

WESTERN STAR 49X 2024 | SCANIA SERIE R 2024 | FORD TRANSIT

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

ENERO • MAGAZINE • 2024
**TRANSPORTE
LATINO**



CAMIONETA



**FORD F-SERIES
SUPER DUTY 2024**

AMERICANO

LONESTAR

EL **INTERNATIONAL LONESTAR** ES SIN LUGAR A DUDAS EL CAMIÓN MÁS IMPACTANTE DE LA CARRETERA, PUES SU AGRESIVO DISEÑO LE DA UNA IMAGEN ÚNICA. PERO ES MUCHO MÁS QUE UNA CARA BONITA, PUES TIENE UN TREN MOTRIZ DISEÑADO PARA APROVECHAR AL MÁXIMO CADA GOTTA DE DIESEL Y UNA CABINA EQUIPADA PARA PASAR HORAS Y HORAS AL VOLANTE DE MANERA CONFORTABLE.



**ACELERANDO
LOS CAMIONES ELÉCTRICOS.**



DAF



PAG.

18

INTERNATIONAL LONESTAR 2024

El International LoneStar es sin lugar a dudas el camión más impactante de la carretera, pues su agresivo diseño le da una imagen única. Pero es mucho más que una cara bonita, pues tiene un tren motriz diseñado para aprovechar al máximo cada gota de diesel y una cabina equipada para pasar horas y horas al volante de manera confortable.

26

VOCACIONAL



WESTERN STAR 49X 2024

Western Star creó la Serie X desde cero para poner en las calles camiones rudos y modernos, capaces de soportar las tareas más exigentes. El 49X fue diseñado para ser más eficiente gracias a un chasis y carrocería más livianos que los de su predecesor, una transmisión específicamente creada para él, y también es más fácil de equipar para tus necesidades.

34

DEL MUNDO



SCANIA SERIE R 2024

La eficiencia es la principal carta de presentación del Scania Serie R, pero está lejos de ser la única. Es uno de los favoritos en el transporte de larga distancia gracias a sus potentes y ahorradores trenes motrices, pero las altamente cómodas y equipadas cabinas hacen que los conductores se enamoren de este camión.

42

UTILITARIO



FORD TRANSIT 2024

Desde su aparición a mediados de la década pasada, la Transit se ha consolidado como la opción más interesante entre las vans de tamaño completo. Con una interesante mezcla de eficientes motores, gran capacidad de carga, equipamiento y asistencias, e incluso algo de sex appeal, tiene todo lo que se necesita para estar al frente del pelotón.

CONTENIDO | DIRECTORIO

4

ENERO DE 2024 | TRANSPORTE LATINO

CELEBRANDO EL 40 ANIVERSARIO DEL PRIMER CAMIÓN ISUZU VENDIDO EN ESTADOS UNIDOS

GRACIAS A LOS FIELES CLIENTES ISUZU

ISUZU
40
ANNIVERSARY
1984-2024

EL PRIMER CAMIÓN COMERCIAL ISUZU SE VENDIÓ EN ESTADOS UNIDOS EN 1984



WWW.ISUZUCV.COM

Los vehículos Isuzu se ensamblan con piezas fabricadas por Isuzu Motors Limited, sus compañías afiliadas y por proveedores independientes que producen dichos componentes bajo los rigurosos estándares de calidad, desempeño y seguridad. Los vehículos se muestran con equipamiento opcional. Parte del equipo es instalado por el distribuidor. © 2024 Isuzu Commercial Truck of America, Inc.



ENCUENTRA
LA NUEVA APP DE

MAGAZINE
**TRANSPORTE
LATINO**

PARA IPAD,
IPHONE Y
ANDROID



ES **GRATIS!**



Available on the
App Store



PAG. 90

ZERO DSR/X

Si pensabas que rodar fuera del asfalto en una moto eléctrica era prácticamente imposible, tenemos que decirte que Zero Motorcycles ha cambiado el paradigma con su DSR/X, una moto con una autonomía de hasta 220 millas que se porta sorprendentemente bien por caminos de tierra en medio del más completo silencio.



FORD F-SERIES SUPER DUTY 2024

Si la F-150 es la pickup de media tonelada más vendida en Estados Unidos, sus hermanas mayores, las F-250 y F-350 Super Duty, hacen lo propio en el segmento de las pickups de trabajo pesado.



PONTE A FLOTE

La emoción de las fiestas decembrinas hace fácil perder el control sobre tus finanzas, entre regalos, fiestas de fin de año de la oficina y viajes para ver a la familia, es fácil salirte -y mucho- de tu presupuesto.



DÚO DINÁMICO

Si bien conducir camiones para ganarse la vida puede ser una profesión solitaria, de un tiempo a la fecha se ha popularizado el manejo en parejas. Dos conductores que toman turnos de manejo permiten operar el camión durante más tiempo y mejores condiciones para manejar.

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@arbolpublishing.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 ©2024 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.

ARBOL
PUBLISHING

automundo

MAGAZINE
**TRANSPORTE
LATINO**

MODA

ESTILO HOGAR

¿Qué pasa?
VEGAS

CONTENIDO | DIRECTORIO

6

ENERO DE 2024 | 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.

Computadoras más rápidas y algoritmos más inteligentes significan la capacidad de procesar más datos que nunca. Ron Bisio, vicepresidente senior del Sector de Transporte de Trimble, analizó recientemente el mantenimiento predictivo como parte de una discusión más amplia sobre inteligencia artificial durante la conferencia Insight de Trimble. "Estamos encontrando una única fuente de verdad sobre las actividades de mantenimiento, y eso será realmente importante para el mantenimiento predictivo futuro", explicó.

La inteligencia artificial funciona teniendo una gran cantidad de datos con los que trabajar. Los sistemas de mantenimiento predictivo están incorporando no sólo datos de la flota, sino también datos de otras fuentes, incluidos datos agregados de otros clientes de proveedores.

Por ejemplo, Aperia dijo que tiene más de 1 millón de neumáticos bajo gestión, lo que amplía las capacidades de aprendizaje de sus plataformas Halo Connect y Halo Trailer Connect, que utilizan el aprendizaje automático para monitorear el estado de las llantas y predecir cuándo deben cambiarse. "Los algoritmos que impulsan la solución serán cada vez más inteligentes, multiplicando el valor entregado a las flotas con cada giro del volante", afirmó Judith Monte, vicepresidenta de marketing y éxito del cliente de Aperia.

Un desafío con la IA es el viejo dicho de TI de "basura entra, basura sale", explicó Rob Painter, director ejecutivo de Trimble. "La calidad de los datos es muy importante y es por eso que trabajamos tan duro en nuestro mundo para asegurarnos de que los datos fluyan a lo largo de esa cadena de suministro. Eso es fácil de decir y difícil de hacer".

Permitir el acceso a todos estos datos también significa que hay que pensar en protegerlos, afirma Jean-Sébastien Bouchard, vicepresidente ejecutivo de ventas y cofundador de Isaac Instruments. Dice que es mejor pensar en su proveedor de telemática como una "tubería" entre sus camiones y los administradores de su flota. Además, sugiere hablar con los proveedores y asegurarse de que nunca compartirán ni monetizarán sus datos. "Esté absolutamente seguro de que su proveedor comprende y acepta, por escrito, que todos los datos recopilados (y sus copias) pertenecen únicamente a su flota", dice.

Pero la Inteligencia Artificial es una tecnología que probablemente transformará todos los aspectos imaginables de las operaciones de la flota. Craig Scott es el fundador de MFGx, una

INTELIGENCIA ARTIFICIAL

REVOLUCIÓN AUTÓNOMA

empresa de integración de soluciones de software y software de fabricación que utiliza Fuuz, su plataforma en la nube, para ayudar a las flotas de camiones y otros clientes a gestionar datos telemáticos en mantenimiento, logística, inventario, almacenamiento y distribución. También es un experto en la transformación digital que está arrasando la industria del transporte por carretera.

Una vez que entiendas el poder de la IA, es fácil imaginar su potencia en todo tipo de aplicaciones. Y lo primero que me llamó la atención fue la tecnología de vehículos autónomos. Ha pasado casi una década desde que Freightliner presentó el Inspiration y los camiones autónomos siguen siendo una rareza. La razón es que, por increíbles que sean los sistemas de control autónomo, les resulta difícil funcionar en una carretera dinámica con conductores humanos a su alrededor. Eso es porque los humanos hacen todo tipo de locuras todo el tiempo.

No te estoy diciendo nada que no sepas. Tu comprendes inherentemente el comportamiento humano de maneras que están más allá de las capacidades de la mayoría de los sistemas de control autónomos. Con solo observar los movimientos de un automóvil o camión que avanza por la carretera, se puede hacer una suposición razonable sobre si el conductor está ebrio, a punto de cambiar de carril o si va a pasarse un semáforo en amarillo.

Actualmente, los sistemas informáticos autónomos que interpretan los flujos de telemetría procedentes de cámaras y sensores colocados alrededor de un coche o un camión pueden reaccionar a esas acciones una vez que el otro conductor realiza algún tipo de ajuste contundente en la dirección, el frenado o la aceleración. Pero en gran medida son incapaces de predecir que esas acciones probablemente sucederán.

La IA cambia eso. Radicalmente. Cuando se agrega a los sistemas de control autónomo, es un avance que llevará una tecnología ya asombrosa al siguiente nivel. La IA permitirá que los automóviles y camiones autónomos "lean" el comportamiento humano de una manera que no es posible en este momento. Para empezar, será un factor de seguridad. La IA permitirá que los vehículos autónomos interactúen de forma más natural con los conductores humanos. Podrá "aprender" de los encuentros con conductores humanos y, eventualmente, captar esas pequeñas señales que todos detectamos instantáneamente al conducir. Con esa información, los sistemas autónomos impulsados por IA podrán abordar de forma proactiva las situaciones de tráfico en lugar de reaccionar siempre a las circunstancias.

Desde el punto de vista de la eficiencia, la IA también podrá aprender rutas. Tendrá en cuenta las condiciones climáticas, la geografía y la hora del día. Incluso será capaz de interpretar entradas que están más allá de las capacidades humanas, como la presión barométrica y la humedad. Utilizando toda esa información y las lecciones que el sistema "aprende" al operar en ellos con el tiempo, ajusta los "conductores" autónomos para que sean lo más seguros, eficientes en combustible y oportunos posible.

Varios desarrolladores autónomos, como Plus, Torc y Waabi, ya están utilizando las primeras versiones de IA como componente importante de sus sistemas de control de vehículos. Y las capacidades y ventajas que la IA ya está brindando en ese frente solo aumentarán a medida que la tecnología madure y se vuelva más potente. Es increíble contemplar el poder y las posibilidades que ofrece la IA para los vehículos autónomos. Por eso creo que marcarán la diferencia y ayudarán a acelerar la aceptación y el despliegue de camiones autónomos en un futuro próximo. 

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



CARB DA MARCHA ATRÁS A PROHIBICIÓN A DIESEL EN PUERTOS

La Junta de Recursos del Aire de California (CARB por sus siglas en inglés) ha notificado a la Asociación de Camioneros de California que "no tomará medidas coercitivas" que prohíban nuevos camiones diésel en trabajos de acarreo, como parte de las regulaciones estatales de Flotas Limpias Avanzadas (ACF, por sus siglas en inglés), ni cancelará el registro del modelo 2007-2009 de camiones de acarreo de gas natural como estaba previsto.

Los retrasos en la aplicación del ACF son un esfuerzo para ganar tiempo a CARB hasta que reciba una respuesta de la Agencia de Protección Ambiental sobre el estado de una solicitud de exención que permitirá al estado hacer cumplir las reglas. La solicitud de exención probablemente tardará meses, si no un año, según las Asociaciones de Transportistas Americanos.

Eric Sauer, director ejecutivo de la Asociación de Camioneros de California, reiteró que California no puede hacer cumplir la norma ACF hasta que reciba una exención de la EPA. "California no puede hacer cumplir la Regla de Flotas Limpias Avanzadas sin una exención de la EPA, y apreciamos que CARB brinde certeza a las flotas reguladas sobre este tema", dijo. "Seguimos oponiéndonos a esta regla por ser completamente inviable de lograr y por violar múltiples leyes estatales y federales. Continuaremos presentando argumentos en futuros procedimientos judiciales y esperamos que se pueda alcanzar un camino más razonable y alcanzable hacia cero emisiones".

En su carta a la CTA, CARB dijo que los requisitos de informes de flotas de alta prioridad y de acarreo, que requieren que todos los operadores portuarios registren cualquier camión con motor diésel en uso antes del 1 de enero, están en suspenso. Según la regulación ACF, después del 1 de enero, cualquier camión nuevo registrado en el sistema de CARB debería tener cero emisiones.

"CARB no tomará medidas de cumplimiento en cuanto a los requisitos de informes de flotas de alta prioridad o de acarreo o las prohibiciones de registro hasta que la EPA otorgue una exención de preferencia aplicable a esas disposiciones regulatorias o determine que una exención no es necesaria", escribió CARB. "En consecuencia, el sistema de regis-

tro de CARB no impedirá que las flotas agreguen nuevos vehículos con motor de combustión interna en este período. CARB tampoco tomará medidas coercitivas contra los vehículos que excedan sus períodos de vida útil (según se define en el reglamento e incluye los camiones de gas natural modelo 2007-2009), lo que significa que CARB no cancelará el registro de esos vehículos, hasta que la EPA otorgue una exención de preferencia aplicable a las disposiciones regulatorias pertinentes o determine que una exención no es necesaria".

Sin embargo, CARB dejó en claro que si obtiene la exención, las cosas podrían regresar retroactivamente. "CARB alienta a las flotas a cumplir mientras la solicitud de exención está pendiente y se reserva todos sus derechos para hacer cumplir la regulación ACF en su totalidad durante cualquier período para el cual se concede una exención o para el cual se determina que una exención es innecesaria", continúa la carta.

CARB dijo que "daría de baja a los vehículos que no cumplan" en el registro de acarreo si obtiene la exención, o si la EPA decide que puede proceder sin una exención. Esto significa que si una flota compra un nuevo camión diésel después del 1 de enero y lo registra en el sistema de CARB, podría correr el riesgo de perder la capacidad de utilizar ese camión en los puertos si la EPA concede la exención. "En consecuencia, si las flotas agregan vehículos que no cumplen con las normas (por ejemplo, vehículos nuevos con motor de combustión interna) a partir del 1 de enero de 2024 en adelante, esas flotas deben esperar recibir un aviso de CARB indicando que CARB puede eliminar esos vehículos en caso de que reciba una exención o la EPA decida que no es necesaria una exención", escribió CARB.

En abril, la EPA concedió a CARB una exención para hacer cumplir la regla de Camiones Limpios Avanzados de California, que se dirige principalmente a los fabricantes de camiones, pero eso ha sido objeto de desafío legal por parte de la Asociación de Camioneros de los Estados Occidentales. Los esfuerzos de CARB para poner fin al transporte de diésel en los puertos han tenido un comienzo difícil, y las flotas de acarreo dicen compraron y matricularon exceso de camiones diésel a finales de 2023 para eludir la próxima prohibición. 



General Motors está poniendo su mirada en un regreso al transporte pesado... más o menos. El fabricante de automóviles de Detroit, que abandonó el transporte por carretera Clase 8 con la desactivación del GMC General en 1987, ha anunciado un acuerdo con Autocar que creará una gama de vehículos profesionales con cero emisiones de escape propulsados por los cubos de potencia HYDROTEC de GM. Se espera que la producción de los primeros vehículos propulsados por pilas de combustible de hidrógeno (los primeros de los cuales serán revolventoras, camiones rodantes y volquetes, seguidos por camiones de basura y tractores de patio) comience en 2026 en las instalaciones de fabricación de Autocar en Birmingham, Alabama.

Estos camiones desarrollados conjuntamente estarán propulsados por los cubos de potencia compactos HYDROTEC de GM, la solución de sistema de propulsión de pila de combustible de GM para vehículos comerciales. Cada cubo de energía contiene más de 300 celdas de combustible de hidrógeno, junto con sistemas de administración de energía térmica y controles patentados para la vida útil y el rendimiento de las celdas de combustible y de la batería, al tiempo que se optimiza la capacidad de arranque en frío. El cubo de energía HYDROTEC proporciona 77 kilovatios de potencia y se pueden colocar varios cubos de energía en un vehículo para obtener potencias nominales más altas.

Las pilas de combustible combinan hidrógeno y oxígeno para generar electricidad



GM Y AUTOCAR SE ASOCIAN PARA CREAR CAMIONES DE HIDRÓGENO

durante el frenado regenerativo o se crea mediante los cubos de energía HYDROTEC.

"Los sistemas de propulsión de vehículos eléctricos como la plataforma Ultium de GM son excelentes soluciones para electrificar vehículos de pasajeros, pero los vehículos más grandes como los camiones Clase 8, los camiones de basura y los tractores de terminales de Autocar requieren soluciones sólidas que permitan una capacidad de transporte de energía significativa y tiempos de repostaje rápidos", dijo Charlie Freese, GM

director ejecutivo, Global HYDROTEC. "Queremos permitir soluciones con cero emisiones de escape para los vehículos más grandes y que consumen más energía, y las pilas de combustible son ideales para las aplicaciones que consumen más energía". En 2021, GM anunció una asociación con Navistar para integrar su sistema HYDROTEC con el International RH, con el objetivo de alcanzar una autonomía de más de 500 millas y un tiempo de abastecimiento de hidrógeno de menos de 15 minutos. [STL](#)

mediante una reacción electroquímica. La pila de combustible permite convertir la energía almacenada en hidrógeno en electricidad para impulsar un vehículo. Las baterías almacenan electricidad que se captura

⚠ Vehículo Encendido X

Vehículo: Mi Vehículo
Ubicación: 12714 Settemont Rd
Hora: 9:46 PM
Fecha: 08/09/2022

¡No asumas riesgos!



Rastreo Satrack GPS

Te alerta cuando encienden o mueven tu camión sin autorización.

¡COTIZA AHORA!

 (786) 8339897

 (786) 3326933

www.satrack.com

 **satrack**

1,675 MILLONES EN MULTAS PAGARÁ CUMMINS POR EMISIONES

Cummins Inc. ha llegado a un acuerdo con el gobierno federal y California para resolver reclamos relacionados con su certificación de emisiones y su proceso de cumplimiento para ciertos motores utilizados principalmente en aplicaciones de pickups. Según el Departamento de Justicia, Cummins acordó pagar una multa de 1,675 millones de dólares para resolver las acusaciones de que violó la Ley de Aire Limpio al instalar dispositivos de "anulación de emisiones" en cientos de miles de motores. Cummins dijo que "ha cooperado plenamente con los reguladores pertinentes, ya ha abordado muchas de las cuestiones involucradas y espera obtener certeza a medida que concluya este largo asunto". Cummins también dijo que llevó a cabo una extensa revisión interna y trabajó en colaboración con los reguladores durante más de cuatro años, y agregó que "no ha visto evidencia de que alguien haya actuado de mala fe y no admite haber actuado mal".

El Departamento de Justicia dijo que Cummins supuestamente instaló dispositivos de desactivación en 630,000 motores de camionetas RAM 2500 y 3500 de los años modelo 2013 a 2019. La compañía también supuestamente instaló dispositivos auxiliares de control de emisiones no revelados en 330,000 motores de camionetas RAM 2500 y 3500 de los años modelo 2019 a 2023. Cummins señaló que ya retiró del mercado camionetas RAM 2500 y 3500 del año modelo 2019 e inició una retirada de camionetas RAM 2500 y 3500 de los años modelo 2013 a 2018, y



previamente acumuló un total de \$59 millones por los costos estimados para ejecutar estos y otros relacionados. recuerda.

Cummins espera registrar un cargo de aproximadamente \$2,040 millones en el cuarto trimestre de 2023 para resolver estos y otros asuntos relacionados que involucran aproximadamente un millón de solicitudes de camionetas en los Estados Unidos. De esta cantidad, aproximadamente 1,930 millones de dólares se relacionan con pagos que espera realizar en el primer semestre de 2024.

El Fiscal General Merrick B. Garland dijo que la multa de \$1,675 millones es "la multa civil más grande que jamás hayamos obtenido bajo la Ley de Aire Limpio, y la segunda multa ambiental más grande jamás otorgada. "Los tipos de dispositivos que alegamos que Cummins instaló en sus

motores para burlar las leyes ambientales federales tienen un impacto significativo y dañino en la salud y seguridad de las personas", agregó Garland. "Por ejemplo, en este caso, nuestras estimaciones preliminares sugieren que los dispositivos de desactivación de algunos motores Cummins han provocado que produzcan miles de toneladas de emisiones excesivas de óxidos de nitrógeno. El efecto en cascada de esos contaminantes puede, tras una exposición prolongada, provocar problemas respiratorios como asma e infecciones respiratorias". Garland concluyó que tal sanción "debería dejar en claro que el Departamento de Justicia será agresivo en sus esfuerzos por responsabilizar a quienes buscan lucrarse a expensas de la salud y la seguridad de las personas". Los acuerdos están sujetos a aprobaciones regulatorias y judiciales finales. 

PARA NIEVE SEVERA NUEVO YOKOHAMA 907W

Yokohama Tire presentó a mediados de diciembre un neumático de tracción extrema diseñado para flotas y operadores que buscan mantener los camiones en movimiento en condiciones de nieve y hielo. El 907W, que reemplaza al SY767 de la compañía, lleva el símbolo del copo de nieve de tres picos, lo que significa que cumple o excede los criterios de desempeño requeridos por la industria para servicio en nieve severa, dijo Yokohama. Ya está disponible en EE. UU. en tres tamaños:

295/75R22.5, 11R22.5 y 11R24.5.

"El nuevo 907W ofrece una vida útil significativamente mayor de la banda de rodadura y un mejor rendimiento en la nieve", afirmó Tom Clauer, director senior de planificación de productos comerciales de Yokohama. "Con una banda de rodadura más profunda y un nuevo compuesto resistente, las flotas pueden esperar obtener tracción confiable en la nieve y un frenado potente en la nieve durante múltiples temporadas de invierno". 

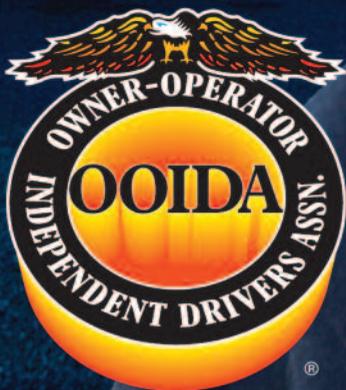
LOS BENEFICIOS DEL 907W, DIJO YOKOHAMA, INCLUYEN:

- Larga vida útil de la banda de rodadura. La profundidad de la banda de rodadura del neumático, de 27/32 pulgadas, proporciona un rendimiento más duradero en la nieve y una vida útil más larga de la banda de rodadura original. Además, su nuevo y avanzado compuesto resiste el roce, el corte y el desdoblamiento para un servicio prolongado y duradero, y la combinación bloquea el desgaste del talón y la punta para mejorar la tracción.
- Tracción potente. Las nervaduras reforzadas con entalladuras 3D proporcionan un contacto firme con el suelo y un mejor rendimiento en hielo y nieve. Además, las cuatro ranuras en zig-zag permiten una evacuación eficiente del agua al tiempo que proporcionan una tracción radial y lateral mejorada en las condiciones climáticas más extremas.

El 907W está respaldado por la garantía con vulcanizaciones ilimitadas de siete años de Yokohama.

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

BAJAN PEDIDOS DE REMOLQUES AUMENTAN PREOCUPACIONES DE TRANSPORTISTAS



Los pedidos netos de remolques en EE. UU. cayeron en más de 13,000 unidades en noviembre, según FTR, un 38% menos que el mes anterior. Con 21,362 unidades, los pedidos disminuyeron un 45% en comparación con noviembre de 2022, pero estuvieron un 7% por encima del promedio actual para 2023. El número de remolques pedidos en los últimos 12 meses disminuyó a poco más de 276,700 unidades.

Los pedidos no solo disminuyeron materialmente con respecto a los niveles del año anterior, sino que la directora de investigación y publicaciones de mercado de vehículos comerciales de ACT, Jennifer McNealy, señaló que los pedidos netos preliminares, de 15,600 ajustados estacionalmente, fueron aproximadamente un 41% más bajos secuencialmente.

"Después de dos meses con pedidos superiores a 30,000 unidades, es ciertamente decepcionante, aunque no inesperado, ver caer los pedidos, particularmente en un contexto de débil rentabilidad para los camioneros y comentarios anecdóticos de los fabricantes de remolques que han compartido que los pedidos están llegando pero a un ritmo más lento que en los últimos años", afirmó.

La producción de remolques fue de 23,770 en noviembre, un 12% menos mes a mes y un 9% menos año tras año. La construcción fue la más baja desde el año pasado, pero una caída en la producción después de octubre es normal, y la construcción mensual promedio sigue siendo saluda-



ble con más de 27,200 unidades.

"Con los pedidos por debajo de los niveles de producción, los pedidos pendientes en noviembre cayeron ligeramente, perdiendo casi 2,500 unidades para terminar en poco más de 140,000 unidades", dijo Eric Starks, presidente de la junta directiva de FRT. "La caída más pronunciada en la producción resultó en un aumento de el ratio de cartera de pedidos sobre construcción a 5.9 meses. Esta relación está en línea con el promedio histórico anterior a 2020 y sugiere que la industria está avanzando hacia un nivel de estabilidad prepandémico".

ACT Research advirtió el mes pasado que, si bien el impulso es positivo para la industria, dos meses de pedidos sólidos no garantizan el año

completo. "Aunque esto respalda nuestra tesis de que cuando las flotas no ganan dinero, su capacidad y/o disposición para comprar equipos se reduce, un mes de pedidos más bajos tampoco indica un año catastrófico a la vista", dijo McNealy. "Otros indicadores que se están siguiendo de cerca incluyen las cancelaciones, que han regresado a niveles aceptables para la mayoría de los segmentos de la industria, y la relación entre la cartera de pedidos y la construcción, que en conjunto se mantiene saludable en casi seis meses. Algunos segmentos especializados no tienen espacios de construcción disponibles hasta finales de 2024 como muy pronto".

La temporada alta de pedidos comenzó en septiembre y, si bien los niveles de pedidos



de noviembre fueron saludables, quedaron rezagados con respecto a los dos meses anteriores. A diferencia de los últimos años, con desafíos sólidamente del lado de la oferta del péndulo, las preocupaciones de la industria de los remolques ahora descansan en el lado de la demanda, según la edición de este mes del reporte de ACT Research. Estado de la industria: remolques de EE. UU.

"En cuanto a los pedidos y las expectativas para 2024, los fabricantes de remolques reforzaron este mes lo que nos vienen diciendo desde hace tiempo: las negociaciones están en curso, pero la realización de pedidos va a un ritmo más lento que en los últimos años", añadió McNealy.

La tasa de construcción por día de noviembre disminuyó un 3% a 1,178 desde la tasa de 1,220 unidades por día de octubre, según ACT. En general, la construcción fue más de un 12% menor m/m, principalmente debido a dos días de construcción menos en noviembre. Los problemas de la cadena de suministro prácticamente se han normalizado y los fabricantes de equipos originales han informado de interrupciones más pequeñas y menos impactantes. "A pesar de estar en el tercer mes de la nueva temporada alta de pedidos, la construcción superó los pedidos de noviembre en unas 2,500 unidades", dijo McNealy. "La cartera de pedidos de remolques se contrajo un 32% en comparación con el entorno de demanda reprimida y limitada de la cadena de suministro de 2022". 

A LA CÁRCEL FUNDADOR DE NIKOLA

Trevor Milton, fundador de Nikola Corporation, fue sentenciado en diciembre a cuatro años de prisión por el juez de distrito estadounidense Edgardo Ramos en Nueva York por participar en fraude de valores y transferencias electrónicas en relación con su plan para defraudar y engañar a los inversores sobre el desarrollo de productos y tecnología desarrollados por Nikola. Milton había sido condenado previamente por fraude después de un mes de juicio ante el juez Ramos.

Al anunciar el veredicto, Damian Williams, Fiscal Federal para el Distrito Sur de Nueva York, declaró: "Trevor Milton mintió a los inversores una y otra vez, en las redes sociales, la televisión, los podcasts y en medios impresos. Pero la sentencia de hoy debería ser una advertencia para los fundadores de nuevas empresas y los ejecutivos corporativos de todo el mundo: "fingir hasta lograrlo" no es una excusa para cometer fraude, y si engañas a tus inversores, pagarás un alto precio".

Según la acusación, declaraciones desde al menos noviembre de 2019 o alrededor de esa fecha hasta septiembre de 2020 inclusive, Milton participó en un plan para defraudar a los inversores induciéndolos a comprar acciones de Nikola Corporation, la empresa de electricidad e hidrógeno. empresa de energía y vehículos propulsados por él mismo, mediante declaraciones falsas y engañosas sobre el desarrollo de produc-

NIKOLA®

tos y tecnología de Nikola. Su plan estaba dirigido a inversores individuales no profesionales (los llamados "inversores minoristas") al hacer declaraciones falsas y engañosas directamente al público inversor a través de las redes sociales y entrevistas televisivas, impresas y en podcasts.

El tribunal añade que Milton hizo estas declaraciones falsas y engañosas sobre los productos y capacidades de Nikola para inducir a los inversores minoristas a comprar acciones de Nikola. Aprovechó el hecho de que Nikola salió a bolsa al fusionarse con una empresa de adquisición de propósito especial o "SPAC", en lugar de mediante una oferta pública inicial tradicional, al hacer muchas de sus afirmaciones falsas y engañosas durante un período en el que no se le habría permitido hacer declaraciones públicas bajo las reglas que rigen las Ofertas Públicas Iniciales (IPO por sus siglas en inglés), afirmó el tribunal.

Además de la sentencia de prisión, Milton fue sentenciado a tres años de libertad supervisada, se le ordenó confiscar una propiedad en Utah y pagar una multa de \$1 millón, afirma el tribunal. Los abogados de Milton habían argumentado que debería recibir libertad condicional por sus fechorías; los fiscales instaron a una sentencia de 11 años. 



A LA BANCA REVOCAN PERMISO A 8 ELD

La Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA por sus siglas en inglés) ha revocado el estado de "Dispositivos Registrados" de 8 dispositivos electrónicos de registro (ELD por sus siglas en inglés) más, sumándose a otros 10 que la agencia ha revocado previamente. Los transportistas y conductores que utilizan los siguientes ELD tienen 60 días para reemplazarlos con ELD que cumplan:

- ELD 2 GO
- ELD4Trucking
- ELOG365
- Golden ELD
- Steer Right ELD
- TruckX-ELD
- TST 1 ELD
- World Trucking ELD

FMCSA dijo que colocó estos ELD en la lista de Dispositivos Revocados debido a que los proveedores no cumplieron con los requisitos mínimos establecidos en 49 CFR parte 395, subparte B, apéndice A (especificaciones funcionales para ELD), a partir del 1 de diciembre. No estaba disponible más información sobre los detalles del motivo por el cual se revocaron los dispositivos. Un portavoz de PowerTrucks ELD dijo que antes del aviso de la FMCSA el 1 de diciembre por la mañana, la compañía no había recibido ninguna comunicación o indicación de la agencia de que hubiera un problema con el dispositivo, y agregó que la compañía siempre se ha mantenido dentro de los requisitos reglamentarios para ELD. La compañía señaló que sus dispositivos se encuentran en más de 1,000 camiones.

Los transportistas y conductores que usan los ELD enumerados anteriormente deben dejar de usar los dispositivos y volver a los registros en papel o al software de registro para registrar los datos de horas de servicio requeridos y reemplazar los ELD revocados con un dispositivo compatible antes del 30 de enero de 2024. Los conductores que continúen usando los ELD revocados a partir del 30 de enero quedarán fuera de servicio. Si los proveedores de ELD corrigen todas las deficiencias identificadas en sus dispositivos, la FMCSA volverá a colocar los ELD en la lista de Dispositivos Registrados e informará a la industria y al campo. Sin embargo, la FMCSA dijo que "alienta encarecidamente a los transportistas a tomar las medidas enumeradas anteriormente ahora para evitar problemas de cumplimiento en caso de que estas deficiencias no se aborden a tiempo". 



QUE SIEMPRE NO DESECHAN PROHIBIR VEHÍCULOS ICE

El gobernador de Connecticut, Ned Lamont, retiró el martes las regulaciones propuestas que se alineaban con los estándares de vehículos limpios de California que prohibiría las ventas de vehículos nuevos propulsados por combustibles fósiles en el estado para 2035. Lamont enfrentaba una falta de apoyo legislativo, pero es probable que los legisladores estatales reconsideren el tema durante la próxima sesión legislativa del próximo año.

"La marea está cambiando a medida que los funcionarios estatales de todo el país se dan cuenta de la realidad de que los mandatos de camiones eléctricos de California son una mala política que conlleva graves consecuencias políticas", dijo el presidente y director ejecutivo de la American Trucking Association, Chris Spear. "Estándares técnicamente inalcanzables y cronogramas poco realistas que preparan al sector del transporte por carretera y a los consumidores al fracaso no es la forma en que logramos nuestro objetivo compartido de reducir aún más las emisiones".

Connecticut se une a Carolina del Norte y Maine para dar marcha atrás en los planes de prohibir la venta de vehículos nuevos que utilicen combustibles fósiles, y cada uno de ellos se ha dado cuenta ahora de que "seguir ciegamente el enfoque de California que seguramente fracasará no es la única opción", dijo Spear. "Asegurar que exista la infraestructura necesaria y permi-

tir que prevalezca una gama de soluciones tecnológicas, en lugar de mandatos únicos, es la manera de lograr juntos el éxito en el camino hacia las cero emisiones".

Nueva Jersey anunció a mediados de diciembre planes para prohibir la venta de vehículos nuevos a gasolina para 2035, uniéndose a California, Maryland, Massachusetts, Nueva York, Oregón, Rhode Island, Vermont, Virginia y Washington.

La legislación que modificaría la ley federal para bloquear los intentos de eliminar la venta de vehículos con motores de combustión interna fue aprobada por la Cámara de Representantes de los Estados Unidos el 14 de septiembre. Presentada en marzo por el representante John Joyce (repblicano por Pensilvania), la Ley de Preservación de la Elección en la Compra de Vehículos fue introducido en respuesta a la Decisión de la Junta de Recursos del Aire de California de prohibir efectivamente la venta de vehículos nuevos con motor de combustión interna para 2035. Además de bloquear los intentos de prohibir la venta de motores tradicionales, también restringiría a la Agencia de Protección Ambiental de emitir cualquier exención de la Ley de Aire Limpio que prohibiría la venta o el uso de vehículos de motor nuevos con motor de combustión interna. Una vez aprobado por la Cámara, el proyecto de ley fue recibido en el Senado, leído dos veces y remitido a la Comisión de Medio Ambiente y Obras Públicas. 



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



¡MÍRENME A MI!

INTERNATIONAL LONESTAR 2024

EL INTERNATIONAL LONESTAR ES SIN LUGAR A DUDAS EL CAMIÓN MÁS IMPACTANTE DE LA CARRETERA, PUES SU AGRESIVO DISEÑO LE DA UNA IMAGEN ÚNICA. PERO ES MUCHO MÁS QUE UNA CARA BONITA, PUES TIENE UN TREN MOTRIZ DISEÑADO PARA APROVECHAR AL MÁXIMO CADA GOTTA DE DIESEL Y UNA CABINA EQUIPADA PARA PASAR HORAS Y HORAS AL VOLANTE DE MANERA CONFORTABLE. »



En casi todas las aplicaciones prácticas de esta vida, la forma sigue a la función; pero no estamos seguros que a los diseñadores del LoneStar les haya llegado ese memorándum, porque crearon uno de los camiones más espectaculares del camino. Este camión tiene una imagen imponente, con una enorme parrilla en pico curvada hacia atrás que le da una apariencia muy dinámica y poderosa. Si a eso le sumas una cantidad de cromo impresionante, tienes una fórmula ganadora. Dejando a un lado el entusiasmo que nos embarga al ver este modelo, la realidad es que el Lonestar está inspirado en la Serie D y, en pocas palabras, es el heredero de las glorias de este legendario modelo.

Haciendo a un lado el árbol genealógico, el Lonestar es un Clase 8 hecho y derecho diseñado para llevar pesadas cargas por carretera, con un diseño claramente aerodinámico que nos recuerda un poco a los hot rods que tanto furor causan entre los amantes de los autos. El Lonestar está disponible con un peso bruto vehicular de entre 52,350 a 60,600 libras, cabina de día o dormitorio



(de techo bajo, alto y Sky), así como una única opción bajo el cofre: un motor Cummins ISX15.

Una parrilla grande es una manera efectiva de asegurarse que todo mundo te voltee a ver y, en el caso del Lonestar, esto se llevó a un nuevo nivel. Vamos, que es por mucho el camión más agresivo en el camino. La verdad es que parece que estás viendo un tren, con esa enorme nariz coronada por la inmensa parrilla cuadrículada y cromada que casa perfectamente con la no menos grande defensa. Las salpicaderas siguen la forma del

cofre y se fusionan con la defensa y la fascia formando un diseño aerodinámico que corta el aire con facilidad.

No es necesario ser ingeniero para darte cuenta de que todo en el camión está pensado para reducir el coeficiente aerodinámico:





las cubiertas laterales de los filtros en forma de D, la defensa en forma de V, o el cofre y faldones descendentes. Por supuesto, el verdadero valor de esto es que reduce el consumo de combustible, pero tampoco queda mal lucir así de bien, ¿no lo creen?

INTERIOR

Si conoces las cabinas de International, el Lonestar te parecerá bastante familiar, pues a excepción del volante y un ligero rediseño del tablero no hay mayores diferencias respecto a otros camiones de la compañía. Los

materiales, eso sí, se sienten de mejor calidad de los que International nos tiene acostumbrados; mismo caso con los acabados, que fueron una agradable sorpresa. Por supuesto, hay mucho espacio y la ergonomía está a la par de la competencia con controles bien ubicados y un acomodo lógico de los medidores e interruptores.

El diseño del panel de instrumentos lo hace muy fácil de entender y se integra muy bien con el resto del tablero. Lleva dos medidores principales –tacómetro y velocímetro–, los cuales están rodeados por otros más pequeños, pero de fácil lectura y que no reflejan el sol, causando molestos deslumbramientos. Los asientos son claramente un punto fuerte, pues a pesar de que un poco más de soporte lateral no les vendría mal, la realidad es que son muy cómodos y puedes sentarte en ellos todo el día sin que tu espalda lo resienta. »



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Cummins ISX15 de 450 a 605 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Manuales
- Eaton Fuller Advantage de 10 velocidades
- Eaton Fuller de 10 velocidades
- Fuller de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades

AUTOMÁTICAS

- Eaton Fuller Advantage de 10 velocidades
- Eaton UltraShift Plus de 13 y 18 velocidades
- Eaton UltraShift Plus LSE de 16 velocidades
- Eaton UltraShift Plus de 10, 13, 16 y 18 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos de una hoja o multihoja

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática International o Hendrickson



El rediseño del volante es algo que se agradece gracias a que es más ergonómico que el anterior, ofreciendo un mejor tacto y, como se ajusta en altura y profundidad, es sencillo encontrar una posición cómoda de manejo; además está equipado con útiles controles para las luces interiores y el sistema de

sonido. La posición de manejo es alta y el parabrisas muy amplio, lo que te da una excelente visión del camino, la cual complementan los enormes espejos retrovisores laterales.

En la cabina dormitorio los asientos giran sobre su propio eje, creando una sala multipropósitos con un cómodo sofá. Para una





máxima versatilidad, está diseñada para convertirse fácilmente en dormitorio gracias a una litera desplegable de 42 pulgadas que lleva un colchón muy confortable. Además está equipada con un refrigerador y dos amplios gabinetes con espacio suficiente para hacer tu vida más fácil. También hay otros compartimentos para almacenar cosas arriba del parabrisas, debajo de la litera y la consola central. La gran novedad en el sistema de infotención opcional es que está basado en el sistema operativo Android, con lo cual la integración con la navegación es más fluida. >>



MAXIMA PROTECCION

Para su motor, transmisión y el sistema de combustible

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

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

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



Advance Auto Parts

AutoZone

BENNETT Auto Supply

O'Reilly AUTO PARTS

Pep Boys

Walmart

MADE IN USA zMAX.com



MOTOR Y TRANSMISIONES

El Lonestar solo está disponible con un Cummins ISX15 diseñado para lograr una gran economía de combustible, por lo que cada componente fue hecho pensando en optimizar el desempeño, confiabilidad y durabilidad. Los rangos de potencia van de los 450 a los 605 HP, con un par motor de 1,450 a 2,050 lb-pie. En cuanto a transmisiones, hay manuales o automáticas Eaton Fuller de 10, 13, 16 o 18 velocidades.

En cuanto al manejo y suspensiones, el Lonestar tiene una configuración clásica de 6x4 con ejes delanteros Hendrickson, Dana Spicer o Meritor; y Meritor y Dana Spicer traseros en tándem. La suspensión combina



muelles parabólicos adelante con suspensión neumática atrás, lo cual le da al camión un comportamiento sobresaliente incluso al rodar sin carga. El aislamiento sonoro de la cabina es tan bueno como el que más, por lo cual el sonido del viento no te molestará.

Sin duda, el International Lonestar es el

camión más llamativo e imponente de la carretera, el cual ofrece un buen consumo de combustible y un mejorado desempeño. El único punto donde International deberá "luchar" es en convencer a los camioneros de que sus productos han dejado atrás los problemas de confiabilidad que solían tener. 





**TOTAL HI-PERF 4T RACING
10W-50**





IMPARABLE

WESTERN STAR 49X 2024

WESTERN STAR CREÓ LA SERIE X DESDE CERO PARA PONER EN LAS CALLES CAMIONES RUDOS Y MODERNOS, CAPACES DE SOPORTAR LAS TAREAS MÁS EXIGENTES. EL 49X FUE DISEÑADO PARA SER MÁS EFICIENTE GRACIAS A UN CHASIS Y CARROCERÍA MÁS LIVIANOS QUE LOS DE SU PREDECESOR, UNA TRANSMISIÓN ESPECÍFICAMENTE CREADA PARA ÉL, Y TAMBIÉN ES MÁS FÁCIL DE EQUIPAR PARA TUS NECESIDADES. »



Un camión vocacional es una herramienta como cualquier otra, y las herramientas no tienen que ser bonitas para ser efectivas. Rara vez agarras el martillo que más te gusta, utilizas el que necesitas. Es por eso que los camiones de trabajo anteponen la función a la forma, y rara vez prestan atención a detalles que sí se toman en cuenta para sus contrapartes de carretera. El mercado vocacional representa aproximadamente el 30% de todas las ventas de camiones de Clase 8, y aproximadamente el 70% de las ventas de camiones de Western Star son camiones vocacionales. De ahí la importancia de renovar el portafolio de este competido segmento.

Western Star pasó cinco años diseñando el totalmente nuevo 49X desde cero, aceptando



que el nuevo modelo tenía que cumplir con siete puntos de referencia establecidos desde el principio: comodidad del operador, máximo tiempo de actividad, la mejor seguridad de su

clase, un sistema de propulsión probado, especialmente diseñado para el trabajo, durabilidad y facilidad de adaptación. "Un camión vocacional es una herramienta para un traba-



vocacional: **WESTERN STAR 49X 2024**



jo", dijo David Carson, vicepresidente senior del segmento vocacional de Daimler Trucks North America. "Hemos repensado por completo la base del 49X para que sea más fácil de

actualizar, ofrecer una mayor durabilidad, tener una mayor carga útil y mejorar la productividad en el lugar de trabajo".

El 49X ha sido probado en algunas de las aplicaciones más agotadoras donde podría implementarse, como los campos petrolíferos del oeste de Texas, las operaciones de arado en New Hampshire y las operaciones de tala de Columbia Británica, dijo Carson. "Hemos llevado este camión al infierno", dijo Tracy Mack-Askew, gerente general de plataformas vocacionales de servicio pesado de Western Star, sobre el régimen de prueba del nuevo modelo.

El 49X, dijo Carson, se desarrolló a partir de la demanda de los clientes de camiones de trabajo de Western Star que querían características de seguridad mejoradas y tecnología más moderna en la línea. Parte del razonamiento para retener el 4900, agregó, fue que

le permitió a Western Star continuar brindando un producto para "los clientes enfocados en la simplicidad que es más antigua en su diseño y características".

El 49X es casi 350 libras más liviano que el 4900 actual, un modelo que permanecerá en producción junto con el 49X en el futuro previsible, gracias en parte a su riel de marco de un solo canal. Para mayor resistencia, los refuerzos del marco de canal en C también están disponibles con Momento de Flexión Resistente (RBM) de hasta 5.4 millones. Hay disponibles múltiples opciones de extensión del bastidor frontal del riel principal para aplicaciones que requieren equipos de montaje frontal, como un arado. La vicepresidenta de Desarrollo de Mercado Vocacional de Daimler Trucks North America, Samantha Parlier, dijo que el nuevo chasis es "la piedra angular absoluta" del camión. >>



Un sistema de faros LED de dos etapas cuenta con una rejilla de calor impresa internamente y un sensor de temperatura del aire ambiente que puede derretir tres milímetros de hielo en menos de 10 minutos a -40 grados Fahrenheit o quemar a través de la condensación en ambientes cálidos y húmedos. Combinado con un patrón de luz de 45 grados, el sistema de faros proporciona una iluminación uniforme, larga y amplia.

DISEÑO

Los ángulos de apertura de la puerta de 70 grados, los cinco asideros y los escalones ensanchados media pulgada y construidos como una escalera ayudan a facilitar la entrada y salida de la cabina de forma más segura. Los escalones comienzan más cerca del suelo y utilizan una

banda de rodadura volcánica para puntos de apoyo seguros con alta tracción y mayor espacio libre para los dedos, mientras que el barro, la suciedad y los escombros pasan a través.

La visibilidad adicional proviene de un cofre inclinado habilitado por rieles de bastidor extendidos, una posición del motor más baja y filtración de aire del motor debajo del cofre, un parabrisas de una sola pieza 28% más grande y una ventana trasera opcional de tres piezas que es un 77% más grande en comparación con el 4900. En el cofre, un compuesto moldeado liviano de alta resistencia para resistencia al impacto y durabilidad utiliza un sistema de suspensión de campana ISO Tech patentado que se comporta de manera similar a una suspensión de choque típica con resorte y amortiguador. El sistema aísla, absorbe



y disipa las vibraciones del chasis cuando se conduce por terrenos irregulares para proteger el cofre de daños y grietas.

El que la parte trasera de la cabina esté limpio permite añadir fácilmente equipo opcional como tanques DEF montados en la parte delantera, una caja de batería estándar en la cabina, múltiples

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- DD15 de 14.8 litros, con 400 a 505 HP y 1,550 a 1,850 lb-pie
- DD16 de 15.6 litros, con 500 a 600 HP y 1,850 a 2,050 lb-pie
- Cummins X12 de 11.8 litros con 350 a 500 HP y 1,450 a 1,700 lb-pie
- Cummins X15 de 14.9 litros con 400 a 605 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Taperleaf y Flatleaf

TRANSMISIÓN

- Manuales Eaton Fuller de 10, 13 y 18 velocidades
- Automatizada Detroit DT12-V y DT12-VX
- Automatizadas Eaton Endurant 12-18 velocidades
- Automáticas Allison 4000, 4500 y 4700

SUSPENSIÓN TRASERA

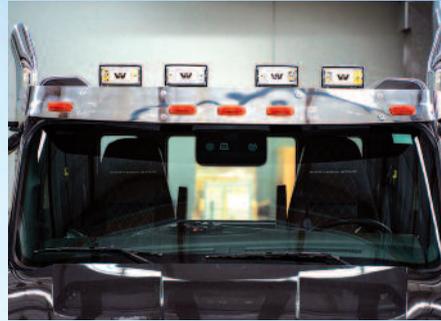
- AirLiner
- Flatleaf
- Hendrickson
- Chalmers
- Neway
- TufTrac



vocacional: **WESTERN STAR 49X 2024**



ubicaciones de montaje de tanques de aire, un secador de aire montado debajo del cofre (SBA) o debajo de la cabina (SFA), tamaños de tanque de combustible optimizados, un sistema de postratamiento compacto de Detroit y chimeneas de escape verticales dobles funcionales.



INTERIOR

Western Star dijo que el trabajo de desarrollo en la cabina de la serie X de aluminio reforzado con acero fue el más extenso de su historia, y fue diseñado específicamente para aplicaciones vocacionales mediante la imple-

mentación de una optimización de topología avanzada que garantiza rigidez y resistencia al tiempo que determina dónde se necesita material adicional.

La cabina, la más grande de su segmento, que ofrece entre un 10% y un 13% más de espacio que la competencia y un 8% más liviana, se sometió a pruebas de seguridad en múltiples pruebas de aplastamiento para garantizar su integridad en caso de vuelco. Las pruebas de vibración de vehículos completos replicaron 800,000 millas de uso para probar el sistema de montaje de la cabina que usa aisladores de cabina vocacionales montados en el exterior para una estabilidad óptima y una menor fatiga tanto para el operador como para la cabina. >>



Asegúrate de tener el ELD indicado.



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

Todos los modelos 49X vienen con un interior estándar con detalles de lujo, que incluyen aplicaciones metálicas. Un paquete de molduras premium opcional presenta materiales ricamente elaborados, que incluyen asientos con vetas de madera y costuras en forma de diamante. Todos los modelos cuentan con un tablero envolvente que coloca el centro de comando y el panel B en la línea de visión del conductor. En el panel B, un panel flexible aloja la preparación para una tablet o se puede configurar para 12 interruptores o 10 medidores adicionales. Junto con QuickFit Dash Access diseñado para telemática perfecta u otra integración de dispositivos, el control de equipos y el acceso a dispositivos están al alcance de la mano.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Hay cuatro mecánicas disponibles para mover este coloso, dos Detroit Diesel (DD15 y DD16) y dos Cummins (X12 y X15). Estas ya son de sobra conocidas y probadas. Lo más interesante es la nueva serie de transmisión manual automatizada DT12 Vocacional de Detroit disponible como DT12-V o DT12-VX, una transmisión que nació luego de inversiones por un total de más de \$100 millones, según Parlier. Con una clasificación de hasta un GCWR de 330,000 libras, las transmisiones se pueden acoplar al motor Detroit DD15 Gen 5 o al Detroit DD16.

Ambas transmisiones incluyen capacidades de TDF lateral para mayor flexibilidad, así como modos de aplicación de trabajo únicos y personalizables y estrategias de mapas de cambios para todo tipo de terreno. El modo Rock-Free permite que el 49X se libere de situaciones en las que las ruedas se atascan, un modo todoterreno permite una conducción suave en terrenos extremos, como caminos forestales y can-

teras de rocas, y Power Launch proporciona despegues potentes al tiempo que protege el embrague y la línea de transmisión. También hay un modo económico para una conducción en carretera más respetuosa con el combustible. Los modelos también se pueden especificar con transmisiones Eaton y Allison.

TECNOLOGÍA Y SEGURIDAD

El 49X es el primer Western Star que presenta el conjunto de sistemas de seguridad Detroit Assurance, el sistema de mitigación de colisiones más avanzado en el segmento vocacional, que incluye Side Guard Assist

(SGA), Asistente Activo de Freno 5 (ABA5 por sus siglas en inglés), Tailgate Warning, Control de Crucero Adaptativo (ACC) a 0 mph, advertencia de cambio de carril, captura de video, luces altas inteligentes y limpiaparabrisas / faros delanteros automáticos. El ABA5 detecta la distancia y la velocidad a los objetos en movimiento y estacionarios en la trayectoria de conducción del 49X y determina si es necesaria una advertencia o frenado automático, y también reconoce a los peatones en movimiento que se cruzan en el camino del camión, alertando y aplicando los frenos si el operador no lo hace reaccionar. 



vocacional: **WESTERN STAR 49X 2024**



EFICIENCIA CONSECUENTE

MAN es Gama de Camiones





AHORRADOR

SCANIA SERIE R 2024

LA EFICIENCIA ES LA PRINCIPAL CARTA DE PRESENTACIÓN DEL SCANIA SERIE R, PERO ESTÁ LEJOS DE SER LA ÚNICA. ES UNO DE LOS FAVORITOS EN EL TRANSPORTE DE LARGA DISTANCIA GRACIAS A SUS POTENTES Y AHORRADORES TRENES MOTRICES, PERO LAS ALTAMENTE CÓMODAS Y EQUIPADAS CABINAS HACEN QUE LOS CONDUCTORES SE ENAMOREN DE ESTE CAMIÓN. »





POR: TRANSPORTE LATINO / DIEGO GUERRA

En Scania anduvieron con pies de plomo cuando llegó la hora de actualizar la Serie R. Tardaron una década rediseñándola, pero en ese tiempo desarrollaron un camión que usa menos combustible gracias a un diseño más aerodinámico y motores más eficientes. Duradero y versátil, la serie R encaja a la perfección con un estilo de vida en carretera. La firma sueca invirtió más de 2,100 millones de dólares para el desarrollo de este camión. 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 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 solución 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 enrollándo-



los 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.

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.

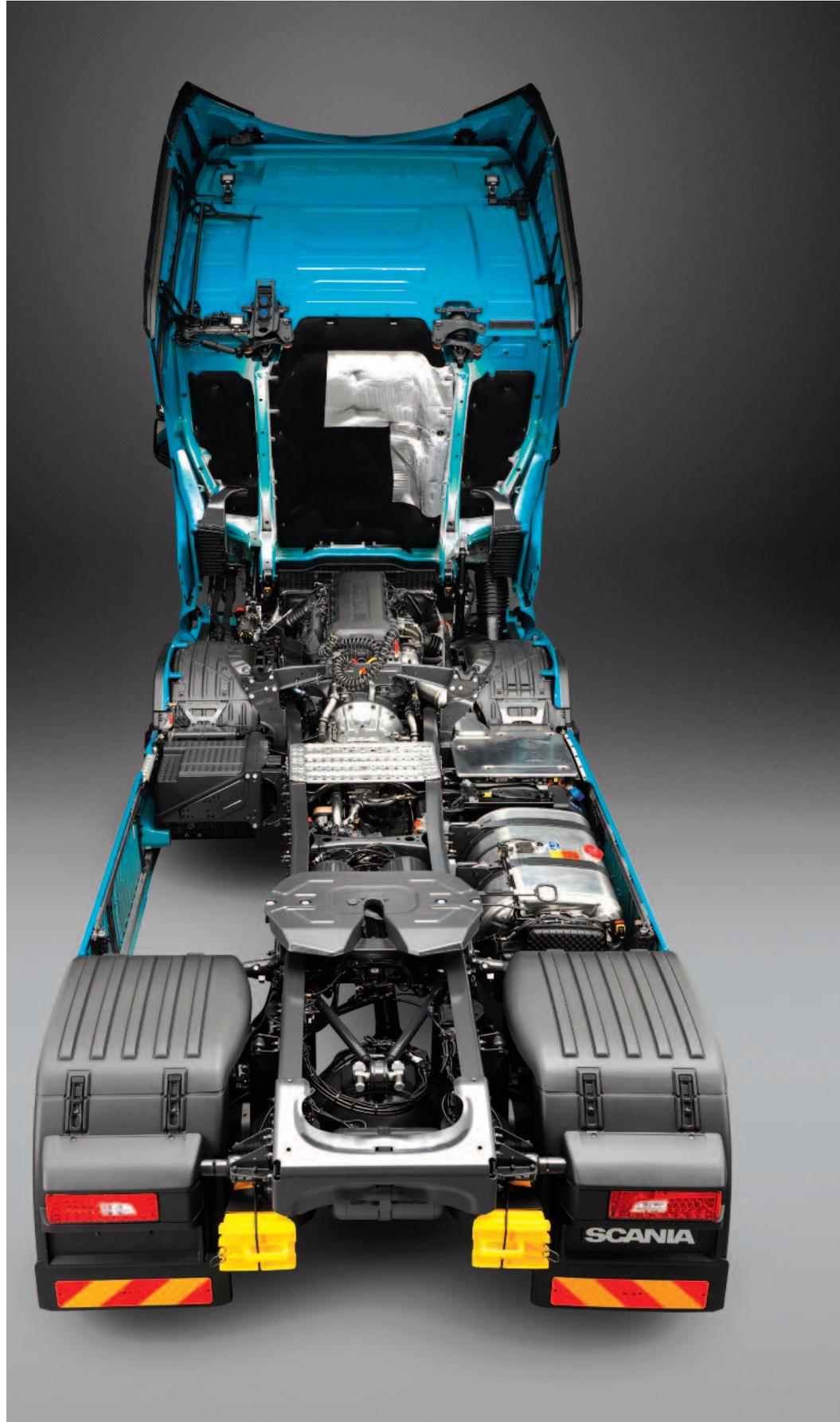
INTERIOR

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 incorporarla 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. >>





EN DETALLE
FICHA TÉCNICA

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
- Super13 de 13 litros con 420 a 560 HP y 1,700 a 2,065 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



del mundo: **SCANIA SERIE R 2024**

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 recondicionado 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 cuatro 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 oscila 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.

Ahora hablaremos de la más reciente incorporación a la oferta de trenes motrices, el Scania Super. Este motor de seis cilindros y 13 litros no sólo es hasta un 8% más eficiente que su "hermano" de la misma cilindrada, además tiene menores emisiones contaminantes. Esto al tiempo que presenta un rango de potencia más elevado (420 a 560 HP) y un mayor torque (1,700 a 2,065 lb-pie). No contentos con estas cifras, el motor puede utilizar combustibles alternativos, como aceite vegetal hidrotratado (HVO por sus siglas en inglés) que reduce hasta un 90% las emisiones de CO2 respecto al diesel convencional, o biodiesel, que emite hasta un 65% menos CO2. Un claro ejemplo de cómo Scania se propone afrontar las cada vez más restrictivas normas ambientales del presente y el futuro. 





LA OPCIÓN CORRECTA







SUPERVENTAS

FORD TRANSIT 2024

DESDE SU APARICIÓN A MEDIADOS DE LA DÉCADA PASADA, LA TRANSIT SE HA CONSOLIDADO COMO LA OPCIÓN MÁS INTERESANTE ENTRE LAS VANS DE TAMAÑO COMPLETO. CON UNA INTERESANTE MEZCLA DE EFICIENTES MOTORES, GRAN CAPACIDAD DE CARGA, EQUIPAMIENTO Y ASISTENCIAS, E INCLUSO ALGO DE SEX APPEAL, TIENE TODO LO QUE SE NECESITA PARA ESTAR AL FRENTE DEL PELOTÓN. »



POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

Es raro que el mercado reciba calurosamente a un vehículo nuevo, especialmente entre los vehículos comerciales, donde el refrán “más vale malo por conocido que bueno por conocer” es especialmente verdadero, pues la certeza y confiabilidad son cartas muy importantes cuando tu negocio se trata de mover mercancía. Aún así, fue sorprendente la respuesta que tuvo la Transit cuando llegó a Estados Unidos en 2015, y es el único vehículo en su clase que ha mantenido un crecimiento sostenido de ventas año tras año. Disponible como versión de carga, de pasajeros o crew, utiliza tecnología de punta para asistir al conductor y mantenerte seguro en el camino. Con una dirección suave y responsiva, una cabina bastante silenciosa y una numerosa cantidad de configuraciones, es fácil crear una van que satisfaga todas y cada una de tus necesidades.

El mayor logro de la Transit es que su construcción “uni-body” es completamente diferente a la más común en la industria, la de carrocería sobre chasis. Es un vehículo sumamente versátil, pues está disponible en más de doce combinaciones de carrocería y motor; además de ofrecer un amplio espacio para carga, mejor desempeño y economía de combustible, comodidad, tecnología y seguridad.

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

La versión Crew puede llevar a cinco personas en dos filas de asientos, y es la más reciente en sumarse a las ya conocidas versiones de pasajeros, carga, chasis y cutaway. Si algo no está roto, ¿para qué arreglarlo? Por eso la Transit mantiene el gran acceso al área de carga y un freno de estacionamiento eléctrico en todas las versiones de GVWR de hasta 9,500 libras, lo cual aumentó en un 50% el espacio entre los asientos. También hay una nueva consola central opcional que ofrece más de 7" de espacio para las piernas y la consola superior ahora es opcional, lo cual provee más espacio al estar de pie.

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





EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- V6 de 3.5 litros, 275 HP y 262 lb-pie
- V6 EcoBoost de 3.5 litros, 310 HP y 400 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática de 10 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente tipo MacPherson

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos

PRECIO

- Desde \$46,415

DISEÑO

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

Encontrar una a tu medida será cosa fácil, pues puedes elegir entre tres diferentes largos y tres alturas para el techo. Fuera de la parte delantera, la Transit es toda una utilitaria, con la conveniente -aunque poco sexy- forma de caja de zapatos. En la parte trasera encontramos dos puertas de hoja de piso a techo que abren hasta 270 grados para algunas versiones. Además, a partir de este año puedes ordenar una puerta corrediza en el lado del conductor además de la que ya estaba disponible del lado del pasajero.

INTERIOR

La cabina de la Transit es por mucho el más atractivo del segmento, pues tiene cierto parecido con el del Focus -aunque pensado para una mayor practicidad- y tiene un volante que equipa el reciente sistema de dos palancas para controlar el "infotemien-



to" que para este año es el SYNC 3, el cual tiene un mejor rendimiento, reconocimiento de voz y navegación a través de la interfaz. Mención honorífica merece el hecho de que el equipamiento de serie incluye cámara de reversa y enganche de remolque con sistema de asistencia. Los controles están muy bien posicionados, especialmente la palanca de

cambios, montada al centro de la consola, la cual resulta más práctica que la tradicional palanca en la columna de la dirección. Por supuesto, hay una gran cantidad de áreas de almacenamiento para que lleves todo lo que necesitas, además de cinco portavasos en la parte delantera y espacio adicional para cuatro botellas de agua. >>



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"/>



Los asientos delanteros son planos pero cómodos y ajustables en varias posiciones, con controles que son fáciles de alcanzar. Su naturaleza utilitaria queda revelada una vez más por los compartimentos de carga -opcionales en algunas versiones-; en las de techo alto, por ejemplo, el espacio arriba de los asientos delanteros es aprovechado con una repisa para acomodar cosas. Algunas de las novedades más recientes incluyen una ubicación más alta para la cámara de reversa en los modelos de techo medio y alto, así como unos espejos retrovisores eléctricos calefactados con direccionales integradas. Además, hay un nuevo estéreo con Bluetooth con una entrada de audio y un micrófono.

MOTORES Y TRANSMISIÓN

La Transit tiene dos mecánicas disponibles de gasolina, un V6 FlexFuel de 3.5 litros de 275 HP y un EcoBoost de 3.5 litros con 310 HP. Eso sí, la variedad se acabó a la hora de la transmisión, pues solo está disponible con una automática de 10 velocidades (sí, leyeron bien, diez cambios), aunque su desempeño y eficiencia son tan buenos que ni los más románticos extrañarán el tercer pedal, especialmente si consideramos lo cansado que puede ser pasar toda la jornada subiendo y bajando velocidades en medio del tráfico ciudadano. Hubo un escarceo con traer un motor diésel a nuestro país, pero se quedó en buenas intenciones.

SEGURIDAD

La Ford Transit recibió cuatro estrellas en la calificación general por parte de la Administración Nacional para la Seguridad en las Carreteras y el Transporte (NHTSA por sus siglas en inglés). Esto porque viene equipada con frenos de disco en las cuatro ruedas con ABS de serie, así como control de estabilidad con tecnología que limita el balanceo, bolsas de aire frontales y de cortina para pasajero y conductor. Además, también lleva de serie un



sistema de monitoreo de presión de llantas.

Desde hace un par de años incrementaron la seguridad activa al incorporar un sistema para evitar colisiones con frenado automático que, como su nombre lo indica, detiene la van si detecta un choque inminente y el conductor no toma las acciones necesarias. También lleva como equipamiento de serie un sistema de Alerta de Colisión Frontal, Frenado Post-Colisión y Sistema de Mantenimiento de Carril, entre otros. Una de las más recientes adiciones de este rubro es una cámara con visión de 360 gra-

dos, la cual te permite saber qué pasa a tu alrededor para moverte de manera más segura.

Han pasado ya varios años desde que Ford trajo la Transit a Estados Unidos y el la aceptación del público a lo largo del tiempo ha dejado claro que los mandamases de la firma del óvalo dieron justo en el blanco con esta van que, desde su lanzamiento, no solo lideró el segmento, sino que lo revolucionó. Hoy enfrenta competidores más capaces, como la ProMaster de Ram o la Sprinter de Mercedes-Benz; sin embargo, la Transit se mantiene como la referente del segmento. 



**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.





Todopoderosas

FORD F-SERIES SUPER DUTY 2024

Si la F-150 es la pickup de media tonelada más vendida en Estados Unidos, sus hermanas mayores, las F-250 y F-350 Super Duty, hacen lo propio en el segmento de las pickups de trabajo pesado. Son dos máquinas impresionantes capaces de remolcar 40,000 libras en medio de un lujo casi decadente, así como sortear agrestes caminos en las versiones todo terreno. »



Hace veinticinco años, Ford Motor Company dividió sus camionetas Serie F de servicio liviano y pesado en dos plataformas separadas y nació la Super Duty (aunque el nombre se usó por primera vez para un motor de pickup Ford en 1958). Desde entonces, la Super Duty ha generado dinero para Ford, ganando popularidad no solo entre los clientes individuales sino particularmente entre las flotas. Ford señala la presencia masiva de la Super Duty en la construcción, la silvicultura, los servicios públicos, la minería y otras industrias donde las camionetas de servicio pesado y los chasis con cabina son tan comunes como los cascos. Ni GM ni Ram se acercan a la penetración de Ford en estos mercados. En términos económicos, la Ford Super Duty crea su propio clima y genera más ingresos, alardea Ford, que muchas empresas de Fortune 500.

El año pasado, Ford llamó a la Super Duty 2023 "completamente nueva", pero se describe mejor como una carrocería renovada con una tonelada de software nuevo en su interior, incluido un módem 5G. Bueno, eso es una simplificación excesiva, porque la Super Duty también ofrece nuevas versiones de sus motores de gasolina y diésel existentes, una mayor disponibilidad de hardware todoterreno y un acceso más conveniente a la caja gracias a nuevos escalones en la defensa y una escalera de dos escalones abatible justo delante de las ruedas traseras.

El toque ligero es comprensible. Desde su último rediseño importante, para el año modelo 2017, cuando la Super Duty recibió un marco más resistente y paneles de carrocería de aluminio de los que fue pionera la F-150, la bestia grande y atractiva de Ford ha sido una máquina extraordinariamente capaz. Sin embargo, los ingenieros y planificadores de productos del Óvalo Azul rastrean obsesivamente el uso de su fuente de ingresos en el mundo real, por lo que encontraron muchas oportunidades para modificarla.

En lo que respecta al software, la Super Duty tiene nuevos trucos de remolque, y Ford



está facilitando que los instaladores externos (las personas que transforman una cabina con chasis en bruto en vehículos de trabajo específicos) integren su equipo con el paquete de software de la camioneta. Y Pro Power Onboard, una nueva opción de \$985, proporciona 2.0 kilovatios de potencia dentro de la camioneta y en la plataforma de carga.

Los cambios de estilo exterior de la Super Duty son tan sutiles que los publicistas de Ford crearon una serie de videos cortos con un modelo Lariat 2022 transformándose en

un Lariat 2023, lo que demuestra que la mayoría de los cambios se refieren a las parrillas, los faros delanteros y las luces traseras, las manijas de las puertas y las insignias del portón trasero. Desde el frente, los característicos faros LED con abrazadera en C son más pronunciados (los faros LED están disponibles recientemente en todos los modelos) y la vista frontal es una pila horizontal más uniforme de cinco secciones: la toma de aire, rematada por el parachoques, dos amplios rectángulos cromados y el borde delantero del nuevo estampado del cofre,





que se extiende un poco más que antes.

Desde el lateral, observa el escalón mencionado anteriormente para acceder a la caja; los huecos de las manijas de las puertas más limpios; y el distintivo "F250" más alargado en las rejillas de ventilación de la salpicadera delantera. Desde la parte trasera, las letras S U P E R D U T Y del portón trasero y la insignia ovalada azul son ligeramente más bajas.

Por supuesto, las cifras más importante en las camionetas de servicio pesado tienen que ver con el remolque y la carga útil, y Ford

está ansioso por señalar que la Super Duty ahora puede transportar hasta 8,000 libras y remolcar hasta 40,000 libras. Durante un evento mediático en el bucólico campo de pruebas de Ford en Romeo, Michigan, a unas 40 millas al norte de Detroit, los operadores de la compañía organizaron una serie de ejercicios en un estacionamiento para demostrar características, todas ellas basadas en cámaras, que alivian la carga del remolque.

En primer lugar, Pro Trailer Hitch Assist: retira el pie del acelerador y las manos del

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- V8 de 6.8 litros con 400 HP y 445 lb-pie
- V8 de 7.3 litros con 430 HP y 485 lb-pie
- V8 diésel de 6.7 litros con 475 HP y 1,050 lb-pie
- V8 diésel de 6.7 litros con 500 HP y 1,200 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática de 10 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente (F-250 y F-350 4x2)
- Monobrazo (F-450)

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos

volante, presiona un botón en el panel de instrumentos y observa la pantalla mientras la camioneta retrocede automáticamente hacia el remolque, colocando perfectamente la bola de enganche debajo del remolque. acoplador. ¡Magia! El siguiente paso fue una versión mejorada de Pro Trailer Backup Assist: retira las manos del volante, gira una perilla para dar marcha atrás a la camioneta y guía el remolque, que se muestra en la pantalla del camión, lentamente pero con seguridad hacia atrás. Y finalmente, Ford había erigido una plataforma elevada para replicar un muelle de carga y demostrar su nueva cámara en el portón trasero. Baja la puerta de la caja (operada eléctricamente en los tres niveles de equipamiento superiores) y una cámara y sensores en la parte superior miran hacia atrás, lo que te permite retroceder hasta un muelle de carga... o alinear los enganches en remolques de quinta rueda y cuello de cisne. Funciona como se anuncia; no se necesita que un observador te avise si lo estás haciendo bien.

Al igual que ha ocurrido en el pasado, la cabina de la Super Duty puede ser una camioneta de trabajo, como se ve en la XL, que comienza en \$44,970 y la XLT, en \$51,105. El popular modelo Lariat de gama media, a partir de \$62,410, es el punto ideal para muchos compradores y es el punto donde la pantalla central de alta tecnología de 12 pulgadas se convierte en estándar. La mitad superior de la alineación está compuesta por la King Ranch (desde \$76,975), Platinum (\$77,865) y Limited (\$97,095), todos los cuales ofrecen grados ascendentes de lujo forrado en cuero. El interior de cuero acolchado de las Limited nos recuerda a autos tan lujosos como el Clase S de Mercedes-Benz. >>





Esa pantalla de 12" es el importante centro de comando del conductor, no solo para la telemática habitual, sino también para aplicaciones de remolque y configuraciones personalizables para los instaladores, a través del sistema de integración Ford Pro Upfit, que conecta digitalmente la camioneta con equipos de posventa. Por ejemplo, una Super Duty con un quitanieves en la parte delantera y un esparcidor de sal en la parte trasera se puede configurar para que el conductor programe fácilmente cada pieza del equipo con unos pocos toques en la pantalla para, por ejemplo, dejar de esparcir sal cuando el vehículo se detiene. Los encargados de realizar mejoras ya no tienen que aplicar ingeniería inversa al sistema eléctrico de Ford; es simple plug-and-play.



MOTOR Y TRANSMISIÓN

El V8 de gasolina de 6.8 litros, con 400 HP y 445 lb-pie de torque, es una versión de carrera corta del V8 de 7.8 litros existente y una opción de valor para las versiones de entrada. El motor de 7.3 litros aumenta la potencia a 430 HP/485 lb-pie y es una mejora que vale la pena para la mayoría de los compradores de uso personal. El motor diésel PowerStroke de 6.7 litros, con 475 HP y 1,050 lb-pie de torsión, es uno de los favo-

ritos desde hace mucho tiempo entre los remolcadores y cuesta poco menos de \$10,000. La novedad más reciente fue una versión de alto rendimiento que genera 500 HP y 1,200 lb-pie de torque, posible gracias a un sistema de combustible mejorado y un colector de escape de acero inoxidable para manejar mejor temperaturas de funcionamiento más altas. El PowerStroke de alto rendimiento cuesta unos fantásticos 12,495 dólares. >>



Cuando manejamos una F-250 Platinum con el diésel 6.7L, inmediatamente nos sorprendió el silencio y el refinamiento del tren motriz. La cabina de la Super Duty es súper silenciosa. La verdadera revelación llega aproximadamente a 50 mph: presionas el pedal y la aceleración a 80 mph es sorprendente, la transmisión automática de 10 velocidades acelera suavemente las marchas. Por unos segundos, podrías pensar que estás conduciendo un auto deportivo, no una camioneta de 7,000 libras. Otra gran experiencia fue al volante de una F-350 Crew Cab King Ranch equipada con el PowerStroke de alto rendimiento. A la plataforma se le adjuntó un remolque cerrado de quinta rueda de 36 pies cargado con suficiente lastre para alcanzar 30,000 libras. Con sorprendentemente poco esfuerzo, subió colinas empinadas, aunque no se podía olvidar que detrás había 15 toneladas de carga. En ese momento, los ventiladores de refrigeración se activaron. Durante las partes cuesta abajo, el frenado del motor fue efectivo y redujo la velocidad de manera tranquilizadora.

Finalmente, llegó el momento de comprobar las habilidades todoterreno de la Super Duty. Un paquete todoterreno y relativamente modesto está disponible para la versión XL de nivel de entrada en F-250 y F-350, que ofrece neumáti-



cos de 33 pulgadas, placas protectoras y un diferencial trasero con bloqueo electrónico, pero preferimos probar una King Ranch con el paquete todoterreno Tremor. Como antes, Tremor incluye un elevador delantero, un eje delantero Dana, Goodyears de 35 pulgadas y modos de conducción seleccionables. Desde el año pasa-

do, Tremor cuenta con Trail Turn Assist y amortiguadores ajustados, y las vistas de las cámaras delantera y trasera, que solían apagarse a más de 25 mph en todoterreno, ahora permanecen encendidas a velocidades más altas. ¿Alguien dijo F-150 Raptor?

Con unas cuantas aplicaciones cuidadosas del acelerador y un observador que nos dirigía, la enorme camioneta subió una colina empinada llena de rocas, cada roca aparecía a la vista en la pantalla central a medida que nos tambaleábamos hacia arriba. Luego saltamos alegremente por senderos llenos de baches, subimos colinas arenosas y atravesamos rincones estrechos y pantanosos. La camioneta Tremor simplemente se encogió de hombros, como diciendo: "¿eso es todo lo que tienes?"

Como se señaló, Ford prácticamente tiene una perspectiva de antropología cultural sobre la Super Duty y su uso en el mundo real, particularmente en los oficios. Lo que funciona para el minero, el agricultor, el trabajador del servicio forestal, el trabajador de la línea de servicios públicos y el gerente de flota comercial, calcula Ford, también funciona para el usuario recreativo de fin de semana que remolca un bote o una caravana, solo que con muchas comodidades adicionales. 

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



CÓMO ALIVIAR LAS ALERGIAS INVERNALES

¿TENGO ALERGIAS O UN RESFRIADO?

DURANTE LOS MESES DE FRÍO, ES MUY NORMAL SENTIR QUE TIENES LA NARIZ TAPADA O LOS OJOS LLOROSOS; Y HABITUALMENTE SE ASOCIA ESTE TIPO DE SÍNTOMAS CON ESTAR RESFRIADO. SIN EMBARGO, ES POSIBLE QUE TENER QUE SONARTE LA NARIZ TODO EL DÍA NO SE DEBA A ESTO, SINO SIMPLEMENTE A QUE ERES ALÉRGICO A ALGÚN ELEMENTO PRESENTE EN TU VIDA DIARIA. »



La mayoría de las personas no asocian el invierno con las alergias, pero las alergias persisten durante los meses fríos. Aunque es importante saber que las alergias invernales plantean problemas ligeramente diferentes a los de otras estaciones. Y saber cómo evitarlos o minimizar los desencadenantes puede ayudar a sentirte mejor durante todo el invierno.

Ahora, ¿qué causa las alergias durante el invierno? "No hay polen [en la mayor parte de EE. UU.] durante el invierno", dice Douglas H. Jones, MD, alergista certificado de la Clínica Tanner en Layton, Utah. Por lo tanto, las alergias invernales al aire libre no son motivo de preocupación. "Pero todavía tienes los [alérgenos] del interior."

Y si pasas más tiempo en el interior durante el clima frío, es posible que notes un aumento en síntomas de alergia, como estornudos, sibilancias y ojos llorosos con comezón. Según la Academia Estadounidense de Alergia, Asma e Inmunología, los alérgenos interiores comunes (que pueden desencadenar síntomas en invierno) incluyen:

- Caspa de animales. Es la caspa (escamas de piel muerta), no el pelo de las mascotas domésticas, como perros y gatos, la que puede causar reacciones alérgicas agudas o crónicas en las personas.



- Ácaros del polvo. Estos insectos microscópicos podrían ser la causa más común de alergias en interiores durante todo el año, señala la Allergy and Asthma Foundation of America. Los ácaros del polvo prosperan en

la ropa de cama, las alfombras y los muebles tapizados del interior de tu hogar.

- Moho en interiores. Todos respiramos esporas de moho, pero para las personas alérgicas, la exposición puede provocar



salud: **¿TENGO ALERGIAS O UN RESFRIADO?**



estornudos, congestión y picazón. El moho y los hongos prosperan en las zonas húmedas, como sótanos y baños.

- Excrementos de cucarachas. Estas pla-

gas persistentes pueden vivir en cualquier lugar y, si bien no son señal de un hogar antihigiénico o insalubre, es importante mantener los alimentos bien contenidos y estar

atento a la limpieza de las migajas. Reparar grifos y tuberías que gotean y sellar grietas y hendiduras en tu hogar puede ayudar a mantener alejadas a las cucarachas. >>



BUSINESSFUNDING4YOU
BUSINESS LENDING EXPERTS

PRESTAMOS PARA TODO TIPO DE NEGOCIOS!

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

REQUISITOS:

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



UTILIZARLO PARA:

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

MAL CREDITO NO HAY PROBLEMA!

Si ha sido rechazado por su banco
nosotros le podemos ayudar

RAPIDO Y FACIL!

ALERGIAS INVERNALES VS RESFRIADO

Durante el invierno, puede resultar difícil distinguir una alergia de un resfriado. Ambos comparten síntomas, como estornudos, secreción nasal y congestión. Pero los resfriados suelen ser infecciones virales, mientras que una alergia es la respuesta del sistema inmunológico a un irritante o desencadenante.

Según los Institutos Nacionales de Salud (NIH por sus siglas en inglés), los resfriados no suelen durar más de un par de semanas, mientras que las alergias continuarán mientras el alérgeno esté presente. Y síntomas como picazón en los ojos y lagrimeo suelen ser un signo de alergia, no de resfriado o gripe, mientras que los dolores y la fiebre no están asociados con alergias. La tos a veces viene con alergias, pero más comúnmente es un signo de resfriado y, cuando es más grave, de gripe.

OPCIONES DE TRATAMIENTO PARA LA ALERGIA INVERNAL

Para tratar los síntomas de alergia, el Dr. Jones advierte contra los medicamentos antiguos de venta libre que, según él, pueden

CÓMO PREVENIR LAS ALERGIAS INVERNALES

Un gran problema con las alergias invernales es que los estilos de vida de climas fríos pueden convertir una simple reacción alérgica en algo peor, dice el Dr. Jones. "La gente está subiendo la calefacción, lo que hace que el aire interior sea aún más seco", dice, "y eso provoca sequedad en la nariz, lo que aumenta la incidencia de hemorragias nasales y grietas en la piel". Esto, a su vez, aumenta el riesgo de infección cuando los conductos nasales de una persona ya están inflamados debido a las alergias. El Dr. Jones recomienda usar enjuagues nasales con solución salina para reducir el riesgo de contraer una infección viral secundaria.

Puede que no sea posible deshacerse por completo de las alergias invernales, pero sí se puede reducir la exposición a los alérgenos, al menos en tu propio entorno. El Dr. Jones, el Dr. Rank y otros expertos en alergias ofrecen estos consejos para minimizar la exposición a alérgenos en interiores durante el invierno:

- Utiliza un humidificador para reducir la sequedad del aire, pero no conviertas tu casa en una selva tropi-

cal: los ácaros del polvo prosperan en condiciones de humedad superiores al 60 por ciento y temperaturas de 60 a 85 grados Fahrenheit. El moho también crece más rápido con mucha humedad. El Dr. Rank recomienda una humedad máxima del 50 por ciento.

- Evita las alfombras de pared a pared, que proporcionan un ambiente favorable para los ácaros del polvo. Utilice tapetes en su lugar.
- Limpia, sacude y aspira regularmente, usando una aspiradora con un filtro de partículas de aire de alta eficiencia (HEPA por sus siglas en inglés).
- Lava las sábanas semanalmente en agua caliente (al menos 130 grados Fahrenheit) para matar ácaros del polvo y utiliza fundas hipoalérgicas para colchones y almohadas para mantener atrapados los ácaros del polvo.
- Para minimizar la caspa de los animales, baña a las mascotas una vez a la semana, aunque no con más frecuencia, ya que un baño más frecuente puede secar el pelaje y la piel de una mascota y empeorar el problema. Mantén a los animales fuera del dormitorio de cualquier persona en la casa que tenga alergias.

hacer más daño que bien. "Algunos de estos medicamentos tienen demasiados efectos secundarios", señala, "y la gente no sabe realmente cómo relacionar sus síntomas con

el producto". Simplemente saben que se sienten mal y quieren sentirse mejor".

Por ejemplo, algunos medicamentos para las alergias de venta libre contienen descon-





Si has hecho todo lo posible para que tu hogar sea a prueba de alergias pero aún tienes síntomas, puede que no sea culpa tuya, agrega el Dr. Jones. Las áreas públicas, como los lugares de trabajo, pueden tener las mismas condiciones que provocan alergias que tu hogar: aire seco, polvo y

ácaros del polvo. Además, los dueños de mascotas suelen manchar su ropa con caspa y, sin saberlo, la transportan a lugares públicos. El nivel de caspa de gato en lugares públicos es lo suficientemente alto como para provocar una alergia, dice el Dr. Jones.

gestionantes, como pseudoefedrina, que pueden aumentar la frecuencia cardíaca del usuario. El ingrediente activo en el antihistamínico Benadryl (difenhidramina) hace que

algunos tejidos se sequen y promueve la retención urinaria, dice el Dr. Jones. "Así que la gente con problemas de próstata, que pueden tener problemas para orinar, descubren

que esa condición empeora cuando toman difenhidramina".

El Dr. Jones dice que hay mejores opciones de medicamentos para la alergia que contienen loratadina (como Claritin) y cetirizina (como Zyrtec), dos medicamentos que pasaron de ser recetados a ser de venta libre en los últimos años. Aerosoles nasales con esteroides de prescripción (algunos de los cuales ahora también están disponibles sin receta) tienden a ser más efectivos que las tabletas de antihistamínicos cuando se usan regularmente, agrega el Dr. Rank, aunque las respuestas individuales varían y los dos tipos de medicamentos a menudo se usan en combinación.

Habla con tu médico y farmacéutico antes de tomar cualquier medicamento de venta libre para analizar si es apropiado para sus síntomas y posibles efectos secundarios. La Academia Estadounidense de Alergia, Asma e Inmunología señala que si tienes alergia a las mascotas, podrías considerar la inmunoterapia (inyecciones o tabletas contra la alergia) que potencialmente pueden desensibilizarte al alérgeno y brindarte un alivio duradero. 





¿QUIERES SER

CAMIONERO?

POR: TRANSPORTE LATINO / EDGARDO IORIO

APROVECHA AL MÁXIMO ESE TIEMPO DE ESPERA:

Cuida tu equipo. Revisa los neumáticos y las luces y limpia las ventanas. Si puedes, checa los registros de mantenimiento.

Cuídate. Sal a caminar si puedes dejar la plataforma. Si no puedes salir, haz estimamientos o ejercicios en la cabina. Responde o escribe correos elec-

trónicos y paga facturas, cocina una comida, o lee (o escucha) un libro.

Ordena. Limpia la cinta reflectante mientras esperas o realizas un viaje previo; Serás más visible e invitarás a menos inspecciones. Organiza cualquier desorden, especialmente en la parte superior del tablero: un tablero desordenado es una invitación abierta para ser inspeccionado por las autoridades.

Revisa el estado de tu registro con respecto a las recolecciones y entregas esperadas, y dónde y cuándo probablemente serán tus próximas paradas. Solicita indicaciones para llegar a cada parada o utiliza un software de mapas, ya sea una aplicación en tu teléfono o un software como ProMiles o las muchas unidades de



APROVECHA EL TIEMPO INACTIVO

ESPERAR ES ALGO A LO QUE CASI TODO PROPIETARIO-OPERADOR TIENE QUE ACOSTUMBRARSE EN LA CARRETERA. YA SEA ESPERANDO A QUE CARGUEN O DESCARGUEN TU REMOLQUE, ESPERANDO MIENTRAS LAVAN EL CAMIÓN, ESPERANDO EN UNA BÁSCULA O (LA LISTA SIGUE Y SIGUE)... LOS CAMIONEROS TIENDEN A TENER UNA BUENA CANTIDAD DE TIEMPO DE INACTIVIDAD EN EL TRANCURSO DE UN DÍA O SEMANA.

GPS específicas para camiones.

Tu tiempo (y el de los demás) es valioso, así que te recomendamos seguir estos pasos para obtener la máxima eficiencia:

Entrega a tiempo. Si entregas tarde, el destinatario puede asignar la puerta del muelle a otro conductor y colocarte al final de la lista. Entregar con 15 minutos de retraso puede costar un día o incluso un fin de semana entero. Entrega lo más temprano posible en el día para tener un margen de tiempo para recibir la siguiente carga. En cargas con cita previa, trata de entregar 30 minutos antes. Un remolque vacío te ofrece muchas opciones, pero una carga colocada en tu remolque sólo te ofrece una opción: esperar para ser entregada.

La salida anticipada también ayuda cuando

el clima plantea posibles retrasos (especialmente en invierno). Salir tarde es la razón principal de las fallas en el servicio, como quedarse sin horas la mañana de una entrega.

Gestiona los gastos de combustible. Tienes que gestionar el costo del combustible y los impuestos sobre el combustible, así como el coste del tiempo para repostar, que suele ser de unos 45 minutos por parada. El propietario-operador típico lleva 200 galones de combustible o más pero compra sólo 100 galones a la vez. A menudo se ahorra tiempo al poner 175 galones en los tanques en lugar de llenarlos continuamente con 100 o menos.

Prepárate para rodar vacío. El tiempo y el dinero perdidos en una escala casi nunca se

pueden recuperar. Si el rodar vacío te puede conseguir una buena carga en 24 horas, podría tener sentido. Si estás arrendado, no sorprendas al administrador de tu flota. Manténlo informado de cada detalle que afecte el servicio y tu horario. Establece un objetivo personal y razonable cada semana para las millas que deseas recorrer e infórmalo a tu administrador de flota o despachador. Trabaja con él o ella para mejorar tus millas e ingresos. Si eres independiente, adopta un enfoque similar en las relaciones con tus clientes. Ten por seguro que cualquier aumento que hagas en la eficiencia también beneficiará a esos clientes. No olvides el secreto del éxito de cualquier negocio: servir a tus clientes mejor que nadie. 

PONTE A FLOTE

CÓMO RECUPERARTE DE LOS GASTOS DE LAS FIESTAS

LA EMOCIÓN DE LAS FIESTAS DECEMBRINAS HACE FÁCIL PERDER EL CONTROL SOBRE TUS FINANZAS, ENTRE REGALOS, FIESTAS DE FIN DE AÑO DE LA OFICINA Y VIAJES PARA VER A LA FAMILIA, ES FÁCIL SALIRTE -Y MUCHO- DE TU PRESUPUESTO. SI TE PASÓ ESTO, NO TE PREOCUPES, PORQUE ESTE MES VAMOS A PLATICAR CÓMO RETOMAR LAS RIENDAS DE TU SITUACIÓN FINANCIERA. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

¿Cuánto dinero planeabas gastar en estas fiestas y cuánto gastaste realmente? La Federación Nacional de Minoristas (NRF por sus siglas en inglés) predijo que 2023 será el año temporada de mayor gasto navideño, con ventas entre noviembre y diciembre por un total de 966,600 millones de dólares. Los consumidores individuales planearon gastar más de \$800 en regalos y otros gastos navideños.

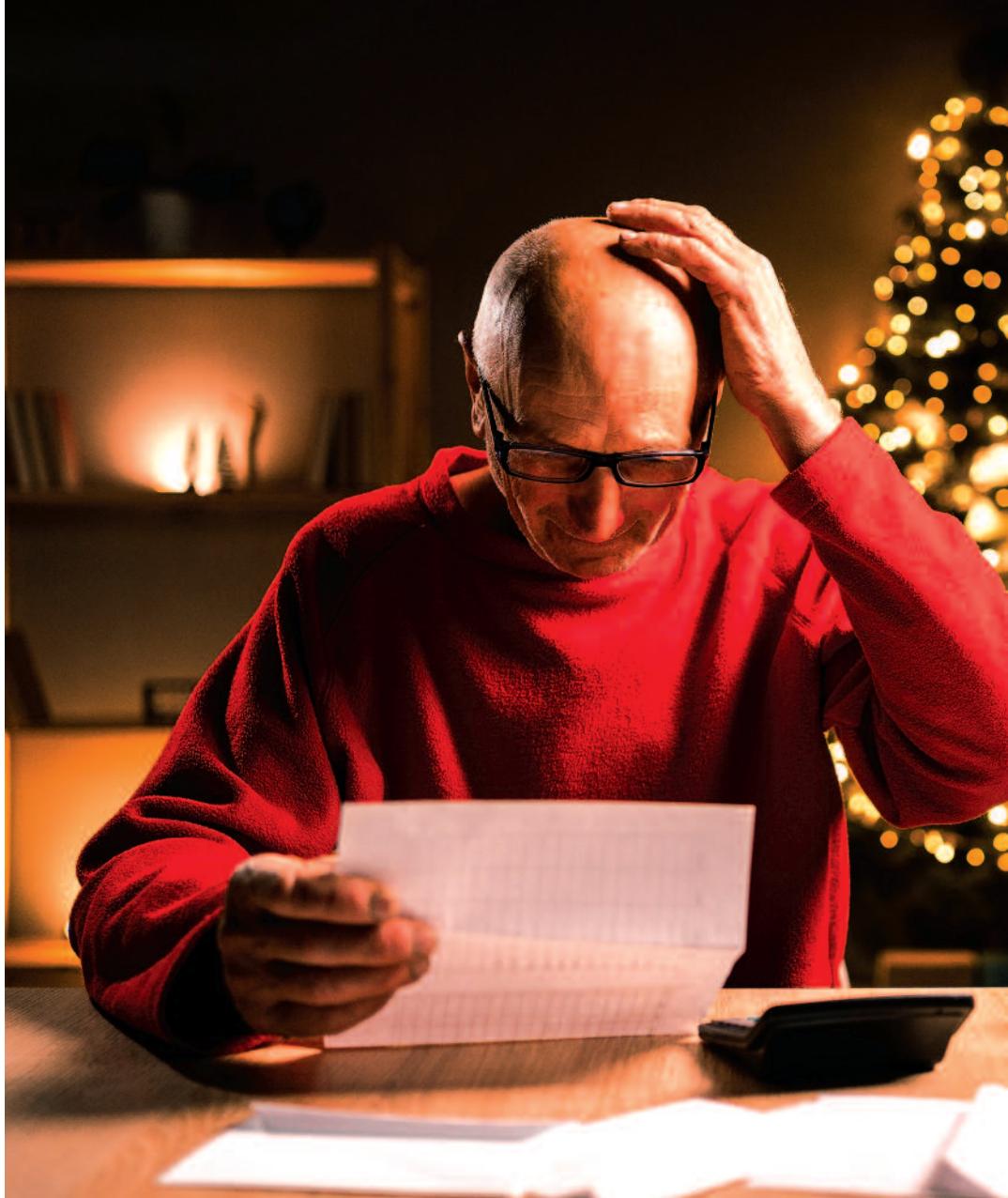
Dado que muchos estadounidenses gastan más que nunca, es posible que hayas terminado la temporada navideña de 2023 con más deuda de tarjeta de crédito de lo que habías esperado. Ahora la pregunta es, ¿cómo puedes volver a encaminarte y prepararte para un nuevo comienzo financiero en el Año Nuevo? ¿Es posible recuperarse financieramente después de las fiestas?

Incluso si gastaste mucho más de lo planeado en esta temporada navideña, aún es posible llevar tus finanzas al punto en que 2024 parezca un nuevo comienzo financiero. Le preguntamos a un experto en financiación al consumo reconocido a nivel nacional Andrea Woroch para compartir sus mejores consejos para abordar los gastos posteriores a las vacaciones y superar la deuda navideña. Aquí tienes sus consejos sobre cómo recuperarte de los gastos de las vacaciones concentrándote en gastar menos, ganar más y darle un buen uso a tus ahorros.

COMIENZA CON UN MES SIN GASTOS

"La mejor manera de restablecer tu presupuesto después de la ajetreada y costosa temporada navideña es desintoxicar tus gastos con un mes sin gastos", explica Woroch. "Durante este tiempo, comprométete a no comprar nada que no sea necesario". Es probable que tus necesidades incluyan alimentos, vivienda, transporte, atención médica y facturas mensuales, y excluyan gastos como comida para llevar, descargas de películas, ropa nueva y compras de aplicaciones.

Un mes sin gastos, también llamado ayuno



ELIMINA GASTOS INNECESARIOS DE TU PRESUPUESTO

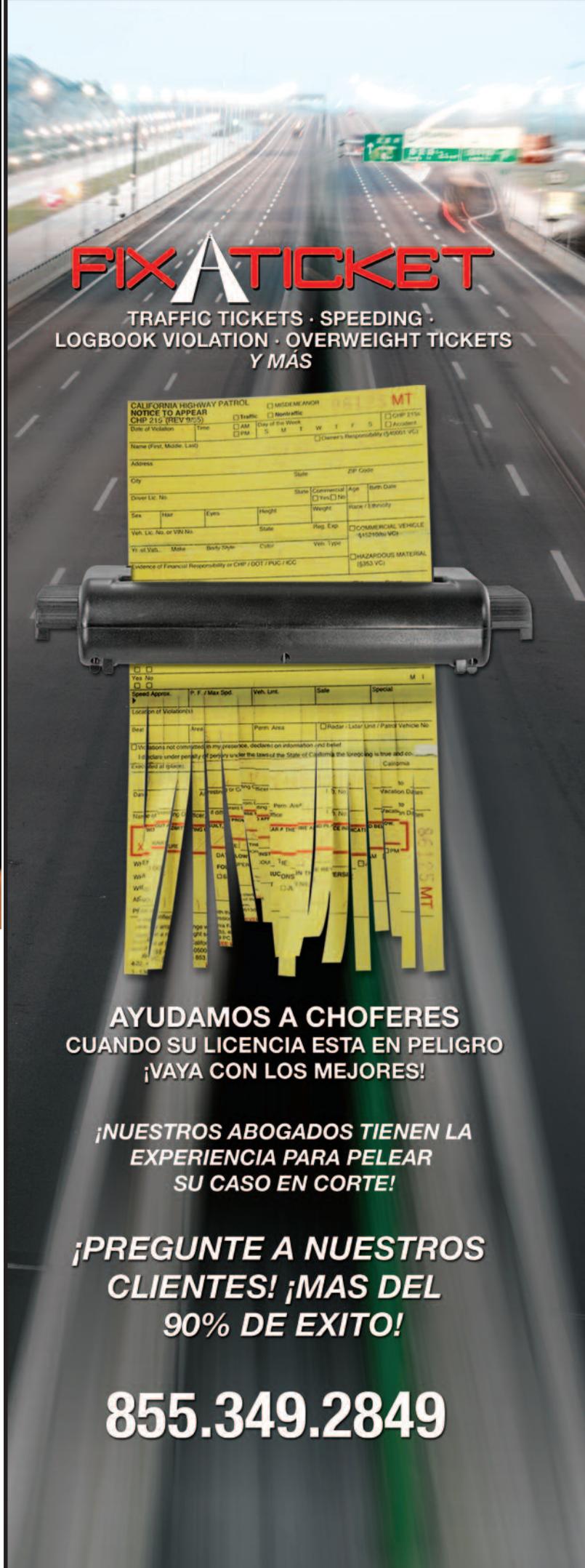
Un mes sin gastos también es una excelente manera de determinar qué gastos discrecionales pueden reducirse o eliminarse de su presupuesto a largo plazo. "Elimina los desperdicios de tu presupuesto", aconseja Woroch, señalando que mucha gente puede ahorrar dinero si usa los estados de cuenta de sus tarjetas de crédito para recortar su presupuesto.

- Reduce tu factura de comida para llevar o de comestibles. Después de un mes de cocinar en casa, por ejemplo, es posible que decidas reducir tu presupuesto para comida para llevar de forma permanente.
- Reduce las suscripciones infrutilizadas. También es posible que desees considerar reducir las suscripciones, especialmente si tu presupuesto actualmente está sobrecargado con pagos a servicios de medios y empresas de aplicaciones. ¿No quieres renunciar a tus programas favoritos? Considera una tarjeta de crédito que ofrezca recompensas en servicios de streaming, para que puedas obtener reembolsos en efectivo cada vez que realices un pago mensual.
- Negocia facturas mensuales. Reduce tus gastos mensuales negociando el pago de tus facturas. "Intenta negociar con cable, Internet y otros proveedores de servicios mensuales, especialmente si encuentras una mejor tarifa de la competencia".
- Compara precios. "Si no has comparado tu seguro de automóvil en algunos años, realiza una búsqueda rápida en los mercados de seguros", sugiere Woroch. Al conocer qué otras opciones están disponibles, podrás evaluar si estás pagando demasiado y si es hora de cambiar a algo más asequible.



financiero, es una de las mejores maneras de ahorrar dinero rápidamente. Comprometerse a realizar la menor cantidad de compras posible durante algunas semanas puede ser una excelente manera de destinar dinero extra a una factura de tarjeta de crédito o aumentar un fondo de emergencia.

La mayoría de nosotros tendríamos que realizar algún tipo de transacción financiera durante un mes, aunque sea tan simple como abastecernos de leche, huevos o papel higiénico. Pero lo más importante es la eliminación del gasto discrecional. Dado que hay cosas que tendrás que comprar pase lo que pase, como comestibles y artículos de limpieza, trata de comprar con inteligencia y aprovechar tu dinero buscando cupones y comparando precios. Woroch recomienda utilizar aplicaciones para ahorrar dinero para reducir el costo de las compras diarias. >>



FIX A TICKET

TRAFFIC TICKETS · SPEEDING · LOGBOOK VIOLATION · OVERWEIGHT TICKETS Y MÁS

CALIFORNIA HIGHWAY PATROL MIDDLE MEANOR MT

NOTICE TO APPEAR
CHP 215 (REV 7/93)

Date of Violation: _____ Time: _____ AM _____ PM

Name of Violator (Last, First, Middle Initial): _____

Address: _____ State: _____ ZIP Code: _____

City: _____ State: _____ ZIP Code: _____

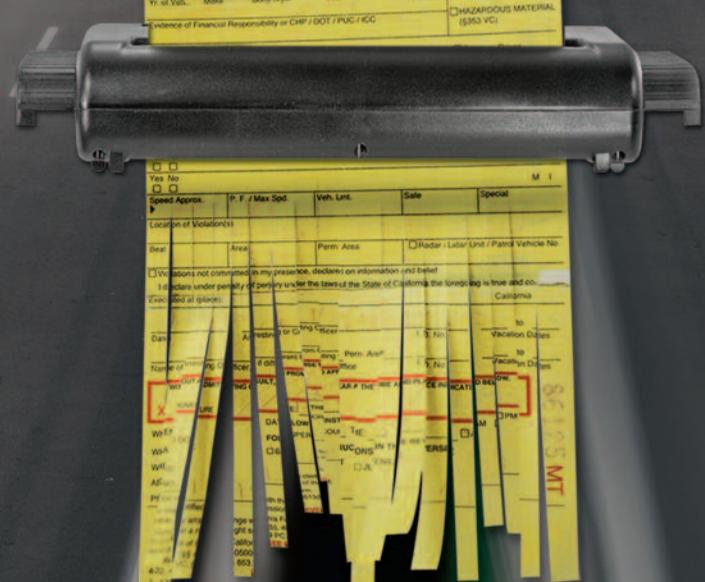
Driver Lic. No.: _____ State: _____ Commercial: Yes No Age: _____ Birth Date: _____

Sex: _____ Hair: _____ Eyes: _____ Height: _____ Weight: _____ Race / Ethnicity: _____

Veh. Lic. No. or VIN No.: _____ State: _____ Reg. Exp: _____ COMMERCIAL VEHICLE (41210(b) VC)

Yr. of Veh.: _____ Make: _____ Body Style: _____ Color: _____ Veh. Type: _____ HAZARDOUS MATERIAL (5303 VC)

Evidence of Financial Responsibility or CHP / DOT / PAC / RDC



AYUDAMOS A CHOFERES CUANDO SU LICENCIA ESTA EN PELIGRO ¡VAYA CON LOS MEJORES!

¡NUESTROS ABOGADOS TIENEN LA EXPERIENCIA PARA PELEAR SU CASO EN CORTE!

¡PREGUNTE A NUESTROS CLIENTES! ¡MAS DEL 90% DE EXITO!

855.349.2849



GANA DINERO EXTRA RÁPIDO

Una vez que hayas ajustado tu presupuesto y hayas comenzado a ahorrar dinero, puedes cambiar tu enfoque a ganar más dinero – a través de aplicaciones, actividades secundarias y otros servicios que puedes administrar desde casa. "Repón tus ahorros y paga cualquier deuda más rápido aumentando tu flujo de caja", aconseja Woroch. Ya sea que comiences tu propia pequeña empresa o tomes un trabajo lateral, existen oportunidades para ganar dinero.

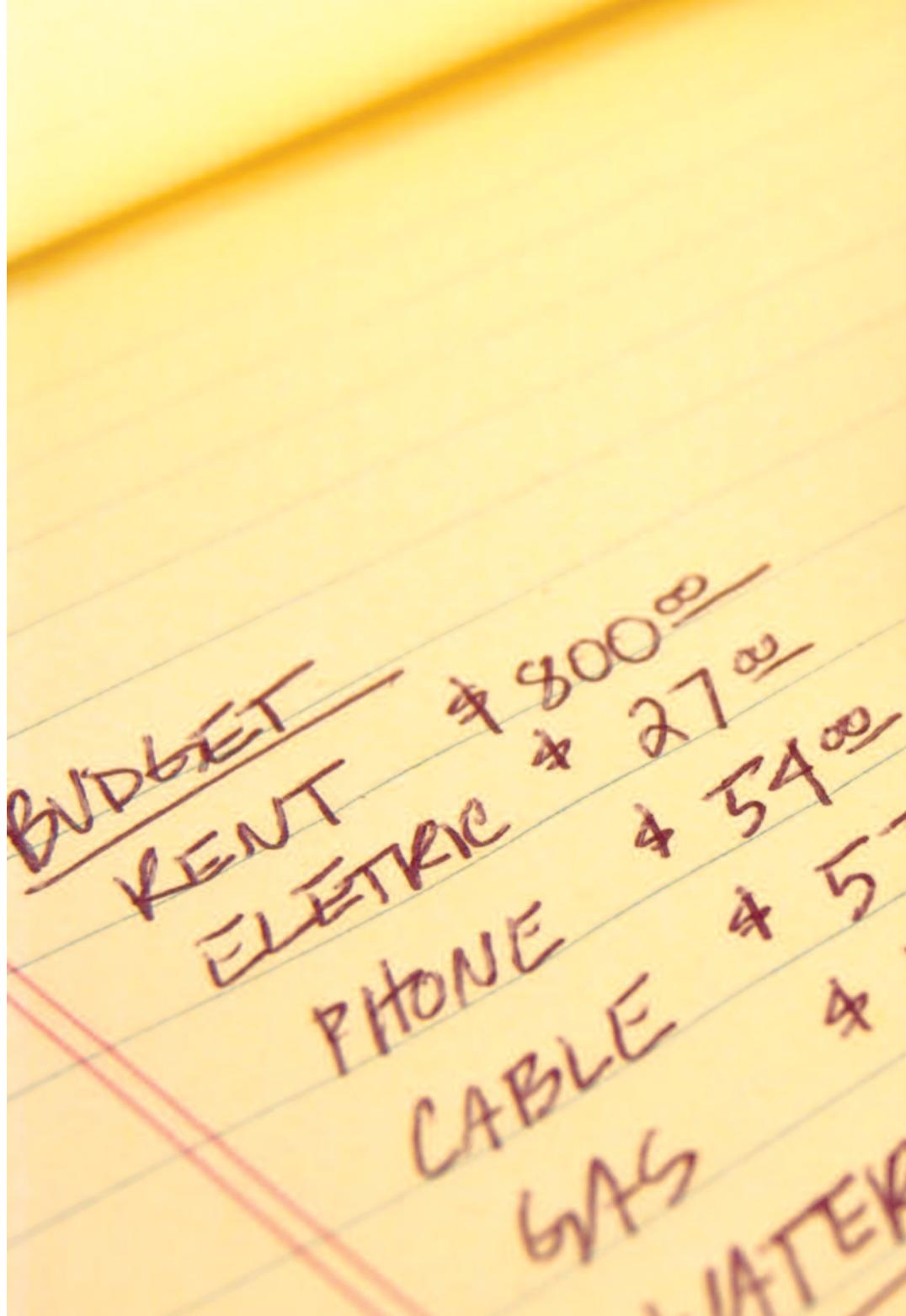
"Hay formas sencillas de ganar un poco de dinero extra desde casa y en tu tiempo libre". Las encuestas y los grupos focales, por ejemplo, son excelentes maneras de ganar dinero extra; de hecho, Woroch recientemente ganó una tarjeta de regalo de \$150 al participar en un grupo de enfoque sobre viajes.

TRANSFIERE LOS SALDOS DE TUS TARJETAS DE CRÉDITO

¿Cuál es el último paso que puedes dar para volver a encarrilar sus finanzas? Consolida cualquier deuda pendiente de tarjeta de crédito en una tarjeta de crédito de transferencia de saldo. "Si tienes deudas navideñas en varias cuentas, puedes consolidar esos saldos y ahorrar en intereses obteniendo una tarjeta de transferencia de saldo con APR inicial del 0 por ciento", dice Woroch.

Las transferencias de saldo son una de las mejores formas de eliminar la deuda de las fiestas, con las mejores tarjetas de crédito para transferencia de saldo brindándote entre 12 y 21 meses de cero intereses en transferencias de saldo. "Puedes pagar tus saldos sin desperdiciar ninguno de tus pagos en intereses", explica Woroch.

En resumen, tu recuperación financiera después de las fiestas funciona mejor cuando combinas herramientas para ahorrar dinero con otras buenas prácticas financieras, como obtener ingresos adicionales y consolidar deudas antiguas. Considera un mes sin gastos para ayu-



darle a recalibrar tus hábitos de gasto y ahorrar dinero rápidamente. Tómate un respiro para reevaluar tus gastos y ver si hay algo que puedas recortar y considera ampliar tus ingresos con un trabajo adicional o una nueva empresa. Mientras pones en orden tus finanzas, podrías beneficiarte de una tarjeta de crédito de transferencia de saldo para consolidar la deuda pendiente y liquidarla sin intereses adicionales por un tiempo limitado.

10+ FORMAS DE AHORRAR DINERO

1. AUTOMATIZA TUS AHORROS CON UNA APLICACIÓN

Si a menudo te olvidas de poner dinero en tu cuenta de ahorros o te cuesta saber cuánto ahorrar, considera usar una aplicación que haga el trabajo por ti. Hay muchas aplicaciones que automatizan tus ahorros. Qapital y



Dígito son dos opciones. Estas aplicaciones de ahorro automatizadas están diseñadas para transferir automáticamente una cantidad predeterminada de tu cheque de pago a tus ahorros. No obtendrás el rendimiento porcentual más alto (o, a veces, ninguno) de tus depósitos con estas aplicaciones, por lo que una vez que hayas ahorrado una cantidad considerable, considera transferir el dinero a una cuenta de ahorros de alto rendimiento.

2. CAMBIA DE BANCO

Los bancos ganan mucho dinero con las comisiones de las cuentas. De hecho, los bancos ganaron más de 8,000 millones de dólares en 2021 sólo en comisiones por sobregiros y fondos insuficientes, según la Oficina de Protección Financiera del Consumidor. Es fácil evitar pagar tarifas mensuales, especialmente en los bancos en línea. Casi la mitad (46 por ciento) de las cuentas corrientes

que no generan intereses son gratuitas, según el estudio de tarifas de cuentas corrientes y cajeros automáticos Bankrate's de 2022. Algunos bancos incluso te darán un bono generoso sólo por abrir una cuenta. Para tu cuenta de ahorros, busca una que ofrezca un rendimiento competitivo. Compara tasas de cuentas de ahorro y tarifas para encontrar uno que se ajuste a sus necesidades. »

3. REGÍSTRATE PARA RECIBIR RECOMPENSAS Y PROGRAMAS DE FIDELIZACIÓN.

Regístrate para recibir tarjetas de descuento en supermercados y farmacias de tu área. El uso regular de estos programas puede ayudarte a ahorrar dinero al momento de pagar o posiblemente ayudarte a ganar recompensas para futuras compras. Solo asegúrate de no dejarte llevar por ofertas atractivas para comprar cosas innecesarias.

4. COMPRA EN EFECTIVO O ESTABLECE UN CONTROL EN TU TARJETA

Puedes engañar a tu cerebro para que ahorres dinero cada vez que vayas a la tienda usando efectivo en lugar de una tarjeta de crédito para realizar una compra. Cualquier efectivo que tenga es tu límite de gasto. Es muy fácil perder de vista los límites de una tarjeta de crédito.



5. DEJA DE PAGAR POR COMODIDAD

Pagar por comodidad puede ahorrar tiempo, pero puede costarte dinero. Tomarse un poco más de tiempo de tu día para preparar tu propio café o limpiar y reparar cosas en la casa puede hacer crecer tu cuenta bancaria. Elige reducir tus gastos en cosas que te importan menos. Por ejemplo, tal vez valores la experiencia de ir a

una cafetería, pero puedes reducir la cantidad de veces que pides comida a domicilio.

6. GANA REEMBOLSOS EN EFECTIVO POR TUS COMPRAS

Incluso en los momentos más difíciles, seguirás necesitando gastar dinero en lo esencial, por lo que también podrías recibir un reembolso en efectivo. Hay tarjetas de crédito con devolución de efectivo que pueden ayudarte a cobrar reembolsos en efectivo por tus compras. Algunos ni siquiera cobran una tarifa anual. Es posible que tu tarjeta de crédito existente también tenga ofertas de devolución de efectivo en ciertos minoristas, pero es posible que debas optar por canjear esta recompensa. Estas ofertas pueden tener una fecha de vencimiento u otros términos y condiciones, así que verifica nuevamente para asegurarte de que no lo tomen por sorpresa. >>



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.



7. REEVALÚE TUS FACTURAS RECURRENTE

Mira tus opciones de cable, satélite o transmisión para potencialmente ahorrar dinero. Puedes comenzar con una buena oferta de tu proveedor de cable o satélite, que caduca después de un período inicial. Encontrar un nuevo acuerdo después de un par de años podría ahorrarte dinero.

8. BUSCA CUPONES Y OFERTAS.

Planificar con anticipación los cupones y verificar las ventas puede marcar una gran diferencia. Mirar los folletos de las tiendas y en línea puede ayudarte a conseguir una buena oferta y ahorrar dinero.

9. VENDE ARTÍCULOS NO DESEADOS

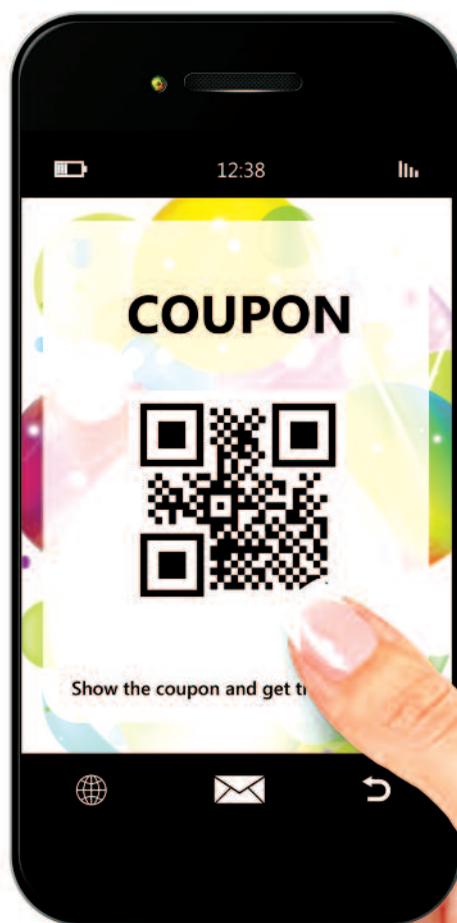
Vende artículos que no necesitas para una inyección de efectivo rápida. Mira tu armario, ático, garaje o espacio de almacenamiento para encontrar el abrigo, el anillo o las botas de montaña que ya no usas. Luego, publica el artículo en un sitio popular como de venta en línea, como eBay o Poshmark. Una venta de garaje puede ser una opción para vender muchos artículos a la vez. Cualquiera que sea el enfoque que adoptes, haz tu tarea para evitar arrepentimientos. Asegúrate de conocer el valor de un artículo antes de venderlo por menos de lo que vale.

10. REEVALÚA TUS COSTOS DE VIVIENDA

Los costos de vivienda, como el alquiler o pagos de hipoteca, son algunos de los gastos más grandes en la mayoría de los presupuestos. Mudarse a un lugar con un alquiler más bajo podría ayudarte a empezar a ahorrar de inmediato. Refinanciar tu hipoteca puede ayudarte a ahorrar dinero en pagos mensuales y a largo plazo. Pero asegúrate de que tenga sentido para tu situación.

11. LIMITA EL CONSUMO DE ENERGÍA

Al reducir la cantidad de energía que consumes, no solo ayudas al medio ambiente sino que también reduce tus facturas mensuales. Algunas formas de ahorrar dinero rápidamente en el consumo de energía incluyen desconectar los dispositivos electrónicos cuando no estén en uso, cambiar a bombillas LED y bajar el termostato un par de grados por la noche durante los meses más fríos.



12. COCINA TUS PROPIAS COMIDAS

La comida puede suponer un gran gasto en tu presupuesto. Prepárate para cocinar tus próximas comidas y comprende claramente lo que necesitas del supermercado. Haz una lista, busca cupones y trata de no comprar nada que no esté en la lista. Incluso sin cupones, comprar comida en un supermercado es significativamente menos costoso que pedir comida para llevar o comer en restaurantes.

13. HAZ UN PRESUPUESTO

Evaluar tus gastos es una forma de encontrar áreas en las que puedes estar desperdiciando dinero. Este puede ser un proceso revelador. El objetivo de hacer un presupe-

to es establecer una pauta sobre cuánto gastas y cuánto ahorras cada mes. Puede brindarte información sobre dónde puedes reducir tus gastos y puede incentivarte a avanzar hacia tus objetivos de ahorro.

14. ELIMINA HOY UN HÁBITO DE GASTO

Probablemente haya un regalo o una comida por la que esté pagando a diario o con regularidad y sin la que puedas vivir (o disfrutar con menos frecuencia). Con el tiempo, es posible que te acostumbres a saltarte este elemento y ya no sea un hábito. Si sigues un plan y utilizas cierta disciplina, puedes encontrarte con más dinero al final de la semana o del mes y, con el tiempo, del año.

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



EN LA RUTA: **MANEJAR EN EQUIPO** ES MÁS SEGURO

DÚO DINÁMICO

MANEJAR EN EQUIPO ES MÁS SEGURO

SI BIEN CONDUCIR CAMIONES PARA GANARSE LA VIDA PUEDE SER UNA PROFESIÓN SOLITARIA, DE UN TIEMPO A LA FECHA SE HA POPULARIZADO EL MANEJO EN PAREJAS. DOS CONDUCTORES QUE TOMAN TURNOS DE MANEJO PERMITEN OPERAR EL CAMIÓN DURANTE MÁS TIEMPO GARANTIZANDO QUE QUIEN ESTÉ AL VOLANTE SE ENCUENTRE EN LAS MEJORES CONDICIONES PARA MANEJAR. »



En el vasto y complejo mundo del transporte por carretera, la seguridad en la carretera es primordial. A lo largo de los años, la industria del transporte por carretera ha explorado varias estrategias para mejorar la seguridad y la eficiencia, y un enfoque que ha ganado popularidad es la conducción de camiones en equipo. Este método implica que dos conductores operen un solo camión por turnos, lo que garantiza una operación continua y entregas más rápidas. En este artículo, exploraremos el concepto de conducción de camiones en equipo y su impacto positivo en la seguridad vial.

La conducción de camiones en equipo, también conocida como copilotación, implica que dos conductores de camiones profesionales compartan las responsabilidades de operar un solo camión. Los conductores alternan entre conducción y descanso en turnos, lo que permite que el camión se mueva continuamente sin paradas prolongadas. Este enfoque se utiliza comúnmente para viajes de larga distancia, donde las entregas urgentes son esenciales.

BENEFICIOS DE CONDUCIR CAMIONES EN EQUIPO

Mayor seguridad. La conducción de camiones en equipo ofrece varios beneficios de seguridad en comparación con la conducción en solitario. Con dos conductores a



bordo, el camión puede funcionar sin parar, lo que reduce significativamente el tiempo de permanencia en la carretera. Como resultado, los conductores pueden evitar la presión de cumplir plazos ajustados, lo que lleva a un

comportamiento de conducción menos agresivo y un menor riesgo de accidentes.

Menor fatiga y mayor eficiencia. La fatiga es una preocupación importante para los conductores de camiones y la conducción en



en la ruta: **MANEJAR EN EQUIPO ES MÁS SEGURO**



carga llegue a su destino mucho más rápido que la conducción tradicional en solitario. Con un funcionamiento continuo, el camión recorre más millas por día, lo que da como resultado entregas más rápidas. Esta eficiencia beneficia tanto a las empresas de transporte como a sus clientes, ya que las entregas más rápidas se traducen en una mayor productividad y satisfacción del cliente.

MINIMIZA LOS RIESGOS

Operación continua. Mientras un conductor descansa, el otro toma el relevo, garantizando que el camión siga avanzando sin interrupciones ni paradas. Esto minimiza el riesgo de colisiones provocadas por paradas bruscas y reduce las posibilidades de encontrarse con situaciones peligrosas.

Responsabilidades compartidas. Con dos conductores en el camión, las responsabilidades se comparten, fomentando una sensación de trabajo en equipo y apoyo mutuo. En situaciones desafiantes, tener dos profesionales experimentados a bordo mejora las capacidades de resolución de problemas y permite una rápida toma de decisiones. En caso de desafíos imprevistos, como condiciones climáticas adversas o cierres de carreteras, ambos conductores pueden colaborar y encontrar las mejores soluciones juntos. Esta adaptabilidad e ingenio son invaluable en viajes largos. »

equipo ayuda a abordar este problema. Al turnarse para descansar y conducir, los conductores pueden mantener un horario de sueño más equilibrado, reduciendo el riesgo de conducir con somnolencia. Los conducto-

res que han descansado bien están más alertas y pueden tomar mejores decisiones, lo que contribuye a viajes más seguros.

Entregas más rápidas y productividad mejorada. La conducción en equipo permite que la



¿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





El papel de la comunicación. La comunicación eficaz es un aspecto crucial de la conducción de camiones en equipo. La comunicación clara y constante entre los conductores garantiza transiciones fluidas durante los cambios de turno y ayuda a coordinar las tareas de manera efectiva. Además, mantener líneas de comunicación abiertas fomenta un ambiente de trabajo positivo y fortalece el vínculo entre los copilotos. A pesar de los numerosos beneficios, la conducción de camiones en equipo plantea algunas preocupaciones y conceptos erróneos que es necesario abordar.

Compatibilidad. Para una conducción exitosa en equipo, es esencial encontrar conductores que sean compatibles en términos de personalidad, ética de trabajo y estilos de comunicación. Las empresas de transporte por carretera deben invertir tiempo y esfuerzo en seleccionar parejas de conductores adecuadas para fomentar una dinámica de trabajo armoniosa y productiva.

Potencial de ingresos y equidad. Pueden surgir preguntas sobre la compensación justa y el potencial de ingresos al considerar conducir en equipo. Las empresas deben establecer estructuras salariales transparentes y garantizar que ambos conductores reciban una compensación equitativa por sus contribuciones.

Establecer confianza y simpatía. Los conductores de equipo a menudo pasan largos períodos juntos, compartiendo espacios reducidos. Establecer confianza y simpatía entre copilotos es vital para una asociación exitosa y un viaje seguro.

DESAFÍOS DE MANEJAR EN EQUIPO

Si bien la conducción en equipo ofrece muchas ventajas, también presenta algunos desafíos únicos.

Espacio personal. Pasar largas horas juntos en la cabina puede limitar el espacio personal y la privacidad. Los conductores deben respetar los límites de los demás y encontrar formas de crear espacios personales dentro del camión.

Horarios de sueño. Alinear los patrones de sueño cuando se trabaja por turnos puede resultar un desafío. Los conductores deben priorizar un descanso suficiente para mantener el estado de alerta y prevenir problemas relacionados con la fatiga.

Posibles conflictos y soluciones. Pueden (van a) surgir conflictos ocasionales entre los conductores del equipo debido a diferencias de opiniones o hábitos de trabajo. La comuni-



cación abierta y la voluntad de llegar a acuerdos son esenciales para resolver conflictos y mantener una relación de trabajo positiva.

Para garantizar la máxima seguridad al conducir en equipo, las empresas de transporte y los conductores deben seguir ciertas precauciones:

Regulaciones de Horas de Servicio (HOS). Seguir éstas indicaciones no sólo es crucial porque es una ley, sino porque es vital para prevenir la fatiga del conductor. Monitorear diligentemente las horas de conducción y los descansos ayuda a los conductores a mantenerse alerta y saludables en la carretera.

Mantenimiento e inspecciones. El manteni-

PREGUNTAS FRECUENTES SOBRE MANEJO EN EQUIPO

P: ¿ES MÁS RENTABLE CONDUCIR UN CAMIÓN EN EQUIPO QUE CONDUCIR SOLO?

R: Sí, este modo de manejo permite entregas más rápidas, lo que aumenta la productividad y la rentabilidad para las empresas de transporte por carretera.

P: ¿LA CONDUCCIÓN DE CAMIONES EN EQUIPO ES ADECUADA PARA TODO TIPO DE CARGA?

R: La conducción en equipo se utiliza habitualmente para viajes de larga distancia y entregas urgentes.

P: ¿LOS CONDUCTORES DE EQUIPO TOMAN DESCANSOS SIMULTÁNEAMENTE?

R: No, los conductores del equipo operan por turnos, lo que garantiza el funcionamiento continuo del camión.

P: ¿CÓMO EMPATAN LAS EMPRESAS A LOS CONDUCTORES COMPATIBLES PARA LA CONDUCCIÓN EN EQUIPO?

R: Es importante considerar los rasgos de personalidad, la ética laboral y los estilos de comunicación para seleccionar parejas de conductores compatibles.

P: ¿EXISTE ALGUNA RESTRICCIÓN LEGAL SOBRE LA CONDUCCIÓN EN EQUIPO?

R: Los conductores del equipo deben cumplir con las regulaciones de Horas de Servicio (HOS) para evitar la fatiga del conductor y garantizar la seguridad.

miento y las inspecciones periódicas del vehículo son fundamentales para evitar averías y garantizar la aptitud para la circulación del camión.

Condiciones climáticas y de la carretera. Estar atento a las previsiones meteorológicas y a las condiciones de la carretera permite a los conductores del equipo planificar rutas en consecuencia y evitar peligros potenciales.

La conducción de camiones en equipo ofrece una alternativa más segura y eficien-

te a la conducción en solitario. Con su operación continua, fatiga reducida y capacidades mejoradas de resolución de problemas, este enfoque mejora la seguridad vial al tiempo que aumenta la productividad. Sin embargo, abordar las inquietudes, fomentar una comunicación efectiva e implementar medidas de seguridad son esenciales para garantizar experiencias exitosas de conducción en equipo. 



QUE LO HAGAN ELLOS

TODO SOBRE EL MANTENIMIENTO MÓVIL

A TODOS NOS GUSTA QUE LAS COSAS SE HAGAN DE CIERTA MANERA, ESPECIALMENTE CUANDO HABLAS DE UN GERENTE DE FLOTA Y EL MANTENIMIENTO DE SUS CAMIONES. SIN EMBARGO, EL MANTENIMIENTO MÓVIL ES UNA TENDENCIA QUE ESTÁ COBRANDO POPULARIDAD DEBIDO A LA CANTIDAD DE PROBLEMAS QUE EVITA, LO CUAL SE TRADUCE EN QUE LOS CAMIONES Y REMOLQUES PASAN MÁS TIEMPO EN LA CARRETERA GENERANDO DINERO. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / MANUEL HUICI

Nada frustra más a los camioneros que descubrir que el remolque que deben cargar tiene luces fundidas o una llanta defectuosa. A menos que haya otro remolque vacío cerca, ese conductor podría pasar las próximas horas no remuneradas buscando en bolsas de trabajo flotas con equipos más confiables. Es increíblemente contraproducente tener equipos no aptos en patios de desembarco cuando podrían haberse reparado de antemano.

Aparte de los conductores descontentos, los equipos abandonados perjudican la utilización de los activos y la eficiencia de la flota. Dos de los tres remolques por tractor de una flota permanecen inactivos todo el tiempo, entonces, ¿qué mejor oportunidad podría haber para enviar un equipo para realizar el mantenimiento de rutina de los remolques que cuando están en un lote de entrega?

"Una de las ventajas del mantenimiento móvil es que puede ser muy flexible", afirma Drew



Kortyna, director senior de gestión de operaciones de Servicios de flotas de movilidad automotriz de Cox. "Uno de nuestros clientes más importantes tiene remolques en lotes de entrega en todo el país. Envían una lista de las inspecciones que quieren que se realicen. Luego, mientras estamos en el sitio, recorreremos otros equipos en el lote y enviaremos un informe".

Kortyna dice que la programación no suele ser un problema, ya que siempre habrá remolques que inspeccionar. Si un remolque en particular no está en el sitio cuando llega el equipo, lo revisarán la próxima vez. "Podríamos estar en ese sitio todos los días o dos o tres veces por semana".

La explosión en equipo telemático en el remolque significa que muchos de ellos pueden

mantenimiento: TODO SOBRE EL MANTENIMIENTO MOVIL



confiar en inspecciones adecuadas después del viaje por parte de los conductores, el personal de mantenimiento móvil en el sitio generalmente detectará el problema y lo informará.

SIEMPRE HAY ALGO QUE ARREGLAR

Mantenimiento móvil puede referirse a cualquier cosa, desde inspecciones de equipos hasta reparaciones importantes. Dado que las flotas rara vez ven sus remolques más de un par de veces al año, hacer que los inspeccionen y reparen en los lotes de entrega de los clientes es una forma de adelantarse a la curva de mantenimiento.

Pero estos servicios son para algo más que remolques. Kortyna dice que Cox tiene camiones de servicio móviles equipados para manejar todo, desde cambios de aceite hasta reparaciones de la suspensión. "Tenemos diferentes camiones de servicio diseñados para la mayoría de los trabajos típicos de reparación y mantenimiento", afirma. "Tenemos camiones diseñados para hacer cambios de aceite in situ, por ejemplo. Tienen un sistema que aspira el aceite de un camión para eliminar preocupaciones ambientales. Contamos con camiones de servicio de remolques contruidos para reparaciones de remolques. Tienen una plataforma en el techo para que el técnico pueda permanecer al nivel del techo para realizar reparaciones en el techo y las luces".

La comunicación es la clave para que la relación con tu proveedor de servicios móviles funcione. La mayoría de las flotas tienen algunos protocolos de comunicación internos para que los conductores se comuniquen con el personal de man-

tenimiento con alertas e incluso para enviar informes de inspección del vehículo del conductor (DVIR por sus siglas en inglés). ¿Podría compartir esos informes con los proveedores de servicios de mantenimiento móvil?

"Puede ser, pero las flotas suelen ser reacias a compartirlo", afirma Kortyna. "Los camiones han tenido sistemas telemáticos durante años y pueden decirte exactamente qué está mal, pero las flotas no compartirán esa información con los grandes proveedores de servicios. Asimismo, los OE no pueden compartirlo sin el permiso de los clientes".

Cox está construyendo un sistema que puede capturar datos sobre el estado de los equipos de los camiones de los clientes y de las plataformas de software de mantenimiento de los clientes. Dice que es una cuestión difícil de resolver debido al alcance de la integración involucrada, pero ocupa un lugar destacado en su lista de tareas pendientes. "Creo que tendremos un sistema implementado mucho antes de que tengamos muchos clientes dispuestos a brindarnos los datos", se lamenta.

HAZLO TÚ MISMO

Puedes hacer que el proveedor de servicios se acerque a ti o llevar tus camiones al proveedor de servicios. La idea detrás del mantenimiento móvil, o mantenimiento subcontratado, es realizar el trabajo necesario en algún lugar donde no se tenga acceso práctico al activo. Love's y TravelCenters of America ofrecen una amplia gama de servicios de mantenimiento y reparación, programados o no, en la mayoría de las ubicaciones del país. >>



informar ciertas deficiencias. Sin embargo, todavía no se han implementado sensores que detecten daños físicos en los remolques, como bisagras de puertas rotas o trenes de aterrizaje destrozados. Esos problemas aún requieren contacto humano: inspecciones atentas después del viaje o un técnico de mantenimiento móvil. Dado que las flotas no siempre pueden



"T/A ofrece trabajos programados y no programados en nuestra cartera de mantenimiento móvil", dice Homer Hogg, vicepresidente de operaciones de servicio de camiones en TravelCenters of America "Podemos trabajar con los clientes para respaldar el trabajo programado a través de una API y su sistema de programación de vehículos. También ofrecemos inspecciones a mitad de viaje, inspecciones de extremos de ruedas y muchos otros servicios estándar

para ayudar a complementar las inspecciones periódicas de mantenimiento preventivo".

Hogg dice que un cliente puede utilizar el portal interno de T/A, llamado eShop, para reducir las llamadas telefónicas y los correos electrónicos para solicitudes de trabajo, estimaciones, aprobaciones, etc. Eso significa que las flotas pueden programar trabajos de mantenimiento específicos e incluso inspecciones en ruta cuando surja la oportunidad, asegurando que el camión esté en

condiciones y listo para su próxima asignación.

Love's ofrece una flexibilidad similar a través del software de mantenimiento Shop Connect View. Las flotas pueden ver los elementos de mantenimiento programados, una plataforma completa de gestión de reparaciones y recuperación de garantía. "Love's Truck Care puede proporcionar datos para interactuar con la mayoría del software de mantenimiento del mercado actual", dice Eric Daniels, vicepresidente de cuidado de camiones de Love's.

Love's Truck Care ofrece múltiples servicios de inspección para vehículos en carretera. Tomemos como ejemplo los neumáticos. "Con TirePass, todos los neumáticos se inspeccionan para determinar la profundidad de la banda de rodadura, el desgaste, dobles que no coincidan y el inflado adecuado en aproximadamente 10 minutos en cualquiera de nuestras ubicaciones", dice Daniels. "La iluminación, los guardabarros, las fugas de aire y más se inspeccionan visualmente durante el servicio TirePass. Además, se realizan inspecciones de cortesía en todos los vehículos mientras se realiza el servicio para garantizar que se informe a la flota sobre cualquier problema de seguridad". >>





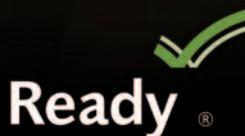
No Espere.



Comuníquese.

Haga su plan de emergencia hoy.

Visite [Listo.gov](https://www.listo.gov)



TECNOLOGÍAS INTEGRADAS

Otra opción que está ganando terreno entre las flotas es tener un técnico de concesionario en el sitio realizando trabajos de reparación y mantenimiento. Los técnicos integrados están capacitados y son empleados del concesionario, pero trabajan a discreción de la flota. Estos técnicos tienen todas las herramientas y la capacitación que necesitan para dar servicio a los equipos OE. En algunos casos, incluso mantendrán un inventario de piezas en el sitio.

"La competencia principal de una flota de camiones es entregar carga, no mantener inventarios de repuestos", dice Victor Cummings, vicepresidente de operaciones de servicio de Rush Enterprises. "Cuando trabajaba en flotas, siempre terminábamos con muchas piezas obsoletas, lo que supone una carga para los gastos de la empresa. Cuando el concesionario tiene su inventario, la flota solo paga por las piezas que utiliza. Y el distribuidor puede darse el lujo de gestionar mejor un espectro más amplio de inventario. "El acceso a ese inventario resulta en menos tiempo de inactividad", añade.

El mismo acceso a las piezas se aplica también a los camiones de servicio móvil. Mitchell Skates, director de servicio móvil de Rush, dice que todos ganan cuando los clientes pueden saber exactamente qué trabajo quieren y qué piezas están especificando. "El éxito de esas misiones depende en gran medida de la comunicación directa", afirma. "¿A dónde vamos? ¿Qué estamos atendiendo? ¿Cómo podemos estar preparados para hacer un solo viaje desde el punto de vista de piezas y herramientas? No siempre será perfecto, pero cuanto más comunicación tengamos desde el principio, más cerca podremos llegar a la perfección".

Esto nos lleva de nuevo a los comentarios anteriores de Kortyna sobre la integración del software de mantenimiento. "Cuanto más sepa el proveedor de servicios sobre los activos en los que estamos trabajando, mejor podremos aportar valor al trabajo", afirma.

LA PROPUESTA DE VALOR

Sabrás inmediatamente que el servicio móvil costará más por evento que hacer el trabajo internamente. Esto es un obstáculo para algunas flotas. En otras flotas, el gerente de mantenimiento puede querer que las cosas se hagan de cierta manera. Entonces, si bien las inspecciones pueden adaptarse, es necesario dejarse llevar un poco. Eso también puede ser un obstáculo.

Kortyna dice que las actitudes están cambiando con un mayor énfasis en minimizar el tiempo



de inactividad y, cada vez más, en aumentar la satisfacción del conductor. "Los clientes de flotas buscan suavizar esos obstáculos en el camino que pueden afectar la productividad", afirma. "Cada equipo al que reparamos antes de que el conductor lo necesite es uno menos del que debe preocuparse el administrador de la flota".

Cummings también ha visto un cambio en la mentalidad de mantenimiento a lo largo de los años. Antes, hacer el trabajo internamente era más económico si se contaban con los recursos. Pero afirma que los clientes se están volviendo más astutos, centrados en los negocios

y en la logística. Como resultado, ya no es simplemente un ejercicio contable.

"En mis días como superintendente de taller, mi enfoque principal era los costos de mantenimiento. Quería mantenerme dentro de mi presupuesto", dice. "Pero cuando me ascendieron y comencé a operar, la entrega se convirtió en mi responsabilidad. Entonces, además del taller, me volví mucho más consciente de la pérdida de ingresos debido al tiempo de inactividad". ¿Es más caro que otra persona se ocupe del equipo que casi nunca ves o es una buena decisión comercial? 

NEON

ADAM DRIVER

PENÉLOPE CRUZ

SHAILENE WOODLEY



A MICHAEL MANN FILM

FERRARI

DECEMBER 25

WRITTEN BY
TROY
KENNEDY MARTIN

DIRECTED BY
MICHAEL
MANN



© 2023 NEON LLC. ALL RIGHTS RESERVED.





ELECTRICIDAD OFFROAD

ZERO DSR/X

SI PENSABAS QUE RODAR FUERA DEL ASFALTO EN UNA MOTO ELÉCTRICA ERA PRÁCTICAMENTE IMPOSIBLE, TENEMOS QUE DECIRTE QUE ZERO MOTORCYCLES HA CAMBIADO EL PARADIGMA CON SU DSR/X, UNA MOTO CON UNA AUTONOMÍA DE HASTA 220 MILLAS QUE SE PORTA SORPRENDENTEMENTE BIEN POR CAMINOS DE TIERRA EN MEDIO DEL MÁS COMPLETO SILENCIO. »



POR: **TRANSPORTE LATINO / MANUEL HUICI**

¿Alguna vez te has preguntado por qué no vemos más motos eléctricas de turismo de aventura? La respuesta corta es la autonomía. Los viajes de larga distancia y la propulsión eléctrica de dos ruedas han estado en desacuerdo desde, bueno, los albores de las motocicletas eléctricas. Cuando se trata de motos eléctricas de turismo, las especificaciones han sido tolerables para los desplazamientos diarios, pero pueden ser difíciles de vender para los motociclistas aventureros acérrimos.

Aprendí (casi) de primera mano que con una planificación cuidadosa realmente puedes emprender un viaje de aventuras en una motocicleta eléctrica cuando unos amigos manejaron una Zero DSR durante más de 1,000 millas todoterreno a lo largo de la ruta Colorado Backcountry Discovery Route (BDR).

Aparte de algunas mejoras menores de potencia en 2018, la Zero DSR se ha mantenido relativamente sin cambios desde su introducción en 2016. La DSR que probé en 2021 ofrecía 70 caballos de fuerza y 116 libras-pie de torque, una batería de 14.4 kWh y complementos opcionales como alforjas, guardamanos, defensas y un parabrisas. Respetable para la época, especialmente si se compara con sus competidores eléctricos; sinceramente, no había muchos.

Para 2023, la DSR/X es básicamente una motocicleta completamente nueva. El bastidor trellis, la enorme batería de 17.3 kWh y los rines de rayos de alambre (opcionales) demuestran que la Zero DSR/X ha recibido

una revisión completa. La DSR/X tiene un parecido familiar con su hermana de moto deportiva, la Zero SR/S, pero las similitudes prácticamente terminan en el carenado delantero y el estilo de los faros.

Zero llama a la DSR/X una bicicleta ADV. Si agregas opciones como rines de rayos y alforjas, puede pasar por una, al igual que lo hizo la DSR Black Forest Edition. Sin esos complementos, las ruedas de fundición estándar montadas en neumáticos Pirelli Scorpion Trail II y la pequeña sección de cola me animan a clasificar la DSR/X como una moto sport-touring con inspiración ADV. Pero, de nuevo, las motos eléctricas de aventura son una categoría completamente nueva, por lo que tal vez Zero tenga derecho a definirla.

La DSR/X produce 166 libras-pie de torque y 100 caballos de fuerza. Esto es mucho más que su predecesora y se nota. Esta bicicleta se mueve con ganas. Gracias a su batería de 17.3 kW, la DSR/X ahora puede presumir de una autonomía de 180 millas en ciudad, aproximadamente un 13% mejor que años antes. O hasta 220 millas y un 29% mejor, si agregamos el Power Tank opcional, pero hablaremos de eso más adelante.

La ergonomía de la DSR/X también es completamente diferente. Gracias a la altura del asiento de 32.6 pulgadas, da la sensación de que estás sentado dentro de la moto, en lugar de encima de ella. A pesar de la baja altura del asiento, no se hicieron concesiones en lo que respecta a la distancia al suelo. La DSR/X se encuentra a unas respetables 9.7

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Z-Force 75-10X enfriado por aire

POTENCIA

- 100 HP y 169 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Continua, por correa dentada

BATERÍA

- Litio-ión de 17.3 kWh

SUSPENSIÓN

- Horquilla invertida de 47 mm Showa, monoamortiguador Showa

FRENOS

- Discos de 320 mm adelante y disco de 265 mm atrás.

PRECIO

- \$24,495



pulgadas de la tierra. Si el asiento original no funciona para ti, los asientos opcionales tanto más altos como más bajos del catálogo de accesorios de Zero darán a los pasajeros de todos los tamaños motivos para alegrarse.

El área del "tanque" de la moto parece significativamente más grande que antes. Tiene un alcance notablemente más largo y mucho más volumen donde estaría el tanque de gasolina en una moto de combustión. Hay un práctico compartimento de almace-



miento con 7.4 galones de capacidad. Este compartimento también se puede utilizar para albergar el cargador rápido o el tanque de energía opcional de Zero, y esta es otra área en la que la DSR/X se diferencia de los modelos anteriores.

A diferencia de otros modelos Zero, el modelo base DSR/X ahora viene equipado de serie con una entrada de enchufe J1772, una característica que anteriormente solo estaba disponible a través del tanque de carga de

Zero. Esto permite el acceso a estaciones de carga de nivel 2 y una carga más rápida que la de un tomacorriente doméstico convencional. En lugar de la opción Charge Tank, Zero ahora ofrece una opción de cargador rápido. El Cargador Rápido 2023 agrega 6 kW de capacidad de carga a los 6.6 kW existentes, lo que suma un total de 12.6 kW de capacidad de carga y reduce el tiempo de carga estándar del 95% de la capacidad de dos horas a una hora.

Si tu prioridad es maximizar el alcance en

lugar de acelerar la carga, puedes agregar un Power Tank a este compartimento, que agrega 3.6 kWh de capacidad de batería a un total de 20.9 kWh y logra un alcance declarado de 220 millas. Aparte del hecho de que estarías sacrificando alrededor del 70% del compartimento de almacenamiento para acomodar cualquiera de estos complementos, el otro inconveniente es que estás agregando peso en la parte alta de la bicicleta, especialmente si optas por el Power Tank de 45 libras. »

La DSR/X 2023 presenta el nuevo sistema operativo Cipher III+ de Zero. La nítida pantalla LCD permite a los pasajeros acceder a una gran cantidad de modos de potencia. Uno de mis favoritos es el nuevo Modo Cañón, que ofrece la misma aceleración que el Modo Deportivo, pero con un frenado regenerativo mucho más fuerte al soltar el acelerador. Si no te gusta lo que ha creado Zero, puedes personalizar cada uno de estos modos a tu gusto a través de la aplicación para teléfonos inteligentes de Zero y luego cargarlos en la moto.

Cuando llega el momento de rodar en tierra, unos pocos clics en el botón de menú te permiten cambiar al modo todoterreno, que permite las mismas configuraciones, pero adaptadas para la conducción todoterreno. Lo que más disfruté al probarla fue el modo todoterreno estándar, que ofrece una aceleración significativa pero apaga el ABS y minimiza el control de tracción para permitir un mayor patinaje de las ruedas traseras. La moto pesa la friolera de 544 libras, pero gracias a su bajo centro de gravedad es manejable. El nuevo diseño de "tanque" brinda a los motociclistas una mejor oportunidad de apretarla y dirigirla con las rodillas. El peso se nota mucho menos sobre el asfalto. La moto es fácil de tomar en una curva y mantiene su línea con precisión.

Uno de los apartados que reclamaban una mejora era el de la suspensión y Zero respondió a las críticas ofreciendo una nueva horquilla Showa de 47 mm con 7.4 pulgadas de recorrido y total capacidad de ajuste. No es exactamente la punta de lanza para el recorrido de la suspensión ADV, pero está casi media pulgada más cerca que antes. La DSR/X también recibió un nuevo amortiguador Showa totalmente ajustable que tiene un dial muy conveniente para ajustar la precarga. Útil si estás añadiendo un pasajero o llenando las maletas TRAX ADV opcionales.

La experiencia de conducir una motocicleta eléctrica se define en gran medida por la falta de ruido, no sólo del motor sino también de la transmisión. Zero lo sabe y por eso ha utilizado correas de carbono de Gates en lugar de las ruidosas cadenas que se encuentran en las motocicletas tradicionales. El inconveniente es que las correas pueden ser propensas a romperse cuando están cargadas de barro, arena o restos de conducción todoterreno.

Para ayudar a persuadir a los conductores a quedarse con la correa, la DSR/X luce una nueva correa de 25 mm que, según Zero, es 2.6 veces más resistente que los modelos anteriores. Dado que la correa anterior tenía sólo 17 mm de grosor, uno pensaría que la nueva sería mucho



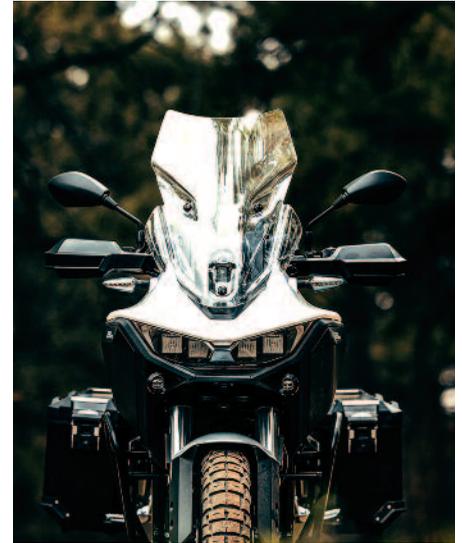
más ruidosa. Todo lo contrario. Gracias a una rueda dentada delantera más grande, que ejerce menos tensión sobre la correa, la moto es más silenciosa que antes. La rueda dentada trasera también recibió cierta atención, con orificios roscados que evitan el empaquetamiento y permiten que se eliminen los residuos. Si no estás convencido de la correa y no te importa escuchar una cadena fuerte, aún puedes pedir el kit de cadena opcional para la DSR/X.

Al comenzar mi viaje con una batería de 17.3 kW completamente cargada, la pantalla mostraba un estado de carga del 110%. ¿De dónde sale el 10% extra? Zero dijo que es una función llamada Carga de rango extendido (ERC por sus siglas en inglés). Se trata de una función que

supuestamente ayuda a prolongar la vida útil de la batería reservando la parte máxima de su carga. Otra forma de interpretar esto es que la batería solo está cargada en un 90% cuando dice que está llena, y ese 10% adicional solo hace que la batería se cargue por completo.

En cuanto a los tiempos de recarga de la batería, la DSR/X está equipada con un cargador de 6.6 kW recién salida de la agencia, que permite cargar la moto a un 95% de capacidad en 2.2. Está disponible para la compra un módulo de carga adicional de 6 kW (se requiere instalación por parte del concesionario) que puede alcanzar hasta 12.6 kW y reduce el tiempo de recarga a solamente 66 minutos para una carga del 95%. La DSR/X también se puede cargar en cualquier





lugar donde cargues tu teléfono celular a través de un tomacorriente de 110 V durante la noche, en aproximadamente 10 horas.

Dejando a un lado las extrañas matemáticas, lo que realmente importa es hasta dónde puedes llegar. Recorrí una mezcla de ciudad, cañón pavimentado y caminos de tierra por un total de 53 millas. Al finalizar, mi moto tenía una lectura de un respetable 72% de la capacidad de la batería. Sabiendo muy bien

que le di al DSR/X más de lo que le correspondía en fuertes aceleraciones, esperarí que las afirmaciones de alcance de Zero resulten ser precisas. La DSR/X está disponible por un precio de \$24,495 con cargos adicionales e impuestos. A partir de ahí, podrás personalizar y personalizar completamente la moto con accesorios como rines con rayos de alambre, portaequipajes, barras protectoras, faros LED y la lista continúa.

En pocas palabras, cuando se trata de viajes de aventura, es difícil reemplazar las bicicletas de combustión en estos entornos. Pero puedo decir con seguridad que las mejoras realizadas en esta DSR/X son en gran medida lo que deseaba. Esta bicicleta es un claro indicador de que el mercado de motos de aventura eléctricas, el mercado de turismos deportivos o como quiera que Zero quiera llamarlo, acaba de mejorar. [ETL](#)



XPO Logistics

XPOLOGISTICS | 855.295.7504

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

WAL*MART TRANSPORTATION

WAL*MART | 800.803.7348

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

LANDSTAR

LANDSTAR | 800.435.4010

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

SCHNEIDER NATIONAL

SCHNEIDER | 800.447.7433

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

SAIA

SAIA | 800.765.7242

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



servicios: **BOLSA DE TRABAJO**

96

ENERO DE 2024 | TRANSPORTE LATINO



¿BUSCAS EMPLEO?



BOLSA DE TRABAJO



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

LA RELACIÓN CALIDAD PRECIO TE ESTÁ ESPERANDO



En los negocios, el tiempo lo es todo. Entregar a tiempo, utilizar vehículos en los que pueda confiar todo el tiempo: todo es cuestión de tiempo. Es por eso que ya es hora de que invierta en la relación calidad-precio comprobada que ofrece el confiable camión Croner de UD. Le ahorra dinero porque le ahorra tiempo.



UD TRUCKS



HASTA 9.5%
EN AHORRO DE
COMBUSTIBLE*

MEJOR
ACELERACIÓN

MENOR
CONSUMO DE
COMBUSTIBLE

MÁS
EFICIENTE



MENORES
EMISIONES

MENOR
PESO

Convierte las MPG en OMG.

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



Escanea con tu
teléfono para acceder

Descubre más en MackTrucks.com/OMG

*Comparado con un motor distinto al MP8HE.

BORN READY.