductor pueda colocar una computadora, teléfono o documentos tamaño A4. La cereza en el pastel para esos días calurosos es que lleva portavasos refrigerados y un espacio porta botellas. »»

MAXIMA PROTECCION

Para su motor, transmisión y el sistema de combustible

Hecho en EE.UU., zMAX Micro-lubricante® penetra en el metal para dispersar los depósitos perjudiciales de carbón. Esto ayuda zMAX:

- Reducir el desgaste de las piezas vitales del motor
- Mejorar el rendimiento
- Reducir emisiones
- Prolongar la vida del motor
- Ayuda incrementar el millaje

El ÚNICO PRODUCTO para su motor, sistema de combustible y transmisión, zMAX se puede utilizar en los motores diesel o de gasolina, transmisión automática o manual.



Advance Auto Parts

AutoZone

BENNETT Auto Supply

O'Reilly AUTO PARTS

Pep Boys

Walmart



zMAX.com



MOTORES Y TRANSMISIONES

Para impulsar a su nueva gama de camiones de distribución Renault desarrolló motores especializados en las tareas de carga y descarga en entornos urbanos, los cuales cumplen con las estrictas normas ambientales Euro 6. El D Cab 2.1 M tiene dos mecánicas disponibles, DTi5 y DTi8. La primera de ellas es un cuatro en línea de 5.1 litros con una potencia de 210 o 240 HP y un torque de 590 o 664 lb-pie.

El segundo es adecuado para quienes necesiten más potencia, pues se trata de un seis en línea de 7.7 litros con un rango de potencia de 250 a 320 HP y un torque que va de 700 a 885 lb-pie. En cuanto a la transmisión hay disponibles cajas manuales de 6 y 9 velocidades, cuatro automatizadas de 6 relaciones o automáticas de 5 y 6 velocidades.

SEGURIDAD

El Renault Trucks D Cab 2.1 M proporciona un ángulo de visión muy bueno que, asociado a una alta posición de manejo, le confiere una excelente visibilidad. En función de la carrocería, puede llevar retrovisores de brazo corto o largo, con intermitentes integrados, que refuerzan la seguridad. Para una visibilidad óptima sin importar las condiciones cli-



máticas, puede estar equipado con retrovisores térmicos.

En cuanto a seguridad activa, está dotado de un sistema de frenado con control de trayectoria ESC, para prevenir los riesgos de salida de carretera o de volcadura. También lleva un limitador y un regulador de velocidad, así como una ayuda en el arranque en cuesta (Hill Start Aid). Finalmente, para proteger mejor a los ocupantes en caso de colisión, hay disponible una oferta completa de bolsas de aire. **T.L.**



EL MEJOR CAMIÓN ISUZU DE CERVEZA ARTESANAL

Ideal para el distanciamiento social



TASAS APR DESDE
0% **EN TODOS LOS CAMIONES A**
DIESEL ISUZU SERIE N NUEVOS

El Mejor Camión de Cerveza Artesanal Isuzu es la solución perfecta para tu negocio de cerveza artesanal. Además de hacer repartos, la estación fría de 8 grifos te permite servir tus cervezas prácticamente en cualquier lugar al tiempo que practicas el distanciamiento social.

Visita a tu distribuidor local autorizado Isuzu para más información.

ISUZU
TRUCK

El vehículo se muestra con equipamiento opcional; parte del cual lo instala el distribuidor. La oferta de financiamiento APR 0.00% finaliza el 31/12/2020 y está disponible únicamente a través de Isuzu Finance of America, Inc. Términos de financiamiento limitados, se requiere aprobación crediticia. Únicamente distribuidores participantes. Por favor visita a tu distribuidor autorizado Isuzu para más detalles. La carrocería aquí representada es obra de Supreme Corporation. Thermo King es una marca registrada de Thermo King Corporation. Maxon es una marca registrada de Maxon Co. © 2020 ISUZU COMMERCIAL TRUCK OF AMERICA, INC.

ISUZU
FINANCE

ABRIENDO CAMINO

MACK ANTHEM

ESTE CAMIÓN LLEGÓ HACE CUATRO AÑOS PARA DAR INICIO A UN NUEVO CAPÍTULO PARA MACK, CON UNA IMAGEN MUCHO MÁS MODERNA, MOTORES EFICIENTES Y POTENTES, Y UNA CABINA CON TODAS LAS COMODIDADES QUE UN CONDUCTOR DE LARGA DISTANCIA PUEDE DESEAR. ES, SIN LUGAR A DUDAS, UNA EXCELENTE OPCIÓN PARA QUIENES TIENEN QUE PASAR VARIOS DÍAS EN LA CARRETERA. »





americano: **MACK ANTHEM**

Cuando Mack presentó el Anthem en 2017, nos quedó claro que estábamos presenciando el inicio de una nueva época para la marca del bulldog, pues teníamos ante nuestros ojos un camión que rompía por completo con el diseño al que estábamos acostumbrados, con una apariencia imponente y robusta que resulta muy atractiva. Y aunque quizá no lo parece a simple vista, se trata de un camión que tiene un mejor consumo de combustible que los Pinnacle de eje retrasado, a los cuales reemplaza como el buque insignia de la marca.

Un año más tarde, a finales de 2018, Mack presentó el paquete HE+, el cual está diseñado para hacer aún más eficiente al Anthem. Las cifras son impactantes, pues en Mack hablan de una reducción de hasta un 9.5% en el consumo de combustible. El paquete HE+ utiliza la Tecnología de Recuperación de Energía de Mack, la cual captura la energía residual del motor - que de otro modo se desperdiciaría- y la inserta nuevamente al tren motriz. Además, combina varias mejoras aerodinámicas como faldones en la defensa y costados, extensiones laterales y en la parte trasera, entre otras.

Para 2021, la novedad es el sistema



Command Steer, el cual ayuda a reducir hasta un 85% la fatiga del conductor. Esto lo hace conectando un motor eléctrico al sistema hidro-mecánico de la dirección para proveer torque adicional. Este motor es controlado mediante una computadora, la cual evalúa las condiciones del camino en todo momento para darle al conductor la ayuda necesaria para mantener la trayectoria. Tanto a velocidades de carretera o durante maniobras de estacionamiento. >>



BUSINESSFUNDING4YOU
BUSINESS LENDING EXPERTS

PRESTAMOS PARA TODO TIPO DE NEGOCIOS!

Tel: 866.832.9991 — 562.665.5397 — info@businessfunding4you.com — www.businessfunding4you.com

REQUISITOS:

- DEPOSITOS POR LO MINIMO \$3,000 MENSUALES
- NO ES NECESARIO VENDER SUS INVOICES
- CUENTA BANCARIA DE NEGOCIOS (3 MESES)
- COPIA DE LICENCIA DE CONDUCIR
- CREDITO PERSONAL 500+FICO
- COPIA DE LICENCIA DE NEGOCIO



UTILIZARLO PARA:

- REPARACIONES
- DOWN PAYMENT
- AGREGAR MAS DRIVERS
- MAS CARGAS
- PAGAR ASEGURANZA
- PAGAR PERMISOS
- EXPANSION

MAL CREDITO NO HAY PROBLEMA!

Si ha sido rechazado por su banco
nosotros le podemos ayudar

RAPIDO Y FACIL!

DISEÑO

El Anthem tiene un diseño exterior que se parece poco al del Pinnacle, modelo al que reemplazó como buque insignia, pero que utiliza elementos de camiones de antaño. La robusta, grande y estructurada parrilla recuerda al SuperLiner, mientras que las salpicaderas planas y de marcadas líneas son un guiño al RD Model. Los diseñadores e ingenieros de Mack utilizaron modelación avanzada por computadora y realizaron pruebas en el Centro Espacial Kennedy para crear unas líneas que redujeron la carga aerodinámica un seis por ciento y ayudaron a incrementar la eficiencia de combustible hasta un tres por ciento comparado con un Pinnacle con equipamiento similar.

Un ejemplo son las salpicaderas planas, las cuales ayudan a mover el aire hacia la parte lateral e inferior del camión, reduciendo el arrastre aerodinámico. Otro elemento que ayuda a cortar el viento es el cofre, el cual se eleva conforme se acerca al parabrisas para dirigir el aire a la parte superior del camión; además esta inclinación mejora la visibilidad. La visera está diseñada para cortar el aire sin crear turbulencia y desde allí el aire pasa sobre un techo de una sola pieza que mueve suavemente el aire sobre y alrededor del dormitorio y el tráiler. En la cabina dormitorio de 70 pulgadas, un alerón en el techo con una pestaña ajustable ayuda a mejorar el flujo de aire de la cabina al tráiler.

Los espejos retrovisores están montados en el cofre en una posición elevada, lo cual reduce la resistencia al viento al empujar el aire alrededor de los espejos de las puertas. Además, los primeros ofrecen una vista panorámica de los dos lados del camión prácticamente eliminando los puntos ciegos. Los espejos son grandes y si quieres puedes quitarlos, pero resultan útiles. Bajo casi cualquier circunstancia la vibración es mínima y menos notable que en los espejos que se montan en la salpicadera con un tripié. Para reducir el riesgo de daños, giran sobre sí mismos en caso de un impacto.

Mantener el aire pegado al camión también hace más silencioso el interior, lo cual reduce la

fatiga al manejar. es posible hablar a un volumen normal y escuchar la banda civil o música sin tener que subir mucho el volumen. Por otro lado, Mack utiliza LED adentro y afuera. Los faros de LED son 66% más brillantes, casi doblando los lúmenes de las luces bajas, y proveen una luz más ancha y blanca utilizando menos energía. El Anthem estará en las carreteras en enero y puedes ordenarlo en tres versiones: cabina de día, cabina dormitorio de techo plano de 48 pulgadas o dormitorio elevado de 70".

INTERIOR

Al subir y bajar del camión, lo primero que notas es que la manija está en una posición más baja respecto al poste A, lo cual hace más fácil mantener tres puntos de contacto. La palanca de la transmisión manual automatizada está ubicada más arriba en el tablero, cerca del conductor. Los interruptores -cortados con láser- también están en una posición más alta, mientras que otras cosas que antes se controlaban con interruptores -como los limpiadores o el freno del motor- han



americano: **MACK ANTHEM**

sido eliminados por completo del tablero y relocalados en palancas detrás del volante. Esto es un movimiento simple y muy intuitivo, de esos que se agradecen cuando los tienes, especialmente en funciones básicas de manejo.

El volante con fondo plano crea más espacio entre éste y el regazo del conductor, lo que hace más fácil entrar y salir del camión, especialmente cuando el asiento está totalmente elevado. Además, esto debería ayudar a los conductores altos a encontrar una posi-

ción de manejo más cómoda, o a al menos darles la oportunidad de acercarse más al volante. Otra cosa que nos gustó mucho fueron los controles iluminados para el control de cruceo, el sistema de sonido y el bluetooth. La pantalla a color de 5 pulgadas en el panel de instrumentos muestra información de monitoreo del vehículo, incluyendo la temperatura del motor y del aceite, odómetros de viaje, estatutos del sistema de postratamiento de gases y la presión de las llantas. >>



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- MP7 de 11 litros con 325 a 425 HP y 1,260 a 1,560 lb-pie
- MP8 de 13 litros con 415 a 505 HP y 1,460 a 1,860 lb-pie
- MP8-TC de 13 litros con 415 a 445 HP y 1,460 a 1,860 lb-pie
- Cummins ISX12N con 400 HP y 1,450 lb-pie

TRANSMISIONES

- Manuales Maxitorque ES, Eaton Fuller
- Automatizadas mDrive y mDrive HD
- Automática Allison Serie 4000

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos
- Neumática

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática Twin-Y
- Muelles mRIDE

La cabina es espaciosa y con buenos acabados. El dormitorio de 70 pulgadas tiene un 35% más espacio que los modelos anteriores y 27 pies cúbicos de almacenamiento adicionales, incluyendo 3 cajones debajo de la litera. Un panel montado en el dormitorio tiene tomas de corriente, puertos USB y controles para el estéreo, la luz interior y el sistema de aire acondicionado. La luz de la cabina es regulable en el perímetro del ambiente del conductor, las luces de tarea y las superiores. Las persianas son como de avión, bloquean el 100 por ciento de la luz y están integradas con las ventanas inclinadas para dejar entrar el aire pero mantener afuera la lluvia.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

En lo que respecta a la movilidad, el Anthem presenta cuatro diferentes opciones. El más pequeño es el MP7 con hasta 425 HP y 1,560 lb-pie, luego tenemos el conocido MP8 de 13 litros con hasta 505 HP y 1,860 lb-pie, seguido del más reciente Cummins ISX12N de gas natural, lo cual hace que el Anthem pueda trabajar en zonas donde las restricciones ambientales son más estrictas. Por último, tenemos que hablar del MP8HE, que aprovecha la capitalización del turbo, especialmente diseñado para arrastres largos, el cual convierte la energía residual del escape en energía mecánica que se alimenta



nuevamente al motor, lo cual añade hasta 50 HP adicionales, permitiendo un incremento sustancial en la eficiencia de combustible de hasta un 8.8 por ciento. Este motor tiene una potencia de 445 HP y un torque de 1,860 lb-pie, por lo que no le falta fuerza para hacer el trabajo.

Como en todos los camiones de Mack, la transmisión manual automatizada mDRIVE viene de serie y en el caso del Anthem es una de 12 velocidades. También hay disponible una mDRIVE HD reforzada, con variantes de 13 y 14 cambios que añaden una o dos veloci-

dades súper lentas. En cuanto a seguridad, lleva de serie el sistema Wingman Fusion de Bendix, el cual utiliza cámaras y radares para prevenir colisiones, gestionar el control adaptativo de cruce y la advertencia de abandono de carril. El control de cruce adaptativo es algo muy útil en trayectos largos, ya que no sólo evita que el conductor tenga que estar acelerando y frenando constantemente para controlar la velocidad -lo cual causa resulta cansado a la larga-, sino que también ayuda a mantener un consumo de combustible más eficiente. 



americano: **MACK ANTHEM**



NATIONAL CONVENTION & TRUCK SHOW

JUNE 3-5, 2021

HARRISONBURG



VIRGINIA



ROCKINGHAM COUNTY FAIRGROUNDS

Información y Registro

www.ATHS.org/Convention







PETERBILT 567

TAL VEZ LA IMAGEN DEL PETERBILT 567 TE REMONTE A LOS CAMIONES DE ANTAÑO, PERO SUS CAPACIDADES Y TECNOLOGÍA ESTÁN COMPLETAMENTE ACORDE CON LOS TIEMPOS. CON SIETE MOTORES PARA ELEGIR, INCLUIDO UNO DE EMISIONES CERCANAS A CERO, CUBRE PRÁCTICAMENTE TODAS LAS NECESIDADES DEL EXIGENTE SEGMENTO DE LOS VOCACIONALES. »

ES C U E L T A N U E V A

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- Paccar PX-9 de 260 a 450 HP y 720 a 1,250 lb-pie
- Paccar MX-11 de 355 a 430 HP y 1,250 a 1,500 lb-pie
- Paccar MX-13 de 380 a 500 HP y 1,450 a 1,850 lb-pie
- Cummins ISX12 de 310 a 425 HP y 1,150 a 1,650 lb-pie
- Cummins ISX15 de 400 a 600 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie
- Cummins Westport ISX12 G de 310 a 425 HP y 1,150 a 1,650 lb-pie
- Cummins Westport ISL-G NZ de 250 a 320 HP y 730 a 1,000 lb-pie

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles multihoja

TRANSMISIONES

- Fuller manual de 9 a 19 velocidades
- Fuller automatizada de 10, 13 o 18 relaciones
- Allison automática de 4, 5 o 6 cambios

SUSPENSIÓN TRASERAS

- Peterbilt AirTrac, Air Leaf, Low Air Leaf y FlexAir
- Reyco 79KB, 102 y 102AR
- Hendrickson HMX y RT
- Chalmers 854
- Neway ADZ



POR: **TRANSPORTE LATINO / DIEGO GUERRA**

El 567 de Peterbilt no es precisamente el nuevo chico del vecindario, pues han pasado ya ocho años desde que fue presentado. Sin embargo, la marca ha hecho cambios constantes para mantenerlo vigente. Hace cinco años incluyeron una versión con eje delantero adelantado (set-forward), la cual es ideal para usar como mezcladora y otras aplicaciones sensitivas al peso. Para 2017, la novedad fue la incorporación de tres motores nuevos, el ultra eficiente Paccar MX-11 y dos Cummins Westport de gas natural, para quienes necesiten tener las emisiones bajo control.

Ahora, la seguridad recibió una gran mejora con la utilización del sistema Wingman de Bendix, el cual está equipado con tecnología de mitigación de colisiones avanzada y de asistencia al conductor. Éste combina información de la cámara de reversa, el radar, los frenos y sensores laterales para construir una imagen integral del camino y detectar condiciones poco seguras de manejo. Si llega a ser necesario, activa automáticamente los frenos en situaciones peligrosas.

En el centro del 567 está una cabina de aluminio que fue construida de una manera reforzada para asegurar la durabilidad de la misma incluso bajo las condiciones de trabajo más demandantes. Para ello colocaron estratégicamente varios refuerzos de acero en la parte superior de los postes, así como en las esquinas traseras, los cuales aumentan la fuerza y optimizan la rigidez. De hecho, la cabina del 567 fue sometida a rigurosas pruebas en el Centro Tecnológico Paccar en Mount Vernon, Washington.

DISEÑO

Lleva la clásica parrilla ovalada de acero inoxidable característica de Peterbilt, la cual provee de protección contra grava y otras suciedades del camino gracias a la rejilla que lleva integrada. Por otro lado, el nuevo cofre Metton es bastante resistente gracias a la elasticidad de sus materiales, pudiendo absorber impactos que lo abollarían o cuartearían si estuviera fabricado de manera diferente. En cuanto al sistema de apertura del cofre, lleva una protección que dirige la energía alrededor del módulo de enfriamiento



to en caso de un impacto.

Es excelente también el sistema de iluminación, el cual está diseñado para mejorar la visibilidad en el camino, reduciendo la fatiga en el conductor. Las luces "bajas" tienen un ciclo de

vocacional: **PETERBILT 567**



vida de alrededor de dos mil horas, mientras que las altas son de reflectores complejos. Además, incluyen una protección que ayuda a mantenerlos a salvo de los comunes "toques" en una zona de trabajo que de otro modo los

dañarían quizá de manera irreversible.

El parabrisas panorámico te da un dominio total del panorama e incluye localizadores integrados en la estructura de la cabina que permiten realizar reparaciones de buena calidad en

poco tiempo. Por otro lado, como los postes A llevan soportes estratégicamente colocados para añadirles resistencia, estos pueden ser 13% más delgados que otros diseños, algo que repercute de manera positiva en la visibilidad. >>

El 567 está disponible en dos configuraciones BBC, de 121 y de 115 pulgadas, para uso de día o con una selección de diferentes configuraciones de literas retráctiles. Estos últimos vienen en tres longitudes disponibles, 44, 70 y 80 pulgadas, todos con suficiente espacio habitable. Aunque sin duda la de 80 es la más cómoda y, gracias a la manera en que está construida, da la sensación de un diseño de cabina dormitorio integrado, al tiempo que mantiene la practicidad de una cabina para uso de día. Algo que puede afectar favorablemente el precio de reventa.

Por otro lado, el 567 puede ser ordenado con una amplia variedad de componentes de uso rudo y en diversas configuraciones que aumentan la capacidad de carga y optimizan la distribución del peso. El 567 está disponible como cabina detrás del eje (set-back front axle) para una mayor maniobrabilidad en zonas de trabajo congestionadas y con clasificaciones de carga de hasta 22,000 libras.

Gracias a la instalación en ángulo del sistema de dirección, el cual incrementa en 9 grados el tope de las llantas respecto a otros diseños, el 567 tiene un diámetro de giro hasta nueve pies menor, algo que sin duda agradecerán los conductores que trabajen en lugares "apretados". El 567 está disponible



con eje delantero de giro sencillo, tándem o tridem, así como una amplia variedad de ejes de carga.

MOTORES

Este vocacional tiene siete posibilidades de motorización bajo el cofre, tres de Paccar, dos Cummins y dos Cummins Westport. El primero de "casa" es el PX-9, cuya potencia oscila de

260 a 450 HP y su torque de 720 a 1,250 lb-pie; le sigue el MX-11, con 355 a 430 caballos y 1,250 a 1,500 lb-pie. Un escalón más arriba está el MX-13, con una potencia de 405 a 510 HP y un torque de 1,450 a 1,850 lb-pie.

En cuanto a los motores Cummins, está disponible el ISX12 con 310 a 425 HP y 1,150 a 1,650 lb-pie; así como el más poderoso X15, que tiene una potencia de 485 a 605 caballos y un torque de 1,650 a 2,050 lb-pie. Las incorporaciones más recientes en este apartado, aunque ya tienen un par de años, son dos Cummins Westport, los cuales pueden utilizar gas natural comprimido, licuado o renovable (CNG, LNG o RNG por sus siglas en inglés). La primera de ellas es un ISX12 G, cuya potencia va de 320 a 400 HP y torque de 1,150 a 1,450 lb-pie.

La estrella en cuanto a limpieza es el moderno ISL-G Near Zero, el cual es el único motor en su tipo en recibir las certificaciones de la Agencia de Protección al Medio Ambiente (EPA por sus siglas en inglés) y la Junta de Recursos Aéreos de California (CARB por sus siglas en inglés). Este motor tiene una potencia que va de 250 a 320 caballos y un par de 730 a 1,000 lb-pie. En cuanto a las transmisiones, hay disponibles Fuller manuales de 9, 10, 11, 13, 15 o 18 velocidades, automatizadas de 10, 11, 13 o 18 relaciones o automáticas Allison de 4, 5 o 6 cambios. >>



vocacional: **PETERBILT 567**

bandag

PROGRAMA VENTAJAS+™

INCREÍBLE VENTAJA DEL LÍDER EN RECACHUTAJE

Garantía limitada de por vida*

Producto armado en los EUA

Recauchutaje grado A

Proceso de manufactura avanzado de Bandag

Compuestos y diseños para banda de
rodadura Bandag de alta calidad

\$169

Cubierta y
recauchutaje

B195™
Remolque
11/32 pulg.

\$189

Cubierta y
recauchutaje

B726™
Tracción con
flanco cerrado
22/32 pulg.

\$199

Cubierta y
recauchutaje

WHL
Tracción en
carretera/obra con
flanco abierto
26/32 pulg.



EN DISTRIBUIDORAS AUTORIZADAS DE BANDAG PARTICIPANTES. PUEDE QUE SE OFREZCAN OTROS TAMAÑOS Y GRADOS DE RECAUCHUTAJE.

*Se aplican ciertas condiciones y limitaciones. Consulte los detalles a un distribuidor de Bandag o en el manual de garantía.
© Bridgestone Americas Tire Operations, LLC. Todos los derechos reservados. ados.

En resumen, el Peterbilt 567 es un vocacional con todos los atributos necesarios para desempeñar distintas tareas, desde las aplicaciones que demandan mucha potencia, para lo cual tiene el Cummins ISX15; o para las que necesitan un camión ultralimpio, para lo que tiene disponible el Cummins Westport ISL-G Near Zero. Esto lo convierte en uno de los modelos más versátiles del mercado, una característica que es muy apreciada en un segmento donde las tareas pueden ser bastante variadas.

INTERIOR

Peterbilt puso mucho empeño tanto en la construcción como en los acabados de la cabina del 567. Adentro hay una mezcla de rudeza, durabilidad, confort y desempeño para el mercado vocacional. La cabina mide 2.1 metros de ancho, lo cual provee un interior espacioso, que además es callado y ergonómico para reducir al mínimo posible la fatiga del conductor.

El tablero resulta muy fácil de leer, pues todos los indicadores se ven claramente a través del volante; además, lleva una pantalla de 5 pulgadas, la cual despliega información importante como el número de RPM en que el conductor puede ahorrar más combustible. También está disponible un panel opcio-



nal que puede albergar hasta seis indicadores o el sistema de navegación y sonido de Peterbilt. La parte superior del tablero está fabricada con materiales suaves y durables, y lleva una charola donde podrás guardar las

cosas que uses con mayor frecuencia.

Todos los controles e interruptores son fáciles de alcanzar para distraer lo menos posible al conductor. Los segundos tienen iluminación trasera para una buena visibilidad nocturna, y la cabina lleva luces LED, las cuales le dan una imagen más actual y son hasta diez veces más duraderas que los focos incandescentes convencionales. En cuanto al volante, hay dos opciones. El estándar es de 18 pulgadas y cuatro brazos, mientras que el Premium está forrado de piel y tiene controles del sistema de sonido y de cruce. Ambos son ajustables en altura y profundidad, con lo que será fácil que encuentres una posición cómoda de manejo. 



vocacional: **PETERBILT 567**

SUSCRÍBETE A TRANSPORTE LATINO ¡ES GRATIS!



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

Asegúrate de tener un ejemplar de tu revista **Transporte Latino** todos los meses, recibiendo la en la comodidad de tu casa, sólo tienes que llenar el formulario. Lo mejor de todo, es que es **totalmente gratis**.

¿Cuál es su papel en la compra de lubricantes?

- Compra Mantenimiento realizado por terceros
 Recomienda No está involucrado
 Aprueba la compra Técnico / Mantenimiento

¿Cuál es su título y posición

- Gerente de flota Técnico
 Encargado de mantenimiento Chofer
 Gerente concesionario

¿Cuál es su camión preferido?

- Freightliner Peterbilt
 International Western Star
 Kenworth Mack
 Volvo Sterling

¿Quién repara su camión?

- Lo hace usted mismo Taller independiente
 Truck Stop Concesionario

¿Dónde trabaja?

- California 48 Estados
 11 Western Otros

¿Cuál es su aceite preferido?

- Shell Chevron
 Lucas Oil Texaco
 Mobil Otro

¿Qué compañía de celular usa?

- Verizon Sprint/Nextel
 AT&T T-Mobile
 Boost Otro
 Metro PC

¿Cuánto hace que tiene su licencia comercial?

- 6 meses 2 años
 1 año 3 o más años

Su motor preferido es:

- S-60 Detroit Volvo
 CAT Mack
 Cummins International

Su neumático preferido

- Firestone BFGoodrich
 Michelin Goodyear
 Dayton Dunlop
 Hankook Bridgestone

Lo más importante del camión para usted es:

- El consumo La potencia
 La comodidad La velocidad

Su edad es:

- 25-30 41-49
 31-40 Mayor de 50

¿A dónde quieres recibir tu revista?

Nombre _____

Email _____

Domicilio _____

Ciudad _____ Estado _____ ZIP _____

Teléfono _____ Fecha _____

Firma _____

Desea suscribirse a la revista: SI NO



¿Qué sección le gusta más y cuál no le interesa? ▶

SECCION	MAS	MENOS	BASTA	SECCION	MAS	MENOS	BASTA
Camiones	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Noticias	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vocacionales	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	El negocio	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tecnología	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Mantenimiento	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Camionetas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Utilitarios	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
En la ruta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Moto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

DAF

A **PACCAR** COMPANY





LA EFICIENCIA DEL TRANSPORTE DAF IMPULSA LA EXCELENCIA PURA

El LF tiene beneficios como la carga útil líder en la industria, la maniobrabilidad incomparable y la excelente durabilidad, comodidad y amabilidad del conductor. Ahora hemos llevado el exitoso camión de distribución de DAF un paso más para mejorar aún más su rentabilidad. El resultado es The New LF.

EL PUNTO EXACTO

FORD TRANSIT 2021

FORD TIENE EN LA TRANSIT LA MEJOR VAN DE CARGA DEL MERCADO, PUNTO. SÍ, LA SPRINTER TIENE MÁS CAPACIDAD DE CARGA, PERO ES MÁS CARA, Y SI BIEN HAY OPCIONES MÁS ASEQUIBLES ENTRE LA COMPETENCIA, LAS CAPACIDADES DE LA TRANSIT LA HACEN LA MEJOR OPCIÓN SIN IMPORTAR SI TUS NECESIDADES SON MOVER MERCANCÍA O TE DEDICAS AL TRANSPORTE DE PASAJEROS. »



Nacida en Europa, la Transit es una van que ha tenido un excelente recibimiento por parte del público y la crítica desde que llegó a las calles de Estados Unidos en 2015 para convertirse en una de las vans de reparto más interesantes del mercado. De hecho, es la única que ha mantenido un crecimiento sostenido de ventas año tras año. Disponible como versión de carga, de pasajeros o crew, utiliza tecnología de punta para asistir al conductor y mantenerlo seguro en el camino. Con una dirección suave y responsiva, una cabina bastante silenciosa y una numerosa cantidad de configuraciones, es fácil crear una van que satisfaga todas y cada una de tus necesidades.

El mayor logro de la Transit es que su construcción "uni-body" es completamente diferente a la más común en la industria, la de carrocería sobre chasis. Es un vehículo sumamente versátil, pues está disponible en más de

doce combinaciones de carrocería y motor; además de ofrecer un amplio espacio para carga, mejor desempeño y economía de combustible, comodidad, tecnología y seguridad.

El volúmen de carga detrás de la primera fila de asientos va de 246.7 pies cúbicos en la versión corta hasta 487.3 pies cúbicos en la extendida; pero si aún así te falta espacio, puedes quitar el asiento del pasajero para aumentar la capacidad a 285 y 542.2 pies cúbicos, respectivamente. En cuanto a la carga máxima, comienza en 3,020 libras y alcanza las 4,590 libras. En medio de estas dos cifras, hay más de 90 diferentes capacidades de carga, así que por variedad no paramos.

El año pasado llegó una versión Crew, la cual puede llevar a cinco personas en dos filas de asientos, que se sumó a las ya conocidas versiones de pasajeros, carga, chasis y cutaway. Para 2021, los cambios no son tan drásticos: hay un mejor acceso al área de carga, el freno de estacionamiento manual del piso fue reemplazado por uno eléctrico en todas las versiones de GVWR de hasta 9,500 libras, lo cual aumentó en un 50% el espacio entre los asientos. También hay una nueva consola central opcional que ofrece más de 7" de espacio para las piernas y la consola superior ahora es opcional, lo cual provee más espacio al estar de pie.

Hay cuatro nuevos paquetes de equipamiento, pero el que más nos interesa es el Parcel Delivery, que añade a lo arriba mencionado puertas traseras 50/50 con bisagras y 253 grados de apertura, además de iluminación completa para las vans de carga para facilitar las operaciones tempranas y tardías. Esta opción también elimina los reposabrazos de ambos asientos, lo cual facilita el acceso al área de carga desde la cabina.



DISEÑO

Si bien la Transit es un vehículo utilitario, los diseñadores se las arreglaron para darle una apariencia llamativa; basta echar un vistazo a los alargados faros que enmarcan la gran parrilla trapezoidal con trapezoides cromados y el logotipo en el centro. Las defensas de plástico negro no son precisamente atractivas, pero sí muy útiles para mantener lo más pulcra posible la apariencia de este tipo de vehículos y evitar en la medida de lo posible visitas al taller.

Encontrar una a tu medida será cosa fácil, pues puedes elegir entre tres diferentes largos y tres alturas para el techo. Fuera de la



parte delantera, la Transit es toda una utilitaria, con la conveniente –aunque poco sexy– forma de caja de zapatos. En la parte trasera encontramos dos puertas de hoja de piso a techo que abren hasta 270 grados para algunas versiones. Además, a partir de este año puedes ordenar una puerta corrediza en el lado del conductor además de la que ya estaba disponible del lado del pasajero.

INTERIOR

La cabina de la Transit es por mucho el más atractivo del segmento, pues tiene cierto parecido con el del Focus –aunque pensa-



do para una mayor practicidad- y tiene un volante que equipa el reciente sistema de dos palancas para controlar el “infotainment” que para este año es el SYNC 3, el cual tiene un mejor rendimiento, reconocimiento

de voz y navegación a través de la interfaz. Mención honorífica merece el hecho de que el equipamiento de serie incluye cámara de reversa y enganche de remolque con sistema de asistencia. Los controles están muy bien posicionados, especialmente la palanca de cambios, montada al centro de la consola, la cual resulta más práctica que la tradicional palanca en la columna de la dirección. Por supuesto, hay una gran cantidad de áreas de almacenamiento para que lleves todo lo que necesitas, además de cinco portavasos en la parte delantera y espacio adicional para cuatro botellas de agua. »



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- V6 de 3.5 litros, 275 HP y 260 lb-pie
- V6 EcoBoost de 3.5 litros, 310 HP y 400 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática de 6 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente tipo MacPherson

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos

PRECIO

- Desde \$34,510



Los asientos delanteros son planos pero cómodos y ajustables en varias posiciones, con controles que son fáciles de alcanzar. Su naturaleza utilitaria queda revelada una vez más por los compartimentos de carga -opcionales en algunas versiones-; en las de techo alto, por ejemplo,

el espacio arriba de los asientos delanteros es aprovechado con una repisa para acomodar cosas. Algunas de las novedades más recientes incluyen una ubicación más alta para la cámara de reversa en los modelos de techo medio y alto, así como unos espejos retrovisores eléctricos calefactados con direccionales integradas. Además, hay un nuevo estéreo con Bluetooth con una entrada de audio y un micrófono.



MOTORES Y TRANSMISIÓN

La Transit tiene dos mecánicas disponibles de gasolina, un V6 FlexFuel de 3.5 litros de 275 HP y un EcoBoost de 3.5 litros con 310 HP. Eso sí, la variedad se acabó a la hora de la transmisión, pues solo está disponible con una automática de 10 velocidades (sí, leyeron bien, d-i-e-z cambios), aunque su desempeño y eficiencia son tan buenos que ni los más románticos extrañarán el tercer pedal, especialmente si consideramos lo cansado

que puede ser pasar toda la jornada subiendo y bajando velocidades en medio del tráfico citadino. Hubo un escaqueo con traer un motor diésel a nuestro país, pero se quedó en buenas intenciones. Lo que sí veremos más adelante este año es la totalmente eléctrica E-Transit.

SEGURIDAD

La Ford Transit recibió cuatro estrellas en la calificación general por parte de la



ANIMAL EXÓTICO

HONDA RIDGELINE 2021

La Ridgeline no es la típica camioneta mediana, se trata de un animal mucho más sofisticado y práctico en el día a día. Con un interior que se siente enorme para el segmento, rápida y refinada en la carretera y con una respetable cantidad de tecnología, es una pickup más para quien necesita mover algunas cosas los fines de semana que un animal de trabajo. »





La Honda Ridgeline no es precisamente el primer modelo que viene a la mente cuando se habla de camionetas, pero esta pick up ha existido por más de 15 años. No está construida sobre un chasis de carrocería sobre bastidor como sus rivales. Sin embargo, si estás buscando una camioneta que funcione como un buen transporte familiar y no tenga el atractivo de un camión tradicional, la Ridgeline se ajustará a tus necesidades.

La compañía japonesa lanzó la nueva generación en 2019, por lo cual decidieron que ya era hora de unos pequeños retoques. La Ridgeline 2021 viene con algunos cambios en el exterior, un interior renovado y algunos paquetes de apariencia que se ofrecen como equipo opcional. Las cosas bajo el cofre, sin embargo, siguen siendo las mismas. La pregunta, claro, es si estos cambios cosméticos serán suficientes para llamar la atención en un segmento cada vez más competido (Ford Ranger, GMC Canyon, Chevrolet Colorado, Toyota Tacoma y Jeep Gladiator).

DISEÑO

Hay una evolución respecto a la primera generación, la cual se nota en una mandíbula más cuadrada, una cabina más vertical y una caja de carga cuadrada. En el frente hay una fascia más cuadrada que alberga las direccionales, faros de niebla y una toma de aire inferior. La parrilla tiene el símbolo de Honda con muchos toques de cromo a lo largo, extendiéndose hasta los faros, que son de tipo proyector y tienen luces de día de LEDs. Para este año, hay un nuevo cofre con una ligera protuberancia que le da un aspecto más robusto; por otro lado, la nueva parrilla, defensa y faros complementan unos cambios que le dan un aspecto renovado.

Las puertas complementan la imagen cuadrada, con una apertura muy vertical. La cintura que corre desde la parte superior de las salpicaderas y a través de las manijas le brinda carácter sin distraer de la naturaleza simplista de esta camioneta. Lo mismo pasa en la parte posterior, pues la puerta de la caja es poco más que una placa de metal con la continuación de la línea de cintura en la parte superior. Todas las versiones ahora llevan rines de 18 pulgadas y el ancho de vía aumentó 20 mm, lo que la hace ver un poco más musculosa. Otra de las novedades es una prominente placa protectora (skid plate) y nuevos tubos de escape dobles que ya no están ocultos. Además, hay un nuevo paquete desarrollado con Honda Performance



Development, el cual incluye una parrilla única, defensas negras, rines en color bronce y gráficos distintivos en los costados de la caja.

La caja, por cierto, tiene apertura dual. Se abre como una puerta convencional, pivotando hacia abajo; pero también como la puerta de un establo, girando hacia fuera sobre el extremo izquierdo. Mantiene el recubrimiento integrado de la caja, gracias a lo cual es posible almacenar cosas secas o húmedas en la caja. De hecho,

ahora tiene el fondo plano y sigue teniendo un desagüe para facilitar la limpieza. La caja es apta para trabajos ligeros, las paredes son casi verticales y los pasos de las ruedas son muy pequeños. Honda dice que es posible llevar una hoja de triplay de 4x8 pies, aunque la puerta no cerraría. La carga máxima de la Ridgeline es de 1,584 libras y, para cuando la jornada laboral se ha terminado, es posible transformar la caja en una zona de relax gracias un sistema de sonido de 400 watts y una





toma de corriente (¿alguien dijo ver el partido en el estacionamiento?). La capacidad de arrastre es de 5,000 libras para el modelo de tracción total y de 3,500 para la de tracción delantera.

INTERIOR

Los cambios son sutiles en la cabina. El sistema de infoentretenimiento se actualizó y ahora cuenta con una perilla de volumen físico. Todos los adornos se ofrecen con nuevas costuras de

contraste en los asientos, y algunos incluso reciben tapicería actualizada, nuevo tablero de instrumentos, consola central y detalles en el volante. Aparte de esto, las cosas son más o menos iguales que en el modelo anterior.

Por supuesto, como buen Honda, hay infinidad de posavasos y lugares para almacenar cosas. El espacio en la fila de atrás es suficiente, aunque no tanto como en una Ford F-150 SuperCrew. Eso sí, hay ventilación y una ventani-

lla corrediza trasera para mantener el calor a raya. Si necesitas más espacio para llevar cosas, la banca trasera se pliega en modo 60/40 contra la pared trasera con solo accionar una palanca.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Como ya comentamos, no hay mayores cambios bajo el cofre de la Ridgeline. Esto quiere decir que todas las versiones llevan un VTEC de seis cilindros y 3.5 litros con 280 caballos y 262 libras-pie. El año pasado esta camioneta recibió una transmisión automática de nueve velocidades y para 2021 la novedad es la vectorización de torque totalmente automática. Disponible sólo en los modelos con tracción en las cuatro ruedas, envía automáticamente hasta el 70 por ciento del torque del motor a las ruedas traseras. Distribuye continuamente el 100 por ciento de ese torque entre la rueda trasera izquierda y derecha según el agarre en cada rueda y viene con cuatro modos de manejo en total: nieve, pavimento, barro y arena. Para los modelos con tracción en dos ruedas, Honda ofrece un sistema de dinámica de tracción inteligente que viene con dos modos de conducción: nieve y pavimento.

Honda dice que la Ridgeline es capaz de un uso mediano fuera del asfalto incluso llevando un remolque, pero todos sabemos que esta camioneta pasará más tiempo dentro que fuera del asfalto. El chasis monobloque y la suspensión independiente en las cuatro ruedas, además del motor transversal, aseguran un manejo muy cómodo, aunque limitan un poco sus capacidades "camionetas". Aún así, no creemos que Honda tenga problemas para venderla, es toda la camioneta que muchísimas personas necesitarán. 



EVO LUCIÓN



GUÍA DE COMPRA VOCACIONALES

LA MAYORÍA DE LOS CAMIONES SE CONSTRUYEN PARA UNA TAREA MUY ESPECÍFICA, PERO EXISTE UNA ESPECIE MUY DISTINTA, QUE SE DISEÑA CON LA VERSATILIDAD COMO UNA DE LAS PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS. LOS CAMIONES VOCACIONALES, COMO SU NOMBRE LO DICE, TIENEN QUE SER CAPACES DE AFRONTAR TRABAJOS MUY DIFERENTES, DESDE TRANSPORTAR CARGAS PESADAS, MOVERSE EN ZONAS DE CONSTRUCCIÓN -CON LOS GOLPES QUE ESTO CONLLEVA- O RODAR POR TERRENOS MUY ACCIDENTADOS.

POR: TRANSPORTE LATINO / EDGARDO IORIO

Anteriormente, el tema de la eficiencia en el consumo de combustible no estaba muy arriba en la lista de prioridades. Pero los cada vez más estrictos estándares ambientales han hecho que esto cambie; ahora incluso llegan a circular por zonas de cero emisiones! Evidentemente, esto ha hecho que la oferta de motores haya ido a la baja, no por número de opciones, sino por el cilindraje de los mismos. Casi todas las marcas tienen un modelo para competir en este disputado segmento y, para este

año, varias han renovado su oferta: International, Isuzu, Freightliner, Volvo... pero ¿cómo escoger el más indicado para tu negocio? Esa es una respuesta a la que solo tú puedes llegar, ya que nadie conoce las necesidades individuales de tu empresa mejor que tú. Sin embargo, te presentamos una selección de camiones muy interesantes para que evalúes si alguno de ellos es el indicado para ti. »



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- International A26 con con 370 a 500 HP y 1,350 a 1,750 lb-pie
- Cummins ISX15 con 430 a 605 HP y 1,650 a 2,050 lb-pie

TRANSMISIONES

- Manuales Eaton de 10, 11, 13 y 18 velocidades
- Automatizadas Eaton UltraShift+ de 10, 11, 13 y 18 velocidades
- Eaton Fuller Advantage de 10 velocidades
- Automáticas Allison EVS, RDS, OFS

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Multihoja
- Muelles parabólicos
- Tipo slipper

SUSPENSIÓN TRASERA

- Chalmers
- Hendrickson RT y R
- Hendrickson Haulmaax, HAS, PRIMAAX y PAX Tridem



International apuesta fuerte en el segmento de servicio severo dotando a la Serie HX de más tecnología encabezada por el sistema eléctrico Diamond Logic y una cabina más orientada hacia el conductor. La nueva serie HX está disponible en versiones de eje adelantado (HX520) como retrasado (HX620).

El enfoque de la estrategia Navistar 4.0 es evidente en la nueva cabina de acero para servicio extremo, basada en la cabina para la Serie LT. Navistar agregó refuerzos estructurales en ubicaciones clave y añadió una capa triple de protección contra la corrosión para resistir condiciones de servicio severo. El uso de acero de alta resistencia en ubicaciones estratégicas significa que la cabina es comparable en peso a las cabinas de aluminio.

La cabina está protegida por ChemGuard en el exterior, LineX en el interior y el proceso de acabado de International Truck, lo que la hace casi impenetrable a la sal, según funcionarios de la compañía. Demostrando la resistencia a la corrosión de la cabina, la nueva serie HX está respaldada por una garantía de perforación de 10 años.

Uno de los cambios más evidentes en el interior es que la cabina es más grande, lo que brinda a los conductores más espacio para el abdomen y más espacio entre los pedales y la pared trasera. Las puertas se abren más para facilitar la entrada y la salida. Está equipado con lo que Navistar llama el "mejor sistema de calefacción y aire acondicionado en su clase". Las ventanas eléctricas más grandes mejoran la visibilidad. La nueva cabina también está disponible con el paquete de equipamiento más nuevo y más alto de International Truck, Diamond Elite, que incluye una nueva línea de asientos premium con calefacción y ventilación.

La nueva Serie HX está equipada por default con el motor International A26, que entrega hasta 500 HP con un peso contenido. Los modelos HX520 y HX620 se pueden pedir con el motor Cummins X15, con una variedad de clasificaciones de hasta 605 hp y 2,050 lb-pie de



torsión. Respecto a la aceptación que ha tenido el motor A26 desarrollado en casa, integrantes de International declararon que aproximadamente el 25% ha estado tomando el A26 y el resto el Cummins. La nueva Serie HX incluye transmisiones manuales Eaton Fuller, transmisiones manuales automatizadas Eaton



SERIE HX INTERNATIONAL

Ultrashift o transmisiones Allison 4000 Series. Las transmisiones automáticas manuales y automáticas se controlan a través del control intuitivo de la palanca de cambios de la palanca de International Truck que permite a los conductores mantener la vista en el trabajo.

International ha integrado el sistema eléc-

trico Diamond Logic en la nueva Serie HX. Este es un sistema eléctrico integrado, fácilmente programable y personalizable que opera directamente desde el tablero. Reduce el trabajo de instalación de la carrocería, aumenta el tiempo de actividad y la seguridad, y permite a los conductores operar con más facilidad las

carrocerías de los camiones. "Atrás quedaron los días de las torpes cajas de control montadas entre los asientos", dijo Stasel. Diamond Logic ofrece un sistema integrado y personalizable que funciona desde el tablero, reduce el tiempo de instalación de la carrocería y aumenta la productividad del conductor. 



Kenworth afirma que el T880 es el camión más versátil que jamás ha salido de su línea de montaje, diseñado especialmente para afrontar las tareas más variadas, que se siente tan cómodo acarreando 140,000 libras a través de las Montañas Rocallosas como circulando por las calles de una ciudad transportando combustible.

Entre las muchas características destacables están el parabrisas panorámico para una mejor visibilidad, el triple aislamiento sonoro y las robustas puertas de la cabina que la hacen muy silenciosa, un cofre de cinco piezas para repararlo más rápido y fácilmente, embrague hidráulico asistido por aire, faros reflejantes, gran maniobrabilidad y ejes que se elevan, algo muy apreciado en el sector vocacional. Todo esto envuelto en la apariencia ruda que caracteriza a Kenworth.

Disponible con dos cabinas con BBC de 122.5" y de 116.5, puedes elegir entre una

amplia gama de opciones para configurar el camión a tus necesidades operación y volumen de carga. Incluso está la posibilidad de pedir una cabina dormitorio para aumentar la flexibilidad del camión. >>





LA VENTAJA DE ALLIANCE

ACCESORIOS | MANTENIMIENTO | REPARACIÓN Y REPUESTOS
CON EL RESPALDO DE UNA GARANTÍA NACIONAL DE 1 AÑO/MILLAS ILIMITADAS*



Alliance Truck Parts tiene más de 30 líneas de productos que brindan piezas y accesorios refabricados y nuevos confiables a la industria de transporte comercial para mantener a los camiones y autobuses en la ruta. Con Alliance, no hace falta que elija entre calidad y precio, ya que nuestras piezas cumplen o superan las especificaciones de calidad, montaje y acabado de OES. Las piezas Alliance Truck Parts están disponibles en los distribuidores Freightliner y Western Star de todo el país. Alliance Truck Parts: Mejores piezas. Buenos precios.



alliancetruckparts.com



[@allianceparts](https://twitter.com/allianceparts)



facebook.com/alliancetruckparts

DTNA/PSM-A-910. Las especificaciones están sujetas a cambios sin previo aviso. Copyright © Daimler Trucks North America LLC. Todos los derechos reservados. Alliance Truck Parts es una marca de Daimler Trucks North America LLC, una división de Daimler. No apto para la reventa. *Consulte la garantía para conocer todos los detalles y limitaciones.

DAIMLER | Alliance Truck Parts - Una marca del grupo Daimler



La cabina del T880 tiene un diseño bastante agradable y está disponible en dos colores, beige y gris, con diferentes tipos de acabados. El panel de instrumentos tiene un acomodo que hace fácil la lectura de los nueve medidores. También encontrarás los nuevos interruptores del tablero que fueron presentados en el T680. El tablero incluye el sistema de navegación NavPlus, con conexión a tu teléfono vía Bluetooth y reconocimiento de comandos de voz.

Los asientos tienen un sistema de suspensión neumática que se ajusta automáticamente al peso del conductor. Las puertas son muy gruesas, pero como están fabricadas en aluminio estampado, resultan ligeras y muy durables; de hecho pueden soportar hasta 400 libras. El diseño de la puerta hace que el aire fluya de manera suave alrededor de la cabina y minimiza el ruido que causa la turbulencia del viento.

El T880 es un camión vocacional pensado para el segmento de la construcción o servicios municipales, el cual tiene disponibles tres motores Paccar (MX-9, MX-11 y MX-13), y dos Cummins (ISX15 y el ISX12-G de gas natural). En cuanto a las transmisiones, hay disponibles manuales y automáticas Eaton Fuller, y Allison automáticas. 

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- PACCAR PX-9 de 345 a 380 HP y 1,150 a 1,250 lb-pie
- PACCAR MX-11 de 355 a 430 HP y 1,150 a 1,650 lb-pie
- PACCAR MX-13 de 405 a 510 HP y 1,450 a 1,850 lb-pie
- Cummins ISX12-G de 320 a 400 HP y 1,150 a 1,450 lb-pie
- Cummins ISX15 de 450 a 600 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie

TRANSMISIONES

- Manuales Eaton Fuller de 9, 10, 13 y 18 velocidades
- Automatizadas Eaton Fuller de 9, 10, 13 y 18 velocidades
- Automatizada Paccar de 12 velocidades
- Automáticas Allison de 5, 6 y 7 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles multihoja

SUSPENSIÓN TRASERA

- Reyco 102
- Kenworth
- Neway
- Hendrickson
- Chalmers





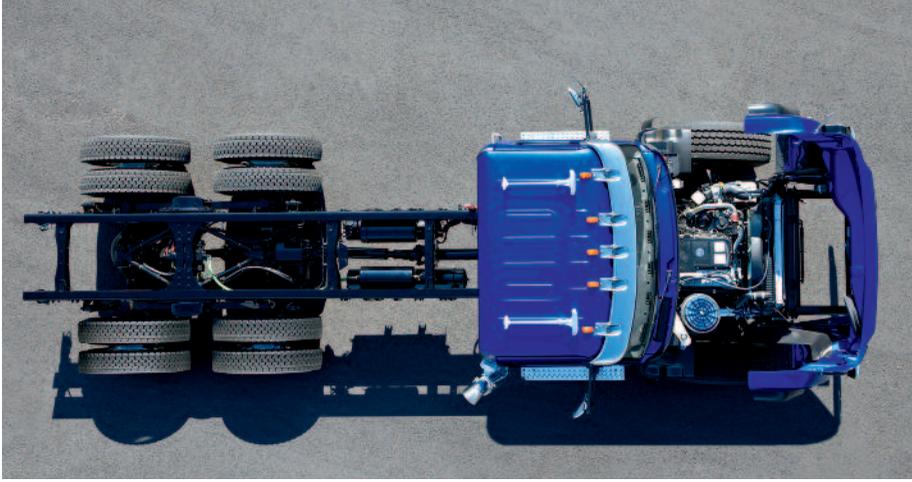
Copyright © 2019 MNA, Inc. All Rights Reserved. 17MTT2060

Consigue llantas de camiones comerciales confiables y asequibles de una marca que conoces y en la que confías.

No importa a dónde hayas viajado, las llantas Uniroyal® han estado ahí. Las familias han confiado en el valor de Uniroyal durante más de 120 años y ahora estamos incluyendo ese mismo valor en la industria de transporte en camiones. Los conductores de camiones se merecen una llanta que trabaje tan duro como ellos lo hacen, a un precio accesible. Por eso hemos incorporado una línea de llantas comerciales para camiones de Uniroyal. Visita uniroyaltrucktires.com para obtener más información.

UNIROYAL





EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- Detroit Diesel DD13 de 350 a 505 HP y 1,250 a 1,850 lb-pie
- Detroit Diesel DD8 de 260 a 350 HP y 660 a 1,050 lb-pie
- Cummins L9 de 260 a 350 HP y 720 a 1,150 lb-pie
- Cummins X12 de 350 a 500 HP y 1,250 a 1,700 lb-pie

TRANSMISIONES

- Manuales Eaton Fuller de 8, 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades
- Automatizadas Eaton AutoShift de 10 y 18 cambios y UltraShift de 10.
- Automáticas Allison 3000 y 4000 Series

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos
- Muelles planos

SUSPENSIÓN TRASERA

- Airliner
- Haulmaax
- Chalmers
- TufTrac
- Primaax/Firemaax

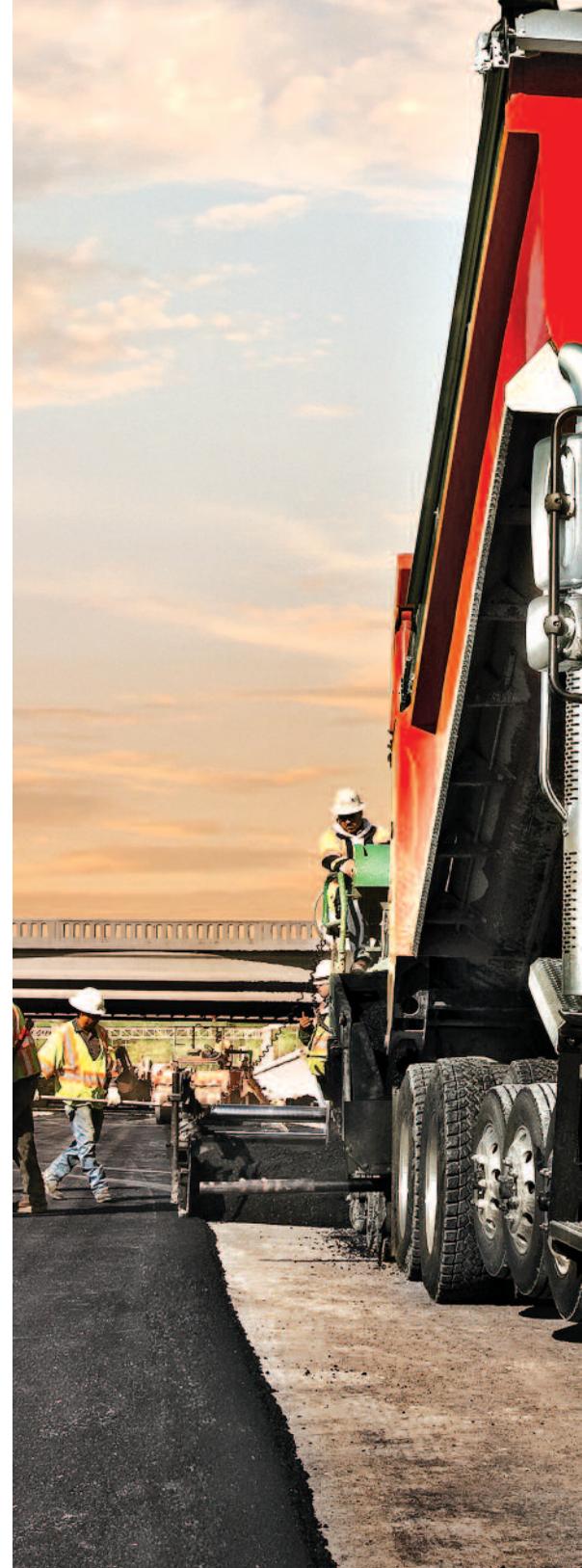


Es el camión más versátil de la marca y ha sido construido con robustos componentes y un chasis diseñado para facilitar las modificaciones a la carrocería. La cabina está construida en aluminio reforzado con acero y fue probada exhaustivamente para ofrecer una gran seguridad en caso de accidente. La cabina es muy parecida a la del 108SD. Para bien y para mal, pues el diseño no es precisamente el más moderno y tiene los mismos materiales, plásticos duros hechos para durar más que para agradar al tacto. Por otro lado, los acabados son mejores que los de Kenworth o Peterbilt, mientras que la ergonomía en general es bastante buena gracias al acomodo de los instrumentos y los controles en el tablero. De hecho, nos gustan bastante los medidores del panel de instrumentos, pues la retroiluminación de LED hace sea muy fácil leerlos de un vistazo y puedas mantener tu atención en el camino.

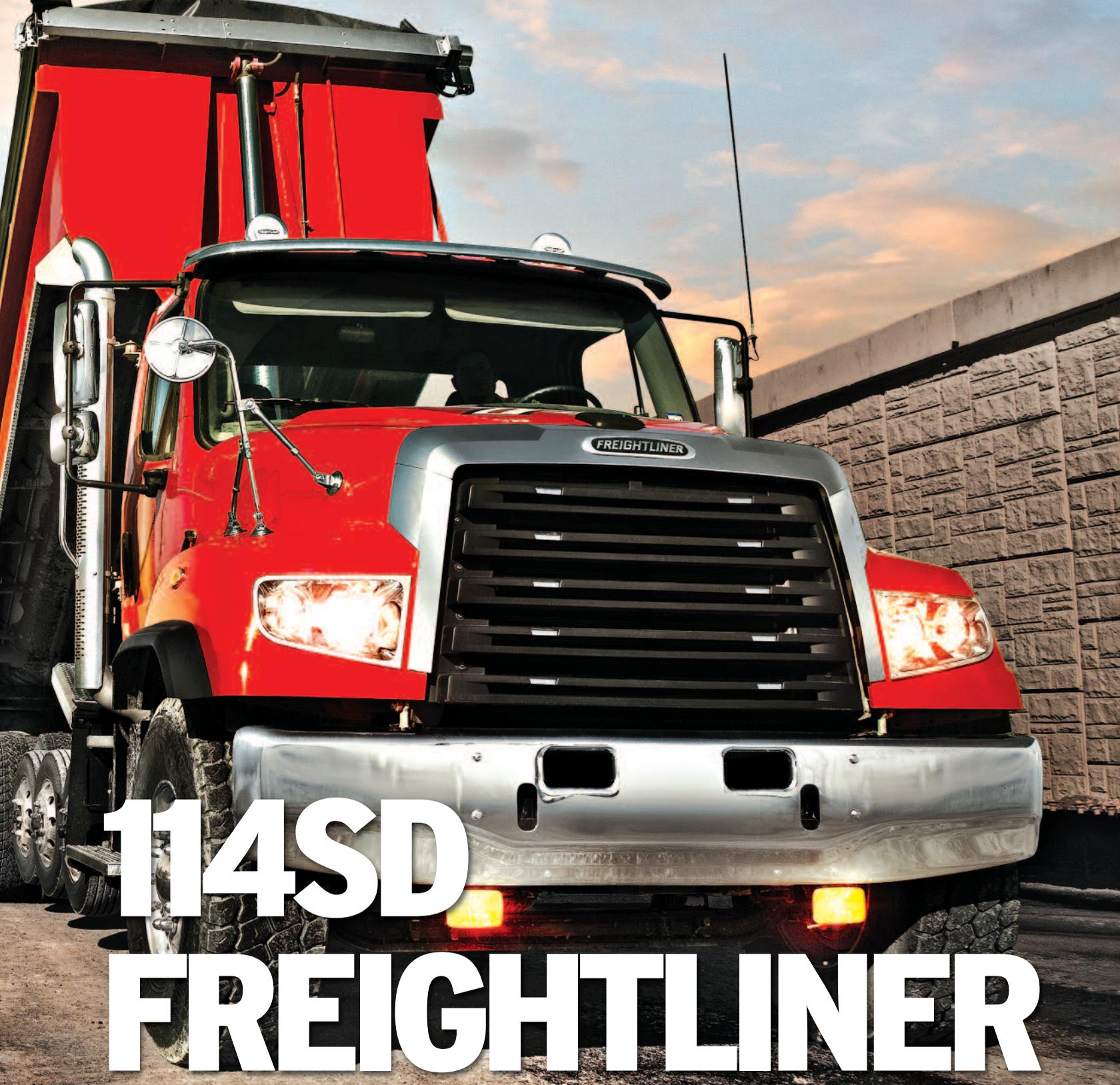
Los asientos no son los más cómodos y no tienen cabeceras, pero sí es posible ajustarlos de muchas formas hasta encontrar la posición de manejo que más te acomode sin mucho esfuerzo. El volante mantiene la sensación utilitaria de toda la cabina y su gran tamaño hace que sea un poco complicado maniobrar. Lo bueno es que es ajustable en altura y profundidad, y se puede mover para facilitar la entrada y salida del camión.

Lo que sí es muy bueno es la visibilidad gracias al gran parabrisas de 2,500 pulgadas cuadradas y a que el cofre está inclinado hacia el frente. Por otro lado, no le caerían mal unos cuantos más compartimentos para guardar cosas voluminosas, pues solo hay un posavasos grande en el tablero, compartimentos pequeños en una consola superior, la guantera y bolsas en las puertas.

Gracias a que la cabina tienen suspen-



sión neumática, no se sienten tanto las irregularidades del camino y solo los obstáculos más grandes se resienten. De hecho, como el camión está disponible con suspensiones neumáticas y waking beam de Hendrickson, Airliner de Freightliner y TufTrac, el 114SD puede llevar cargas muy pesadas sin resentirse.



114SD FREIGHTLINER

La dirección es ligera y responsiva y, a pesar de que no tiene la mejor retroalimentación de lo que pasa en el camino, te ayuda a mantener a este "grandulón" bajo control en todo momento. De hecho, resulta bastante fácil maniobrar al 114SD en espacios reducidos gracias a su corto radio de giro y a los 50 grados que giran las ruedas. 



Isuzu presenta varias mejoras para sus camiones diésel N-Series de este año (denominados 2022i), los cuales incluyen la incorporación de un Sistema Avanzado de Asistencia de Conducción con frenado automático de emergencia y un sistema de advertencia de cambio de carril, y control electrónico de estabilidad del vehículo. La producción comenzará en julio y estarán disponibles en su red de casi 300 distribuidores en el tercer trimestre de este año.

En el exterior, los faros delanteros bi-LED (las luces altas y bajas están en un solo foco) con luz distintiva entregan más luz y menos calor que las bombillas halógenas. Las luces, junto con las señales de giro que presentan una nueva forma y una frente acentuada, rodean una rejilla plateada mate estándar y le dan al camión un aspecto más atractivo. La parrilla plateada mate reemplaza la parrilla blanca anterior, y una parrilla cromada seguirá siendo una opción.

El interior de la cabina Hexapod presenta esquemas de color gris más oscuro en la sección inferior y acentos más oscuros, incluido el volante, la palanca de cambios, la palanca del freno de mano y otros controles. Los componentes grises más claros en la parte superior crean una mayor sensación de amplitud. Las superficies de los asientos estarán cubiertas con una tela de tricot con patrón cruzado gris y azul que agrega una apariencia y sensación modernas al tiempo que reduce la apariencia de manchas y rayones.

En el exterior, el tanque de combustible estándar de 30 galones será de acero inoxidable para mejorar la resistencia a la corrosión. Dos tanques de aluminio montados en el lado izquierdo estarán disponibles como opción. El anterior tanque de acero opcional de 33 galones montado en el lado derecho ha sido discontinuado. Se ofrecerá un tanque de 35 galones para los modelos Standard Cab y Crew Cab con distancia entre ejes de 150 o 176 pulgadas, y uno de 55 galones para los modelos Standard Cab y Crew Cab con distancia entre ejes de 176 pulgadas. El control electrónico de estabilidad del vehículo (EVSC por sus siglas en inglés) será estándar en todos los mode-



N-SERIES DIESEL ISUZU

los. La plataforma monitorea el ángulo del volante del camión, la velocidad de rotación de las ruedas individuales y las fuerzas G laterales. Cuando el sistema detecta que el vehículo está en riesgo de pérdida de estabilidad, alerta al conductor a través de una luz de advertencia en el tablero, reduce automáticamente la potencia del motor y aplica presión de frenado según sea necesario para ayudar al camión a mantener la estabilidad.

Isuzu agregará frenos de disco traseros a los frenos de disco delanteros ya estándar en

los modelos diésel 2022i NPR-HD, NPR-XD, NQR y NRR. La configuración es similar a la configuración de frenado implementada en el camión de gasolina Clase 5 este año. El NPR-HD contará con discos delanteros y traseros de 293 mm ϕ 40 mm, mientras que NPR-XD, NQR y NRR ofrecerán discos de 363 mm ϕ 42 mm en la parte delantera y discos de 348 mm ϕ 42 mm en la parte trasera. Los discos forman parte de un nuevo Sistema de Frenado Asistido por Vacío + Potencia con frenos antibloqueo. 



EN DETALLE FICHA TÉCNICA

MOTORES

- Isuzu 4HK1-TC de 5.2 litros con 215 HP y 252 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática de 6 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Cónica

SUSPENSIÓN TRASERA

- Hojas múltiples



LIBERATE

con un

MES GRATIS DE PREPASS.



Obtenga un mes gratis* de PrePass, la solución probada para evitar las casillas de peaje, y libérate para seguir rodando mientras ahorras tiempo, combustible y dinero. ¡Pruébalo hoy mismo!



Servicio proporcionado por HELP Inc.

PrePass.com/Regalo
877-836-8412

Utilizar el código "Transporte" por un mes gratis.

*Oferta válida sólo para los clientes de PrePass por primera vez y no incluye el servicio de pago por peaje. Servicio dependiente de la aprobación de la solicitud. Los transportistas y operadores deben cumplir con la puntuación mínima de seguridad del Sistema de Selección de Inspección para calificar para PrePass. Los solicitantes calificados recibirán un transpondedor de servicio y un mes de servicio sin costo inicial. El servicio puede ser cancelado en cualquier momento. Al final del período de prueba, el servicio se renovará automáticamente a las tarifas regulares de PrePass. Al finalizar el servicio, el transpondedor debe ser devuelto dentro de 30 días a PrePass o se calculará un cargo por el equipo de \$100.



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- MP7 de 11 litros, 325 a 405 HP y 1,200 a 1,560 lb-pie
- MP8 de 13 litros, 415 a 505 HP y 1,570 a 1,760 lb-pie

TRANSMISIONES

- Mack MaxiTorque de 9, 10, 13 y 18 velocidades
- Mack mDrive HD de 12, 13 y 14 velocidades
- Eaton Fuller RoadRanger de 9, 10, 11, 13, 15 y 18 velocidades
- Automáticas Allison de 5 y 6 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Mack Taperleaf y Multileaf

SUSPENSIÓN TRASERA

- Mack Multileaf (Camelback), Walking Beam, mRIDE
- Neumática Mack Air



Si estás buscando un camión con un ensamblado y materiales de calidad que le den una gran durabilidad, entonces te conviene echarle un vistazo al Mack Granite, un vocacional confiable y duradero diseñado para transportar desechos o cargas de peso mediano y para varias aplicaciones en el ramo de la construcción. Está disponible en modalidades de eje adelantado o retrasado, lo que le brinda una mayor versatilidad; a lo que también ayudan los nueve bastidores y la vasta gama de transmisiones disponibles.

La cabina es muy amplia, con mucho espacio para la cabeza y las piernas. El aislamiento acústico es bastante bueno y se ve un diseño bastante más trabajado que lo que uno esperaría en un camión destinado a trabajo rudo. Los materiales son duros, para una mayor durabilidad, pero la ergonomía es buena, con la mayoría de los controles justo donde esperas encontrarlos. Los asientos son confortables y ajustables; así como suspensión neumática que absorbe bastante bien las irregularidades del camino. El volante tiene un diseño de dos rayos con algunas partes metálicas que lo hacen atractivo; además, es ajustable en altura y profundidad.

El panel de instrumentos es muy fácil de leer e incluye varias luces de advertencia, un medidor de la temperatura del aceite, un voltímetro digital y un indicador que advierte si algo de agua se coló al tanque de combustible. Está equipado con varios compartimentos para almacenar cosas entre los que hay posavasos y una consola dividida en tres arriba del asiento. Además, si el trabajo exige que pases una noche fuera de casa, no hay mayor problema gracias a que tiene disponible una cabina dormitorio.

El Granite está disponible con dos opcio-



nes de motores: MP7 y MP8. El MP7 eroga entre 325 y 405 HP, mientras que el MP8 se mueve un poco más arriba, entre los 415 y 505 HP. En cuanto a la transmisión, hay varias disponibles varias manuales Eaton Fuller, una automatizada Mack mDrive HD y una automática Allison Serie RDS.

El chasis del camión fue desarrollado



para soportar las condiciones más exigentes y, a pesar de su sólida naturaleza, fue construido utilizando materiales ligeros. Lleva una suspensión neumática montada diseñada para proveer mayor amortiguación, estabilidad y reducir la vibración; aún así, la verdad es que no le vendría mal un poco más de soporte, pues las irregularida-

des del camino se pueden llegar a resentir en la espalda a pesar de la suspensión neumática. La dirección se siente bien, pero quizá podría ser un poco más responsiva, aunque esto tal vez se deba a que está fabricada pensada en los agrestes terrenos que enfrenta un camión que se vive fuera del camino. 





Renovado totalmente para 2021, el VHD tiene un nuevo exterior que coincide con el lenguaje de diseño de los otros camiones estadounidenses de Volvo. El VHD recibe un nuevo diseño de parrilla y faros LED. Volvo dijo que el diseño de los faros sellados proporciona "un haz más brillante y enfocado para una mayor visibilidad". La compañía también ofrecerá un sistema de deshielo opcional que quema el hielo y la nieve que se acumula en los faros cuando hace más frío.

Uno de los vehículos más robustos y apreciados de su nicho, está disponible con cabina de día (VHD 300) y dormitorio de 42" (VHD 400); ambas pueden configurarse con eje adelantado o retrasado. Tiene una configuración de cabina sobre motor y el cofre está fabricado en un material ligero y tiene un diseño que, además de proveer buena visibilidad, le ayuda a ser más aerodinámico. Hay una nueva y resistente defensa equipada con un gancho de remolque de 45 mm para trabajo pesado clasificado para 80,000 libras.

La cabina es muy espaciosa y la calidad de la construcción es la mejor del mercado. El tablero está diseñado ergonómicamente y todos los controles están colocados de manera que sea fácil alcanzarlos. El panel de instrumentos central tiene indicadores grandes y redondos, además de una pantalla con información. La columna de la dirección puede ajustarse en altura y extensión, además de que puede moverse fuera de tu camino para que no tengas que contorsionarte al bajar o subir al camión. Los grandes y cómodos asientos están entre los mejores de la industria. Hay dos tipos disponibles: Standard y Confort. Los descansabrazos son opcionales para cualquiera de los dos tipos de asiento.

El motor D13 entrega entre 405 y 500 HP con un torque de entre 1,450 y 1,750 lb-pie. Para una mejor economía de combustible y funcionamiento, el D13 utiliza un turbocargador de geometría

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- Volvo D11 de 325 a 425 HP y 1,250 a 1,550 lb-pie
- Volvo D13 de 405 a 500 HP y 1,450 a 1,850 lb-pie

TRANSMISIONES

- Automatizada Volvo I-Shift de 12, 13 y 14 velocidades
- Automáticas Allison de 6 velocidades

SUSPENSIONES DELANTERAS

- Ballestas parabólicas y de hojas múltiples

SUSPENSIONES TRASERAS

- Volvo T-Ride y PRIMAAX EX
- Hendrickson HAS, HAULMAAX, RT y PRIMAAX Tridem

variable. Por su parte, el D11 tiene un rango de potencia de 325 a 425 caballos de fuerza y un par motor que oscila entre las 1,250 y 1,550 lb-pie. Las transmisiones son manuales, automáticas o robotizadas, incluyendo la Volvo I-Shift, cajas Eaton Fuller y automáticas Allison.

El Volvo VHD lleva la suspensión neumática de la marca, la cual hace que el trayecto



sea cómodo al no transferir las irregularidades del camino. Para reducir al mínimo el "bamboleo" del camión y las sacudidas fuertes, Volvo añadió amortiguadores laterales. También hay bolsas de aire en la parte posterior de la cabina, montadas fuera de los rieles del marco para mejorar la estabilidad y reducir el movimiento lateral de la carrocería.

En cuanto a seguridad, ahora lleva el sistema Volvo Dynamic Steering, o VDS, que reduce la fuerza de dirección requerida para controlar un camión hasta en un 85 por ciento. Eso reduce la fatiga y aumenta la seguridad vial al ayudar al conductor a sortear peligros como surcos y cunetas. Volvo también hará que su sistema de asistencia al conductor completamente automatizado sea una opción para el VHD. Incluye capacidades de radar / cámara integradas, frenado automático de emergencia, advertencias de salida de la autopista y control de crucero adaptativo. 



VHD VOLVO



¿Cuántos Códigos
Expresos lleva?

**CONSULTE Y CARGUE AL INSTANTE EL
SALDO DE SUS CÓDIGOS EXPRESOS**

Baje la APP Comchek® Mobile. Convierta sus códigos en fondos al instante
y úselos dónde desee.

www.comdata.com/expresscode



COMDATA
Payment Innovation



¿QUIERES SER

CA MIO NE RO?



¿QUIERES MANEJAR UN CAMIÓN REFRIGERADO?

El transporte de alimentos es uno de los sectores más importantes de la industria del transporte por carretera. Algunos alimentos se transportan por todo el país y otros se transportan internacionalmente a Estados Unidos. En cualquier caso, el transporte seguro de artículos perecederos requiere remolques con temperatura controlada, o reefers, como se les llama comúnmente. La forma en que los transportistas controlan esto es colocando registradores de temperatura en sus cargas que registran la temperatura durante todo el viaje. Así es como se aseguran de entregar productos de calidad. Y es tu trabajo como conductor ayudarlos a hacerlo. Si la temperatura baja o sube, tendrás que actuar rápidamente para corregirla o tomar la medida adecuada para arreglarla. De lo contrario, toda la carga podría estropearse. Esto generalmente incluye llamar al transportista, esperar una reparación y / o cambiar de remolque rápidamente.

Otra responsabilidad que tienen los conductores de contenedores refrigerados es supervisar la operación de carga de sus propios camiones. La mayoría de las veces, supervisarás la carga de tu remolque para poder organizar la mercancía de manera adecuada para un control de temperatura máximo. Pero la seguridad alimentaria no es la única preocupación. El producto también debe cargarse en un patrón especializado para la seguridad de la carga. Los conductores de contenedores refrigerados deben asegurarse de que la carga se distribuya correctamente sobre los ejes y de que no exceda los límites de peso legales.

También suelen probar sus equipos con frecuencia para evitar problemas de mantenimiento y retrasos en el transporte. Las cargas con temperatura controlada pueden ser una carga completa de un solo producto o pueden estar compuestas por múltiples envíos, LTL, que requieren varias paradas, dejando las cargas en múltiples ubicaciones.

SALARIOS

Los salarios de la industria del transporte por carretera varían bastante de acuerdo con varios factores. Por un lado, puedes ganar un poco más como operador propietario independiente, pero como conductor de una empresa de camiones refrigerados, también puedes ganar un poco más como conductor experimentado. En Estados Unidos, el salario de un conductor que trabaja para una empresa de camiones especializados con temperatura controlada será de alrededor de \$55,000.

¿ES EL TRANSPORTE FRIGORÍFICO LA CARRERA ADECUADA PARA TI?

El transporte por camión refrigerado es una excelente manera de diversificar tu carrera y también paga mejor que muchos otros trabajos de transporte por camión. Pero si lo estás considerando, hay algunas cosas que debes saber. Por un lado, si quieres ser propietario-operador independiente, los remolques de temperatura controlada no son baratos. Incluso uno usado en buenas condiciones puede costarte cerca de \$50,000.

Por otro lado, el negocio de los contenedores refrigerados puede ensuciarse bastante si eres un propietario-operador o un camionero independiente. Esto se debe a que algunos compradores de productos y carnes tienen la reputación de hacer trampa para obtener tarifas en sus cargas manipulando sus registradores de temperatura. Esto podría causarte un reclamo y una pérdida considerable. Entonces, si decides ingresar a esta área del transporte por carretera, ten en cuenta este truco. Si estás buscando un trabajo de conducción de camiones más desafiante y un salario mejor que el promedio que el transporte de carga general, el transporte por camión refrigerado puede resultar atractivo. Debido a la responsabilidad, el gasto y el riesgo adicionales, es una carrera que se adapta mejor a los conductores concienzudos con mucha experiencia como camionero profesional en la industria del transporte por carretera. 

ESTE TIPO DE TRABAJO REQUIERE UN POCO DE TRABAJO ADICIONAL Y MÁS RESPONSABILIDAD, YA QUE LOS PRODUCTOS ALIMENTICIOS Y OTROS PRODUCTOS PERECEDEROS VIENEN CON REGULACIONES ESPECÍFICAS. SIN EMBARGO, POR TU ESFUERZO ADICIONAL, SE TE PAGARÁ MÁS QUE AL CONDUCTOR DE CAMIÓN PROMEDIO. LAS LABORES EXTRA SON:

- Operación del motor refrigerado. Por un lado, eres responsable de asegurarte que la unidad funcione correctamente en todo momento.
- Control y monitoreo de temperatura. También eres responsable de controlar la temperatura de acuerdo con la carga específica que llevan en ese momento.



10 CONSEJOS QUE TODAS LAS FINANCIEROS EMPRESAS ÚTILES DEBEN SEGUIR

ORDENA TUS FINANZAS

LA DISCIPLINA FINANCIERA ES UNA COSTUMBRE QUE NO SOLO TE AYUDARÁ A TENER UN BALANCE MÁS SANO; TAMBIÉN ES CRUCIAL PARA LOGRAR TUS METAS CON MAYOR FACILIDAD, PREPARARTE PARA AFRONTAR MEJOR LAS ÉPOCAS DE VACAS FLACAS O LLEVAR TU EMPRESA AL SIGUIENTE NIVEL. »





La gestión financiera es una parte indispensable de todas las empresas, grandes o pequeñas. Contrariamente a lo que la mayoría de la gente piensa, la gestión financiera es mucho más que simplemente llevar la contabilidad y equilibrar la cuenta corriente de la empresa. Los emprendedores deben considerar sus finanzas para muchos propósitos, que van desde la preparación para sobrevivir en los malos tiempos hasta ascender al siguiente nivel de éxito durante los buenos tiempos.

Una buena y eficaz gestión de las finanzas marca la diferencia entre un negocio que asciende continuamente por la escalera del éxito y uno

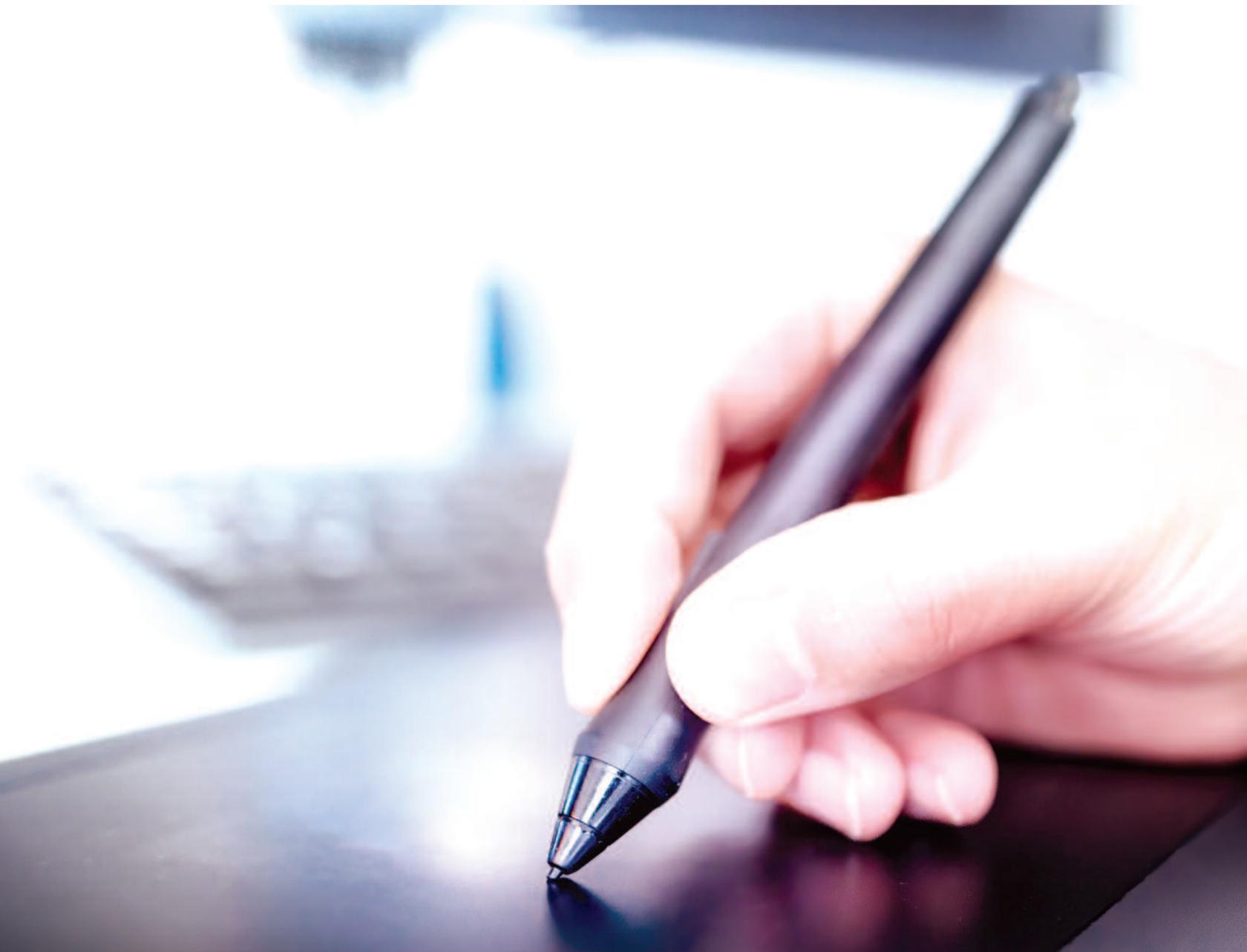
AUTOMATIZA LOS PAGOS DE FACTURAS

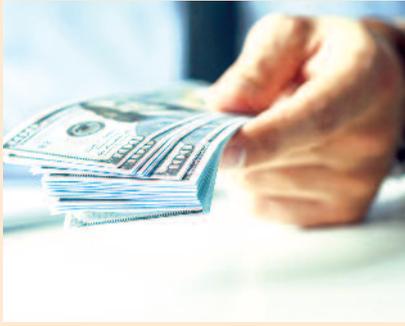
Es casi imposible para cualquier propietario de negocio recordar cuándo vencen todos los pagos. Además, realizar pagos manualmente consume mucho tiempo y aleja su energía y atención de sus actividades comerciales principales. Como tal, lo único que hace sentido es automatizar los pagos de facturas y adoptar un enfoque de no intervención. Ya sea que se trate de pagar tu tarjeta de crédito o las facturas de servicios públicos, utiliza la banca en línea para automatizar todos los pagos y asegúrate de que tus cuentas tengan fondos suficientes para pagar las facturas. Este paso también te ayudará a evitar multas por pagos atrasados mientras ahorras tiempo y energía.

que cae en el primer obstáculo. A continuación, ofrecemos algunos consejos financieros comprobados que todas las empresas deben seguir para seguir creciendo y mejorando su éxito.

PRESTA ATENCIÓN A TU PRESUPUESTO

Desarrollar un presupuesto anual para tu negocio es un paso importante que te permite





administrar tus finanzas de manera efectiva durante todo el año. Un presupuesto actúa como guía que te permite tomar ciertas decisiones comerciales con anticipación. También te ayuda

a diseñar planes de expansión. Es importante tomarte un tiempo para volver a examinar tus ingresos y gastos para revisar tus hábitos de gasto y hacer que el dinero trabaje más duro y de manera más inteligente para ti.

MANTÉN TU NEGOCIO SIN PAPEL

A nadie le gusta revisar montones de documentos y balances, y con la proliferación de herramientas empresariales basadas en la nube, puedes dejar de utilizar papel fácilmente. Puedes organizar todo en plataformas digitales y tener una copia de seguridad de todos tus documentos importantes y datos comerciales. Las herramientas de facturación y contabilidad en línea te permiten optimizar tus procesos

comerciales. También te permiten mantener registros precisos y eficientes, que te ayudarán cuando presentes sus impuestos.

SELECCIONA LOS INVERSORES ADECUADOS

Los inversores pueden ser un gran activo para tu negocio, ya que te permiten acumular más fondos de los que posiblemente puedas obtener a través de préstamos. Pueden ayudarte a escalar tu negocio o mantenerlo en funcionamiento durante tiempos difíciles. Por lo tanto, la selección de los inversores adecuados es fundamental para el éxito de tu empresa. Investigue las empresas más recientes de tus posibles inversores y averigua qué tan involucrados querrían estar en el negocio antes de tomar una decisión. >>

Asegúrate de tener el ELD indicado.



Disponible sin Cuotas Mensuales

www.vdoroadlog.com

VDO Roadlog™ sigue siendo el único ELD con una impresora integrada y ahora es el primer ELD en aprobar exitosamente la prueba de transferencia de datos USB de la FMCSA. Con el ELD VDO RoadLog podrás:

- **Transmitir electrónicamente** datos de registro al software de monitoreo de la FMCSA (eRODS) vía WiFi o Bluetooth.
- **Transferir tu información vía USB.**
- Proveer a los inspectores con **una impresión completa en papel.**

Incluye VDO RoadLog Office – las herramientas en línea para cumplimiento y gestión avanzada de flotas.

- Cumple al 100% con el mandato sobre ELD de la FMCSA.
- Actualizaciones gratuitas al software para mantener el cumplimiento en el futuro.
- **Asistencia telefónica 24/7 con sede en Estados Unidos.**

(855)-ROADLOG
roadlog-sales@vdo.com
Compra directamente en:
www.shopvdo.com



VDO y RoadLog son marcas registradas de Continental Corporation.

RoadLog

VDO

MANTÉN UN BUEN PUNTAJE CREDITICIO

El puntaje crediticio se utiliza para determinar la solvencia crediticia de una empresa por parte de varias instituciones financieras, proveedores, socios e incluso posibles clientes. Les da una idea de si incumplirá o no con su deuda. Un buen puntaje crediticio ayuda a establecer una buena voluntad para la empresa. Si mantienes un buen puntaje crediticio, puedes mejorar el éxito financiero de tu negocio. Por eso, es importante que todas las empresas aprendan cómo superar una mala calificación crediticia.

PROTEGE TU EMPRESA CONTRA EL FRAUDE

Todas las empresas deben prestar mucha atención a la seguridad cibernética al aprovechar la tecnología, las plataformas de comercio electrónico y los pagos electrónicos. Debes asegurarte de actualizar regularmente el software antivirus y el firewall para asegurarte de que tus datos y los de tus clientes estén protegidos.



ADOPTA EL HÁBITO DE LA PREVISIÓN FINANCIERA

Adquiere el hábito de estudiar las tendencias del mercado y pronostica tu posición financiera y plan de negocios para el año en consecuencia. Este paso te ayudará a tener una idea más clara de dónde estará el negocio y también te permitirá modificar y forjar una mejor estrategia para el crecimiento del negocio.

ADMINISTRA TUS DEUDAS

Trasladar las deudas del año en curso al siguiente año financiero nunca es bueno para una empresa. Es mejor hacer una estrategia bien pensada para el pago de deudas antes de tomar

préstamos. También es importante que sea una prioridad liquidar cualquier pago comercial pendiente de forma rápida y eficiente.

AUMENTA TUS AHORROS

Un plan de ahorro de respaldo puede actuar como una gran arma en tu arsenal en caso de una recesión. Te ayudará a afrontar los malos tiempos y a mantener tu negocio a flote. Mientras elaboras un presupuesto para el próximo año financiero, haz un plan para considerar si tienes suficientes ahorros para cubrir las posibles pérdidas comerciales.

BUSCA AYUDA DE UN PROFESIONAL DE LA CONTABILIDAD

Aunque las finanzas son una parte necesaria del funcionamiento de una empresa, administrarlas no siempre es un punto fuerte para los propietarios de empresas. Si la contabilidad, la teneduría de libros y la administración de las finanzas no son lo tuyo, entonces debes buscar la ayuda de un profesional de la contabilidad. En lugar de posponer las cosas o pasar demasiado tiempo preocupándote por ello, puedes contratar a un experto para que haga el trabajo. 



COMPRA YA TU CAMIÓN

MAGAZINE
**TRANSPORTE
LATINO**

**CALIFICA CON
FICO 600+**

- Las mejores condiciones del mercado
- Financiamos cualquier marca o modelo nuevo o usado
- Infórmate al **(888)628-2188**



TRANSPORTE LATINO SIEMPRE DANDO SOLUCIONES PARA EL TRANSPORTISTA





DE LA SALUD

CONSEJOS DE SALUD PARA CAMIONEROS

EN MUCHAS OCASIONES, MANEJAR UN CAMIÓN SE CONVIERTE NO SOLO EN UN TRABAJO SINO EN TODO UN ESTILO DE VIDA. LAS JORNADAS SON LARGAS, PASAS LA MAYOR PARTE DEL TIEMPO SENTADO, Y EN CUANTO A LA DIETA, LA COMIDA RÁPIDA ES FÁCIL, ACCESIBLE Y, BUENO... RÁPIDA. »

Es un hecho que encontrar formas de mantenerse en forma y comer sano es bastante complicado y, para muchos, puede parecer un desafío demasiado grande. Mantenerse saludable en la carretera no se trata solo de comenzar una dieta, se trata de cambiar tu estilo de vida. De acuerdo a un estudio de la Asociación Dietética Americana, el 86% de los 3.2 millones de conductores de camiones tienen sobrepeso u obesidad y la Administración Federal para la Seguridad en el Transporte (FMCA por sus siglas en inglés) publicó que el 28% de los conductores padecen apnea del sueño. Así que este mes decidimos traerles, una serie de consejos para superar las estadísticas mientras están en la carretera.

EJERCICIO

Cuando conducir es tu modo de ganarte la vida, es un hecho que vas a pasar una muy buena parte del día sentado. Esto quiere decir que el metabolismo de un conductor durante un período de 24 horas se mantiene bastante estable, porque durante aproximadamente 23 de esas horas, al menos para un conductor de larga distancia, lo más probable es tener muy poca actividad física. La pregunta, entonces, es *¿cómo puedes hacer ejercicio mientras viajas?*

- **Entrenamiento intenso de 15 minutos.** El tiempo es uno de los mayores desafíos (y excusas) de hacer ejercicio en la carretera. Pasar hasta 14 horas al día en la carretera no proporciona exactamente mucho tiempo libre para ir al gimnasio -incluso si tienes una de esas membresías que te permiten ir a gimnasios en diferentes ciudades-. Aumentar tu frecuencia cardíaca y hacer ejercicio vigorosamente durante 15 minutos tiene efectos continuos para tu salud física y mental.

- **Haz ejercicio antes de empezar a manejar.** Ahora, si prefieres hacer ejercicio por la noche o durante tus descansos, ¡está bien! Sin embargo, conducir todo el día puede resultar agotador y el tiempo de descanso es limitado. Por esto, hacer tu entrenamiento de 15 minutos antes de subir a la cabina no solo te quita una tarea más que hacer a lo largo de la jornada, sino que también acelera tu metabolismo y te da energía para el resto del día.

- **Lleva el equipo de entrenamiento en la cabina.** No tienes que ir a un gimnasio para mantenerte en forma, solo lleva algunas pesas, una colchoneta de ejercicios, bandas de resistencia o una cuerda para saltar en tu camión. De hecho, ¡hay toneladas de entrenamientos que puedes probar sin ningún equipo! >>

COMIDA

La alimentación probablemente es una de las cosas más difíciles de controlar mientras viajas. No solo hay opciones limitadas en la carretera, es posible que no tengas la oportunidad de preparar las comidas tu mismo y tenga poco tiempo de descanso para encontrar alternativas saludables a tu cadena favorita de comida rápida.



- **BEBE AGUA.** Y el premio al consejo de salud más repetido es para... Mantenerse hidratado es solo un consejo de salud general y probablemente sea lo más fácil de hacer en esta lista. Todo lo que tienes que hacer es llenar una botella de agua y beberla durante el día. Sin embargo, un consejo adicional es cambiar las bebidas con un alto contenido de azúcar (refrescos, jugos, etc.) por agua.



- **BOCADILLOS.** Es posible que no creas que comer bocadillos sea algo bueno, y no lo es si estás comiendo las cosas incorrectas, pero si durante el día comes bocadillos como frutas, verduras y nueces (todo en cantidades moderadas), puedes reducir los antojos y evitar los atracones al final del día.



- **PREPARACIÓN DE COMIDAS.** Esto quizá sea un desafío mayor si no puedes ir a casa todos los días y no tienes acceso a una cocina, pero muchos lugares, incluidas las tiendas de comestibles, ofrecen ensaladas y comidas preparadas que son significativamente más saludables y limpias, que puedes comprar por adelantado y comer cuando tengas hambre.





• **Haz ejercicio en la cabina.** Puede que pienses que no hay muchos ejercicios que puedas hacer mientras estás sentado al volante. Y si bien esto puede ser cierto, sí que existen algunas cosas que puedes hacer. Puedo confirmar que mientras escribía esto, los probé y, de hecho, me sentí un poco mejor después.

• **Abdominales:** simplemente aprieta los músculos abdominales y sostén. Eso es. Haz un par de repeticiones de esto esperando un semáforo, durante la duración de una canción, lo que sea y estarás en camino de construir unos músculos centrales más firmes.

• **Giros de hombros:** no quites las manos del volante mientras te mueves para intentar esto, es mejor hacerlo en los semáforos. Libera algo de tensión y ayuda si tiendes a jorobarte.

• **Estiramientos de manos:** puede que este ejercicio no te ayude a construir unos músculos envidiables, pero incluso algo así de simple puede liberar algo de tensión.

• **iHaz yoga!** Puede que no sea una forma de ejercicio que hayas considerado, pero lo mejor del yoga es que no necesitas ningún equipo, es rápido, fácil y puede tener un impacto tan positivo en tu salud mental como en tu físico (además, no es un requisito usar pantalones de yoga).

MENTAL

Es posible que la salud mental no sea algo que consideres o pienses mucho al respecto, pero estar de viaje puede ser estresante, solitario y monótono, lo que puede afectar tu salud mental.

• **Diviértete mientras manejas.** Escucha un podcast, un audiolibro, música, aprende un idioma o todo lo anterior; sentarse solo en silencio mirando el asfalto todo el día volvería loco a cualquiera, por lo que es importante encontrar algo para mantener la mente activa mientras está de viaje.

• **Manténte en contacto con amigos y familiares.** Si eres un conductor de larga distancia, es posible que estés fuera de casa por períodos prolongados. Para evitar sentirte desconectado o solo, llama, haz un FaceTime, envía un mensaje de texto o lo que sea a las personas importantes en tu vida (simplemente no lo hagas mientras conduces).

• **Trae un pasatiempo contigo.** Los pasatiempos son buenos para relajarse y desestresarse. Puede ser algo tan simple como leer, pero tomarse un descanso mental de la carretera, además de un descanso físico, es beneficioso para mantenerte mentalmente renovado y listo para volver al trabajo, en lugar de sentirte como si nunca hubieras estado fuera.

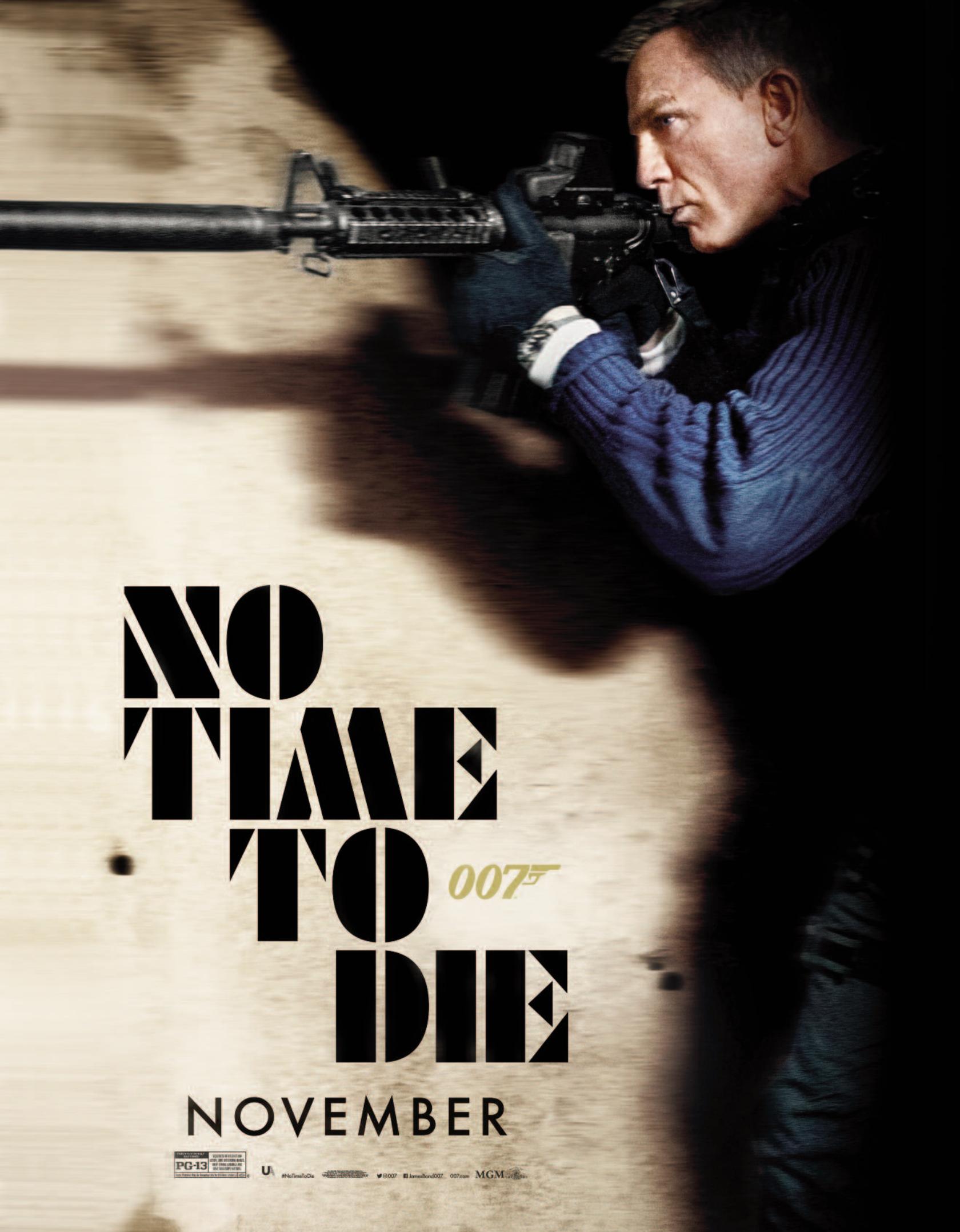


• **Dormir.** Si no crees que la falta de sueño tiene un efecto sobre la salud mental, es evidente que nunca has intentado funcionar con solo 2 horas de sueño. Manejar la fatiga es una de las grandes preocupaciones de los conductores comerciales. La fatiga es una de las 3 razones principales detrás de los accidentes de tráfico y el sueño es esencial para una buena salud. Los conductores deben planificar para dormir lo suficiente y tomar descansos si comienzan a notar signos de fatiga.

• **Meditar.** Puede que tengas catalogada esta actividad (junto con el yoga) en la sección "cosas que nunca voy a hacer" de tu cerebro,

pero para meditar no tienes que hacer nada. Literalmente. Nada. Puede ser tan simple como sentarte, cerrar los ojos y concentrarte en respirar. Meditar y practicar la atención plena incluso durante 3 minutos al día puede reducir el estrés, ayudarte a concentrarte y mejorar tu estado de ánimo y tu perspectiva.

La salud puede ser un tema que se ignora mientras se está de viaje y que se puede dejar de lado fácilmente. Mantener un estilo de vida saludable tanto física como mental puede ayudarte no solo a trabajar mejor, sino que también puede ayudarte a vivir más tiempo. Recuerda, el yoga es para todos. 



NO TIME TO DIE *007*

NOVEMBER

PG-13
Some Material May Be Inappropriate for Children Under 13

U

#NoTimeToDie

www.007.com

@007

[JamesBond007](https://www.facebook.com/JamesBond007)

[007.com](https://www.007.com)

MGM





CUIDA TU DPF

UN NUEVO ENFOQUE PARA EL MANTENIMIENTO DEL DPF

LOS FILTROS DE PARTÍCULAS DIÉSEL HAN HECHO QUE LOS CAMIONES EMITAN MENOS CONTAMINANTES A LA ATMÓSFERA, PERO TAMBIÉN HAN CREADO NUEVOS DESAFÍOS -Y DOLOR DE CABEZA- DE MANTENIMIENTO, PUES LOS INTERVALOS PUEDEN SER MUY VARIADOS. SIN EMBARGO, ESTE MES TE TRAEMOS UNA LISTA DE CONSIDERACIONES PARA QUE ENTENDAS MEJOR CÓMO CUIDAR DE ESTE ÚTIL PERO DELICADO COMPONENTE. »

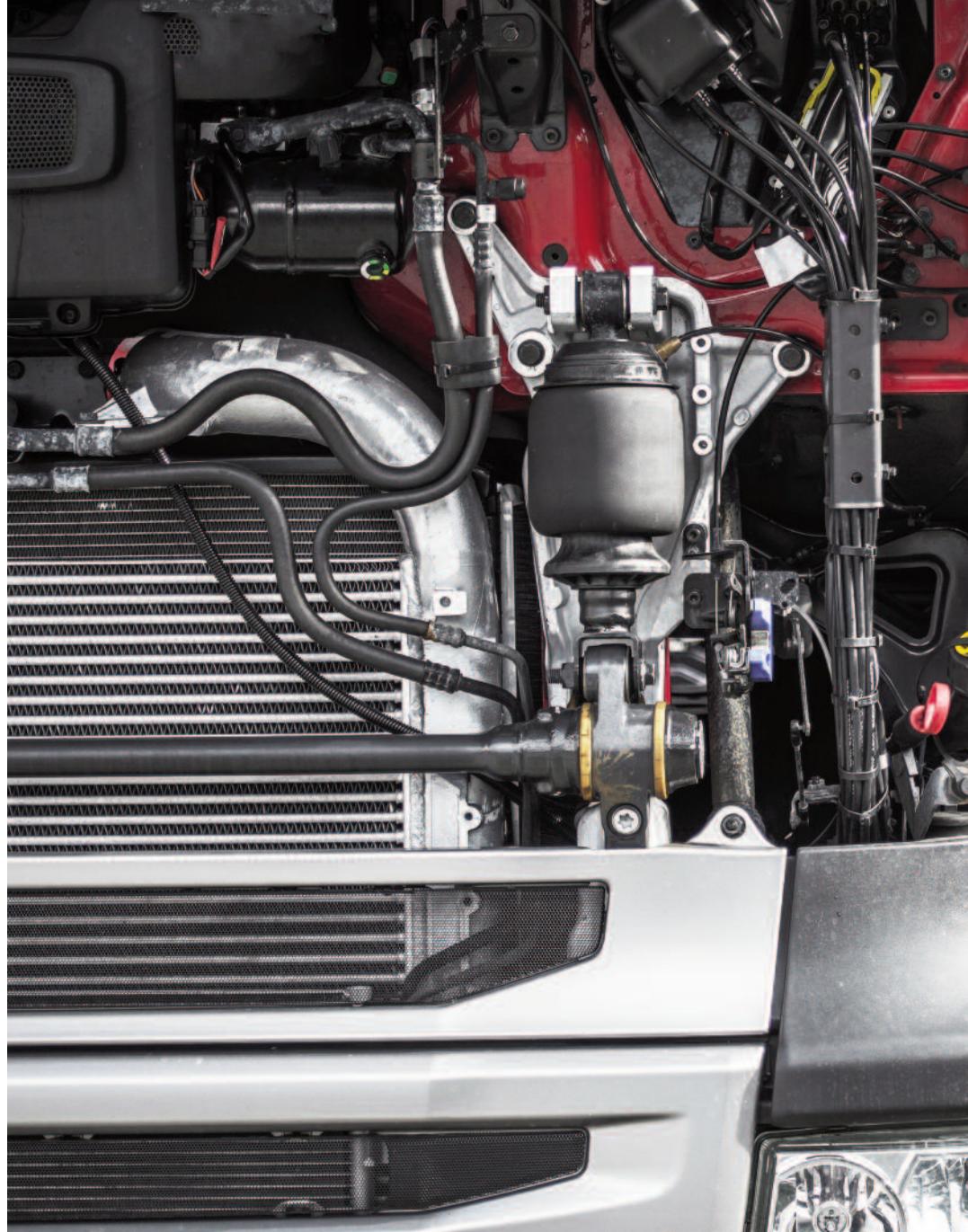
Han pasado ya casi quince años desde la aparición en escena de los filtros de partículas diésel (DPF por sus siglas en inglés), pero el mantenimiento de este componente sigue siendo una pesadilla para muchas flotas. ¿Por qué los DPF provocan tal rechinar de dientes y puñetazos de frustración? Porque son elementos de mantenimiento de misión crítica que no proporcionan pautas confiables sobre cuándo se debe realizar el servicio. Los intervalos de limpieza adecuados dependen de tantos factores que es casi imposible trazar y calcular intervalos de servicio repetibles en una flota, especialmente una flota con varios tipos de camión o el mismo tipo de camiones pero en rutas con condiciones muy distintas.

Las flotas están empezando a aceptar que tienen que adelantarse al mantenimiento del DPF en lugar de esperar a que se enciendan las luces. A nadie le gusta el mantenimiento excesivo de los equipos, pero con los DPF, cuanto más proactivo sea, menos acidez estomacal causan a largo plazo. Los DPF son botes de basura literalmente sellados. No puedes ver cuando están casi llenos, por lo que la inclinación es seguir bombeando basura hasta que no aguanten más. Para entonces, ya tienes un problema entre manos.

A menudo, incrementar la regeneración del postratamiento a menudo se considera la solución, pero esto puede agravar el problema. Este procedimiento está destinado a oxidar o quemar las partículas de hollín que deja el combustible que se escapa sin quemar durante el proceso de combustión, esas partículas que solían arrojarse del tubo de escape en forma de humo negro. Pero el hollín no es la única sustancia atrapada por un DPF. La ceniza es la gran culpable. Se trata de un residuo de aceite que se desliza por los anillos del pistón hacia la cámara de combustión. Parte del aceite se quema durante la combustión, produciendo hollín, pero los aditivos lubricantes metálicos son incombustibles y permanecen atrapados en el DPF como cenizas.

"Cuando desarmamos un DPF, encontramos que hasta el 90% del material que contiene es ceniza, no hollín", dice Jason Gerig, gerente del sector comercial dentro y fuera de la carretera de Chevron Lubricants, América. "Muchos clientes piensan que lo que obstruye su DPF es la ceniza del ciclo de combustión del combustible, cuando en realidad es la ceniza de los aditivos lubricantes".

Si esa ceniza no se elimina manualmente con regularidad de los pequeños canales dentro del



núcleo del filtro, se empaqueta cada vez más. Eventualmente se convierte en una sustancia similar al concreto que, con el tiempo, reducirá significativamente la capacidad de carga del DPF, acortando los intervalos de regeneración inducidos por la contrapresión. Y las regeneraciones de alta temperatura pueden acelerar esta "sinterización" de la ceniza, agravando el problema.

"El sensor de presión diferencial del DPF no conoce la diferencia entre cenizas y hollín. Simplemente sabe que la contrapresión es mayor y eso desencadena una regeneración", dice Jeremy Anderson, gerente de ventas nacional del productor de máquinas de limpieza DPF FSX. "Debido a que la ceniza está ocupando espacio en el DPF, no puede inventariar tanto hollín antes de

que los sensores de presión diferencial se activen y comiencen otra regeneración. Cuando el tiempo entre regeneraciones comienza a acortarse, sabes que es hora de reparar el DPF".

MANTENIMIENTO O REEMPLAZO

Existe cierta confusión en torno a la necesidad de un mantenimiento práctico del DPF. Hacer una regeneración no es lo mismo que quitar las cenizas del DPF con un procedimiento de limpieza. Y eso no es lo mismo que deshacerse del DPF y cambiarlo por una unidad nueva o reacondicionada.

Los fabricantes de equipos originales (OEM por sus siglas en inglés) han estado diciendo



durante años que un DPF debería durar 400,000 millas, pero no siempre comunican claramente el mantenimiento que se requiere para llegar tan lejos. Las personas que dan servicio, limpian o eliminan las cenizas de los DPF (como quiera llamar al proceso) dicen que deben recibir servicio anualmente, posiblemente con más frecuencia en aplicaciones con alto tiempo de inactividad y bajas temperaturas de escape.

“Cuando los OEM hablan de intervalos de servicio de DPF de millas altas, están usando el mejor de los casos: camiones que funcionan con cargas pesadas en aplicaciones en carretera de millas altas donde la regeneración pasiva puede lidiar con cargas de hollín en el DPF”, dice Steve Hoke, presidente del centro de servicio de postrata-

miento Servicio de Emisiones Diésel. Sin embargo, las altas tasas de regeneración pasiva hacen poco para resolver la acumulación de ceniza, que se acumula a medida que se consume el aceite.

“Todo el aceite sin quemar, las gotas de combustible y las cosas que no están atomizadas en el cilindro salen por el escape”, dice Hoke. “Antes de 2007, no era gran cosa. Todas esas cosas simplemente desaparecían. Pero ahora no es así”. En un mundo ideal, explica, pasa por el catalizador de oxidación (DOC por sus siglas en inglés), que oxida el hollín a medida que lo atraviesa, y todo lo que ve el DPF es ceniza limpia, ligera y esponjosa. “Pero en el mundo real, la eficiencia del DOC disminuye con el tiempo porque está envenenado por fugas de

refrigerante y aceite, etc. Un DOC antiguo podría no tener más del 50% al 70% de eficiencia en su capacidad para oxidar el hollín, por lo que tiene más partículas sin quemar o hollín sin oxidar en la cara del DPF”.

Entonces, incluso en el mejor de los casos, a medida que el camión envejece, existe una buena posibilidad de que la ceniza, no el hollín, ensucie su DPF, y todas las regeneraciones del mundo no lo harán desaparecer.

Quitar el DPF del camión y limpiarlo es casi la única forma de lidiar con las cenizas. Muchos talleres y la mayoría de los distribuidores brindan el servicio, y algunas flotas grandes compran sus propias máquinas de limpieza. Por lo general, es un trabajo de la noche a la mañana, pero dependiendo del volumen en el taller, puede extenderse hasta un par de días.

Una alternativa popular cuando el tiempo de actividad es crítico es comprar un DPF nuevo o reacondicionado de reemplazo. “Reemplazar el original por uno remanufacturado puede ayudarte a volver a la carretera en unas pocas horas”, dice Anderson. Sin embargo, “un DPF remanufacturado te costará aproximadamente tres veces más que una limpieza, y no sabrás nada sobre el historial del filtro remanufacturado, aparte de que está cubierto por alguna garantía”.

MÉTODOS DE LIMPIEZA DEL DPF

La limpieza de un DPF generalmente implica retirar el filtro del camión y usar una “cuchilla de aire” de alta presión y gran volumen para aflojar el material de los pequeños canales dentro del DPF. A continuación, se prueba el flujo del filtro para comprobar el nivel de restricción que aún está presente. Se miden varios canales individuales con una longitud de cable para ver si queda algún material. Un alto grado de material restante puede requerir que el DPF sea “horneado”, expuesto a temperaturas muy altas por hasta ocho horas, para reducir aún más el residuo a un material más fino y suelto que se puede expulsar.

Sin embargo, Daimler Trucks North America no respalda el método de limpieza llamado “hornear y soplar”, diciendo que no limpia el DPF tan a fondo como un lavado líquido. “Diseñamos nuestro DPF para que se limpie con líquidos”, dice Len Copeland, gerente de marketing de productos de Detroit en DTNA. “Recomendamos que nuestros clientes ejecuten sus DPF a través de nuestro programa remanufacturado. Los DPF se lavan y se les da servicio, y el cliente puede simplemente cambiar el DPF antiguo por uno limpio y están en camino con un tiempo de inactividad mínimo”. ▶▶

El sistema de Detroit está configurado para lanzar un código de limpieza de cenizas después de que el camión haya quemado una cierta cantidad de combustible, según la aplicación. Cuando se restablece el acumulador de cenizas, se asume que el cliente ha instalado un filtro remanufacturado y restablece el intervalo de limpieza al número prescrito.

El Servicio de Emisiones Diesel está ofreciendo un nuevo proceso, diciendo que puede hacer un lavado acuoso del DPF usando un surfactante para eliminar la ceniza sinterizada durante el tiempo que el camión está parado para un servicio de mantenimiento preventivo A-service, con un cambio de aceite, etc. DES ha comenzado a vender las máquinas a sus principales clientes y las flotas pronto podrán adquirirlas para usarlas en sus propias tiendas.

"Cuando se realiza de acuerdo con nuestras recomendaciones, este proceso producirá los mismos resultados que una limpieza de 'hornear y soplar' durante la noche, pero en aproximadamente dos horas", dice Hoke. "El servicio ya está disponible en nuestras tiendas, pero pagarás más por él de lo que pagarías por una limpieza tradicional. La ventaja obvia es el rápido tiempo de respuesta". El proceso no se salta pasos y no es un atajo para el próximo intervalo de limpieza, dice Hoke. "Nuestro nuevo proceso acuoso está sujeto a los mismos estándares que una limpieza de 'horneado y soplado'. Sigue los mismos números de flujo, el mismo proceso de pesaje. Pasa o falla según las mismas especificaciones".

FALLOS AGUAS ARRIBA

Todo lo que pase por la cámara de combustión terminará eventualmente en el DPF. El aceite, el refrigerante e incluso el polvo de la entrada de aire pueden ensuciar el sustrato del filtro. El refrigerante y el aceite se encuentran entre los peores, porque cubren la cara del DPF y reducen su eficiencia. El exceso de combustible de un inyector averiado puede elevar los niveles de hollín de forma espectacular, pero ya no hay síntomas visibles. Cualquier falla "aguas arriba" debería ser una señal de alerta para verificar el DPF también, dice Hoke.

Es difícil rastrear a los conductores que agregan refrigerante o aceite de reposición al motor, pero si lo están haciendo, sugiere que los fluidos van a alguna parte, posiblemente al DPF. Se debe indicar a los conductores que avisen al mantenimiento cuando llenen líquidos para poder realizar un seguimiento del consumo. "El peor de los casos sería una falla del turbo", dice Anderson. "Eso torpedeará todo un sistema de postrata-



miento muy rápidamente".

Las fallas de recirculación de gases de escape (EGR por sus siglas en inglés) también son responsables de una serie de problemas del DPF, pero la limpieza y el mantenimiento del sistema de EGR pueden ser costoso y llevar mucho tiempo. Según Hoke, solo quitar los enfriadores de EGR de un motor es un trabajo de nueve horas. Agregue nueve horas más para el ensamblaje y el tiempo que lleva la limpieza, y es fácil ver por qué las flotas lo evitan.

Hoke ofrece un servicio en el que el sistema EGR se puede limpiar mientras el camión está en el taller para un servicio regular sin quitar los refrigeradores y las válvulas. "El proceso es completamente autónomo", dice. "Después de quitar el sistema de postratamiento, enganchas la máquina al sistema de admisión de aire y haces correr algunos litros de solución de limpieza y lavado a través del motor mientras está en funcionamiento. Tarda entre 30 y 45 minutos y cuesta alrededor de 500 dólares en piezas y mano de obra".

REPENSAR LOS PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO

La capacidad del DPF para oxidar pasivamente el hollín depende en gran medida de la temperatura del escape. El escape de motores con carga ligera o camiones que están inactivos mucho no es lo suficientemente caliente como para oxidar el hollín de manera eficiente. Las operaciones en climas fríos pueden reducir aún más la eficiencia del sistema de postratamiento.

"Cada flota tendrá su propio punto óptimo, por así decirlo, en el que debe basarse el pro-

grama de mantenimiento preventivo", dice Anderson. "No debe basarse en un calendario predeterminado, sino en las rutas, los camiones, los motores, las cargas y los conductores. Todas esas variables influyen en la determinación de los intervalos de limpieza óptimos".

Las flotas han pasado años optimizando sus procesos de mantenimiento preventivo, pero debido a que el mantenimiento del postratamiento no puede basarse estrictamente en una recomendación única de millaje, las flotas tienen que aprender a reestructurar el MP si quieren reducir los dolores de cabeza del DPF. Anderson recomienda vehementemente configurar alertas en el sistema de gestión de mantenimiento de una flota para indicar cuándo las regeneraciones se vuelven más frecuentes. Salvo eso, haz que los conductores informen los eventos de regeneración para que puedan ser rastreados y se construyan historiales de regeneración a partir de los datos.

Darry Stuart, un "ejecutivo de tiempo limitado" independiente que proporciona experiencia operativa y de mantenimiento para docenas de flotas, dice que el mantenimiento preventivo de 2.5 horas es cosa del pasado. Entre otras cosas, los envases de DPF deben inspeccionarse periódicamente para detectar posibles daños, grietas y roturas. También sugiere inspeccionar y limpiar los sensores y sus contactos expuestos para asegurarse de que tengan buenas conexiones eléctricas y no tengan contaminantes adheridos que podrían causar códigos de falla falsos. "Recién estamos comenzando a aceptar que tenemos que hacer las cosas de manera diferente a lo que hemos estado haciendo toda nuestra vida para mantener el sistema de postratamiento", dice. 

WHY ADVERTISE WITH ARBOL PUBLISHING

DELIVERS 2,500,000 + HISPANICS CONSUMERS MONTHLY IN THE US MARKET



automundo

MAGAZINE
TRANSPORTE
LATINO

MODA

ESTILOHOGAR

¿Qué pasa?
VEGAS

PRINT STILL DELIVERS THE MESSAGE TO SPECIFIC CONSUMER
TARGETS MORE EFFICIENTLY THAN ANY OTHER MEDIA



HISPANIC DEMOGRAPHICS

- It is estimated that Hispanic spending power is \$1.2 trillion
- 27.7 is the median age of the Hispanic population in 2008. This compared with 36.8 years for the population as a whole.
- 45% of Affluent Hispanic households are concentrated in Los Angeles, New York, Houston, Miami and Chicago
- Hispanics are now the nation's second largest consumer market after white non-Hispanics.
- Approximately 70% of Hispanics speak Spanish and nearly half of the total population are at ease with the English Language.

INFO: 1.888.628.2188 - CONTACT: Publisher@arbolpublishing.com
880 West First St. Suite #310 Los Angeles CA, 90012

ARBOL
PUBLISHING



CORAZÓN DE LEÓN



HARLEY-DAVIDSON STREET BOB 114 2021

Harley-Davidson tomó la determinación de hacer más potente a la Street Bob para el 2021. La fórmula fue la más sencilla: ponerle un motor más grande. Con una estética que combina elementos del pasado con detalles personalizados, es una cruiser interesante para quien guste de rodar relajado. »

Harley-Davidson decidió darle una inyección de esteroides a la Street Bob para 2021 con la adopción del flamante motor Milwaukee-8 114, siete pulgadas cúbicas más grande que la mecánica que reemplaza y -obvio- más potente. Este cambio convirtió a la Street Bob 114 en la softtail más ligera en utilizar este motor. El aspecto personalizado como hecho en casa es un remanente del año pasado, pero el paquete de gráficos es exclusivo de este modelo, lo que lo distingue de sus hermanas cruiser.



moto: HARLEY-DAVIDSON STREET BOB 114 2021

DISEÑO

La nueva Street Bob tiene un aspecto medio de Frankenstein con una serie de toques personalizados clásicos junto con modificaciones "caseras" de rendimiento para completar el paquete. Desde el primer momento, los rayos cromados y los rines oscuros dirigen el aspecto general hacia el territorio de la personalización. Ambas salpicaderas fueron recortadas agresivamente para quitarles cualquier peso superfluo; pero realmente se trata de la vibra personalizada que agregan, una vibra que se ve reforzada por el acabado oscuro en los cubrehorquillas, la triple abrazadera, la carcasa del faro LED y el manillar mini-ape. Los espejos y carcasas de señales de

giro tipo bala completan el tratamiento monocromático personalizado en la parte delantera.

La instrumentación LCD es realmente discreta, pues se trata tan sólo de una minúscula pantalla rectangular sobre la base del manillar con un aún más pequeño panel de instrumentos con los habituales testigos de luces, neutral, etcétera, en la parte inferior. La geometría del marco de la Softail se combina bien con los detalles anticuados, aunque en el perfil el tanque de combustible en forma de lágrima y el sillín individual tienen una ligera apertura entre ellos, y el sillín para el pasajero parece una ocurrencia tardía, aunque es innegable que le da un sabor aún más personalizado.

En la parte trasera, la diminuta salpicadera lleva a los costados las direccionales -también en forma de bala-, con una delgada tira de LED como luz de freno. Dado que no hay una manera cool de montar la placa en el centro de la salpicadera, los diseñadores se vieron obligados a montarla lateralmente, otro guiño más al estilo custom. Nada era sagrado cuando se decidió dónde añadirían los toques personalizados; incluso la cubierta del escape vio algunos toques de rendimiento custom. El escape de escopeta está cubierto desde el puerto de escape en las cabezas hasta la punta del silenciador por un protector de escape que viene perforado para perder peso y pintado con pintura opaca. »





CHASIS

La nueva Street Bob 114 está construida sobre el recientemente actualizado marco Softail que ofrece un equilibrio de marcha, curvas y comodidad, remediando estos problemas por los que era tristemente conocido el bastidor anterior. Los miembros de tubo de acero templado soldados forman el bastidor de doble tubo descendente / doble cuna que soporta completamente el motor y protege la parte inferior de las maletas, así como el escape, de los golpes al inclinar la moto. A 30 grados de la vertical, la parte delantera tiene un buen ángulo de lanzamiento y las 6.2 pulgadas de avance la hacen una moto ágil, aunque no precisamente apta para "ratonear".

Las llantas de la serie Harley-Davidson de Dunlop tienen una medida 100 / 90-19 en el frente y una más gruesa 150 / 80-16 atrás. Las estrechas horquillas delanteras de estilo XL no son ajustables, pero son lo mejor con la tecnología Dual Bending Valve de Showa que ofrece un efecto de amortiguación impulsado por la demanda para una conducción más lujosa que la que obtendrías con las horquillas simples. Un solo amortiguador debajo del asiento soporta la parte trasera, y viene con el regulador de precarga del resorte obligatorio para que pueda compensar los cambios de carga de carga / pasajeros. El recorrido de la suspensión es de 5.1 y 3.4 pulgadas en la parte delantera y trasera, respectivamente.

Con 659 libras en orden de marcha (con fluidos y tanque lleno), el freno delantero monodisco de 300 mm con caliper de 4 pistones es suficiente para ocuparse de los negocios; y en la parte trasera, un disco de 292 mm y un caliper de pistón doble mantienen la parte trasera detrás de ti. El ABS está disponible como equipo opcional y es algo que recomendamos más que un asiento personalizado o alguna de las tantas cosas increíbles que Harley tiene en el catálogo de accesorios.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Con 114 pulgadas cúbicas, el corazón palpitante de Street Bob se encuentra a la mitad de la gama Milwaukee-Eight y es la mayro



novedad para 2021 con la Street Bob. En los pistones, el diámetro aumentó a 102 mm y la carrera a 114 mm para lograr un desplazamiento total de 1,868 cc con una relación de compresión de 10.5 a 1 ligeramente más picante que debería tolerar el combustible de grado medio sin problemas.

Las varillas de empuje externas accionan los cabezales de cuatro válvulas con elevadores hidráulicos autoajustables que ofrecen una operación de bajo mantenimiento. Desde que la fábrica se alejó del motor Twin Cam y se instaló en el Milwaukee-Eight de un solo árbol de levas, la nariz ha vuelto a la forma más o menos clásica para darle al lado derecho del motor un aspecto más familiar. El control de inducción recae en un cuerpo del acelerador EFI que monta un filtro de aire de elemento expuesto para aprovechar las habilidades de rendimiento de la Street Bob. En cuanto a las emisiones, el escape de "escopeta desfasada" 2 en 2 contiene catalizadores deportivos que queman los hidrocarburos libres y los convierten en vapor de escape.

Si bien este motor arranca con más gruñido que el 107 con 119 libras-pie de torque a 3,000 rpm, la velocidad máxima todavía está regulada a aproximadamente 110 mph para hacer que esta moto tenga un arranque más veloz, pero no sea realmente más rápida. Por otro lado, si 110 mph no te parece lo suficientemente rápido para rodar en carreteras públicas, no sé qué decirte. Una transmisión primaria tipo cadena envía la potencia del motor a la transmisión de seis velocidades, y una correa reforzada con carbono, silenciosa y de bajo mantenimiento entrega la potencia a la rueda trasera.

Los paquetes de color 2021 comienzan como la mayoría de los modelos Harley-Davidson, en un básico negro por \$14,999. Si prefieres alguno de los otros colores blanco, naranja o verde, puedes esperar desembolsar otros cuatrocientos dólares. 

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Milwaukee-Eight de 114 pulgadas cúbicas (1,868 cc)

POTENCIA

- 86 HP a 5,020 rpm y 119 lb-pie a 3,000 rpm

TRANSMISIÓN

- 6 velocidades, por correa dentada.

FRENOS

- Monodisco de 300 y 292 mm

SUSPENSIÓN

- Horquilla telescópica de 49 mm y monoamortiguador

TANQUE

- 3.5 galones

NO PAGUE IMPUESTOS DE MAS, CONSULTE CON LOS EXPERTOS



STUDIO

BUSINESS MANAGEMENT CONSULTANTS, INC.

Somos expertos en **Corporaciones, Payroll, contabilidad e Income Tax**, y contamos con más de 33 años de experiencia trabajando para la industria del transporte de cargas.

Desde **sólo 200 dólares** al mes ud. contará con un servicio profesional que le ayudará a crecer y manejar su negocio



Llame ya al **(888) 628-2188** para una consulta gratis y sin compromiso.



XPO Logistics

XPOLOGISTICS | 855.295.7504

- Operadores individuales en promedio hacen \$46,000 por año
- Operadores en equipo hacen promedio \$104,000 por año
- Operadores Owner Operators hacen en promedio \$164,000 por año
- Operadores de región viajan menos de 600 millas y hacen en promedio \$46,000 por año

WAL*MART TRANSPORTATION

WAL*MART | 800.803.7348

- Camiones tractor convenciona-les de último modelo.
- Excelente sueldo por millaje y actividad.
- 100% sin manipulación de carga.
- Períodos semanales en el hogar y los territorios regionales.
- Vacaciones, feriados, días de seguridad y días personales PAGADOS

LANDSTAR

LANDSTAR | 800.435.4010

- **LIBERTAD:** Te damos la libertad de administrar tu propio negocio
- **OPORTUNIDAD:** Landstar te ofrece la oportunidad de elegir entre miles de cargas que nuestros agentes se encargan de conseguir.
- **AHORROS:** A través de LCAPP usted ahorra en combustible, llantas y servicios.
- **SEGURIDAD:** Es la mayor preocupación de Landstar, es por eso que nos encargamos de premiar a nuestros mejores conductores sin accidentes.

SCHNEIDER NATIONAL

SCHNEIDER | 800.447.7433

- Programa de arrendamiento con opción de compra de Schneider.
- Sin depósito inicial y con cómodos pagos mensuales por camiones usados en buen estado.
- Se considerarán todos los tipos de crédito. No deje que experiencias crediticias del pasado lo detengan
- Arriende con un líder: Schneider tiene la carga y los programas que lo ayudarán.

SAIA

SAIA | 800.765.7242

- Paga competitiva basada en el mercado
- Beneficios médicos, visión, y ventajas dentales
- Plan de medicamentos y prescripción por medio de correo
- Seguro de vida y seguro de incapacidad a corto plazo
- Plan de 401k de la compañía
- Días de festivos pagados, vacaciones y días de enfermo



servicios: **BOLSA DE TRABAJO**

96

ABRIL DE 2021 | TRANSPORTE LATINO



¿BUSCAS EMPLEO?



BOLSA DE TRABAJO



UNA Y OTRA VEZ NOS LLEGABAN CARTAS SOLICITANDO COMPAÑÍAS QUE OFRECERAN EMPLEOS PARA PRINCIPIANTES Y EXPERTOS; ES POR ESO QUE DECIDIMOS AGREGAR ESTA NUEVA SECCIÓN QUE MES A MES IREMOS ACTUALIZANDO CON LA INFORMACIÓN DE CADA EMPRESA. LA IDEA ES ACERCARLES A LAS EMPRESAS MAS RECONOCIDAS DE LA INDUSTRIA PARA QUE USTEDES, CON SOLO LEER UNA PAGINA, ESTÉN AL DÍA CON LAS OFERTAS DE EMPLEO Y PUEDAN COMPARAR LO QUE OFRECE UNA Y OTRA COMPAÑÍA.

A NEW EXPERIENCE EVEN MORE ENJOYABLE



RENAULT



GROUPE RENAULT



HASTA 9.5%
EN AHORRO DE
COMBUSTIBLE*

MEJOR
ACELERACIÓN

MENOR
CONSUMO DE
COMBUSTIBLE

MÁS
EFICIENTE



MENORES
EMISIONES

MENOR
PESO

Convierte las MPG en OMG.

Obtén hasta 11 millas por galón y más con
la siguiente generación del motor MP[®] 8HE.



Escanea con tu
teléfono para acceder

Descubre más en MackTrucks.com/OMG

*Comparado con un motor distinto al MP8HE.

BORN READY.