

MACK GRANITE | SCANIA SERIE R | RAM PROMASTER 2023

S O L U C I O N E S P A R A E L T R A N S P O R T I S T A

MAYO • MAGAZINE • 2022

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com



AMERICANO

CAMIONETA



FORD RANGER

T680

DESPUÉS DE NUEVE AÑOS, KENWORTH DECIDIÓ DARLE AL T680 UN NUEVO ASPECTO "ELEGANTE Y SOFISTICADO" CON CARENADOS ADICIONALES PARA UNA MEJORA DEL 6 % EN LA EFICIENCIA DEL COMBUSTIBLE Y UNA PANTALLA DE INFORMACIÓN Y ENTRETENIMIENTO DE ALTA TECNOLOGÍA



LA OPCIÓN CORRECTA





KENWORTH T680 NEXT GEN

Después de nueve años, Kenworth decidió darle al T680 un nuevo aspecto "elegante y sofisticado" con carenados adicionales para una mejora del 6 % en la eficiencia del combustible y una pantalla de información y entretenimiento de alta tecnología.

PAG. 18

26

VOCACIONAL



MACK GRANITE 2022

Si bien la versatilidad es el nombre del juego en el segmento de los vocacionales, también son primordiales la durabilidad y la capacidad de realizar los trabajos más demandantes. El Mack Granite es todo esto y más, pues su solidez, robustez y potencia lo hacen ideal para transitar por los terrenos más complicados con pesadas cargas a cuestas.

34

DEL MUNDO



SCANIA SERIE R 2022

Scania puso mucho empeño cuando diseñó la actual generación de la Serie R, creando un camión muy atractivo por fuera e increíblemente cómodo y práctico por dentro. Por supuesto, la oferta de potencia y eficiencia en el consumo de combustible lo hace suficientemente versátil para adaptarse perfectamente a las necesidades de tu negocio.

44

UTILITARIO



RAM PROMASTER 2023

Ram decidió que la plétora de avances tecnológicos con que dotó a la ProMaster el año pasado no eran suficientes para competir en este peleado segmento, por lo que para 2023 rediseñaron el exterior para hacerlo más atractivo, añadieron un techo más alto y una puerta trasera enrollable, entre otras cosas.

CONTENIDO | DIRECTORIO

4

MAYO DE 2022 | 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. **90**

INDIAN PURSUIT 2022

Indian engrósó su portafolio de motos de carretera con la incorporación de la nueva Pursuit, basada en la Challenger pero con suficientes diferencias para darle un carácter único. El potente motor, la tecnología y un increíble confort hacen de esta máquina una verdadera delicia para recorrer cientos y cientos de millas.



CAMIONETA

FORD RANGER 2022

La Ranger regresó al segmento de las pickup medianas hace un par de años y rápidamente se colocó entre las mejor vendidas gracias a un motor eficiente y potente y una transmisión de 10 cambios, entre otras cosas.



SALUD

CÓMO EVITAR EL ESTRÉS

Los estudios médicos han demostrado que el estrés prolongado y un pensamiento negativo crónico pueden afectar el sistema inmunológico; y que las personas con una actitud positiva ante la vida se enferman menos.



EN LA RUTA

OJO CON LOS EXTREMOS

La CVSA afirma que el 25% de los camiones puestos fuera de servicio en Roadcheck lo son por infracciones relativas a los extremos de ruedas. Con esta inspección a la vuelta de la esquina, te decimos qué pasos debes tomar para que este componente funcione correctamente.

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@transportelatino.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 ©2022 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

MAYO DE 2022 | **TRANSPORTE LATINO**



¡Felicidades a nuestros ganadores!

El prestigioso Premio Circle of Excellence se otorga a nuestros distribuidores que alcanzan la excelencia en cuatro áreas: (i) capacitación en ventas, (ii) capacitación en servicio, refacciones y garantía, (iii) inventario en piezas nuevas y (iv) todas las áreas de nuestra encuesta de satisfacción al cliente. Valoramos el trabajo duro y la dedicación de todos nuestros distribuidores. Por favor únase a nosotros para felicitar a estos distribuidores por ganar el Premio Circle of Excellence 2021.

Allegiance Trucks Isuzu Falmouth
Allegiance Trucks Isuzu Methuen
Ballard Isuzu Truck
Barlow Isuzu
Bellamy-Strickland Isuzu
Bentley Isuzu Truck
Bentley Isuzu Truck New Castle
Bentley Isuzu Truck New Jersey
Bentley Isuzu Truck Philadelphia
Bergey's Isuzu Truck Center
Bergey's Isuzu Trucks
Bergey's Isuzu Trucks-Wrightsville
Beyer Bros. Isuzu Truck
Boyer Isuzu Truck
Campbell Isuzu Truck
Capo Isuzu Truck
Chapman Isuzu Truck
Christopher Trucks
Circle Isuzu Trucks
Cleveland Isuzu Trucks
Coffman Isuzu Trucks
Courtesy Isuzu Truck
Degel Isuzu Trucks
Diesel Performance Isuzu Truck
Dovell & Williams Isuzu-Glen Burnie
Dovell & Williams Isuzu Truck-Frederick
Draco Isuzu Truck Center
Eagle Isuzu Truck
Ed Rinke Isuzu Truck
Elizabeth Isuzu Truck
Faulkner Isuzu Truck
Five Star Isuzu

FMI Isuzu Truck Portland
Frank's Isuzu Truck
Friendly Isuzu Truck
Future Isuzu Truck
Fyda Isuzu Trucks
Gabrielli Isuzu Truck Long Island
Gabrielli Truck Sales Milford
General Isuzu Truck Sales
Gibbs Isuzu Truck Bakersfield
Hare Isuzu Truck
Harris Isuzu
HFI Truck Center
Housby Isuzu
Industrial Power Isuzu Truck Fort Worth
Industrial Power Isuzu Truck McKinney
Istate Isuzu-Sioux Falls
Isuzu Truck Of Fayetteville
Isuzu Truck Of Ocala
Isuzu Trucks Of Augusta
Isuzu Trucks Of Rockwall
James Wood Isuzu Truck
Jerry Seiner Isuzu Truck South Jordan
Jerry Seiner Isuzu Truck Salt Lake City
John Wiesner Isuzu Trucks
Liberty Isuzu Truck
Maher Truck Center
McDevitt Isuzu Trucks
Metzger Isuzu Trucks
Midway Isuzu Truck Center
Milea Isuzu Trucks Of Brooklyn
Milea Truck Sales Queens
MJ Isuzu Truck Nation

Nextran Isuzu Truck Center-Miami
Nextran Isuzu Truck Center-Fort Myers
Nimmicht Isuzu Truck
O'Connor Isuzu Truck
Powell's Isuzu Truck
Reno Isuzu Trucks
Reynolds Isuzu Trucks
Rush Truck Center, Smyrna
RWC Isuzu Trucks-Seattle
Ry-Den Isuzu Truck
Salami's Isuzu Truck
Sellers Isuzu Truck
Stingray Isuzu Trucks
Susquehanna Motor Company, Inc.
TEC Isuzu Truck
Thommen's Isuzu Trucks
Thorson Isuzu Truck
TMI Isuzu Truck Sales
Tom Nehl Isuzu Truck
Tom's Isuzu Truck Center Los Angeles
Tom's Isuzu Truck Center Orange County
Tri-County Truck & Equipment Isuzu Truck
Truck Center Companies Isuzu Wichita
Truck Enterprises Isuzu Manassas
TruckMax Isuzu
TruckSmart Isuzu Truck
Truckworx Isuzu-Birmingham
Valley Isuzu Truck Cleveland
Vomac Isuzu Truck Sales
Ward Isuzu Trucks Pensacola
Ward Isuzu Trucks Mobile
Young Isuzu Trucks Kaysville

ISUZUCV.COM

DIGITAL ADS DON'T WORK AND EVERYONE KNOWS IT

DO DIGITAL ADS WORK?

I want to share some data showing you that brands like P&G, Chase Bank, and Uber slashed their ad budgets during the pandemic and saw exactly ZERO impact on their sales revenue.

20-40% of the clicks on paid ads are fraudulent. Venture capital investment in ad tech is declining by an average of 10% each of the last 5 years.

Even CEOs from the most recognized brands know that digital ads are a waste money. Businesses big and small from all sectors don't see any lost sales after they stop spending money on ads.

And yet, business spending on digital ads is still projected to increase by 17% this year.

Most people think marketing is just people buying ads. Google, Facebook, and other social media platforms only exist because they convinced brands to spend money on "highly targeted" ads based on our behavior, demographics, or interests. That's creepy!

But they must work, right? Cumulatively, brands spend more than \$300 billion on digital ads each year! The truth is, most marketers are simply lining the pockets of big ad tech execs, paying for bot traffic, and delivering no measurable revenue from ad spend.

QUICK TAKEAWAYS:

- Digital ads don't work! And we have the data to prove it.
- When brands slash their PPC and banner ad budgets, they notice paid traffic drops but sales are unchanged.
- Venture capital is fleeing ad tech, seeking more sustainable solutions.
- Our clients spend just 5% of their ad budget on Content marketing but see 7x ROI on average.

DO DIGITAL ADS WORK? NOT FOR MOST BUSINESSES!

Digital ads don't work. They're the definition of a money pit. A swindle. A grift. According to WordStream's analysis of \$3 billion in annual PPC ad spend, the average



click through rate is 2.35%. More than 90% of those clicks bounce. So \$3 billion gets you a 0.2% chance of finding a new warm lead.

Multiply that by the average conversion rate for most leads and you get exactly ZERO new customers. On average. (Yeah I know some companies are better than this. And some products are more likely to work.) What about

banner ads? Well, banners have 99 problems but a click ain't one. The average click through rate on this fun little marketing curse is 0.06%.

Oh, those are just for generating awareness? Good luck with that! No wonder most marketers are miserable! Digital Ads Might Be the Next Financial Bubble to Burst. 

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





LLANTA MULTIFUNCIONAL MICHELIN X ONE LINE ENERGY D2

Michelin North America Inc., lanzó el neumático Michelin X One Line Energy D2 durante la Reunión Anual y Exposición de Tecnología de Transporte 2022 del Consejo de Tecnología y Mantenimiento en Orlando. Disponible a partir del 1 de mayo, la llanta X One Line Energy D2 está diseñada para aplicaciones de transporte de línea, carga de camión seco y carga de camión refrigerado y viene en un tamaño de 445/50R22.5 L, con una profundidad de dibujo de 20/32. Es un neumático direccional durante la primera mitad de su vida útil, lo que brinda una mayor resistencia al desgaste irregular para brindar confianza al conductor y una mayor vida útil de la banda de rodadura.

El diseño compacto de la llanta produce menos retorcimiento de la banda de rodadura y brinda conservación de energía para la eficiencia del combustible, según Michelin, y sus compuestos de la banda de

rodadura pueden ahorrar hasta \$2,317 por año en combustible, logrando el estándar SmartWay. Los niveles de ultra resistencia a la rodadura del neumático están diseñados para superar los requisitos de la Fase 2 de los Gases de Efecto Invernadero y de la Junta de Recursos del Aire de California para reducir la producción de carbono, agregó la compañía.

El diseño evolutivo de la banda de rodadura Regenion de Michelin le da al neumático Michelin X One Line Energy D2 estabilidad en todas las condiciones climáticas para las operaciones en América del Norte. Las ranuras de paso rectas tienen características que aparecen a medida que se desgasta la llanta, lo que ayuda a brindar tracción durante toda la vida útil de la llanta. El talón rectangular minimiza la fatiga para prolongar la vida útil de la carcasa, que está diseñada para una máxima capacidad de recauchutado. 

Si eres uno de los aproximadamente 76,000 propietarios-operadores que viven y operan en California con un motor con especificaciones de emisiones anteriores a 2010, su capacidad para operar en el estado podría estar en peligro a partir del 1 de enero de 2023. Hace casi 10 años, el Reglamento de Camiones y Autobuses de la Junta de Recursos del Aire de California (CARB por sus siglas en inglés) prohibió el uso de todos los camiones impulsados por motores con especificaciones de emisiones de 2006 y anteriores, con algunas excepciones limitadas, y a partir de 2023, la regla, junto con la Regla de Acarreo similar para operadores de camiones, lleva las prohibiciones de vehículos un paso más allá. Si la fecha límite se mantiene tal como está escrita actualmente en la regla, se prohibirá el uso de todos los motores con especificaciones de emisiones de 2007-2009.

Parte del mecanismo de cumplimiento de CARB, esta maniobra es para evitar el registro o la renovación de cualquier vehículo de este tipo. La medida que CARB y el Departamento de Vehículos Motorizados de California utilizarán en ese sentido es una suposición de que los modelos de camión de los años 2008 a 2010 funcionan con motores 2007-2009. A menos que los propietarios tomen medidas con las agencias para demostrar lo contrario, se bloquearán los registros/renovaciones.

Dado el gran interés en la tecnología con especificaciones de emisiones de 2010 en el momento de la introducción de esa generación de motores, es probable que muchos propietarios de camiones del año modelo 2010 incluyan motores con especificaciones de emisiones de 2010 (con dosificación de líquido de escape diesel en sistemas de reducción catalítica selectiva).

Los conductores que poseen un camión modelo 2010 con un motor modelo 2010 pueden informar que su motor cumple con los requisitos a través de la Base de datos de informes de vehí-



PROHIBIRÍAN 80K CAMIONES EN CALIFORNIA PARA FIN DE AÑO



culos diésel excluidos (EDVR) de CARB. Se requerirá que el propietario cargue fotos del compartimiento del motor que aún muestre parte del exterior del camión, así como una foto de la etiqueta de control de emisiones. CARB sugiere que esta información se envíe "con bastante anticipación a la fecha de vencimiento de su registro" para minimizar la posibilidad de demoras en el registro. Para los propietarios domiciliados en California, el Departamento de Vehículos Motorizados de California bloqueará el registro de estos camiones después del 1 de enero. Los propietarios de otros estados que operen estos motores antiguos correrán el riesgo de multas considerables e incluso la posibilidad de que el camión sea incautado.

Joe Rajkovacz, director de asuntos gubernamentales y comunicaciones de la Asociación de Camiones de los Estados Occidentales, dijo que

algunos operadores de fuera del estado cuyos camiones ya no cumplen con la regla podrían haber entrado y salido del estado sin ningún problema, pero dijo que en realidad es como "tirar los dados". El próximo año, una vez que se bloquee el registro de todos los camiones domiciliados en California que no cumplan, el personal encargado de hacer cumplir la ley ya no tendrá que concentrarse en esos camiones, dijo Rajkovacz. Luego, el estado "podrá redistribuir a sus inspectores a los puertos de entrada del estado", agregó, lo que hará que sea más difícil para los operadores de fuera del estado evadir la regla.

Sin embargo, la exención de bajo uso de CARB para plataformas más antiguas que funcionan menos de 1,000 millas al año en el estado todavía está disponible para operadores dentro y fuera del estado, con una variedad de requisitos de seguimiento/informe de millas.

Ha habido esfuerzos recientes por parte de varios grupos de camiones, incluida la Asociación de Conductores Independientes Proprietarios-Operadores (OOIDA por sus siglas en inglés), las Asociaciones de Transportistas Americanos, la Truckload Carriers Association, WSTA y más, para lograr que CARB retrase la implementación de la fase final de la regla debido a los desafíos de fabricación que han causado escasez de camiones nuevos y usados.

Rajkovacz dijo que ha habido discusiones sobre la extensión de la fecha final de cumplimiento, pero los grupos aún no han recibido una respuesta de CARB a una carta del 11 de marzo solicitando el desahogo reglamentario. Rajkovacz trató de dejar en claro que la solicitud de retrasar la fecha final de cumplimiento "no es un ataque a la regla final", pero cuando se finalizó la regla hace 13 o 14 años, nadie podría haber predicho que el mercado de camiones estaría en la situación actual cuando la fase final de la regla entrara en vigor, por no hablar de los problemas de la cadena de suministro asociados con la congestión de la costa oeste y otros puertos que se extiende hasta gran parte del interior de los EE. UU. desde el año pasado hasta la actualidad.

"Veremos si hay pragmatismo", dijo Rajkovacz. "El impacto de sacar 80,000 camiones de la cadena de suministro, eso es aproximadamente el 17% de la flota de vehículos motorizados comerciales de California". Rajkovacz continuó: "Si crees que ha habido un problema con la cadena de suministro antes, todavía no has visto nada si no hay algo de pragmatismo dentro del gobierno de California".

CUMMINS B6.7N A MEDIANOS DE PETERBILT Y KENWORTH

Peterbilt y Kenworth agregaron el motor de gas natural Cummins B6.7N como opción a sus modelos de servicio mediano: los modelos 536 y 537 de Peterbilt y los T180, T280 y T380 de Kenworth. Un motor 100% de gas natural, con combustión encendida por chispa con EGR refrigerado y un catalizador de tres vías que no requiere mantenimiento, el B6.7N cuenta con un sistema de ventilación de cárter cerrado y diagnóstico a bordo

para un rendimiento óptimo de las emisiones. El motor cuenta con un rango de potencia de 200 a 240 caballos de fuerza y 520-560 lb-ft de torque. El motor de emisiones casi nulas está certificado según el estándar opcional de bajo NOx de la Junta de Recursos del Aire de California (0,02 g/bhp-hr), que es un 90% más bajo que el estándar actual de la EPA.

Peterbilt introdujo los motores de gas natural en su línea de servicio mediano en

2007 como una opción en el Modelo 320. Actualmente, hay tres plataformas de motores de gas natural disponibles en varios modelos de Peterbilt. Los camiones de servicio mediano se pueden configurar con el B6.7N o el L9N, con 300-320 HP y 860-1,000 lb-ft de torque. Los camiones de servicio pesado, incluidos el Modelo 520, el Modelo 567 y el Modelo 579, pueden equiparse con el ISX12N y sus 400 HP y 1,450 lb-ft de torque.

GPS PARA CAMIONES NO MÁS RUTAS INSERVIBLES

Rand McNally lanzó un nuevo dispositivo de navegación para camiones que, según la compañía, fue construido específicamente para resistir los rigores del transporte por carretera y también para satisfacer las necesidades de los conductores profesionales, con quien la empresa consultó mientras creaba el nuevo GPS.

La compañía presentó la TND Tablet 1050 en el Mid-America Trucking Show, que se llevó a cabo a finales de marzo en el Kentucky Expo Center en Louisville. "Al pasar tiempo y comunicarnos con miles de conductores, escuchamos alto y claro lo que es más valioso para los conductores profesionales", dijo Ivan Sheldon, vicepresidente de gestión de productos de Rand McNally. Sheldon dijo que los conductores le dijeron a la compañía que "quieren mapas y navegación más precisos, pantallas más fáciles de ver, guía de voz más fuerte y un dispositivo más duradero que disminuya el riesgo de rotura si se cae. Esos fueron nuestros principales objetivos al crear el TND Tablilla 1050".

En el corazón del dispositivo se encuentra una navegación nueva y mejorada construida por Rand McNally. La nueva tableta ofrece al menos un 33 % más de datos de carreteras específicas para camiones, lo que significa que será menos probable que los conductores tengan rutas innecesarias debido a señales de tráfico mal interpretadas o a la falta de rutas con restricciones de peso. Sheldon dijo que el software de navegación de Rand McNally incluye miles de puentes bajos más, 28,000 millas más de caminos con restricciones de peso y 15,000 millas más de caminos prohibidos para camiones.

El dispositivo de gran formato también está



LA TND TABLET 1050 CUENTA CON:

- Nueva navegación Rand mejorada con un 33% más de datos de carreteras específicos para camiones que otros proveedores de GPS.
- Pantalla de alta definición de 10 pulgadas con mapas y gráficos mejorados para facilitar el uso.
- Una protección removible, pantalla de uso rudo Corning Gorilla Glass y tres sólidas opciones de montaje.
- Herramientas mejoradas para camioneros, incluida una cámara mejorada para informes de inspección de vehículos y conductores y seguimiento de recibos.

construido para cumplir con los rigores de la carretera. Se dice que la pantalla Gorilla Glass de la TND Tablet 1050 es ocho veces más fuerte que el vidrio convencional y cuatro veces más resistente a los rayones. La nueva tableta también viene con un estuche resistente o un protector diseñado para protegerla. También

tiene una cámara mejorada, con un sensor de imagen de alto rendimiento. Esto le permite al conductor complementar informes o rastrear recibos en el mismo dispositivo. La TND Tablet 1050 está disponible en centros de viajes, paradas de camiones y otros lugares desde abril con un precio de \$699. [TTL](#)

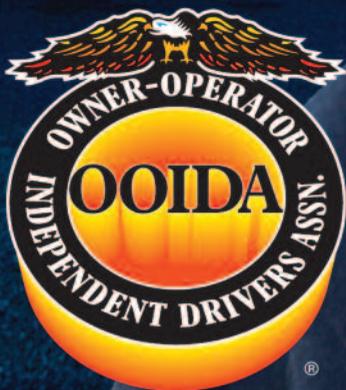
CARRETILLA AUTÓNOMA CARGA Y DESCARGA REMOLQUES

Gideon, una empresa de soluciones de inteligencia artificial y robótica, ha presentado Trey, una carretilla elevadora autónoma para operaciones de carga y descarga de remolques de camiones. Trey carga y descarga palets de forma completamente autónoma, ahorrando más del 80 % del tiempo de un trabajador, según la empresa. "El mundo necesita nuevas formas de resolver los desafíos", dijo Matija Kopi, director ejecutivo y cofundador de Gideon, en un comunicado. también mejora la seguridad y reduce los daños.

La nueva solución de (des)carga de tráileres combina la tecnología de autonomía patentada de Gideon, impulsada por IA y visión 3D, un software fácil de usar para la orquestación inteligente del flujo de trabajo y un chasis especialmente diseñado por Infinity Machine & Engineering Corp. Los trabajadores pueden descargar los tráileres con solo presionar un botón, utilizando aplicaciones de interfaz como sistemas de gestión de flotas y robots, a través de una pantalla en la carretilla elevadora, una PC, tableta o teléfono inteligente. Se integra con los sistemas de gestión de almacenes. El montacargas eléctrico se puede enchufar solo a la corriente para recargar sus baterías cuando hace falta. [TTL](#)

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

ELECTRICIDAD ZERO VOLTA TRUCKS ZERO DE 7.5 Y 12 T

Volta Trucks, el proveedor sueco de servicios y fabricante de vehículos comerciales totalmente eléctricos, ha presentado las variantes de 7.5 y 12 toneladas del Volta Zero, la segunda familia de productos de la gama de vehículos totalmente eléctricos. Los vehículos Volta Zero de 7.5 y 12 t han sido diseñados por el socio de Volta Trucks, Astheimer Design, en Warwick (Reino Unido), en combinación con el equipo de ingeniería de Volta Trucks. Los vehículos de 7.5 y 12 toneladas serán visualmente idénticos en la parte frontal; el vehículo de 12 t, sin embargo, contará con un chasis y una carrocería más largos, y un segundo conjunto de ruedas y llantas posteriores diseñado para acomodar una mayor carga útil.

Los modelos de 7.5 y 12 toneladas heredan unos principios de diseño que se caracterizan por proporcionar una cabina innovadora y un lugar de trabajo de primer nivel para los conductores. El diseño desde la base del vehículo, sin el motor de combustión interna tradicional, ha permitido a los diseñadores y a los ingenieros replantear totalmente el diseño del camión en este segmento del mercado. El conductor del Volta Zero disfruta de una visión directa de 220 grados alrededor del vehículo. La vista panorámica del entorno del camión a través de una cabina con un estilo parecido a una vidriera está diseñada para ofrecer una calificación Direct Vision Standard de cinco estrellas de Transport for London, que garantiza la mejor visibilidad y la reducción de los puntos ciegos. La protección de los usuarios vulnerables de la

vía también se ve fomentada por el uso de cámaras posteriores que sustituyen a los espejos tradicionales, una cámara de 360 grados que muestra todo el entorno del conductor y sistemas de aviso de puntos ciegos que detectan objetos en los lados del vehículo.

Al prescindir del motor de combustión interna, el conductor de un Volta Zero se sienta mucho más abajo que en un camión convencional, con la línea de visión a unos 1.8 m de altura (6 pies). Esto refleja la altura de los peatones y otros usuarios de la vía, y facilita la interacción visual con estos. Gracias a la innovadora posición de conducción, el conductor puede entrar y salir del vehículo por ambos lados y mediante puertas deslizantes (en vez de giratorias) para asegurar la protección de los ciclistas en las proximidades. Los camiones de 7.5 y 12 toneladas también cambiarán la experiencia y el espacio de trabajo de los conductores. Los vehículos operan prácticamente sin emitir sonidos y minimizan la carga cognitiva del conductor gracias a interfaces y paneles intuitivos, por lo que la experiencia de conducción es más parecida a la de un coche de gama alta que a la de los vehículos comerciales actuales. El desarrollo de base de los vehículos de 7.5 y 12 toneladas se está llevando a cabo al mismo ritmo que los demás vehículos. El inicio del proyecto se confirmó en diciembre de 2021, y se prevé el lanzamiento de una flota piloto de vehículos para la realización de pruebas de los clientes en 2024. La producción en serie de los vehículos se ha programado para 2025. 



La directiva que llevó a cabo el Departamento de Seguridad Pública de Texas a principios de abril para realizar inspecciones adicionales en camiones en los cruces fronterizos de EE. UU. y México le costó a la economía de EE. UU. un estimado de \$8,967 mil millones mientras estuvieron llevándose a cabo, según la firma de análisis con sede en Texas The Perryman Group.

Todas las órdenes de Abbott fueron rescindidas una semana después de que se alcanzaron acuerdos con los gobernadores mexicanos para aumentar las inspecciones en el lado mexicano de la frontera. La directiva fue el resultado de la decisión de la Administración Biden de poner fin a las expulsiones del Título 42, que permitía a los agentes de Aduanas y Protección Fronteriza (CBP, por sus siglas en inglés) de EE. UU. prohibir que los inmigrantes en la frontera mexicana ingresen a EE. UU., incluso aquellos que buscan asilo, si potencialmente representan un riesgo para la salud relativo al COVID-19.

MEDIDA ONEROSA 9,000 MILLONES POR INSPECCIONES



El grupo dijo que las demoras en la frontera causadas por las inspecciones, junto con las protestas en el lado mexicano de la frontera que cerraron por completo el Puente Internacional de Pharr, resultaron en el deterioro de las frutas y verduras en los camiones atascados en las demoras, así como retrasos en la producción. “Dada la capacidad sobrecargada en la frontera en tiempos normales, será difícil y, en muchos casos, imposible ‘ponerse al día’”, dijo The Perryman Group.

“México es un importante socio comercial no solo para Texas, sino también para Estados Unidos”, dijo el grupo Perryman en su informe, pronosticando dificultades para compensar las enormes ralentizaciones que acompañaron las inspecciones vehiculares de Texas para los camiones entrantes. “Las ineficiencias en el flujo de importaciones y exportaciones a través de la frontera generan pérdidas económicas notables. Si bien la seguridad fronteriza es ciertamente un problema que debe abordarse,

introducir ineficiencias artificiales en un elemento importante y con capacidad limitada de una cadena de suministro nacional que ya está demasiado estresada es una opción costosa”.

Por otro lado, el Departamento de Seguridad Nacional (DHS por sus siglas en inglés) anunció que seguirá requiriendo que los viajeros no estadounidenses que ingresen a los Estados Unidos a través de puertos de entrada terrestres y terminales de ferry en las fronteras de con México y Canadá que estén totalmente vacunados contra el COVID-19 y proporcionen una prueba de vacunación a pedido.

Estos requisitos seguirán aplicándose a los viajeros fuera de los EE. UU. que viajen por razones esenciales y no esenciales, incluidos los conductores de camiones, y no se aplicarán a los ciudadanos estadounidenses, los residentes permanentes legales o los ciudadanos estadounidenses. El DHS dice que los requisitos se ampliaron en consulta con los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades (CDC por sus siglas

en inglés) y varias otras agencias federales. Los viajeros no estadounidenses que ingresan a los Estados Unidos a través de puertos de entrada terrestres y terminales de transbordadores, ya sea por razones esenciales o no esenciales deben:

- Dar fe verbal de su estado de vacunación contra el COVID-19.
- Proporcionar, previa solicitud, prueba de una vacuna aprobada por los CDC contra el COVID-19, como se describe en el sitio web de los CDC.
- Presentar un documento válido de la Iniciativa de Viaje del Hemisferio Occidental (WHTI por sus siglas en inglés), como un pasaporte válido, una tarjeta del Programa de viajero confiable o una tarjeta tribal mejorada.
- Estar preparado para presentar cualquier otro documento relevante solicitado por un oficial de Aduanas y Protección Fronteriza (CBP) de EE. UU. durante una inspección fronteriza.

No se requiere la prueba de COVID-19 para ingresar a los Estados Unidos a través de un puerto de entrada terrestre o terminal de ferry. 

HUTCHESON A LA FMCSA BIDEN LA NOMINÓ FORMALMENTE

El presidente Joe Biden nominó formalmente a Robin Hutcheson como administradora de la Administración Federal para la Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés). El secretario de Transporte, Pete Buttigieg, nombró administradora adjunta a Hutcheson a finales de enero tras la salida de Meera Joshi. Como administradora adjunta, también se desempeñó como administradora interina. La FMCSA no ha tenido un administrador de tiempo completo desde Ray Martínez, quien renunció al cargo en octubre de 2019. Desde entonces, el puesto lo ocupan Jim Mullen, Wiley Deck, Joshi y Hutcheson, cada uno como administrador interino.

La nominación de Hutcheson aún debe ser confirmada por el Senado. El Comité de Comercio, Ciencia y Transporte del Senado de los EE. UU. confirmó abrumadoramente a Joshi en octubre pasado para asumir el cargo a tiempo completo, pero aún no había sido confirmada por el Senado en pleno antes de su partida en enero para servir como vicealcaldesa de operaciones para New Ciudad de York. La confirmación de Joshi también tuvo un amplio apoyo entre las partes interesadas del transporte por carretera, y esas mismas agencias respaldaron a Hutcheson el miércoles.

El presidente y director ejecutivo de las Asociaciones de Transportistas Americanos, Chris Spear, dijo que la ATA apoya una "rápida confirmación por parte del Senado", citando su profunda experiencia en la administración del transporte. "Su compromiso de trabajar con nuestra industria para mejorar la seguridad es inquebrantable. Su continuo liderazgo llega en un momento crítico para la agencia, ya que la pandemia, los desastres naturales, la escasez de mano de obra y otros factores continúan desafiando la economía del transporte de manera nunca antes vista", agregó. "La industria de camiones de Estados Unidos es la columna vertebral de nuestra economía, y dependemos de los socios en el gobierno que valoran los datos y los aportes de las partes interesadas para satisfacer las necesidades del mundo real y garantizar el movimiento seguro de carga a



través de las carreteras de nuestra nación. Eso es particularmente oportuno ahora, ya que el Departamento del Transporte funciona para implementar la Ley de Infraestructura Bipartidista, que fortalecerá los estándares de seguridad vial mientras ayuda a nuestra industria a satisfacer las crecientes demandas de carga de la nación".

De manera similar, la Truckload Carriers Association (TCA) aplaudió la nominación de Hutcheson y señaló que está "bien equipada con una amplia experiencia en la redacción e implementación de políticas de transporte. TCA siempre ha valorado mucho su relación de trabajo positiva con la FMCSA y su liderazgo", dijo el presidente de TCA, Jim Ward. "Nuestra colaboración es más importante que nunca, ya que la industria del transporte por carretera ha demostrado su estado esencial durante estos tiempos sin precedentes. La pandemia y la escasez de mano de obra han interrumpido las cadenas de suministro y han desafiado a la industria, pero el transporte por carretera se ha mantenido implacable en nuestros esfuerzos por hacer avanzar a Estados Unidos. Con la nominación de la administradora adjunta Hutcheson, creemos

que la industria está aún mejor posicionada para enfrentar estos desafíos".

El presidente de la Asociación de Conductores Independientes Propietarios-Operadores (OOIDA por sus siglas en inglés), Todd Spencer, citó el "aprecio genuino de Hutcheson por el trabajo de nuestros miembros y el entusiasmo por ayudar a abordar algunos de los problemas que son más importantes para ellos", dijo que la OOIDA estaba ansioso por trabajar con ella como administradora. "Promover nuestros objetivos compartidos de apoyar a los hombres y mujeres que se ganan la vida al volante de un vehículo pesado mientras mejoran la seguridad en las carreteras para todos los usuarios de las carreteras".

A partir de enero de 2021, Hutcheson ha actuado como vicesecretaria asistente para Políticas de Seguridad en el Departamento del Transporte en la Administración Biden-Harris. En este cargo, lideró la política de seguridad del departamento y coordinó la respuesta y recuperación de COVID-19. Fue fundamental en el desarrollo de la Ley de Infraestructura Bipartidista, especialmente en el nuevo programa Calles y Carreteras Seguras para Todos.

Antes de ser nombrada para la Administración Biden-Harris, fue directora de obras públicas de la ciudad de Minneapolis, supervisando un equipo de 1,100 personas en nueve divisiones que incluyen agua potable, aguas superficiales y alcantarillado, residuos sólidos y reciclaje, gestión de flotas y todas las funciones de transporte.

Antes de eso, se desempeñó como directora de transporte de Salt Lake City, trabajando para mejorar todos los modos de transporte. También se ha desempeñado como consultora especializada en transporte y tránsito y ha trabajado en todo el oeste de los Estados Unidos, en Londres y Francia, y para la Comisión de Sostenibilidad de la Unión Europea. Hutcheson se desempeñó durante siete años en la junta directiva de la Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte de la Ciudad, y más recientemente se desempeñó como presidente. 



E-ACTT Modelo Monstrado

Diseño a su medida. Soporte Técnico de Fabrica

En Autocar, no solo vendemos camiones, nos enfocamos en crear soluciones innovadores para nuestros clientes. Esto se logra personalizando soluciones para cumplir con las operaciones de nuestros clientes y ofreciendo soporte técnico las 24/7 durante la vida útil del vehículo.

**Proximas soluciones electricas a su disponibilidad con el nuevo.
Autocar E-ACTT. Descubre más en autocartruck.com/actt**



AMERICANO: **KENWORTH** T680 NEXT GEN



CORTANDO EL VIENTO

KENWORTH T680 NEXT GEN

DESPUÉS DE NUEVE AÑOS, KENWORTH DECIDIÓ DARLE AL T680 UN NUEVO ASPECTO "ELEGANTE Y SOFISTICADO" CON CARENADOS ADICIONALES PARA UNA MEJORA DEL 6 % EN LA EFICIENCIA DEL COMBUSTIBLE Y UNA PANTALLA DE INFORMACIÓN Y ENTRETENIMIENTO DE ALTA TECNOLOGÍA. »





Cuando llegó el momento de renovar su buque insignia para transporte de larga distancia, el T680, Kenworth reunió a sus ingenieros, expertos en aerodinámica y equipo de diseño, y les proporcionó ocho años de datos del conductor desde que fue lanzado el modelo original. El equipo puso manos a la obra usando autos de carreras, iPhones y relojes bien elaborados como musas, con lo que idearon un diseño de tractor renovado que es tan llamativo como aerodinámico. "El T680 Next Gen alcanzó nuestro objetivo de diseño de ser elegante y sofisticado. Queríamos centrarnos en la aerodinámica, la tecnología y el refinamiento, y hacer que el estilo mostrara que es una máquina de alto rendimiento y clase mundial", dijo Jonathan Duncan, director de diseño de Kenworth.

Y es realmente aerodinámico. Tan aerodinámico, de hecho, que el T680 Next Gen de 76 pulgadas con cabina dormitorio con el motor MX-13 EPA 2021 aumenta la eficiencia de combustible en un 6 % con respecto al modelo anterior con el MX-13 de 2017. "Creemos que el T680 Next Gen se convertirá en el nuevo estándar en lo que respecta a la economía de combustible", dijo Joe Adams, ingeniero jefe de Kenworth, durante el lanzamiento virtual del camión. "Junto con el aspecto elegante del camión, va a llamar la atención".

Las notables mejoras en el contorno incluyen una nueva defensa y cofre aerodinámicos, paletas giratorias, duraderas extensiones inferiores del carenado, carenados en el chasis, cierres de huecos de ruedas, extensiones laterales de 28 pulgadas, carenados de eje de transmisión en tándem y cubiertas de ruedas. Estos funcionan en conjunto para guiar el flujo de aire más cerca de la cabina para reducir la turbulencia que causa el arrastre. Mientras el camión se desliza por la carretera, el deflector de aire rediseñado guía el flujo de aire debajo del chasis para reducir la fricción y alejar el aire caliente del radiador y el motor para una mejor refrigeración.

Para los conductores acostumbrados al ángulo de aproximación y la distancia al suelo de la defensa aerodinámica del T680 clásico, la buena noticia es que Kenworth los mantuvo igual. El cambio más profundo en los modelos con dormitorio es un par de "puertas" extensoras del carenado que sobresalen de la parte trasera para cerrar la brecha entre el camión y el remolque. Se abren y se cierran para que "los conductores tengan libre acceso a la parte trasera del dormitorio para hacer cualquiera de las cosas que deben hacer en su inspección diaria", explicó

Adams. Para reducir el espacio del remolque de 38 a 42 pulgadas, se puede especificar un paquete de chasis alternativo con una distancia entre ejes más corta.

La letanía de mejoras comienza con esas curvas a lo largo de la carrocería del camión, pero también tiene mucho brillo, en forma de llamativos faros delanteros LED con calefacción y unas barras adicionales de señales de giro que adornan la parte trasera de las salpicaderas cerca de los escalones del conductor y del pasajero. "Como diseñadores, nos da un bonito y fresco toque de luz en la parte trasera de la salpicadera y realmente le da una apariencia expresiva, pero para el conductor, asegura que todos los que vienen a tu lado, especialmente la gente en los autos de pasajeros, puedan ver lo que vas a hacer, si enciendes la señal de giro, no se lo pueden perder", afirmó Duncan.

Si bien el exterior fue diseñado para llamar la atención en la carretera, la mirada del conductor a menudo se desplazará hacia la pantalla digital de alta definición de 15 pulgadas en el tablero. "Observábamos que los conductores no usaban necesariamente el nivel de profundidad que se encuentra en la instrumentación típica, por lo que la libertad de una cabina completamente de vidrio simplemente abre la puerta para permitirnos hacer lo que el conductor necesita y mostrárselo cuando lo necesitan", dijo Steve Jahns, líder de diseño de experiencia del usuario y ergonomía.

La pantalla proporciona todos los indicadores necesarios, como el odómetro y los niveles de líquido, y los datos específicos, como la presión de los neumáticos y las métricas de rendimiento del conductor, se pueden mostrar y mover según las preferencias del conductor, que se pueden guardar como un perfil. Kenworth dijo en un futuro se podrá agregar más de un perfil para camiones con múltiples conductores. La pantalla también muestra el sistema de mitigación de colisiones para brindar distancia al vehículo de adelante y brinda señales visuales si el camión lo sigue demasiado cerca. La pantalla se volverá roja si el sistema avanzado de asistencia al conductor calcula que un choque es inminente. >>



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



Los controles que incluyen la instrumentación, el control de crucero adaptativo y el teléfono y la radio se pueden controlar con solo presionar un botón en el volante (que Kenworth llama Next Gen SmartWheel). Con la incorpora-

ción de la Dirección Asistida por Torque, se dirige más fuerza a la columna de dirección para reducir la fatiga y el estrés del conductor, explicó Adams. La cantidad de par que se aplica depende de la velocidad: más a velocidades

bajas y menos a velocidades más altas. El sistema también se ajusta a fuertes vientos cruzados que podrían perjudicar al camión. La asistencia de mantenimiento de carril opcional, disponible cuando se especifica el sistema de

americano: **KENWORTH T680 NEXT GEN**



seguridad Bendix Fusion Wingman, utiliza cámaras para detectar si el camión se está desviando de su carril y proporciona un "empujón" para volver a entrar. Esta función viene con la Dirección Asistida por Torque.

Algo que nos gustó mucho es el sistema de espejos del camión, que combina unos físicos con unos digitales (para darle gusto a todo el mundo). Una de las mayores ventajas es que mejora el consumo de combustible hasta un

1.5% gracias a un tamaño más contenido, pero eso no es todo. Además de cámaras de reversa -y el piso del lado del pasajero-, los espejos llevan sensores infrarrojos y lentes repelentes al agua, hielo y polvo. >>



Las pantallas están montadas cerca del poste A, en una posición natural que mantiene la vista cerca del camino, y son rectangulares de 12.3" del lado del conductor y de 15" en el del pasajero. Una característica que nos gusta son los tres modos de visión: Standard, Panorámica y Expandida, que te permiten controlar todo lo que sucede alrededor. ¿Quieres más? Pues que te parece una función de rastreo automático del trailer con marcadores de dónde termina, visión nocturna infrarroja o ver bien en condiciones mojadas gracias al lente repelente al agua?

Los ciclos de trabajo del T680 Next Gen incluyen transporte directo, recogida y entrega, y transporte regional. Las configuraciones incluyen cabina diurna y dormitorio de 40, 52 y



76 pulgadas. Kenworth dijo que los dormitorios de techo alto de 76 pulgadas vienen con la opción de un estante de almacenamiento de 5.5 pulgadas con múltiples puntos de amarre seguros y dos luces LED en la parte inferior del estante que brindan iluminación en la parte

inferior de la litera. Para darle aún más clase a la cabina, los clientes pueden especificar el interior Diamond VIT que agrega ricas inserciones madrona (un tono marrón rojizo como la caoba) con costuras negras con patrón de diamantes en las almohadillas de las puertas. 

americano: **KENWORTH T680 NEXT GEN**



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.



EN DETALLE FICHA TÉCNICA

MOTORES

- MX-13 de 12.9 litros con 405 a 510 HP y 1,550 a 1,850 lb-pie
- MX-11 de 10.8 litros con 355 a 455 HP y 1,250 a 1,700 lb-pie
- Cummins L9N de 8.9 litros, 320 HP y 1,000 lb-pie
- Cummins ISX12N de 11.9 litros, 320 a 400 HP y 1,150 a 1,450 lb-pie
- Cummins X15 de 15 litros, 400 a 600 HP y 1,966 a 2,779 lb-pie

TRANSMISIONES

- Automatizada Paccar de 12 velocidades
- Manuales y Automatizadas Eaton Fuller de 9, 10, 13 y 18 velocidades
- Automatizadas Eaton Advantage de 10 velocidades
- Automáticas Allison de 4, 5 y 6 velocidades

SUSPENSION DELANTERA

- Muelles parabólicos

SUSPENSION TRASERA

- Neumática



zMAX.com

NAVAJA SUIZA

MACK GRANITE 2022

SI BIEN LA VERSATILIDAD ES EL NOMBRE DEL JUEGO EN EL SEGMENTO DE LOS VOCACIONALES, TAMBIÉN SON PRIMORDIALES LA DURABILIDAD Y LA CAPACIDAD DE REALIZAR LOS TRABAJOS MÁS DEMANDANTES. EL MACK GRANITE ES TODO ESTO Y MÁS, PUES SU SOLIDEZ, ROBUSTEZ Y POTENCIA LO HACEN IDEAL PARA TRANSITAR POR LOS TERRENOS MÁS COMPLICADOS CON PESADAS CARGAS A CUESTAS. »





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 1,460 a 1,860 lb-pie

TRANSMISIONES

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

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Mack Taperleaf y Multileaf

SUSPENSIÓN TRASERA

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



POR: **TRANSPORTE LATINO** / DIEGO GUERRA

Si bien los camiones de larga distancia acaparan la mayoría de los reflectores porque las marcas centran en ellos sus avances tecnológicos, la realidad es que no son los únicos que enfrentan grandes desafíos durante la jornada. Es difícil imaginar un hábitat más demandante que el que enfrentan los camiones vocacionales, pues deben ser versátiles y durables. La cantidad y variedad de tareas que pueden llevar a cabo no tiene parangón: se desempeñan como camiones recolectores de basura, remolcan equipo pesado, quitan nieve o funcionan como camiones de volteo. La robustez

es necesaria porque es frecuente que se muevan en ambientes de trabajo accidentados, donde la exigencia a todos los materiales es alta. Así que si te encuentras buscando un camión con un ensamblado y materiales de calidad, échale 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.

El diseño de la cabina es bastante convencional y está disponible en dos modalidades, axle forward y axle back, lo que le brinda una mayor versatilidad; algo a lo que también ayudan el sólido chasis y la basta gama de transmisiones disponibles, pudiendo ser utilizado para muchas

vocacional: **MACK GRANITE 2022**



y diferentes misiones. Además, para ajustarse aún más a tus necesidades, el Mack Granite está disponible con nueve diferentes bastidores.

DISEÑO

El Granite tiene una imagen imponente resaltada por la enorme parrilla rectangular, la cual lleva cinco franjas cromadas. El carácter "rudo" también se nota en la defensa de tres piezas, diseñada para hacer más rápidas y baratas las reparaciones. Los faros, de forma horizontal, están montados en la parte inferior de las enormes salpicaderas y llevan cubiertas de Lexan, un material mucho más resistente que el vidrio convencional.

Además, lleva unas extensiones de plástico



flexibles en las salpicaderas que van colocadas justo arriba de las llantas para proteger el cofre y minimizar las salpicaduras. Los escalones, tanques de aire, salidas de escape y cajas para baterías están colocadas en la parte delantera del sector trasero de la cabina, para una mayor compati-

bilidad de carrocerías. Sumado a esto, el Granite está disponible con el arnés de conectores "de casa": BodyLink. La cabina está hecha en acero galvanizado para hacerla resistente y duradera, y lleva bolsas de aire y amortiguadores para suavizar la marcha por caminos accidentados. »



INTERIOR

La parte interna de 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. Claro, los materiales son duros, para una mayor durabilidad, pero la ergonomía es buena, con la mayoría de los controles justo donde esperas encontrarlos. Otro punto a destacar del interior es la iluminación, la cual fue diseñada para reducir el peligroso deslumbramiento utilizando cuatro luces focales que alumbran puntos clave de la cabina. Por otro lado, los elevadores de las ventanas, los seguros y el sistema de aire hidráulico están colocados en el panel de la puerta, algo que podría hacerlos algo vulnerables al mal tiempo cuando circulas con la ventana abajo. También hay una caja en el panel trasero y una clavija para colgar una bolsa de basura, un detalle que te ayudará a mantener limpio el interior.

Los asientos son confortables y ajustables; al igual que la suspensión neumática que absorbe bastante bien las irregularidades del camino. El volante tiene un diseño de



dos rayos con la base plana y algunas partes metálicas que lo hacen atractivo; además, es ajustable en altura y profundidad. Además, el Granite está equipado con el Sistema de Gestión y Control Vehicular de Mack (V-MAC IV), un sistema que te ayuda a monitorear en todo momento el estado del camión, el motor

y cientos de parámetros programables. El V-MAC IV también incluye detector de fallas del ABS, protección integral de arranque, anulaciones programables a la luz de día, así como una grabadora del historial de viaje, información del ciclo de trabajo y de los intervalos de mantenimiento programados. >>>





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. Además, 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.

MOTORES Y TRANSMISIONES

El Granite está disponible con los motores MP7 y MP8, los cuales ofrecen un buen desempeño y una muy respetable cantidad de torque desde bajas revoluciones. El MP7 eroga entre 325 y 405 HP, mientras que el MP8 se mueve un poco más arriba, entre los 415 y 505 HP. Los dos cumplen con las normas ambientales EPA 07 y, desde el 2010, también están disponibles con un sistema selectivo de reducción catalítico (SCR por sus siglas en inglés) que los hace más eficientes y limpios. Los motores pueden trabajar con dos diferentes transmisiones manuales Eaton Fuller, automatizadas Mack mDrive y automáticas Allison, las cuales están disponibles con varias relaciones.

MANEJO

El chasis del camión fue desarrollado para soportar las condiciones más exigentes y, a pesar de su sólida naturaleza, fue construido utilizando materiales ligeros. Además, lleva una barra de torsión para aumentar la rigidez. Para sortear los terrenos más difíciles, lleva un sistema de Inflado de Llantas Central, que con solo apretar un botón de da todo el control que necesitas sobre la presión de las llantas; olvídate de bajar a desinflarlas una por una para tener mejor tracción. El camión está equipado con una suspensión neumática montada en el exterior,



la cual fue 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 irregularidades 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 en la carretera; aunque esto tal vez se deba a que está fabricada pensando en los agrestes terrenos que enfrenta un camión que vive fuera del camino. 

BUSS

DB



**CONSISTENTLY
EFFICIENT**



Lujo Nórdico

SCANIA SERIE R 2022

SCANIA PUSO MUCHO EMPeÑO CUANDO DISEÑÓ LA ACTUAL GENERACIÓN DE LA SERIE R, CREANDO UN CAMIÓN MUY ATRACTIVO POR FUERA E INCREÍBLEMENTE CÓMODO Y PRÁCTICO POR DENTRO. POR SUPUESTO, LA OFERTA DE POTENCIA Y EFICIENCIA EN EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE LO HACE SUFICIENTEMENTE VERSÁTIL PARA ADAPTARSE PERFECTAMENTE A LAS NECESIDADES DE TU NEGOCIO. >>







POR: **TRANSPORTE LATINO / DIEGO GUERRA**

Scania tardó una década rediseñando la Serie R, pero en ese tiempo lograron desarrollar un camión que usa menos combustible gracias a un diseño más aerodinámico y motores más eficientes. Duradero y versátil, la nueva serie R encaja a la perfección con un estilo de vida en carretera. La firma sueca rediseñó esta familia hace ya cuatro años en un proceso que les tomó casi 10 años y para el cual invirtieron más de 2,100 millones de dólares. Con la nueva Serie R, Scania amplió su oferta y, gracias a su exclusivo sistema modular, ofrece más gamas, conectividad y una completa paleta de servicios y soluciones de transporte personalizadas. Los clientes de Scania siempre podrán realizar su trabajo de una manera rentable y sostenible, independientemente del sector y el área de aplicación.

Esta generación se desarrolló haciendo hincapié en cinco aspectos generales: entorno del conductor, economía de combustible, uso óptimo del espacio interior, seguridad y máxima fiabilidad. Estos requisitos han

MOTORES

- DC9 de 9 litros con 280 a 360 HP y 995 a 1,250 lb-pie
- DC13 de 13 litros con 370 a 500 HP y 1,585 a 1,880 lb-pie
- DC16 de 16 litros con 520 a 770 HP y 1,990 y 2,580 lb-pie

TRANSMISIONES

- Automáticas de 8 y 12 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos
- Neumática

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática

EN DETALLE
FICHA TÉCNICA

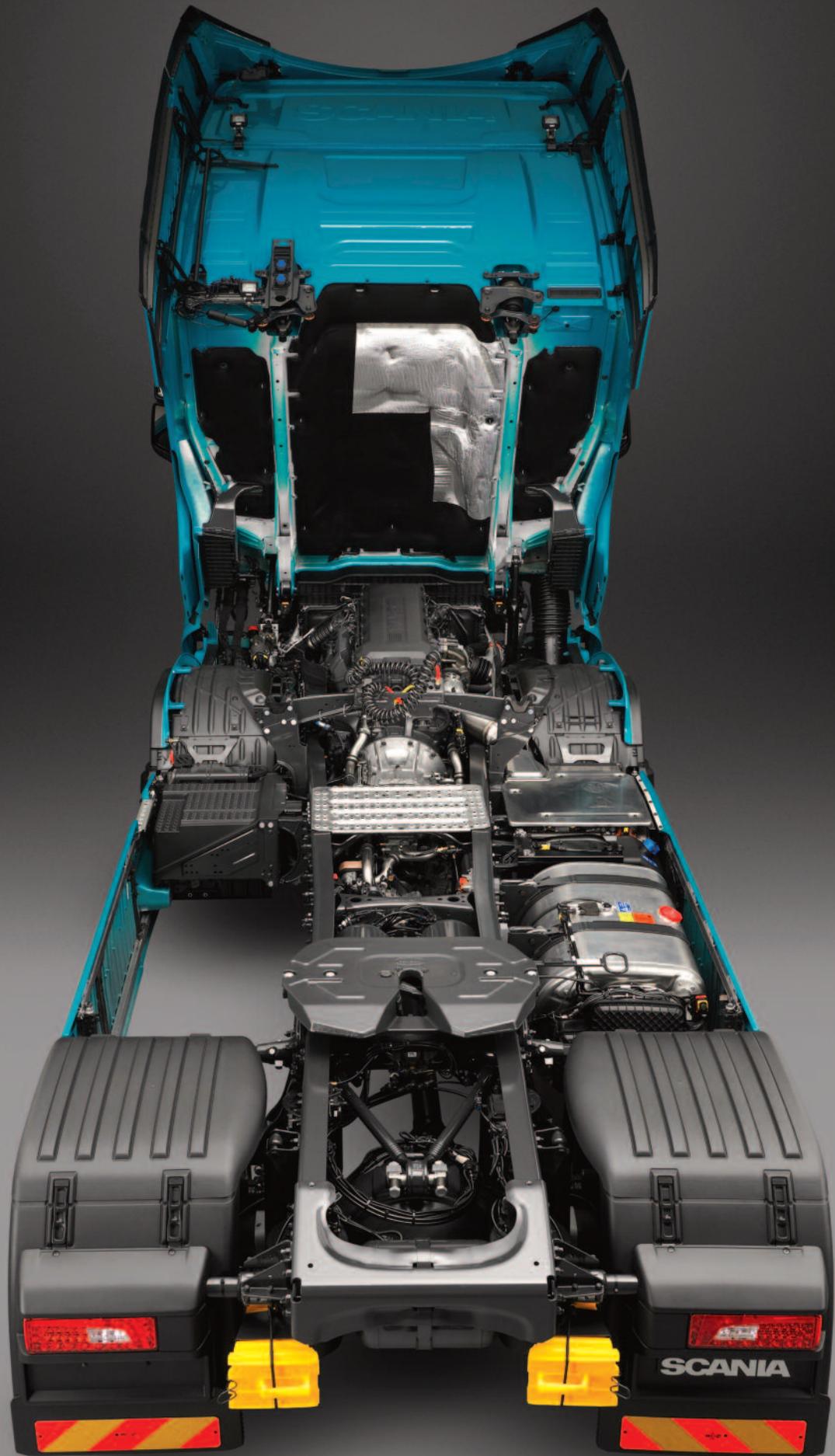


impulsado el trabajo de desarrollo de la cabina y se reflejan tanto en los detalles como en el diseño general; las cuales se reflejan en 24 variantes de cabina diferentes. Esto ofrece a Scania la posibilidad de personalizar la solu-

ción adecuada para el cliente según el tipo de área de aplicación, independientemente de si lo más importante es el espacio interior, la economía de combustible, la máxima comodidad o la máxima capacidad de carga.

En las estructuras de las cinco diferentes tipos de cabina (dos de día y tres dormitorios) se ha utilizado acero de alta resistencia. Se ha dado forma a los distintos elementos estructurales comprimiéndolos o enrollándolos antes de unirlos mediante distintas técnicas de soldadura, soldadura láser o técnicas adhesivas de alta tecnología, creando una estructura monocasco especialmente robusta. En lo que se refiere al exterior, dieron máxima prioridad a la aerodinámica y, por tanto, al consumo de combustible. >>>

del mundo: **SCANIA SERIE R 2022**





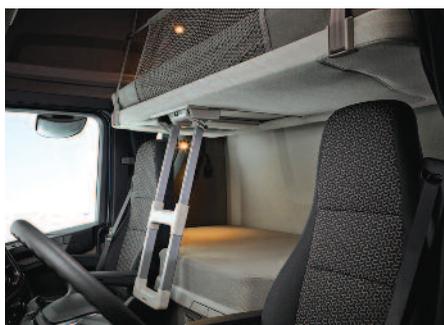
Todas las superficies, tanto la delantera como las laterales e incluso la parte inferior del vehículo, se han optimizado para lograr una resistencia mínima. Todos los componentes se han diseñado teniendo esto en cuenta, incluso los limpiaparabrisas, los espejos retrovisores y las distintas luces. Hasta los deflectores de aire y los carenados laterales se han integrado cuidadosamente en el diseño general, y se les ha prestado la misma atención durante la fase de desarrollo.

Esta generación de la Serie R puede ir equipada con airbags de cortina de protección que van integrados en el techo de la cabina, un equipamiento que no se había utilizado en camiones previamente. Junto con el uso del cinturón de seguridad, estos airbags son una

característica de seguridad crucial para evitar uno de los tipos de accidente con consecuencias graves en los que se ven implicados los camiones: el conductor queda atrapado debajo de la cabina si el camión vuelca, por ejemplo, tras una acción brusca que hace que el camión se salga de la carretera.

INTERIOR

Cuando Scania desarrolló las cabinas para su nueva gama de camiones, contaba con un punto de partida claro que debía superar: el popular y merecidamente reconocido interior de las cabinas P, G y R anteriores. En la nueva generación, Scania ha aprovechado su experiencia combinada en el área para incorpo-



arla a los resultados y a la información de cientos de pruebas de prensa, talleres de clientes y comentarios de los conductores. Los resultados tienen todos los ingredientes necesarios para establecer un nuevo estándar

en el sector.

El interior de las cabinas se ha diseñado para ofrecer al conductor un espacio óptimo de conducción y descanso. Las posiciones de ajuste del asiento del conductor son ahora más generosas aún: todos los conductores que midan entre 1.5 y 2 metros podrán disfrutar de una posición de conducción cómoda. Además, se ha mejorado tanto la visibilidad frontal como la visibilidad lateral, ya que la posición inicial del conductor se ha desplazado hacia el parabrisas y se ha movido ligeramente hacia la izquierda. El tablero está ligeramente más abajo que en comparación con los modelos anteriores, lo que supone una gran diferencia en la visibilidad frontal. >>





Los asientos, por supuesto, son sumamente cómodos y gracias a la automatización integrada, se pueden especificar funciones importantes, como los sensores de lluvia. Otros requisitos más básicos quedan satisfechos a través de un diseño ergonómico adaptado en el que el conductor tiene todo a mano en unos espacios de almacenamiento accesibles, desde una bebida hasta el teléfono. El compartimento de almacenamiento lateral externo de las cabinas más grandes tiene una abertura de 410 x 570 mm y se puede acceder desde el interior de la cabina.

Las opciones de almacenamiento se han ampliado, haciendo hincapié en el volumen y la accesibilidad. Dependiendo del tipo de cabina, la litera elegida y otras necesidades concretas, se puede añadir una amplia gama de opciones flexibles para cajas de almacenamiento, estantes, ganchos y redes. Las opciones de litera son generosas; tanto la superior como la inferior están disponibles en una amplia variedad de diseños y gamas, dependiendo de las necesidades individuales y los requisitos de comodidad.

MOTORES Y TRANSMISIONES

En la nueva Serie R, todos los motores Euro 6 cuentan con nuevos sistemas de control del motor y las instalaciones se han reacondicionado por completo. La capacidad de refrigeración mejorada en las nuevas cabinas ofrece la oportunidad de conseguir un ahorro de combustible adicional del 3 % en promedio. Otra de las novedades es una función de cambio de marchas que permite que la transmisión Opticruise cambie de marcha más



rápido y ofrezca un empuje casi constante.

En cuanto al tren motriz, Scania presenta tres opciones. La primera es el DC13, el cual tiene un rango de potencia de 370 a 500 HP y un torque de 1,585 a 1,880 lb-pie. Para quienes necesiten mover cargas más pesadas está disponible un DC16 con una potencia que va de 520 a 770 HP y un par motor que osci-

la entre 1,990 y 2,580 lb-pie. Por último, tenemos al hermano menor, un cinco cilindros en línea de 9 litros con 280 a 360 caballos de fuerza y un torque de 995 a 1,250 lb-pie. En cuanto a las transmisiones, están disponibles cajas automáticas de 8 y 12 relaciones, cada una de las cuales con una opción con marcha superlenta. 



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

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.





NUEVA CARA

RAM PROMASTER 2023

RAM DECIDIÓ QUE LA PLÉTORA DE AVANCES TECNOLÓGICOS CON QUE DOTÓ A LA PROMASTER EL AÑO PASADO NO ERAN SUFICIENTES PARA COMPETIR EN ESTE PELEADO SEGMENTO, POR LO QUE PARA 2023 REDISEÑARON EL EXTERIOR PARA HACERLO MÁS ATRACTIVO, AÑADIERON UN TECHO MÁS ALTO Y UNA PUERTA TRASERA ENROLLABLE, ENTRE OTRAS COSAS. »

Si bien el año pasado la ProMaster parecía no haber cambiado (para el ojo poco entrenado, al menos), la cosa no podría ser más diferente para el modelo 2023. De entrada, queda claro que estás viendo una van mucho más atractiva que antes, y eso se debe a que ahora hay unos nuevos faros más brillantes y elegantes. Junto con el nuevo diseño frontal, la ProMaster se beneficia de un puñado de nuevas opciones y mejoras de apariencia. Los faros halógenos estándar rediseñados son un 29 por ciento más brillantes y brindan un 15 por ciento más de alcance que los anteriores. Asimismo, los faros LED opcionales son un 70 por ciento más brillantes con un 50 por ciento más de alcance. Debajo de los principales elementos de iluminación hay una fascia delantera de aspecto más moderno. También lleva una defensa modular que ahora incluye un escalón integrado destinado a facilitar la limpieza del parabrisas y el cambio de las escobillas del limpiaparabrisas.

Las opciones de pintura ahora incluyen Ceramic Gray y Spitfire Orange, y hay nuevos rines opcionales que vienen en plata o negro. Para una apariencia más siniestra, el nuevo paquete Black Appearance incluye detalles oscuros para las insignias exteriores, la parrilla y los rines. Sin embargo, lo realmente importante es que la ProMaster 2023 ofrece una tercera altura de techo que es más alta que las opciones bajas y altas existentes. Apodada la configuración Súper Alta y solo disponible en la camioneta de carga de 13 pies, Ram dice que proporciona el mayor volumen de carga y espacio para la cabeza en el segmento.

Dejando la estética aparte, el año pasado la ProMaster recibió una pléthora de elementos de seguridad de serie como advertencia de colisión frontal a alta velocidad, asistente a vientos laterales, cámara trasera con líneas de cuadrícula dinámicas, detección de conductor somnoliento, reconocimiento de señales de tráfico, botón de arranque, entrada sin llave (en todas las puertas) y freno de estacionamiento eléctrico. Entre las tecnologías de asistencia al conductor disponibles de manera opcional se encuentran asistente de velocidad inteligente, ayuda al mantenimiento de carril, información de señales de tráfico, control de crucero adaptativo con Stop & Go, sistema Active Drive Assist de asistencia



MOTOR

- V6 de 3.6 litros, 280 HP y 260 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automatizada de 9 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente tipo McPherson

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos

EN DETALLE
FICHA TÉCNICA



activa a la conducción, sensores de estacionamiento delanteros, luces de carretera automáticas y luces antiniebla con función de giro, y limpiaparabrisas sensibles a la lluvia.

La ProMaster tiene varias características

que uno busca en un vehículo de trabajo como eficiencia de combustible, capacidad de carga, facilidad de uso y, por supuesto, costo total de propiedad, por lo que es una excelente opción para negocios y flotas.



Acorde con los tiempos, hay múltiples opciones de personalización, para que puedas configurarla justo a tus necesidades. Hay tres modelos con una distancia entre ejes de 136 pulgadas (2500 de techo bajo y 3500 de techo bajo y alto); aunque lo realmente importante es la capacidad de carga -un máximo de 4,680 en la 3500-, lo que le vale convertirse en la mejor en su clase. Si bien incrementaron la capacidad de arrastre a un máximo de 6,910 libras, éste es un rubro en el que la ProMaster aún se ubica detrás de la Mercedes-Benz Sprinter o la Ford Transit.

DISEÑO

En la ProMaster la forma está completamente supeditada a la función, como es habitual en los vehículos de reparto. Entre lo más destacable del exterior está la posición de la cabina, que permite posiciones de asientos más altas y una mejor visibilidad, y que la defensa delantera tiene un diseño modular de

tres piezas, lo que reduce los costos y el tiempo de reparación. Además, hay un pequeño escalón en las dos esquinas de la defensa que facilita la limpieza del parabrisas. La parrilla mantiene el marco ancho cromado, rejilla en forma de panal de abeja e incluye la palabra "RAM" -tal y como ocurre en las pickups de la marca-. Por lo demás, la ProMaster permanece sin cambios significativos en el exterior, aunque hay ventanas de policarbonato para las versiones de techo alto y ventanas con rejilla para las de techo bajo.

La Ram ProMaster está disponible en 19 configuraciones diferentes gracias a que hay tres alturas de techo (66", 77" y 86"), tres distancias entre ejes (118, 136 y 159 pulgadas) y cuatro longitudes de carrocería (195, 213, 236 y 250 pulgadas). El área de carga puede ser de cuatro longitudes diferentes: 8, 10, 12 y 13 pies. Esto nos da un volúmen de carga con hasta 520 pies cúbicos en la configuración más amplia. >>





INTERIOR

Algo que hace el conductor de cualquier vehículo de carga, independientemente de si tiene cuatro o dieciocho ruedas, es pasar muchas horas tras el volante. Razón por la cual la ergonomía es primordial en la cabina. Los asientos completamente ajustables facilitan encontrar una posición cómoda de manejo, algo a lo que también ayuda la dirección ajustable en altura y profundidad. Los diseñadores de interior de Ram Commercial también han mejorado el volante, con una mayor capacidad de control del sistema electrónico, la palanca de cambios y las salidas de aire, y lo han dotado de controles HVAC y de un freno de estacionamiento electrónico. Además, los asientos tienen varias características opcionales interesantes, pues hay unos que se ajustan automáticamente al peso del conductor y otros que giran 180 grados hacia adentro y 35 hacia fuera para facilitar el desplazamiento en la cabina. La capacidad de la ProMaster varía de dos a tres personas



dependiendo de si pides el asiento del pasajero individual o de banca.

Otra de las novedades es el nuevo Uconnect 5, controlado desde pantalla táctil de 7 pulgadas de serie (la anterior era de 5) divisible que ofrece acceso a contenido de SiriusXM con 360L. Como opción, está disponible una pantalla de 10 pulgadas. El sistema es cinco veces más rápido que la generación anterior y dispone de capacidad Wi-Fi y de

cinco perfiles de usuario individuales. En la primera fila hay una plataforma de carga inalámbrica y puertos de conectividad configurados para un rápido reconocimiento. Hay dos salidas USB, más dos puertos USB tipo C, así como una toma de corriente opcional de 115 voltios justo debajo de los USB.

Entre la tecnología adicional disponible para flotillas está Ram Telematics, un módulo que permite hacer seguimiento del vehículo y de los datos del comportamiento del conductor para ayudar a reducir el gasto de combustible, mejorar la eficiencia de la ruta y promover una conducción segura. Ram Telematics también ofrece diagnósticos del vehículo en tiempo real y datos de rendimiento; así como casi 50 funciones de servicio, incluidas actualizaciones inalámbricas de firmware, punto de acceso Wi-Fi 4G LTE, asistentes Alexa y Google del hogar al vehículo y aplicaciones de instalación inalámbrica. >>

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 esta 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"/>



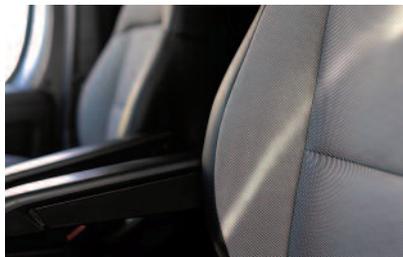
El área de carga tiene una puerta corrediza del lado del pasajero y puede llevar otra igual del lado del conductor. El tamaño de estas es de 49 x 60 pulgadas para el modelo de techo bajo y de 49 x 70 pulgadas para los de techo alto. En el interior hay 17 anillos de sujeción con 1,000 libras de capacidad, las cuales se pueden plegar para mantener plano el piso, facilitando las maniobras de carga y descarga. Por su parte, las puertas traseras se abren hasta 260 grados, con lo que prácticamen-

te tocan las paredes de la van.

MOTORES Y TRANSMISIONES

Esta van de carga está disponible con únicamente una mecánica, algo que la pone inmediatamente en desventaja respecto a sus rivales, que ofrecen al menos una alternativa de propulsión. El motor es el viejo conocido Pentastar V6 de 3.6 litros con 280 caballos y 260 lb-pie, pero la novedad para

2022 es que todas las versiones están equipadas con una transmisión automática de nueve velocidades que, según Ram, mejora el consumo de combustible hasta un 9%. La ProMaster tiene una impresionante capacidad de carga útil de hasta 4,680 libras y una capacidad de remolque máxima de hasta 6,910 libras. La clasificación de peso bruto combinado (GCWR por sus siglas en inglés) es de 11,500 libras.



SEGURIDAD

Que hablemos de un vehículo utilitario no quiere decir que se deje de lado la seguridad. Por eso es que la ProMaster tiene seis bolsas de aire como equipamiento estándar (conductor, pasajero, cortinas laterales y para la pelvis y tórax), con otras disponibles de manera opcional (rodillas). Para minimizar las ocasiones de poner a prueba los sistemas de seguridad pasiva la van equipa un control electrónico de estabilidad activo de 4 canales (control independiente de las 4 esquinas del vehí-

culo) que te ayuda a mantener el control en condiciones exigentes o adversas, como en carreteras mojadas, nevadas o con hielo, en giros bruscos y maniobras evasivas. La Ram ProMaster 2022 Cargo con carrocería completa está disponible desde \$36,525 (las cutaway arrancan en \$34,295), lo que la pone en el punto medio en su segmento, pues es más asequible que la Sprinter o la Transit, pero no tanto como la GMC Savana o la Chevrolet Express -aunque es bastante más moderna y conveniente que éstas-.



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.



En la pelea

FORD RANGER 2022

La Ranger regresó al segmento de las pickup medianas hace un par de años y rápidamente se colocó entre las mejor vendidas gracias a un motor eficiente y potente y una transmisión de 10 cambios, entre otras cosas. Eso sí, con la siguiente generación a la vuelta de la esquina, es momento de pensar si aprovechas la venta de liquidación o esperas un poco para hacerte con la nueva. »





Las pickups de media tonelada son las más vendidas y populares, tanto que la F-150 lleva varios años como el modelo más vendido en el país, incluyendo autos y pickups. De hecho, ya se convirtió en el tipo de vehículo más buscado, por lo cual las marcas están aumentando su portafolio. Un escalón abajo de la media tonelada tenemos a las pickups medianas, un segmento liderado por la Toyota Tacoma y del cual las marcas también quieren una rebanada del pastel. La Tacoma domina, pero los competidores cierran la brecha a pasos agigantados. Chevrolet tiene la Colorado y la GMC Canyon, Nissan la Frontier y la Ranger lleva ya un par de años en la pelea.

Tras la incorporación de la Ranger al portafolio de productos de la marca, Ford se posiciona con la línea de camionetas más amplia del mundo. Las opciones incluyen la nueva Ranger, la legendaria F-150, la línea de trabajo pesado Super Duty y el segmento comercial de servicio mediano con chasis de cabina F-650 y F-750. Hace un par de años nos preguntamos si la Ranger podría regresarle a Ford presencia en un segmento del que se ausentó por siete años, pero el tercer lugar en ventas en el mismo parece indicar que sí.



camioneta: **FORD RANGER 2022**



DISEÑO

La Ranger se ofrece en tres paquetes de acabado que no solo dictan sus características, sino que también cambian su estilo exterior. La versión de entrada XL es para flotas, contratistas y aquellos que valoran la función sobre la forma. La XLT de grado medio ofrece más contenido, pero no parece una camione-

ta de trabajo. Aquellos que quieran lujo mezclado con capacidad irán por el acabado Lariat. Es sorprendente que Ford no ofrezca un acabado Limited o Platinum para competir con la GMC Canyon Denali.

La Ranger ofrece dos paquetes estéticos: Sport y Chrome. A los aficionados al off-road también le gustarán el paquetes Tremor, el

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- 4L de 2.3 litros con 270 HP y 310 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática de 10 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente

SUSPENSIÓN TRASERA

- Tipo Hotchkiss con muelles parabólicos



cual ofrecen una mayor distancia al suelo, llantas todoterreno envueltos en rines especiales, cubrecárter debajo de la carrocería, una placa de deslizamiento en la defensa delantera y una suspensión modificada para rodar fuera del asfalto. Hay dos posibles cabinas a elegir: SuperCab y SuperCrew. En palabras normales, que no pertenecen al lenguaje de mercadotecnia de Ford, eso significa una cabina extendida y una cabina para tripulación. La distancia entre ejes es la misma en ambos modelos, pero la caja cambia de tamaño según la longitud de la cabina.

En general, la Ranger se ve muy elegante, y no es para menos, pues Ford ha estado vendiendo este modelo en el extranjero durante años. Sin embargo, a la mayoría de los estadounidenses probablemente no les importará. Una diferencia importante es la defensa. La Ranger con especificaciones para Estados Unidos tiene defensas de acero montadas en el bastidor, lo que le da a la pickup un comportamiento más rudo. Lo mejor de todo es que también existe una versión Raptor, pero esa es tan distinta a sus hermanas más civilizadas que mejor hablaremos de ella en otra ocasión. »»



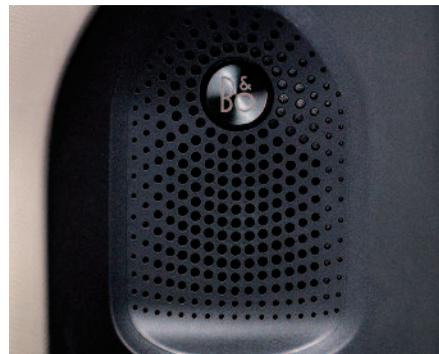


INTERIOR

La Ranger tiene todas las asistencias electrónicas disponibles hoy en día, incluyendo advertencia de abandono de carril, monitores de puntos ciegos con cobertura para remolque y frenado automático de emergencia. Todas las versiones incluyen controles precisos, aunque en honor a la verdad les faltó ponerle más empeño en la XL, pues hay muchos plásticos duros. Vamos, entendemos que se trata de una versión pensada para el trabajo, pero también los trabajadores quieren comodidades. Otro ejemplo de esto es el sistema de sonido, que en la XL se opera con botones, pues la pantalla no es táctil. Yo paso de los cuarenta y no me importa mucho, pero no sé qué opinen de esto las generaciones más jóvenes. Claro que si realmente quieres una pantalla táctil, está disponible el sistema de infoentretenimiento Ford Sync 3, el cual lleva un display de 8" a color y es compatible con Apple CarPlay, Android Auto e incluso la nueva conectividad Ford + Alexa a través de la asociación de Amazon con Ford.

El tablero tiene un diseño bastante moderno similar al de la Explorer y el modelo SuperCrew ofrece mucho espacio para cuatro adultos; realmente caben cinco, pero un poco apretados y la verdad es que entre el espacio para las piernas, que el respaldo trasero es fijo y el delgado acolchonamiento del asiento, más vale que los trayectos no sean muy largos. La verdad es que los fabricantes han hecho tan buen trabajo a nivel confort en las pickups de media tonelada, que nos hizo esperar algo similar en las hermanas menores. Quizá solo somos un poco malcriados.

Todos los modelos vienen con asientos delanteros tipo cubo y la palanca de cambios



montada en la consola central. Otra característica ingeniosa es FordPass, un servicio inalámbrico 4G LTE con conectividad Wi-Fi para hasta 10 dispositivos. Una serie de puertos USB se alinean en la cabina y hay un enchufe doméstico disponible para cargar usando un enchufe estándar de tres clavijas. También se puede tener un sistema de sonido opcional Bang & Olufsen PLAY.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

La Ranger viene con un solo motor, al menos por ahora. Se trata de un EcoBoost de cuatro cilindros y 2.3 litros (el mismo del Mustang), pero con una pizca menos de potencia y torque para un total de 270 HP y 310 lb-pie. Junto con el EcoBoost de 2.3 litros está la nueva transmisión automática de 10 velocidades de Ford, la cual incluye un modo de Arrastre/Remolque. La tracción estándar es a las ruedas traseras, pero existen versiones de tracción total para quien así lo desee.

Ciertamente, un motor de este tamaño puede hacer que más de un posible cliente arquee una ceja. Pero Ford ha hecho un gran trabajo y entrega la potencia y torque necesarios para un vehículo de estas dimensiones. Además, cada Ranger viene con cuatro modos de manejo: Normal; Hierba / grava / nieve; Barro y surcos, y arena. También lleva el sistema Trail Control, un control de velocidad off road muy similar al Control de Arrastre de Toyota. Funciona básicamente como un control de crucero de baja velocidad para que el conductor pueda concentrarse en la dirección en lugar de acelerar y frenar. El sistema también modula el acelerador y los frenos de cada rueda individualmente, lo que permite circular sobre rocas o en arena profunda. »»

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 cuanto a la autonomía, la EPA tiene un estimado de 21 millas por galón en ciudad y 26 en carretera, con un rendimiento combinado de 22 mpg. Seguramente te estarás preguntando qué tanto peso puede mover esta pequeña camioneta, pues bien, la Ranger más capaz en este sentido puede remolcar 7,500 libras. Nada mal, aunque se queda corto por un par de cientos de libras de la Colorado diesel. Quizá en un futuro veamos una mecánica de este tipo y, entonces sí, la Ranger podrá proclamarse como la líder en este departamento.

SEGURIDAD

Los fabricantes de automóviles están llenando sus vehículos con innovadores equipos de seguridad activa y Ford no se queda atrás. Cada Ranger viene de serie con frenado automático de emergencia, mientras que las XLT y Lariat vienen de serie con sistema de mantenimiento de carril, advertencia de abandono de carril, sistema de radar de reversa y de información de punto ciego con cobertura para el remolque. Esta última característica es exclusiva en su clase y es algo que le llega directo de la todopoderosa Serie F. La versión Lariat incluye además detección de peatones



y control de crucero adaptativo. Los faros y luces traseras LED completos también son opcionales.

Por último, pero no por ello menos importante, está la cuestión del precio. La versión de entrada puede ser tuya desde \$25,7150, mientras que la XLT tiene una etiqueta de \$29,765; por último tenemos a la más lujosa Lariat, que tiene un precio base de \$33,805. Por supuesto, la lista de equipamiento opcional puede hacer que el precio de la Ranger se eleve, aunque no tanto como ocurre con su hermana mayor, donde la lista de opciones es larga como la cuaresma. Si estás pensando en comprarla, te sugerimos esperar unos meses, pues la llegada de la siguiente generación está muy cercana y eso quiere decir que este modelo bajará un poco de precio. [TFL](#)

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

6 CONSEJOS PARA REDUCIR EL ESTRÉS DE LOS CONDUCTORES

CÓMO EVITAR EL ESTRÉS

LOS ESTUDIOS MÉDICOS HAN DEMOSTRADO QUE EL ESTRÉS PROLONGADO Y UN PENSAMIENTO NEGATIVO CRÓNICO PUEDEN AFECTAR EL SISTEMA INMUNOLÓGICO; Y QUE LAS PERSONAS CON UNA ACTITUD POSITIVA ANTE LA VIDA SE ENFERMAN MENOS. ASÍ QUE ESTE MES TE VAMOS A CONTAR SOBRE ALGUNAS COSAS QUE PUEDES HACER PARA AYUDAR A REDUCIR LOS FACTORES ESTRESANTES EN LA OFICINA, LA RUTA Y EL CAMIÓN. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / PABLO OLAVARRIETA

A menos que seas un monje budista o vivas como ermitaño, lo más probable es que en algún momento de tu vida te sientas muy estresado. Y está bien, es normal. A todos nos pasa. El estrés es una respuesta fisiológica y física a las siempre cambiantes exigencias de la vida cotidiana. Las causas son casi infinitas, pues dependen de cada persona, pero lo bueno de esta situación es que puedes aprovechar el sistema de alarma que tu cerebro tiene incorporado para identificar cuáles son las causas más comu-

nes de estrés.

En una situación de estrés, el cuerpo libera ciertas hormonas que incrementan tu capacidad de respuesta, un mecanismo que se conoce como respuesta "defensa o huida" (el famoso fight or flight). Una vez que la amenaza desaparece, tu cuerpo debería regresar a un estado normal, relajado; pero desafortunadamente, la vida moderna nos mantiene en un estado de estrés constante en el que este sistema de alarma rara vez se apaga. Y ahí precisamente radica la importancia de saber manejar el estrés. Si no aprendes a manejarlo, tu cuerpo vive en un estado per-

manente de alerta y, con el tiempo, esto puede conducir a serios problemas de salud.

QUE NO TE CONTROLE

El primer paso para controlar el estrés es hacer del manejo de éste un objetivo constante y monitorear tus niveles de estrés frecuentemente. Después, necesitas identificar tus disparadores. ¿Qué situaciones son las que más te estresan? Algunas causas son fáciles de identificar, por ejemplo las presiones en el trabajo, problemas en relaciones interpersonales o dificultades financieras. Pero hay otros factores como pasar muchas

Paradójicamente, los eventos positivos también pueden ser estresantes. Si te casas, tienes un nuevo trabajo y compras una nueva casa en el mismo año, lo más probable es que tu nivel de estrés sea alto. Por ello, si bien es cierto que las situaciones negativas son las que usualmente nos estresan más, es importante ser conscientes de que las positivas también pueden hacerlo. Una vez que hayas identificado cuáles son tus disparadores de estrés, podrás comenzar a pensar en estrategias para lidiar con ellos. Identificar qué aspecto de una situación puedes controlar es un buen punto de partida.

Por ejemplo, si tienes dificultades para conciliar el sueño porque estás muy estresado, la solución podría ser tan simple como apagar la televisión cuando las noticias de la tarde sean muy inquietantes (que es casi siempre). Otras veces, como cuando trabajas muchas horas o cuando alguien que quieres está enfermo, lo único que podrás cambiar es cómo reaccionas ante la situación. Y no tienes que lidiar solo con esta situación, busca ayuda y apoyo entre tus familiares y amigos. Para empezar, podrías preguntarles qué técnicas de control de estrés usan ellos.

IMPACTO DEL ESTRÉS Y LA CONDUCCIÓN DE CAMIONES

Según los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades (CDC por sus siglas en inglés), los conductores de camiones profesionales enfrentan un riesgo desproporcionadamente alto de lesiones fatales relacionadas con accidentes y trastornos de salud graves. El CDC señaló que, en 2015, alrededor de 2.6 millones de trabajadores en los EE. UU. conducen camiones que pesan más de 10,000 libras. Después de caer a mínimos de 35 años en 2009, la cantidad de muertes por choques de conductores de camiones o sus pasajeros aumentó entre 2009 y 2012. En general, se informaron a la policía 317,000 choques de vehículos motorizados que involucraron camiones grandes en 2012, según los CDC.

El estrés excesivo en el lugar de trabajo puede tener consecuencias indeseables en la salud mental y física. Los camioneros se enfrentan a la presión del tráfico, el tiempo de entrega ("¿voy a llegar tarde?"), el mal tiempo, las personas groseras en la carretera o los clientes, los horarios prolongados e irregulares, la falta de sueño y las áreas



estrechas para maniobrar. Agrega la responsabilidad de una pieza de equipo que vale centenas de miles de dólares y tendrás un semillero de estrés. Por si esto fuera poco, a esta "bonita" combinación de causantes de estrés hay que añadir las preocupaciones de

salud y las precauciones adicionales requeridas por la pandemia de COVID-19, así como el no-precisamente-óptimo estado de salud de la gran mayoría de los conductores. ¿El resultado? El conductor de camión estresado de hoy. >>





EFFECTOS DEL ESTRÉS

Los síntomas del estrés pueden afectar tu cuerpo, pensamientos y sentimientos, así como tu conducta. Ser capaz de reconocer estos síntomas comunes de estrés te puede ayudar a controlarlos, pues el estrés que no se atiende puede crear problemas de salud como alta presión arterial, enfermedades cardíacas, obesidad y diabetes.

EFFECTOS COMUNES DEL ESTRÉS EN...

Tu cuerpo	Tu humor	Tu conducta
Dolor de cabeza	Ansiedad	Comer de más o de menos
Tensión muscular o dolor	Inquietud	Estallidos de enojo
Dolor en el pecho	Falta de motivación o enfoque	Abuso de drogas o alcohol
Fatiga	Irritabilidad o enojo	Tabaquismo
Disminución del deseo sexual	Tristeza o depresión	Aislamiento social
Enfermedades estomacales		
Problemas para dormir		



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 PERMISION
- EXPANSION

**MAL CREDITO
NO HAY PROBLEMA!**

**RAPIDO
Y FACIL!**

Si ha sido rechazado por su banco nosotros le podemos ayudar



Obviamente, podemos ver el impacto en los conductores, pero ¿cómo puede afectar esto a la empresa? Según un estudio realizado por la Sociedad Estadounidense de Ingenieros en Seguridad, si los empleados experimentan una cantidad excesiva de estrés, el factor de estrés influirá en gran medida en la economía de una empresa. Esto puede incluir, entre otros, un aumento de las reclamaciones de compensación para trabajadores, ausentismo, servicio al cliente deficiente y disminución de las tasas de retención de conductores. Todos estos factores también pueden conducir al “agotamiento” laboral.

LOS MEJORES CONSEJOS PARA COMBATIR EL ESTRÉS

Aquí hay algunos consejos para aliviar el estrés que puede compartir con los conductores de su camión de trabajo:

1. Haz todo lo posible para mejorar la planificación de rutas y viajes. Cuando los conductores se preocupan por si llegarán a tiempo a su próxima parada, pueden comenzar a apresurarse, saltarse los controles de seguridad o conducir de manera irresponsable para llegar a la siguiente parada. Una mejor planificación de rutas y viajes puede ayudar a aliviar este estrés del conductor.

2. Dale mantenimiento adecuado y a tiempo al camión. Saber que un camión los llevará de manera segura del punto A al punto B y viceversa ayuda a reducir el estrés de tu conductor. La preocupación constante por la falla del equipo, las averías en la carretera o los posibles accidentes solo se suma a un día que ya es estresante para los conductores.

3. ¡Sal y haz ejercicio! Recomienda a los conductores de tus camiones que den un paseo rápido durante los descansos. Unas



pocas vueltas alrededor del camión (mientras se realizan controles de seguridad) hacen que la sangre bombee y el corazón funcione.

4. Recomienda hábitos alimenticios más saludables. Si bien esto puede ser difícil para los conductores de camiones en la carretera, no es imposible. Algunas recomendaciones incluyen mantener una hielera pequeña en el

vehículo con bolsas de hielo y llenarla con agua embotellada y fruta para refrigerios.

5. ¡Descansa mucho! Una buena noche de sueño y el uso adecuado del tiempo de descanso para recargar las baterías personales del conductor son esenciales.

6. En general, trata de mantenerte positivo. Puede que hoy no sea el mejor día de la historia, pero mañana es un nuevo día. 

LOS CAMIONEROS

LOSCAMIONEROS.US



THE ULTIMATE SOLUTION TO YOUR RECRUITING NEEDS
NATIONWIDE CO-OP ADVERTISING PROGRAM

**NATIONAL TV
ADVERTISING**



CLICK TO WATCH

**NATIONWIDE CO-OP
ADVERTISING PROGRAM**



**TRANSPORTE LATINO
PRINT MAGAZINES**

a **360**
APPROACH

**NATIONAL RADIO
PROGRAMS**



CLICK TO LISTEN

CALL CENTER



**TL APP DIGITAL
PLATFORMS**



PH: 310.429.0250 / publisher@transportelatino.com





¿QUIERES SER

CAMIONERO?

¿QUIERES TRABAJAR EN UN REFRIGERADO?

EL TRANSPORTE DE ALIMENTOS ES UNO DE LOS SECTORES MÁS GRANDES 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 CONTENEDORES REFRIGERADOS, COMO SE LES LLAMA COMÚNMENTE. ESTE TIPO DE TRABAJO REQUIERE UN POCO DE TRABAJO EXTRA Y MÁS RESPONSABILIDAD, YA QUE LOS PRODUCTOS ALIMENTICIOS Y OTROS PRODUCTOS PERECEDEROS VIENEN CON REGULACIONES ESPECÍFICAS. SIN EMBARGO, POR SU ESFUERZO ADICIONAL, SE PAGA MEJOR QUE AL CONDUCTOR DE CAMIÓN PROMEDIO.

Un remolque refrigerado mide 53 pies de largo con pisos, paredes, techo y puertas aisladas. Está equipado con una unidad de control de temperatura montada en la pared frontal. El tráiler también tendrá un conducto de tela por donde el aire de temperatura controlada viaja hacia la parte trasera del tráiler. Esto distribuye el aire uniformemente para mantener la misma temperatura en todas partes. Los motores refrigerados funcionan con combustible diésel extraído de un tanque de combustible montado debajo. El propósito de estos remolques es controlar la temperatura de la carga, ya sea que se vaya a calentar, enfriar o congelar. Estos envíos generalmente incluyen productos frescos, carne, comidas congeladas, plantas y cualquier otra cosa que necesite control de temperatura.

RESPONSABILIDADES

Los trabajos de camiones frigoríficos varían un poco del trabajo de camión promedio, que es una de las razones por las que se les paga más.

1. Operación del motor refrigerado.

Por un lado, eres responsable de asegurarse de que la unidad funcione correctamente en todo momento.

2. Control y monitoreo de temperatura.

También eres responsable de controlar la temperatura de acuerdo con la carga específica que llevan en ese momento.

La forma en que los conductores rastrean esto es colocando registradores de temperatura en sus cargas que registran la temperatura durante todo el viaje. Así es como se aseguran de



que están entregando productos de calidad. Y es su trabajo como conductor ayudarlos a hacerlo. Si la temperatura baja o sube, tendrás que actuar rápidamente para corregirlo o tomar las medidas adecuadas para solucionarlo. 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 carga de sus propios camiones. La mayor parte del tiempo, tu supervisarás la carga de tu tráiler, a fin de que puedas organizar los productos de manera adecuada para lograr el máximo control de temperatura.

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 los frigoríficos deben asegurarse de que la carga se distribuya correctamente sobre los ejes y 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 de múltiples envíos, LTL, que requieren varias paradas, dejando las cargas en múltiples ubicaciones.

DESVENTAJAS DEL TRABAJO REFRIGERADO

- Carga y descarga nocturna. Casi nunca se carga o descarga el producto de un remolque refrigerado durante el día. No espere horas de oficina. Es bastante común presentarse a tu cita de entrega a las 6 p.m. y alejarte del muelle a las 2 a.m. el día siguiente.

- Citas de entrega dura y rápida. Una de las partes miserables del transporte de carga refrigerada es lidiar con citas de entrega estrictas. La mayoría de las entregas van a grandes almacenes de conglomerados de comestibles, lo que puede ser un verdadero dolor de cabeza. ¿Tarde para una cita? Podrías tener que esperar muchas, muchas horas para otra cita. De hecho, ¡no es extraño esperar uno o dos días más! ¿Lección? ¡No llegues tarde!

- Tiempo de espera no pagado. Para colmo

de males, a menudo hay poca o ninguna paga involucrada si debes esperar para descargar.

- Sencillamente difícil de tratar. Los almacenes de la cadena de comestibles a menudo quieren que la carga se apile o se divida en un tamaño específico antes de descargarla. Esto puede generar trabajo no planificado por parte del conductor del camión. No es parte del trabajo del conductor. Pero la alternativa es discutir con los estibadores sindicalizados. ¿Adivina quién suele ganar esas discusiones?

- Motores frigoríficos ruidosos. Aunque los motores de los refrigerados son mucho más silenciosos que hace más de 10 años, siguen haciendo ruido. Si estás transportando un remolque refrigerado, deberás lidiar con el zumbido del motor refrigerado mientras 'intentas' dormir.

- Uso del remolque refrigerado para el almacenamiento

Algunos muelles de producción aprovecharán el remolque 'enfriado' cuando esté descargando. Se tomarán su tiempo para descargar el producto y usarán el espacio de su remolque para alojar su producto mientras hacen espacio para el producto entrante, lo que a veces puede demorar hasta medio día o más.

SALARIOS

Los sueldos de la industria de camiones varían bastante según varios factores. Por un lado, es posible que ganes un poco más como propieta-

rio-operador independiente, pero seguramente tendrás muchos costos asociados. Como conductor de una empresa de camiones refrigerados, puedes ganar un poco más como conductor experimentado. En Estados Unidos, el salario de un conductor de empresa que trabaja para una empresa de camiones especializados con temperatura controlada será de alrededor de \$55,000.

¿ES PARA TI?

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

Por otro lado, el negocio de los frigoríficos puede ensuciarse bastante si eres un propietario-operador o un camionero independiente. Esto se debe a que algunos compradores de productos agrícolas y cárnicos tienen la reputación de hacer trampa para obtener tarifas reducidas en sus cargas manipulando sus registradores de temperatura. Esto podría enfrentarte a un reclamo y una gran pérdida. Entonces, si decides ingresar a esta área de camiones, ten en cuenta este truco común. 

CÓMO HACER UN PRESUPUESTO COMO PROPIETARIO-OPERADOR



EL PRESUPUESTO ES PODER

SABEMOS QUE SENTARSE DELANTE DE UNA HOJA DE CÁLCULO NO ES NI DE CERCA LO MÁS DIVERTIDO, PERO DEDICAR TIEMPO A CALCULAR UN PRESUPUESTO TE AYUDARÁ A TENER UN PANORAMA CLARO DE LAS FINANZAS DE TU NEGOCIO Y, DE SER NECESARIO, VER EN DÓNDE PUEDES REALIZAR CAMBIOS PARA MAXIMIZAR TUS GANANCIAS. »

Uno de los errores más comunes y más grandes que cometen los propietarios-operadores es no construir un presupuesto o proyecciones de flujo de caja para su negocio de camiones. El mantenimiento de registros y la revisión de los números son de suma importancia, no solo para los propietarios-operadores, realmente se trata de una práctica recomendable para cualquier negocio.

Sin embargo, es sorprendente cuántos propietarios de camiones consideran que esto es una prioridad baja en su negocio. Es un hecho que esos operadores se encontrarán fuera del negocio eventualmente. Elaborar un presupuesto es un paso inteligente. De hecho, es imprescindible para convertirte en éxito como propietario-operador.

El presupuesto debe incluir tus gastos personales junto con los gastos comerciales de tu

operación de camiones. El presupuesto debe incluir medidas para 'fondos de respaldo' (dinero de reserva) para gastos inesperados como averías de camiones, falta de millas, retrasos en el transporte, necesidades personales, etc.

Algunos operadores simplemente pagarán sus facturas y vivirán de lo que queda, hasta que el próximo cheque de pago aparezca en su cuenta bancaria. Esta es una receta para el desastre y el fracaso. Es tentador hacerlo porque no requiere un esfuerzo adicional y es relativamente fácil salirte con la tuya con esta metodología a corto plazo. Pero te garantizamos que no es la manera correcta de hacer las cosas si quieres tener un negocio sólido y estable, con finanzas sanas y que no te genere estrés adicional (que ya bastantes cosas hay de qué preocuparse).

El dinero que recibes como pago de la empresa de transporte que te contrató, en pago por el trabajo que has hecho, no es todo tuyo. Esa es la forma más sencilla de pensar en ello. Pero prime-

ro hay que pagar los gastos comerciales, reservar dinero para reparaciones, impuestos, etcétera, y luego vienen las facturas personales.

EL PODER DE UN PRESUPUESTO

Proyectar un presupuesto y hacer los cálculos de flujo de efectivo son formas sencillas para que los propietarios-operadores tomen decisiones sobre lo siguiente:

- De acuerdo con su contrato y la cantidad de millas ganadas, se puede estimar cuánto puede ganar en un mes o en un año.
- Una forma de ver cómo va el negocio. ¿Es rentable? Si no lo es, ¿qué cambios se necesitan?
- Ayuda a determinar un pago de camión asequible.
- ¿Cuántas millas deben recorrer esas ruedas cada mes?
- ¿Se puede obtener una ganancia decente recorriendo la cantidad óptima de millas cada mes, o



CÓMO CALCULAR TU PRESUPUESTO/FLUJO

Te presentamos un ejemplo de proyección de presupuesto o flujo de caja para que te des una idea de cómo puedes realizar el tuyo y tener un mayor control sobre tus finanzas. Este caso está realizado con 9,000 millas recorridas a una tarifa de \$2.90 por milla, cifra que usamos porque es la media del promedio, si cabe la expresión, de las tarifas de vans y camiones de plataforma.

INGRESO BRUTO (tarifa de millaje X promedio de millas/mes) 26,100
2.90 X 9,000 millas

Combustible (Precio del combustible/galón X promedio de millas/mes entre millaje camión)
5 X 9000 / 6.5

Gasto en combustible por mes
6,923

Reserva \$\$ Seguro
500

Licencia
150

Mantenimiento (.10/milla) : servicios de camiones, reemplazo de llantas, engrase, recargas de líquidos, etc.)
900

Impuesto sobre la renta (aprox. 10-25 % del bruto) 20 %
5,220

Reserva para pérdidas inesperadas
500

Reserva total \$\$
7,220

Facturas personales
5,800

INGRESO NETO (Ingreso bruto-Combustible-Reservas totales-Facturas personales)
7,412

Pago del camión
2,500

Ingreso neto proyectado (Ingreso neto - pago proyectado del camión)
\$3,657/mes

se quedará en una situación de equilibrio? Es posible que debas reconsiderar el contrato que estás sopesando o quizás convertirte en un propietario-operator no sea para ti.

- ¿El contrato de transportista que estás considerando pagará lo suficiente para satisfacer tus necesidades? ¿Es suficiente el subsidio de com-

bustible ofrecido? ¿Paquete de pago suficiente? Necesitarás saber con quién arrendarás para determinar tu rentabilidad proyectada.

- ¿Son tus facturas personales demasiado altas para respaldar también tu negocio de propietario-operator? ¿Es la ganancia neta proyectada demasiado baja para sostener tu

negocio o tus gastos personales?

- ¿Son los costos actuales de combustible demasiado altos para tu modelo de camión más antiguo con un alto consumo de galones/millas?

Una cosa que seguramente verás es que una tasa alta de millaje no necesariamente resulta en una gran ganancia. >>



Es una idea sensata examinar los números de la mejor situación y también completar el ejercicio utilizando el peor escenario posible. Esto te da la vista más realista que deberías estar buscando. Como dice el dicho, "espera lo mejor, pero prepárate para lo peor".

EL USO DE ESTE CÁLCULO TE AYUDARÁ A VER:

- Cómo la cantidad de millas completadas afectará tu resultado neto.
- Cómo otros factores, como los precios del combustible, la antigüedad del camión, el estado del camión, el pago del camión, etc., afectarán los ingresos proyectados.

Juega con los números ingresando una variedad de números, que reflejan una variedad de situaciones. Conforme se vayan produciendo registros mensuales y trimestrales, es posible realizar comparaciones con las proyecciones presupuestarias para verificar el bienestar de tu negocio. No esperes a que termine el año para hacer este ejercicio. Entonces ya será demasiado tarde para hacer cambios y hacer algo al respecto. De acuerdo con el resultado de tus proyecciones, a menudo es posible "modificar" tu plan para mejorar sus resultados. ¿Estás conduciendo demasiado rápido y quemando demasiado combustible? Tal vez no estás recorriendo suficientes millas. Estos cálculos te per-



mitarán ver dónde te estás quedando corto y hacer los cambios correspondientes.

TECNOLOGÍA AL RESCATE

Si bien es posible hacer todos estos cálculos sobre una libreta (bueno, realmente quizá en una hoja de cálculo), la realidad es que es mucho más conveniente apoyarte en soluciones contables que ya están en el mercado, las cuales están diseñadas para ayudarte a llevar en orden tus finanzas. Una buena elección de software de contabilidad es Quickbooks, la cual nos gusta porque tiene funciones que se adaptan mejor a las necesidades de una pequeña empresa. Es fácil de usar y generará informes útiles para la operación de tu empresa de propietario-operador, sin importar si es grande o pequeña.

Como alternativa, contratar un servicio de contabilidad es una buena idea. Esta es una buena opción si estás demasiado ocupado conduciendo y prefieres aprovechar al máximo el tiempo con tu familia cuando estás en casa. Algunos operadores ingresan sus datos cuando están en la carretera durante el tiempo de inactividad en una computadora portátil. Otra opción es que un familiar en casa te ayude introduciendo los datos, siempre y cuando tengas a alguien dispuesto a realizar este "divertido" trabajo.

Tómate el tiempo para evitar uno de los errores más grandes y comunes que cometen los propietarios-operadores. El tiempo y el esfuerzo que dediques a planear un presupuesto se pagará muchas veces y te pondrá en el camino correcto para que tu negocio de camiones sea un éxito. 



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



MANTENIMIENTO DE SISTEMAS AVANZADOS DE ASISTENCIA AL CONDUCTOR



CUIDA A QUIEN TE CUIDA

LOS SISTEMAS AVANZADOS DE ASISTENCIA AL CONDUCTOR SON UN GRAN ALIADO QUE MEJORA NOTABLEMENTE LA SEGURIDAD EN LA CARRETERA. PERO, COMO TODO SISTEMA, PUEDE PRESENTAR ERRORES SI ALGUNO DE SUS COMPONENTES FALLA. AFORTUNADAMENTE, ESTOS SISTEMAS INTELIGENTES PUEDEN DIAGNOSTICARSE SOLOS, POR LO CUAL EL TRABAJO DE MANTENIMIENTO ES MÍNIMO. »

Ninguna buena acción queda sin castigo, dice el refrán, y ese es el caso con los sistemas avanzados de asistencia al conductor, comúnmente conocidos como ADAS por sus siglas en inglés. Estas nuevas tecnologías de seguridad abarcan una nueva generación de ayudas a la conducción, como los sistemas de advertencia antivuelco, los sistemas de advertencia de cambio de carril, el control de crucero activo y los sistemas de advertencia y mitigación de colisiones. Los sistemas de cámara, radar y láser pueden ayudar con el seguimiento del vehículo delantero y trasero, así como con las advertencias de punto ciego. Los ADAS se integran cada vez más con otros sistemas, así como con el propio vehículo, para crear un conjunto de sistemas que funcionan juntos y con el propio camión para ayudar a mantener a los conductores alertas y seguros.

La Fundación para la Seguridad Vial de la Asociación Estadounidense del Automóvil estima que las tecnologías avanzadas de seguridad para camiones, incluidos los sistemas de advertencia de cambio de carril, el frenado automático de emergencia, los frenos de disco de aire y los sistemas de monitoreo de seguridad a bordo basados en video, tienen el potencial de prevenir hasta 63,000 accidentes relacionados con colisiones de camiones al año. También es lógico pensar que la especificación de camiones con estas tecnologías proporcionaría una poderosa defensa contra costosos veredictos y acuerdos legales a raíz de un accidente que involucre vehículos comerciales.

Pero los abogados que se enfocan en las flotas de camiones en litigios por accidentes han encontrado una forma de evitar la "defensa ADAS" en la sala del tribunal. Durante una sesión en la reunión del otoño pasado del Consejo de Tecnología y Mantenimiento de las Asociaciones de Transportistas Americanos (ATA), surgieron advertencias ominosas. Durante la fase de descubrimiento de un juicio, los abogados solicitan cada vez más registros de mantenimiento de la flota para verificar que cualquier ADAS en los vehículos involucrados en choques se haya mantenido y calibrado correctamente. Si la flota no puede proporcionar documentación que demuestre que esos procedimientos se realizaron antes de que el camión saliera del taller, los abogados alegan que el mantenimiento inadecuado y la negli-



gencia por parte de la flota contribuyeron al accidente.

Ese es un imperativo financiero y legal muy real para que las flotas establezcan pautas establecidas para el mantenimiento de los ADAS y documenten cualquier inspección, reparación o ajuste que se les haya hecho. La buena noticia es que, debido a que estos son en

gran parte sistemas de autodiagnóstico, no hay mucho trabajo adicional más allá del que se dedica normalmente a inspeccionar los ADAS y verificar que funcionen correctamente. "En realidad, llamo a los sistemas ADAS como de 'autoinforme'", dice Chuck Brodie, líder del equipo de servicio de ZF. "Muchas veces, solo necesitas que tus técnicos lleven el camión a



una prueba de manejo después de trabajar en él y verifiquen los códigos de falla ADAS durante ese viaje, y luego anoten lo que vieron, o no vieron, en los informes de reparación”.

EL ÁNGULO HUMANO

Más allá del aspecto legal, el mantenimiento de los ADAS puede afectar la acepta-

ción del conductor. Esta tecnología todavía es bastante nueva, dice Fred Andersky, director de demostraciones, capacitación en ventas y servicio de Bendix. Desarrollar la aceptación y la confianza de los conductores en los sistemas aún se encuentra en las etapas iniciales de creación de confianza. “Si el sistema no recibe el mantenimiento adecuado,

cuando llegue el momento de necesitarlo, no será tan eficaz para ayudar al conductor a mitigar una situación como si tuviera el mantenimiento adecuado”, explica Andersky. “Esto también puede dificultar la aceptación de la tecnología por parte del conductor cuando el rendimiento del sistema no cumple con las expectativas”. >>



Además, dijo Andersky, según el sistema, una luz indicadora de mal funcionamiento en el tablero podría hacer que el conductor se niegue a conducir el camión, lo que significa que no se entrega una carga y el cliente no está satisfecho. Otra preocupación de ADAS ha sido la manipulación por parte de los conductores, dice Brodie, aunque este problema ha disminuido un poco a medida que los sistemas se vuelven más comunes y aceptados en la comunidad de conductores. “En los primeros días, hubo muchos casos de conductores que manipulaban los sistemas de cámaras, en particular”, dice. “Y vimos muchos intentos de cambiar la configuración de los sensores de dis-

tancia de seguimiento y los sistemas de mitigación de colisiones porque a algunos conductores no les gustó la configuración o la 'sensación' que tenían al conducir”. Si sospechas que un conductor ha estado intentando alterar la configuración de los ADAS, dice Brodie, simplemente acceder al historial de códigos de falla en el sistema generalmente puede revelar cuándo se realizaron los cambios y permitir que se corrijan.

También es importante pensar en los técnicos que tienes trabajando en los ADAS, comentó Brodie, ya que estos sistemas se apartan del mantenimiento tradicional de vehículos. “Creo que una de las cosas más importantes que deben

hacer las flotas es buscar y contratar técnicos con sólida experiencia en electrónica”, dice. “Estos componentes son una bestia diferente de las piezas de motor móviles convencionales. Por lo general, son componentes electrónicos de estado sólido. Tener una sólida comprensión de las redes CAN, en particular J1939 y otros sistemas comunes, también es una ventaja”.

Los proveedores como ZF ofrecen capacitación específica sobre el mantenimiento y la calibración de ADAS, lo que significa comprender realmente cómo estos sistemas se complementan entre sí y funcionan juntos. “Digamos que estás recibiendo retroalimentación de un siste-



ma de mitigación de colisiones", dice Brodie. "Tienes que tener a alguien que pueda determinar la causa raíz del problema. Puede que solo sea un conductor que insiste en seguir demasiado cerca. Puede que sea un sensor desajustado. O podría tener un problema con el sistema de control de crucero activo o en la transmisión automática. Para tomar esa determinación con precisión, necesitarás un técnico que pueda ingresar los códigos de falla del vehículo y diagnosticar el problema correctamente".

El Instituto Nacional de Excelencia en el Servicio Automotriz está trabajando para desarrollar pruebas y certificaciones avanzadas del

sistema de asistencia al conductor para que la industria pueda confiar en el nivel de habilidad de los técnicos que trabajan en los ADAS.

LA IMPORTANCIA DE LOS SENSORES

La necesidad de instalar dispositivos de detección para ADAS alrededor de la periferia del vehículo los hace vulnerables, dice Ben Johnson, director de administración de productos en Mitchell 1, un proveedor de software de información de reparación. A veces, las tareas de mantenimiento simples requieren quitar un sensor o una cámara mientras se realiza una

reparación. O el vehículo puede "empujar" algo en el camino, deformando levemente un parachoques o rejilla que tiene una unidad de radar o una cámara montada detrás.

Por ejemplo, si se reemplaza el vidrio del parabrisas y hay una cámara montada detrás de ese parabrisas, es posible que se requiera una recalibración. O si el vehículo se vuelve a alinear y el ángulo de empuje se ve afectado, es posible que sea necesario calibrar la cámara y/o el sistema de radar orientados hacia adelante. Asimismo, si alguna de las "cajas negras" que controlan el ADAS se retira y se vuelve a instalar para permitir el acceso a otros componentes (radiador, condensador de A/C, etc.), puede ser necesario realizar calibraciones.

Johnson enfatiza que cada vez que un vehículo se mantiene de tal manera que estos dispositivos se mueven, o cada vez que hay un impacto que podría haber torcido o movido un sensor, los sensores ADAS deben volver a revisarse para garantizar una calibración adecuada. "Cualquier acción que pueda reubicar uno de estos sensores, incluso en una cantidad muy pequeña, puede requerir una recalibración para garantizar que aún envíe información precisa a la computadora", dice Johnson. "Si un dispositivo de detección crítico se desplaza y no se vuelve a calibrar, el vehículo podría actuar de manera anormal y causar un problema de seguridad".

Ese tipo de mala calibración puede generar advertencias y frenadas de emergencia cuando un camión se acerca a un paso elevado porque el radar interpretó el paso elevado como un objeto (presumiblemente otro vehículo) que el camión pasó rápidamente. "También hemos visto sistemas que indican erróneamente una colisión inminente porque el radar frontal estaba un poco sesgado hacia la izquierda", dice Johnson. "A medida que se acercaban los vehículos en el carril que se aproximaba, el sistema dedujo que estaban frente al camión y que la colisión era inminente".

Estas malas calibraciones son "riesgos dobles" para las flotas. El conductor tiene que lidiar con un sistema de seguridad que se comporta mal y que interpreta incorrectamente el tráfico que se aproxima. Al mismo tiempo, es posible que el sistema no identifique los vehículos reales que el camión puede estar adelantando. Cuando ocurren eventos como este, la confianza del conductor en estos sistemas se desvanece. Incluso pueden intentar desactivar los sistemas. En el peor de los casos, los problemas causados por una mala calibración pueden contribuir a las causas de una colisión, anulando el esfuerzo por mejorar la seguridad al instalarlos en primer lugar. 

BALANCEA EL JUEGO DE LOS EXTREMOS DE LAS RUEDAS CON LA PRECARGA

OJO CON LOS EXTREMOS

LA CVSA AFIRMA QUE EL 25% DE LOS CAMIONES PUESTOS FUERA DE SERVICIO EN ROADCHECK LO SON POR INFRACCIONES RELATIVAS A LOS EXTREMOS DE RUEDAS. CON ESTA INSPECCIÓN A LA VUELTA DE LA ESQUINA, TE DECIMOS QUÉ PASOS DEBES TOMAR PARA QUE ESTE COMPONENTE FUNCIONE CORRECTAMENTE Y CÓMO PUEDES DETECTAR ALGUNAS FALLAS. »



La Alianza para la Seguridad en Vehículos Comerciales (CVSA por sus siglas en inglés) anunció que la inspección rápida internacional Roadcheck de este año se llevará a cabo del 17 al 19 de mayo con un enfoque en los extremos de las ruedas. El extremo de la rueda es el corazón del eje y su margen de error al establecer el juego longitudinal (qué tan flojos o apretados se sientan los cojinetes dentro del cubo) es más delgado que una hoja de papel.

La CVSA afirma que las infracciones relacionadas con los componentes de los extremos de las ruedas representan históricamente alrededor del 25% de las infracciones de vehículos puestos fuera de servicio descubiertas durante International Roadcheck, y los datos anteriores de Roadcheck identificaron rutinariamente los componentes de los extremos de las ruedas, excluyendo los frenos, como una de las 10 principales infracciones de vehículos.

La Práctica Recomendada 618B del Consejo de Tecnología y Mantenimiento (TMC por sus siglas en inglés) sugiere de 0.001 a 0.005 pulgadas de juego lateral, con el objetivo de intentar acercarse lo más posible a cualquiera de los dos números. Una hoja de papel mide aproximadamente 0.004 pulgadas. Entre los beneficios de ajustar manual-



mente los rodamientos de las ruedas se encuentra la confianza de saber que el extremo de la rueda está dentro de la especificación recomendada por el TMC, "suponiendo que el técnico concluye la instalación

con un indicador de cuadrante para confirmar el juego longitudinal", dijo Vincent Purvis, gerente de productos de extremos de rueda de Stemco.

Revisar correctamente el juego longitu-





QUÉ BUSCAR VISUALMENTE

Una inspección visual rigurosa es un gran primer paso en el mantenimiento de los extremos de las ruedas.

- Busca fugas de aceite o grasa, desgaste irregular de las llantas, tapones de rines dañados o un extremo de rueda fuera de lugar.
- Revisa la condición del fluido y busca cualquier señal de contaminación, sobrecalentamiento o desprendimiento de metal.
- Eleva la rueda de manera segura y revisa si se siente floja.
- De ser posible, quita la tapa del rin o eje e inspecciona el rodamiento exterior.
- Usa un indicador de cuadrante para revisar el juego del extremo de la rueda.



dinal requiere quitar la tapa del cubo o el eje, lo cual, según el director de servicio técnico de TravelCenters of America, Homer Hogg, no siempre tiene sentido cada vez que levantas el extremo de la rueda,

"pero ciertamente puedes girar el ensamblaje y verificar si hay asperezas", agregó. "También puedes intentar empujar la parte superior de la rueda para ver si hay algún movimiento". >>



¿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



Un técnico experimentado, dijo Hogg, debe saber cómo golpear el ensamblaje en los lugares correctos y escuchar y sentir un cojinete de rueda flojo, “pero recuerda que la mejor manera de verificarlo es con un indica-

dor de cuadrante”. Timken señala que intentar establecer la precarga (eliminar el juego axial) en un extremo de rueda tradicional depende de la calidad de todos los componentes y de la habilidad del técnico para

hacerlo correctamente en todo momento.

Sin embargo, los extremos de rueda preajustados pueden ofrecer un tipo de consistencia más predecible y de término medio, ni demasiado apretados ni demasiado flo-



jos, y solo necesitan ser apretados según las especificaciones del fabricante. Es menos probable que estén ajustados incorrectamente.

Los sistemas de extremo de rueda pre-

justados están diseñados para bloquearse y asegurarse en función de las acumulaciones de tolerancia de los componentes dentro del sistema. Purvis dijo que esta acumulación comúnmente pone el extremo de la rueda en

precarga, lo que no se puede medir cuando el extremo de la rueda está instalado en el eje. “Aunque esto inherentemente no es un problema, el técnico no tendrá una medida medible del juego final para registrar”, dijo.

Según Hogg, hay varias razones para considerar la instalación de un conjunto de buje y rodamiento preensamblados. “El fabricante de componentes a menudo ofrecerá una garantía extendida. Requiere menos trabajo para un técnico simplemente quitar el conjunto dañado e instalar uno nuevo”, dijo. “Hay poco riesgo de contaminación [y] muchos vehículos hoy en día tienen cubos de aluminio, que solo deben repararse si tienes la capacidad de calentar el cubo y enfriar las carreras”.

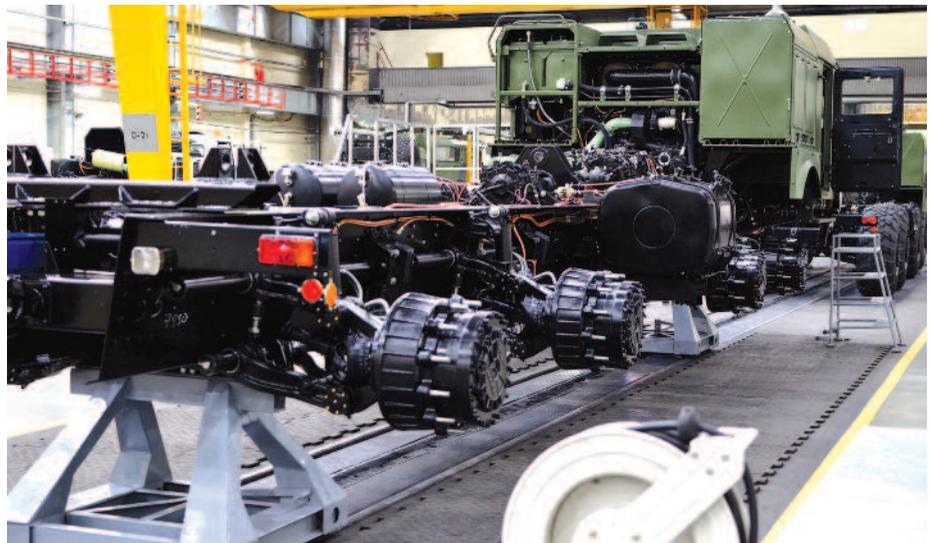
Purvis dijo que es importante revisar el líquido de los cojinetes en busca de contaminación y descamación del metal durante cada inspección de mantenimiento preventivo, dado que el cubo que se inspecciona ofrece un fácil acceso al líquido. “Siempre es una buena idea revisar los rodamientos cada vez que la rueda se levanta del suelo, pero no siempre es práctico. El extremo de la rueda debe levantarse para comprobar si hay cojinetes sueltos o ruidosos y el estado del fluido. El cojinete exterior debe retirarse e inspeccionarse, si es posible, según el diseño del cubo”, dijo Hogg. “El gran beneficio de una inspección anual es reajustar el juego longitudinal o simplemente volver a apretar la tuerca de retención”.

Puede ser difícil saber cuándo un rodamiento de rueda está desajustado sin medir el juego longitudinal de la rueda, agregó Purvis. Sin embargo, algunos de los principales indicadores son una temperatura excesiva en el extremo de la rueda, desgaste del neumático o que el neumático no gire libremente. Además, Hogg notó que un fuerte indicador de que un cojinete de la rueda está desajustado es cuando la luz del tablero del ABS se enciende o se apaga mientras se presionan los frenos de servicio. “Cada vez que se enciende una luz ABS, el conductor debe detenerse y revisar los cubos, ya que esto podría indicar que una rueda está suelta o sobrecalentada”, dijo. “Si notas un desgaste irregular en una llanta, esto también podría indicar que un cojinete de la rueda está flojo. Un cojinete de la rueda delantera suelto puede causar problemas de manejo del vehículo y un zumbido distintivo en la cabina del camión”. >>



Otra señal de advertencia de que un cojinete de rueda está desajustado es un sello de rueda con fugas. Si no se abordan, Hogg dijo que estas señales de advertencia podrían provocar daños progresivos en el eje y el cubo de la rueda, "lo que aumentará las posibilidades de que el conductor tenga un tiempo de inactividad no esencial y resulta en costos de reparación más altos", dijo. "No abordar los cojinetes de las ruedas que están desajustados también puede provocar un desequilibrio de los frenos y un rendimiento deficiente de los frenos.

Ignorar por completo las señales de advertencia podría resultar en última instancia en que un conjunto de rueda y cubo se separe del vehículo mientras está en movimiento. De manera similar, esto puede causar que el sello de la rueda falle eventualmente, causando que todo el fluido se escape y provoque un incendio en el extremo de la rueda. La reutilización de sistemas y componentes



preestablecidos en el campo supone que todos los componentes son adecuados para su reutilización, y Purvis señaló que los componentes desgastados fuera de las especi-

caciones pueden no ser perceptibles "y presentan el riesgo de apretar un extremo de la rueda fuera de las especificaciones de juego longitudinal recomendadas". ^{17L}

REDUCE TU COSTO DE PROPIEDAD

Mantén tu camión listo y funcionando con mantenimiento regular en tu distribuidor local Isuzu.

- Técnicos entrenados y certificados por Isuzu revisarán tu camión y recomendarán cualquier servicio o refacción necesarios.
- Los técnicos de Isuzu utilizan tanto Refacciones Originales Isuzu como piezas FleetValue para asegurar una calidad superior, un bajo costo de propiedad y tu paz mental.

Contacta hoy a tu distribuidor local Isuzu para agendar tu próxima cita de mantenimiento.

Pregunta a tu distribuidor local Isuzu sobre cómo proteger tu motor con nuestros nuevos aceites para motor FleetValue, formulados para satisfacer las exigentes demandas que reciben los motores actuales.







REINA DE LA CARRETERA

INDIAN PURSUIT 2022

Indian engrosó su portafolio de motos de carretera con la incorporación de la nueva Pursuit, basada en la Challenger pero con suficientes diferencias para darle un carácter único. El potente motor, la tecnología y un increíble confort hacen de esta máquina una verdadera delicia para recorrer cientos y cientos de millas. »

Han pasado casi dos años desde que Indian registró el nombre "Pursuit" para un nuevo modelo, pero no fue sino hasta hace un par de meses que por fin pudimos ver las máquinas que llevan ese título. Indian presentó su modelo más nuevo para 2022, la Pursuit Tourer y, a pesar del nombre policial, no es una moto de policía, sino una evolución de la Challenger equipada con una plétera de características de turismo de lujo, que incluyen un baúl de carga con un respaldo integrado para el pasajero, puños calefactables y un nuevo asiento de turismo. Sin embargo, en esencia, la Pursuit todavía funciona con el marco de aluminio del Challenger y el motor PowerPlus refrigerado por líquido, así como el mismo carenado montado en el chasis.

La línea Pursuit tiene dos modelos con dos versiones cada uno, con Pursuit Limited y Pursuit Dark Horse como las dos entradas prin-



cipales; ambas también están disponibles con un paquete opcional de servicios de comodidad y tecnología que mejoran la conducción que Indian llama creativamente "Paquete Premium" y cuenta como un nivel de equipamiento. En la literatura de marketing, la empresa suma todo

eso hasta un total de cuatro ofertas totales.

Sin embargo, para nuestros propósitos, nos centraremos en las dos iteraciones principales de Pursuit, ya que las otras cosas son esencialmente sólo versiones con distinto equipamiento. Y no es que haya grandes dife-





rencias entre la Pursuit Limited y Pursuit Dark Horse de todos modos, aparte de los colores, los tratamientos gráficos y los acabados. Ambas tienen rines y llantas del mismo tamaño (130/60-19 en la parte delantera, 180/60-16 en la parte trasera) y el

mismo motor PowerPlus V-twin de 1,768 cc (108 ci) que la Challenger (con admisión y escape intactos), el cual ronda los 103 HP a 5,500 rpm, con un par máximo de 113 libras-pie a 3,300 rpm. Dicho esto, la Pursuit es más larga, alta y más pesada que la Challenger, e

Indian dice que el motor del nuevo modelo tiene "una calibración PowerPlus refinada... (para) mejorar la capacidad de conducción a baja velocidad". Según Indian, la Pursuit tiene 122 HP y 128 lb-pie, falta ver cómo se desarrolla todo eso en el mundo real. »





Dada la plataforma compartida y otras similitudes inherentes, la Pursuit también continúa con el lenguaje de diseño de la Challenger, hasta el punto de instalar el mismo carenado fijo con un faro único exclusivo, alforjas cuadradas con cierre y un tocado indio iluminado en la parte delantera. También en consonancia con los segmentos de estilo establecidos de Indian, la Dark Horse está oscurecida, con un mínimo de cromo y una apariencia sutil, mientras que la Limited agrega un poco más de brillo y toques cromados. Tampoco parece haber un modelo base directo, como ocurre con algunas de las otras series de Indian (las motos de turismo más básicas suelen estar muy bien equipadas).

En cuanto a las partes de turismo, son lo que esperarías en una moto de turismo completa, con ese carenado de bloques con una pantalla táctil completa de 7 pulgadas para mostrar el sistema Ride Command de Indian y un parabrisas ajustable eléctricamente colocado un poco más alto que en la Challenger para bloquear las ráfagas que vienen del otro

lado. El enorme carenado superior se complementa con otros inferiores ventilados que pueden ofrecer a los pilotos protección adicional contra los elementos, y aunque no está del todo claro, los inferiores vienen con una guantera estándar o un espacio vacío que puede equiparse con opciones de almacenamiento del catálogo de accesorios de Indian.

El otro aspecto destacado de la Pursuit orientado a la vida en carretera es lo que Indian llama un "baúl de carga premium" que parece aceptar dos cascos integrales y presumiblemente mucho más. Agrega las alforjas con bloqueo eléctrico y tendrás más de 35 galones de almacenamiento en el nuevo

modelo. Otras características estándar en ambas Pursuit incluyen puños calefactables, un nuevo asiento Touring Comfort (el cual ofrece tres configuraciones de calor, que se pueden ajustar a través de la pantalla táctil) y reposa pies planos para el conductor y el pasajero.

Como no podía ser de otra manera, las Pursuit están equipadas con la gran variedad de características tecnológicas a bordo ahora habituales que se ven en las motos de turismo de Indian, que incluyen Ride Command con Apple CarPlay, GPS y, ahora, una nueva función de localización de vehículos que permite a los motociclistas rastrear



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- V-twin de 1,768 cc, enfriado por líquido.

POTENCIA

- 122 HP y 128 lb-pie.

TRANSMISIÓN

- 6 velocidades, por correa dentada.

SUSPENSIÓN

- Horquilla invertida de 43 mm y monoamortiguador

FRENOS

- Discos de 320 mm al frente y disco de 298 atrás.

TANQUE

- 6 galones

PRECIO

- Desde \$29,999



la última ubicación de su montura.

Pero si estás buscando aún más comodidades para viajar, tendrás que optar por el Paquete Premium, donde encontrarás la nueva precarga ajustable electrónicamente para la suspensión trasera, que te permite ajustar convenientemente su precarga para adaptarse a condiciones específicas, ya sea que viajes solo, con dos o con carga, todo desde la comodidad de tu asiento mediante el sistema de infoentretenimiento del tablero.

La precarga electrónica, desarrollada por Fox, es estándar en los modelos Premium Package y también está disponible como una actualización de accesorios para Indian

Pursuit Dark Horse, Indian Pursuit Limited y todos los modelos Indian Challenger. Cada uno de los modelos Premium también incluye luces de conducción integradas dentro de los carenados inferiores duros; también están disponibles como actualizaciones para Indian Pursuit Limited e Indian Pursuit Dark Horse.

El Premium Package también incluye la tecnología Smart Lean, que es el nombre de Indian para sus características habilitadas para Bosch IMU, como el control de curvas. El control de tracción y el ABS ya son estándar en todas las versiones Pursuit. El Paquete Premium agrega \$3,000 al precio de cada modelo Pursuit.

El diseño, las especificaciones y el precio colocan a la Indian Pursuit en el mismo campo que la Harley's Ultra Limited, con la Pursuit Limited a partir de \$29,999 y la Pursuit Limited con paquete Premium con un precio de etiqueta que comienza en \$32,999. Las opciones de pintura para ambos incluyen Black Metallic, Deepwater Metallic y Maroon Metallic sobre Crimson Metallic. Para el Pursuit Dark Horse más oscuro, el precio arranca en \$30,999 y sube a \$33,999 para el Pursuit Dark Horse con el Paquete Premium. Las opciones de pintura incluyen Black Smoke, Spirit Blue, Silver Quartz Smoke y Ruby Metallic sobre Black Metallic. 

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**



¿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.





ASHOK LEYLAND





SAIL SMOOTHLY THROUGH EVERY ROAD



ACTUALIZACIONES
DE MANERA REMOTA

MONITOREO
Y SOPORTE
24/7

CONECTIVIDAD SIN
PRECEDENTES

MÁS DE 550
UBICACIONES
EN LA RED
DE SERVICIO

HERRAMIENTAS
AVANZADAS DE
MANEJO DE FLOTA

Tu socio para largas distancias.

Cuando manejas los Mack Anthem[®]
Dormitorio, hacemos que nuestro
trabajo sea ayudarte a maximizar el tuyo.

Escanee para
obtener detalles.



Entérate cómo Mack puede ayudarte en
MackTrucks.com/Partners

BORN READY.