

INTERNATIONAL LT SERIES | MAN TGM | HONDA GOLDWING 2020

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

MARZO

MAGAZINE

2020

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com



VOCACIONAL

NPR

VENDER UN CAMIÓN EN MÁS DE 100 PAÍSES Y SER LÍDER DE VENTAS EN 20 DE ELLOS NO ES ALGO QUE OCURRA POR CASUALIDAD. EL ISUZU NPR ES UNO DE LOS CAMIONES MÁS CONVENIENTES PARA REPARTO EN CIUDAD GRACIAS A UNA COMBINACIÓN DE EFICIENTES MOTORES, CAPACIDAD DE CARGA Y DURABILIDAD.

CAMIONETA



FORD RANGER 2020

elexity^{VHH}
Hamburg fährt elektrisch





Mercedes-Benz





ISUZU NPR

Vender un camión en más de 100 países y ser líder de ventas en 20 de ellos no es algo que ocurra por casualidad. El Isuzu NPR es uno de los camiones más convenientes para reparto en ciudad gracias a una combinación de eficientes motores, capacidad de carga y durabilidad.

PAG. 18



AMERICANO

INTERNATIONAL LT SERIES 2020

Presentada hace cuatro años, la Serie LT de International presume de un gran consumo de combustible que te ayudará a mantener a raya el gasto en diesel; algo crucial en el segmento de largas distancias. Además, está acompañado por cómodas cabinas que harán las delicias de los conductores.



DEL MUNDO

MAN TGM

Poco conocido de este lado del Atlántico, el TGM de MAN es una cara familiar en las carreteras europeas, donde se caracteriza por una gran rentabilidad en el transporte de reparto y de tracción semipezado. Rediseñado hace apenas un par de años, hoy presume un interior más confortable que hará las delicias de quienes se pongan un volante



UTILITARIO

NISSAN NV200 COMPACT CARGO 2020

Tal vez la NV200 Compact Cargo parezca muy pequeña, pero tiene capacidad para 123 pies cúbicos de carga. Además, un eficiente motor y la transmisión automática la hacen cómoda en el pesado tráfico urbano. Es, sin lugar a dudas, una herramienta ideal para quien tiene que transportar cargas pequeñas en la ciudad

CONTENIDO | DIRECTORIO

4

MARZO DE 2020 | TRANSPORTE LATINO



ESAS LARGAS HORAS DE RECORRIDO REQUIEREN UN ACEITE DE ALTO RENDIMIENTO



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

**Shell
ROTELLA®**

El aceite de motor que trabaja tan duro como usted.

**ENCUENTRA
LA NUEVA APP DE**

**MAGAZINE
TRANSPORTE
LATINO**

**PARA IPAD,
IPHONE Y
ANDROID**



ES GRATIS!



Available on the
App Store



PAG.
90

**HONDA GOLD
WING TOUR 2020**

La familia Gold Wing ha sido sinónimo de cómodos viajes por carretera desde que llegó a nuestro país a mediados de los setenta. Hoy, a 45 años de distancia, se mantiene como una de las mejores opciones para recorrer miles de millas en medio del mayor confort que puedes obtener en dos ruedas.



MANTENIMIENTO

64

CUIDA TUS CABLES

Con camiones y remolques cada vez más "tecnologizados", los sistemas eléctricos son una pieza clave para el correcto funcionamiento de tu vehículo. Sigue leyendo para ver cómo evitar estos problemas.



FINANZAS

78

IMPUESTOS 101

Abril está a la vuelta de la esquina y eso sólo quiere decir una cosa: es tiempo de pagar impuestos. Como sabemos que a nadie le encanta darle dinero al Tío Sam, te presentamos cuáles son las deducciones a las que tienes derecho como camionero.



EN LA RUTA

84

**TECNOLOGÍA
RODANTE**

La tecnología no solo ha cambiado los vehículos y cómo los gestionamos, sino que también ha revolucionado las llantas que usan los camiones.

**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 Carla Cazals
[pr@automundomagazine.com]

Executive Editor Steve Sturgess
[sturgess@transportelatino.com]

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

Contributors 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 ©2020 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

ESTILOHOGAR

¿Qué pasa?
VEGAS

CONTENIDO | DIRECTORIO

6

MARZO DE 2020 | **TRANSPORTE LATINO**

SALTA A UN CAMIÓN ISUZU

ISUZU
TRUCK



**LÍDER EN SU CLASE
EN ECONOMÍA DE
COMBUSTIBLE**



**CAMIÓN COMERCIAL
CLASE 3-6**



**CLASIFICACIONES
GVWR DE 12,000-
25,900 LIBRAS**



**UN MOTOR A DIÉSEL Y UNO DE
GASOLINA COMPATIBLE CON GNC/GLP**



**MÚLTIPLES DISTANCIAS ENTRE EJES PARA
ACOMODAR CARROCERÍAS DE 10 A 30
PIES DE LARGO**

Vehículos mostrados con equipamiento opcional. Parte del equipamiento es instalado por el distribuidor. Los vehículos Isuzu se ensamblan con componentes fabricados por Isuzu Motors Limited y por proveedores independientes que fabrican dichos componentes bajo los rigurosos estándares de calidad, desempeño y seguridad de Isuzu. Las carrocerías que aparecen aquí son productos de Supreme. Para más detalles, visita a tu distribuidor Isuzu autorizado. © 2020 ISUZU COMMERCIAL TRUCK OF AMERICA, INC.

UN INICIO ELÉCTRICO

La última semana de enero de este año estuvo bastante movida en cuanto a las noticias de camiones. Todo comenzó cuando la Norma de Capacitación para Conductores de Novatos fue retrasada un par de años por la Administración Federal de Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés). Vimos regresar a Mack al mercado de camiones medianos de América del Norte con la Serie MD y la cereza en el pastel la puso el grupo global de camiones y autobuses Traton de Volkswagen haciendo una oferta muy esperada para adquirir Navistar.

Y además de todo eso, hubo cinco noticias de bajo perfil que, en retrospectiva, pueden servir como un momento decisivo en el esfuerzo por llevar camiones y vans eléctricas al mercado aquí en los Estados Unidos y Canadá.

La primera historia que me llamó la atención fue un informe de que General Motors invertirá \$ 3 mil millones en tecnología de vehículos eléctricos a partir del próximo año. Además, parece la alguna vez controvertida marca Hummer obtendrá un cambio de imagen significativa, pues tienen planes de diseñar una camioneta eléctrica con 1,000 caballos de fuerza. Es decir, la alguna vez criticada por su bajo rendimiento Hummer, ahora se convertiría en el buque insignia de los esfuerzos de electrificación de GM.

Después, UPS apareció en los titulares y anunció que estaba comprando 10,000 vans de reparto eléctricas de un fabricante británico de EV llamado Arrival for P&D routes en Europa y Asia. Como parte del acuerdo, UPS invertirá \$110 millones en Arrival y, si todo va bien, tiene la opción de comprar otras 10,000 camionetas eléctricas en el futuro.

Tan pronto como comencé a digerir esa noticia, BorgWarner anunció que estaba adquiriendo Delphi por \$ 3.3 mil millones. Ambas compañías son actores importantes en tecnologías y sistemas de electrificación de vehículos. La medida creará un gigante tecnológico en el sector automotriz con el objetivo de ser, en palabras de BorgWarner, "un líder en sistemas de propulsión electrificados que esté bien posicionado para aprovechar la futura migración de propulsión".



Y, además de todo eso, no vimos uno, sino dos paneles que discutían sobre camiones eléctricos en el Heavy Duty Aftermarket Week celebrado en las afueras de Dallas, Texas. Todo eso, en solo una semana en el primer mes de un año.

Parece evidente que los vehículos eléctricos en general, y los camiones eléctricos y las vans comerciales en particular, están a punto de convertirse en una cosa corriente. Solo los números en bruto en estas noticias son asombrosos: más de \$ 6.4 mil millones en capital y, como mínimo, al menos 10,000, y posiblemente hasta 20,000, nuevas vans eléctricas que saldrán a la carretera en los próximos cuatro a cinco años.

Estos son los números de inversión y despliegue que cualquier nueva industria mataría para tener un impulso creciente. Y tomen en cuenta que solo estamos hablando de un pequeño fragmento de la investigación y el desarrollo general en curso para automóviles eléctricos, camiones y furgonetas a nivel mundial.

Las predicciones son siempre arriesgadas. Pero parece posible que la semana pasa-

da fue cuando el impulso en el mercado de camiones eléctricos pasó de la aceptación experimental y teórica a la eventual aceptación general.

Ninguna de estas cosas está sucediendo en el vacío. Los fabricantes y los desarrolladores de tecnología están haciendo su trabajo y observando cuidadosamente estos mercados futuros desde todos los ángulos imaginables. Y les debe gustar lo que ven. Porque no te juegas 6 mil millones de dólares a un "tal vez", no importa cuán buena se vea la idea en el papel.

En mi opinión, el veredicto está claro. Los camiones eléctricos están en camino. Eso no significa que van a ser una buena opción para cada flota. Tampoco significa que cada flota que pueda especificar camiones eléctricos optará por hacerlo. Lo que puedo decir con certeza es que se están produciendo grandes cambios en la industria camionera de maneras muy fundamentales. Y, como con cualquier nueva tendencia tecnológica, es imposible saber cuán disruptivos serán esos cambios. 

FreeportPress, Publisher
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



MANTIENE ABIERTA FRONTERA EL USMCA DE TRUMP

El reciente acuerdo del presidente Donald Trump con Canadá y México, denominado el Acuerdo Estados Unidos-México-Canadá (USMCA por sus siglas en inglés) mantiene el actual programa transfronterizo de larga distancia para transportistas domiciliados en México, así como procedimientos de larga data para flotas con base en Canadá. En general, el USMCA también es visto principalmente como un impulso para el movimiento transfronterizo de carga de camiones. El USMCA reemplaza el Tratado de Libre Comercio de América del Norte de 1994 con un acuerdo más moderno que, a corto plazo, evita la persistente incertidumbre comercial entre los Estados Unidos y sus dos socios comerciales más importantes y, a largo plazo, ayuda a impulsar el movimiento de carga entre los tres países.

El USMCA conserva el programa transfronterizo que permite a los transportistas domiciliados en México obtener la autoridad de operación en los EE. UU., con algunas revisiones menores. El pacto permite que el Departamento de Tránsito (DOT por sus siglas en inglés) de EE. UU. limite el número de operadores mexicanos que reciben autoridad de operación y ponga una moratoria para otorgar autoridad a más operadores mexicanos. Pero el DOT sólo podría usar esos controles si "determina que se requieren limitaciones para abordar el daño material o la amenaza de daño material para los proveedores, operadores o conductores estadounidenses", según el texto del acuerdo.

La Oficina del Representante Comercial de los Estados Unidos (USTR por sus siglas en inglés) dice que actualmente no existe tal daño material o amenaza de daño. Los transportistas mexicanos que ya tienen autoridad quedarían exentos si se produce algún cambio. Actualmente, 60 transportistas mexicanos tienen autoridad operativa en los EE. UU. más allá de la zona comercial fronteriza, que van desde los propietarios-operadores de un camión hasta una flota de 394 camiones.

IMPACTO PROBABLE A LARGO PLAZO EN EL VOLUMEN DE CARGA

"No va a agregar volumen de carga de la noche a la mañana, pero a la larga no solo aumentará el volumen de carga en América del Norte, sino que ayudará a mantener la carga aquí", dijo Bob Costello, economista jefe de las asociaciones de camiones estadounidenses.

En 2018, el año más reciente para los datos de carga transfronterizos, los camiones movieron \$ 772 mil millones en bienes entre los EE. UU., Canadá y México, según la Oficina de Estadísticas de Transporte.



"Mi preocupación antes del USMCA era que si no tenemos un acuerdo comercial moderno con nuestros dos socios comerciales más grandes, podría ver que parte de esa producción saliera de América del Norte y se fuera a otros lugares", como el sudeste asiático, dijo Costello. "Si eso sucediera, no conseguirías el movimiento de carga de camiones a través de la frontera como lo estamos haciendo hoy". Más inmediatamente, el pacto USMCA esquivaría "la actividad arancelaria irracional que podría interrumpir significativamente el movimiento de carga en ambas fronteras", dice Kenny Vieth, presidente y analista senior de ACT Research. El acuerdo "hace ajustes al paradigma existente", en lugar de optar por una "forma completamente nueva de hacer negocios".

Además, la disputa comercial en curso entre los Estados Unidos y China ha estimulado una mayor inversión en la fabricación en México, de acuerdo a Jason Seidl, director gerente de carga aérea y transporte de superficie en la firma de inversiones Cowen Inc. El acuerdo USMCA estimulará aún más la inversión en México, dice Seidl, probablemente creando más actividad de carga transfronteriza. El pacto aún espera la aprobación del gobierno canadiense, pero ya ha sido ratificado por México y los Estados Unidos.

Además, la disputa comercial en curso entre los Estados Unidos y China ha estimulado una mayor inversión en la fabricación en México, de acuerdo a Jason Seidl, director gerente de carga aérea y transporte de superficie en la firma de inversiones Cowen Inc. El acuerdo USMCA estimulará aún más la inversión en México, dice Seidl, probablemente creando más actividad de carga transfronteriza. El pacto aún espera la aprobación del gobierno canadiense, pero ya ha sido ratificado por México y los Estados Unidos.



Cuando el primer camión eléctrico de Werner Enterprises' salga a la carretera para un programa piloto de un año, los conductores profesionales al volante estarán apoyado por Bendix Wingman Fusion -el sistema insignia de mitigación de colisiones de Bendix Commercial Vehicle Systems LLC-. La camión elegido es un Peterbilt Modelo 579EV Clase 8 2019 que presenta el primer motor TransPower completamente eléctrico junto con un sistema completo para evitar colisiones, el cual trabajará especialmente para una cuenta en el sur de California.

"Werner ha sido un valioso socio de seguridad de Bendix durante años, por lo que cuando su equipo solicitó que este innovador camión incluyera las mismas tecnologías avanzadas de asistencia al conductor que las unidades diésel de su flota, aprovechamos la oportunidad y el desafío", dijo Lance Hansen, vicepresidente regional de ventas de posventa, flota, servicio y operaciones de Bendix Norteamérica. "El futuro de nuestra industria está en los camiones eléctricos, pero no va a suceder de la noche a la mañana, y las flotas necesitan contar con sistemas de seguridad que funcionen de manera consistente y uniforme, sin importar qué tipo de vehículo operen sus conductores".

El Peterbilt impulsado por TransPower puede transportar hasta 80,000 libras, libera cero emisiones y requiere un tiempo de carga de 5 a 10 horas. Operará en el área de Los Ángeles. "Werner sigue siendo un líder en



WERNER LANZA 579EV ELÉCTRICO CON TECNOLOGÍA DE BENDIX

tecnología de transporte, especialmente cuando se trata de seguridad y sostenibilidad", dijo el presidente y director ejecutivo Derek Leathers. "Estamos entusiasmados con esta oportunidad para la compañía y esperamos aprender y explorar más sobre modos alternativos de potencia dentro de la industria del transporte".

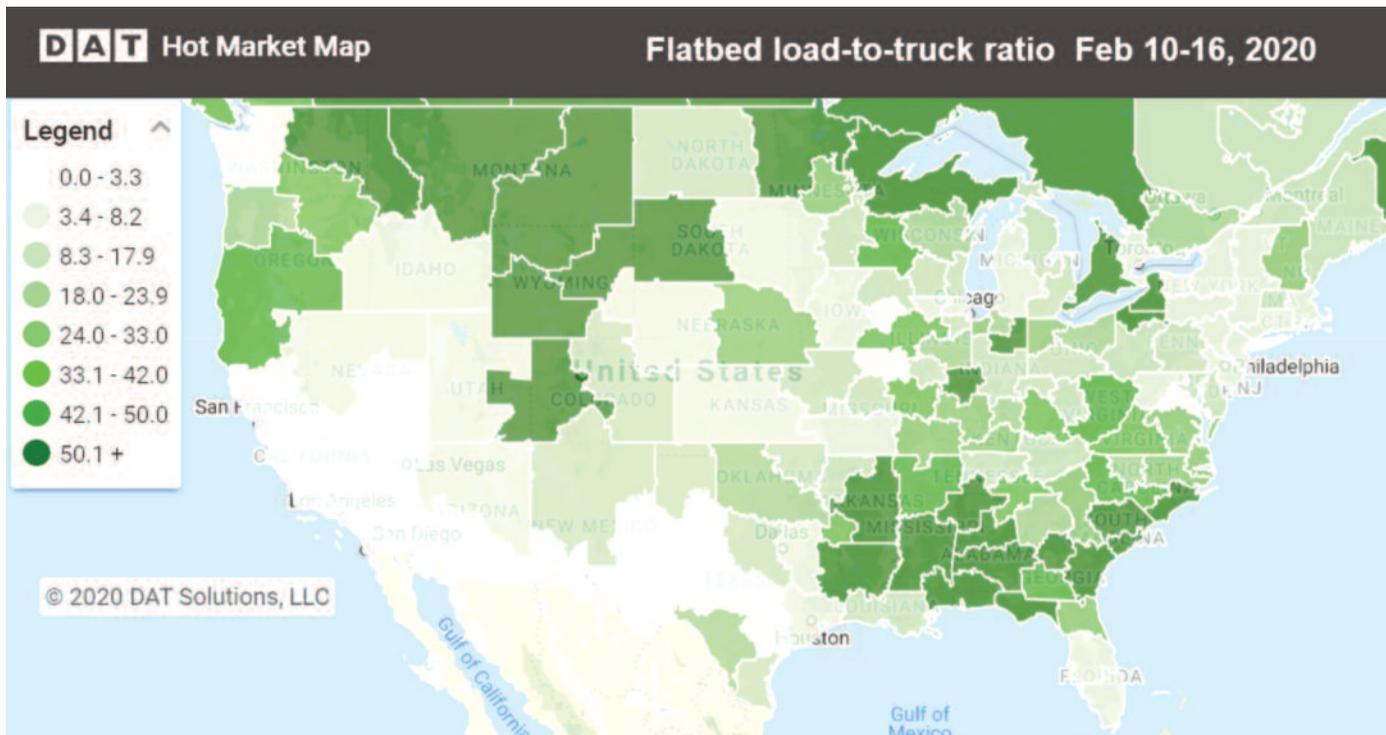
Equipar el vehículo eléctrico de Werner con sistemas avanzados de asistencia al conductor significó que Bendix, primero tuvo que instalar la tecnología de estabilidad total del programa de estabilidad electrónica Bendix ESP. "Los sistemas de estabilidad y mitigación de colisiones se comunican con el vehículo para cosas como intervenciones de desaceleración", dijo TJ Thomas, director de marketing y soluciones para clientes de Bendix - Controles. "Por ejemplo, necesitábamos ase-

gurarnos de que los sistemas de seguridad del modelo Peterbilt 579EV de Werner pudieran interactuar tan eficazmente con el motor eléctrico como con las tecnologías probadas en motores diesel. Una vez que el sistema de estabilidad estuvo en su lugar y fue completamente probado, hemos sido capaces de equipar el vehículo con Bendix Wingman Fusion.

El sistema Wingman Fusion crea una imagen de datos detallada y precisa mediante la recopilación de datos a través del radar, el video y el sistema de frenos del vehículo. La combinación y verificación cruzada de la información de estos sensores, que están trabajando juntos, le permite a Fusion brindar una mitigación mejorada de colisión trasera y muchos otros beneficios, todo mientras prioriza las alertas para ayudar a reducir la distracción del conductor. Los datos basados en

eventos, incluido el video, pueden transmitirse de forma inalámbrica para que el personal de seguridad de la flota brinde asesoramiento y análisis al conductor. Fusion también ayuda a los conductores a evitar algunas situaciones de choque adicionales, como volcaduras, pérdida de control y choques laterales, ya que se basa en la tecnología ESP de Bendix.

"Los camiones eléctricos son una revolución, pero también tienen que operar en condiciones reales con las tecnologías existentes", dijo Thomas. "Nuestro trabajo con Werner en este proyecto es un hito, sin duda, pero también es un componente más importante para el desarrollo de las tecnologías que ayudarán a proteger los camiones electrónicos y los conductores del futuro a medida que damos forma al transporte del mañana, juntos". 



SUBIRÍAN TASAS SPOT SEGÚN ANALISTAS

Solo durante febrero se puede decir que una caída en los volúmenes y las tasas de carga de camiones es una buena señal. Los descensos semanales para la carga de camionetas, refrigerados y de plataforma durante la semana que finalizó el 16 de febrero fueron moderados en comparación con el deslizamiento constante que comenzó a principios de enero, dijo la empresa DAT Solutions, que opera la red DAT de tableros de carga.

La relación promedio nacional de carga refrigerada por camión no se modificó en 3.7 cargas por camión la semana pasada, aunque la relación de furgoneta también fue neutral en 1.8, lo que indica que la demanda se está reafirmando y las tarifas pueden estar tocando fondo. La relación de plataforma a camión llegó a 19.8 la semana pasada después de varias semanas de aumentos.

TARIFAS SPOT PROMEDIO NACIONALES, FEBRERO (HASTA EL 16)

VAN: \$ 1.80 por milla, bajando 7 centavos del promedio de enero

REFRIGERADO: \$ 2.11 por milla, bajando 13 centavos

PLATAFORMA: \$ 2.14 por milla, bajando 3 centavos

El transporte de plataforma ha sido algo así como un punto brillante solitario durante el difícil período de invierno, cuando se trata de la demanda. La relación promedio nacional de plataforma a camión aumentó en las últimas cuatro semanas de 14.9 a 19.8.

Algunas de las proporciones más altas se encuentran en el sudeste, donde los nuevos proyectos de viviendas, oficinas y almacenes han llevado la actividad de construcción comercial a niveles más altos. Dallas, Atlanta, Houston y Austin se encontraban entre las áreas metropolitanas que registraron las mayores ganancias en el valor del inicio de la construcción comercial y multifamiliar el año pasado.

MERCADO A LA ALZA 1: REFRIGERADOS EN FLORIDA

Es temprano para el gran empuje de los productos alimenticios de Florida, pero las tasas están subiendo en varios carriles clave:

MIAMI A ATLANTA: subiendo \$ 1.76 por milla, 27 centavos de dólar

MIAMI A ELIZABETH, NUEVA JERSEY: \$ 1.71, hasta 12 centavos

LAKELAND A CHARLOTTE: \$ 1.58, hasta 10 centavos

Las importaciones y exportaciones también están dando un impulso al mercado frigorífico, con elevadas proporciones de carga por camión

en las ciudades portuarias de Savannah, Georgia, Charleston, SC, y Wilmington, NC.

MERCADO A LA ALZA 2: PUERTOS DE LA COSTA OESTE

En este momento, los datos de DAT no muestran un impacto real del coronavirus en los camiones nacionales: las restricciones de viaje han afectado mucho más el transporte marítimo y aéreo. Febrero es un mes lento para las importaciones de China de todos modos, porque muchos puertos marítimos reducen su actividad durante las vacaciones del Año Nuevo Lunar.

El efecto a largo plazo en las importaciones estadounidenses y el transporte de carga de camiones, especialmente en los puertos de la costa oeste, depende de si los gobiernos toman medidas más agresivas para reducir el tráfico comercial desde Wuhan y otros lugares.

Los puertos están preparándose para el impacto en los volúmenes ya que el número de salidas canceladas ha alcanzado niveles sin precedentes, lo que hace más probable que la pausa estacional en los puertos de EE. UU. se extienda hasta marzo. En ese punto, podremos comenzar a conectar volúmenes de carga de camiones inusuales en ciertos carriles con los esfuerzos para contener el brote del virus.

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

BAJO RIESGO POR BROTE DE CORONAVIRUS

Aunque se desconoce mucho acerca de la propagación del nuevo coronavirus en China y otras partes del mundo, todavía no se ha informado de la propagación del virus al vivir en superficies, como contenedores de carga y envío procedentes de China.

Todavía hay muchas incógnitas sobre el nuevo coronavirus que se originó en Wuhan, China, en diciembre, pero dada la información disponible sobre el virus hasta ahora, los profesionales médicos aún no han determinado si el virus puede vivir en las superficies y, por lo tanto, ser un amenaza para los camioneros que prestan servicios de carga desde China.

Los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades (CDC por sus siglas en inglés) dicen que actualmente no está claro si una persona puede contraer el nuevo coronavirus tocando una superficie u objeto que tiene el virus y luego tocando su propia boca, nariz u ojos.

Phil Levy, economista jefe de la empresa de gestión de la cadena de suministro global Flexport, dice que hasta ahora no ha habido evidencia de que el virus se pueda transportar en los envíos. Además, la Guardia Costera de los EE. UU. está permitiendo que embarcaciones comerciales que hayan estado en China o que tengan miembros de la tripulación que hayan estado en China ingresen a los puertos de los Estados Unidos siempre y cuando ninguno de los miembros de la tripulación esté enfermo. Sin embargo, se requiere que la tripulación de estos barcos permanezca en los barcos mientras están en el puerto.

Los CDC dicen que el conocimiento actual sobre el virus muestra que con mayor frecuencia se transmite de persona a persona en contacto cercano (aproximadamente seis pies). Los CDC agregan que se cree que la propagación de persona a persona ocurre a través de gotitas respiratorias cuando una persona infectada tose o estornuda, de forma similar a cómo se propaga la gripe y otros virus respiratorios.

A partir del lunes 10 de febrero, el virus se

"LAS CONDICIONES ACTUALES, INCLUIDA LA DECISIÓN DEL GOBIERNO CENTRAL CHINO DE EXTENDER LAS VACACIONES, HACEN QUE SEA MÁS PROBABLE QUE LA ACTUAL PAUSA EN EL TRÁFICO EN LOS

PUERTOS DE ESTADOS UNIDOS DURE HASTA MARZO, QUE ES MÁS LARGO DE LO HABITUAL".

ha propagado para infectar a más de 40,000 personas y matar a más de 900, casi todos los cuales han estado en China.

Además de los problemas de salud, el virus también podría afectar el volumen de carga que ingresa a los EE. UU. desde China. El alcance del impacto del virus en la cadena de suministro aún se desconoce en gran medida, pero los expertos dicen que el primer trimestre, normalmente bajo para las importaciones chinas a los Estados Unidos, será aún más lento este año.

Según un informe de Resilience360 de DHL, Wuhan es un centro para las industrias de alta tecnología, incluidas las plantas de fabricación de chips que hacen las memorias flash se usan en teléfonos inteligentes y computadoras. La ciudad también es conocida como la "ciudad del motor" de China, según el informe, debido a la gran presencia manufacturera de fabricantes de automóviles nacionales y extranjeros y proveedores mundiales de autopartes.

El informe de DHL dice que las autoridades en Wuhan pusieron a la ciudad en cuarentena a partir del 23 de enero. El informe agrega que "graves interrupciones en los envíos de carga aérea entrantes y salientes, los servicios de carga de camiones y ferrocarriles, así como las fuertes congestiones portuarias para buques a lo largo del río Yangtze cerca de Wuhan probablemente persistirá a medida que se desarrolle la crisis del coronavirus".

Un aspecto positivo para los expedidores y, a su vez, las compañías de camiones en los EE. UU. que distribuyen carga importada desde China desde los puertos, es que la cuarentena en Wuhan comenzó al comienzo de la celebra-

ción del Año Nuevo Lunar, que normalmente da una semana de vacaciones para ciudadanos y empresas chinas, por lo que toda la fabricación se detiene de todos modos.

DAT Solutions dijo en un comunicado que el impacto de la desaceleración normal de las importaciones en la costa oeste debido al feriado del Año Nuevo Lunar "se siente típicamente en los Estados Unidos hasta finales de febrero". Los efectos de las vacaciones extendidas debido al virus aún se desconocen, agrega DAT.

"El efecto a corto plazo en las importaciones de EE. UU. y en el transporte de carga de camiones, especialmente en los puertos de la costa oeste, depende de si los gobiernos toman medidas más agresivas para reducir el tráfico comercial desde Wuhan y otros lugares", se lee en el comunicado de DAT. "Las condiciones actuales, incluida la decisión del gobierno central chino de extender las vacaciones, hacen que sea más probable que la actual pausa en el tráfico en los puertos de Estados Unidos dure hasta marzo, que es más largo de lo habitual".

Un factor que aún se desconoce, dice Neel Jones Shah, vicepresidente ejecutivo y jefe global de carga aérea de Flexport, es cuántos trabajadores volverán a trabajar desde sus lugares de origen cuando las fábricas chinas vuelvan a abrir para la producción. Después de un feriado típico del Año Nuevo Lunar, alrededor del 10-15% de los trabajadores no regresan a trabajar por varias razones, dice Shah. Con el brote del virus, dice que más trabajadores podrían decidir quedarse en casa en un entorno más seguro, lo que retrasará aún más que la producción retome su ritmo habitual en las fábricas. 



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

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

GENUINA • COMPLETA • CONFIABLE

1-844-68-TIRES • gcrtires.com/service

GCR
TIRES & SERVICE

NUEVOS CLASE 6 Y 7 LANZAN MACK MD EN JULIO

Mack está de vuelta en el negocio de camiones de servicio mediano, pero los nuevos vehículos no se ensamblarán en Lehigh Valley. El fabricante de camiones lanzó a mediados de febrero la nueva serie Mack MD de camiones de servicio mediano, vehículos típicamente utilizados para entregas y trabajos de construcción livianos, que se producirán en una nueva planta de fabricación en el valle de

Roanoke, en Virginia. Mack planea invertir \$ 13 millones en la planta, un proyecto que creará 250 empleos. La producción de la serie Mack MD está programada para comenzar en julio.

"Mack Trucks se enorgullece de hacer esta inversión y de ofrecer ahora una línea completa de vehículos comerciales de Clase 6 a Clase 8, sirviendo prácticamente a todos los segmentos del mercado", dijo el presidente de Mack, Martin Weissburg, en un comunicado. "Con esta inversión, Mack está bien posicionado para el éxito futuro, y estamos tomando pedidos para el nuevo camión a partir de hoy". El anuncio también significa que la planta de Mack's Lower Macungie Township, que emplea a unas 2,300 personas, ya no será la única planta de la compañía para el mercado norteamericano. La planta de Lower

Macungie, que ha estado ensamblando todos los vehículos Mack para América del Norte desde 2009, fabrica la línea de servicio pesado de la compañía, que incluye camiones semirremolques, construcción y camiones de basura.

"Este anuncio no tiene ningún impacto en la producción de clase 8 de servicio pesado en [Lehigh Valley Operations]", dijo el portavoz de Mack Christopher Heffner. "La nueva serie Mack MD se construirá en las instalaciones de Roanoke Valley porque es un producto totalmente diferente de lo que nuestro sistema industrial actual está configurado para ensamblar: es una plataforma completamente diferente".

La fábrica de Lower Macungie, que produjo su primer camión de carretera el 19 de noviembre de 1975, recibió más de 84 millones de dólares en



inversiones de Mack en los últimos años a medida que la compañía modernizaba la planta. La mayoría de los trabajadores están representados por United Auto Workers Local 677, que llegó a un acuerdo laboral de cuatro años con la compañía en el otoño después de una huelga de 12 días. Ese acuerdo incluye una previsión que protege la producción existente en Lower Macungie, pero eliminó una que impedía que Mack construyera otra planta en América del Norte.

La nueva línea de camiones Mack permitirá competir en el espacio de servicio mediano contra Freightliner, International, Ford, Peterbilt, Kenworth, Isuzu, Hino y General Motors, dijo Steve Tam, vicepresidente de Americas Commercial Transportation Research Co. Hace tiempo, Mack había competido en este segmento con el Mid-Liner, el cual fue reemplazado con la introducción de la serie Mack Freedom en 2001, un camión de cabina mediana que Renault fabricó en Francia.

Mack dijo que la serie MD incluirá el MD6, un Clase 6 con una clasificación de peso bruto vehicular (GWVR por sus siglas en inglés) de 25,995 libras, y el MD7, un Clase 7 con un GWVR de 33,000 libras. Los nuevos camiones podrían usarse para aplicaciones secas / refrigeradas, revolventoras, de plataformas plana y camiones cisterna. Mack dijo que utilizó el aspecto de su camión de carre-

"MACK TRUCKS SE ENORGULLECE DE HACER ESTA INVERSIÓN Y DE OFRECER AHORA UNA LÍNEA COMPLETA DE VEHÍCULOS COMERCIALES DE CLASE 6 A CLASE 8, SIRVIENDO PRÁCTICAMENTE A TODOS LOS SEGMENTOS DEL MERCADO",

DIJO EL PRESIDENTE DE MACK, MARTIN WEISSBURG,

tera, el Anthem, como base para el diseño de la parrilla y el cofre del camión de servicio mediano.

"El movimiento tiene mucho sentido", dijo Tam. "Como destacaron en el anuncio, ofrecer una gama completa de productos se considera una ventaja competitiva". Además, un beneficio adicional es que el modelo MD6 no requiere una licencia de conducir comercial para operar, lo que facilita a los clientes encontrar conductores y operadores.

A Tam le pareció interesante la decisión de Mack de mostrar una configuración de camión con caja integrada, ya que probablemente sea la más solicitada de todas las aplicaciones. "Eso puede sugerir que esperan participar en la creciente economía del comercio electrónico, y si es así, no se puede descartar una incur-

sión en la electrificación", dijo Tam.

La inversión de Mack también fue dada a conocer por el gobernador de Virginia Ralph Northam, cuya oficina dijo en un comunicado que Virginia compitió con sitios en varios otros estados para el proyecto. Los \$13 millones que Mack está invirtiendo en sus operaciones en el valle de Roanoke se utilizarán para mejoras de equipos, herramientas y construcción dentro de una instalación existente de 280,000 pies cuadrados en las afueras de Salem. Mack está alquilando la estructura a su socio inmobiliario, Camrett Logistics, dijo Heffner. Por su parte, Northam aprobó una subvención de \$700,000 para el proyecto, así como fondos y servicios para apoyar la capacitación de los empleados a medida que Mack prepara las instalaciones para la producción. 

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

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

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

Encuentre un distribuidor hoy mismo en BuiltForBetter.com.

bandag
HECHO PARA SER MEJOR





INTELIGENCIA A TU SERVICIO

Isuzu NPR

VENDER UN CAMIÓN EN MÁS DE 100 PAÍSES Y SER LÍDER DE VENTAS EN 20 DE ELLOS NO ES ALGO QUE OCURRA POR CASUALIDAD. EL ISUZU NPR ES UNO DE LOS CAMIONES MÁS CONVENIENTES PARA REPARTO EN CIUDAD GRACIAS A UNA COMBINACIÓN DE EFICIENTES MOTORES, CAPACIDAD DE CARGA Y DURABILIDAD. »»



i Qué características buscas en un camión? Nosotros ponemos la confiabilidad, durabilidad, maniobrabilidad y bajo costo de operación entre las más importantes. Y esas son áreas donde el NPR de Isuzu se desenvuelve sorprendentemente bien. Esta marca japonesa llegó al país hace más de 25 con la promesa de ofrecer camiones de cabina baja inteli-

gentes y, claramente, hicieron muy bien las cosas, pues les tomó solo dos años convertirse en líderes de su segmento. Para que te des una idea de la aceptación que han tenido sus modelos, basta saber que hay más de medio millón de ellos rodando por las calles de Estados Unidos.

El que nos ocupa este mes, el NPR, es parte de la Serie N, la cual se vende en más de 100 países y, de acuerdo a Isuzu, es líder de ventas en 20 de ellos; de hecho, producen 224,000 camiones de

esta serie cada año, lo cual representa aproximadamente un tercio del total de su producción. La herencia del NPR data de 1959, pero el NPR del siglo XXI ha evolucionado bastante en lo que se refiere a desempeño y tecnología. Por otro lado, la premisa básica y su misión no han cambiado con el pasar de los años: transportar bienes en ambientes urbanos con facilidad y eficiencia.

El NPR viene con dos tipos de cabinas (estándar con capacidad para tres pasajeros y Crew



vocacional: **ISUZU NPR**

para siete), varias distancias entre ejes (de 109 a 176 pulgadas con capacidad para carrocerías de 10 a 20 pies) y clasificaciones de peso bruto vehicular de 12,000 a 16,000 libras (en el NPR-XD). Para este año se ofrecen dos diferentes motores (ya no tres), uno a diesel y uno de gasolina que puede adaptarse para utilizar gas natural licuado o comprimido. En cuanto a capacidad de carga, este "caballo de batalla" ofrece un rango de 6,978 a 8,905 libras.

DISEÑO

El aspecto del NPR habla de trabajo, trabajo y más trabajo, pues tiene un aspecto claramente funcional. El enorme parabrisas te da una visibilidad sin precedentes con la cual puedes ver todo lo que ocurre frente a ti a solo unas pocas pulgadas de distancia; las ventanas también ayudan a disminuir los puntos ciegos por su gran tamaño y porque no son rectas, sino que van creciendo al acercarse al poste A.

El NPR no ganaría ningún concurso de belleza, pero no pretende hacerlo. En el mundo del transporte lo que más importa es hacer el trabajo, y hacerlo bien. Y para ello este Isuzu se pinta solo. Los grupos ópticos están ubicados en los costados de la parrilla, justo en las orillas delanteras. Las luces direccionales son inmensas y los faros son de focos convencionales, los cuales resultan más que suficientes para circular en una ciudad. **33**



EN DETALLE
FICHA TÉCNICA

MOTOR

- 4 en línea diesel de 5.2 litros, 215 HP y 452 lb-pie
- V8 de gasolina de 6.0 litros, 297 HP y 390 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automáticas de 6 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

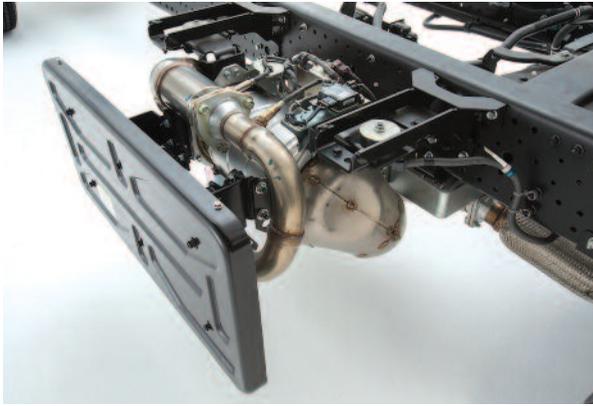
- Cónica

SUSPENSIÓN TRASERA
Hojas múltiples





vocacional: **ISUZU** NPR



Algo que resulta extremadamente conveniente es que la cabina se inclina hacia adelante para facilitar el acceso al motor cuando hay que hacer alguna reparación; vamos, incluso resulta cómodo para inspeccionar mejor las llantas y la suspensión. Los espejos retrovisores son bastante amplios, perfectos para saber qué pasa a tu alrededor en todo momento, pero el ajuste es manual, si quieres algo más "elegante" hay disponibles unos calefactados con ajuste eléctrico de manera opcional.

INTERIOR

Ingresar a la cabina resulta extremadamente fácil gracias a que las puertas se abren 90 grados, las barras de agarre están bien colocadas y la base de los escalones tiene una excelente tracción tanto para el conductor como para el pasajero. La cabina es muy amplia, con mucho espacio para las piernas y la cabeza. Los plásticos duros que predominan por la cabina delatan su naturaleza utilitaria, pero el uso de diferentes texturas y materiales da una impresión de calidad. Los asientos de tela tipo velour y el piso de PVC completan la atmósfera trabajadora. La iluminación es un aspecto que hay que destacar, pues además de la típica luz de cabina, el NPR tiene una luz fluorescente que brilla por toda la cabina y se activa utilizando un interruptor independiente. ¿Ven a lo que nos referimos con lo de trabajar más inteligentemente? >>



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
PROFESSIONAL PARTS PEOPLE

Pep Boys

Walmart

MADE IN USA
zMAX.com



Hay varios lugares para almacenar cosas, desde pequeños compartimentos a charolas distribuidos por toda la cabina, así como dos compartimentos en la parte superior. Entre las cosas que podrían mejorar está el hecho de que solamente tiene dos posavasos y que las bolsas de las puertas son algo pequeñas, pues tienen espacio para poco más que un portapapeles. Además, tampoco hay puertos auxiliares o USB, aunque sí una salida de corriente de 12 volts.

Los asientos con son cómodos y el del conductor lleva una perilla para regular la rigidez de la misma según el peso del mismo; el volante de dos brazos es ajustable en altura y profundidad, lo cual te permite encontrar una posición confortable de manejo sin mayor problema. El sistema de sonido es bastante básico, nada de pantallas táctiles a colores ni mucho menos, pero si quieres algo más de equipamiento está disponi-



ble un radio con Bluetooth de manera opcional.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Pasando a temas más importantes, el NPR está disponible con dos diferentes motores, uno a diesel y uno a gasolina, el cual puede emplear también gas natural comprimido o licuado. El diesel es un cuatro cilindros de 5.2 litros con 215 HP y 452 lb-pie, el cual tiene una excelente respuesta desde bajas revoluciones y una autonomía de más de 430 millas (claro, todo depende de tus hábitos y condiciones de manejo).

La otra opción es un V8 a gasolina de 6.0 litros con 297 HP y 390 lb-pie, el cual, como ya hemos comentado, puede adecuarse para utilizar CNG o LNG, algo que resulta muy útil si trabajas en ciudades con restricciones ambientales estrictas, quieres reducir tus

gastos en combustible o simplemente tener camiones más amigables con el medio ambiente. En cuanto a la transmisión, están disponibles cajas de seis velocidades para cada tipo de motor; es decir, una para el diesel y una para el de gasolina. En todos los casos tiene un gran empuje desde bajas revoluciones hasta alcanzar la marca de las 3,200 vueltas por minuto.

En resumen, el NPR tiene una serie de características que lo hacen un rival difícil de superar en su segmento, pues ofrece una excelente combinación de comodidad y utilidad en un empaque compacto y eficiente. Lo que le falta en presencia -porque realmente no es muy grande- lo compensa con una excelente ética de trabajo y una gran calidad de ensamblado que lo mantendrán trabajando duro en el camino por mucho tiempo. 



■ V7-38-ARTCAR

B.R.M.
.. Chronographes ..

■ V12-44-ARTCAR



C
A R T
R


DAORO

18117 Biscayne Blvd Aventura Florida 33160 TLF: 305-933-1358 / 305-933-1361

www.daoromiami.com

AÚN HAY MÁS

INTERNATIONAL LT SERIES 2020

PRESENTADA HACE CUATRO AÑOS, LA SERIE LT DE INTERNATIONAL PRESUME DE UN GRAN CONSUMO DE COMBUSTIBLE QUE TE AYUDARÁ A MANTENER A RAYA EL GASTO EN DIESEL; ALGO CRUCIAL EN EL SECTOR DE LARGAS DISTANCIAS. ADEMÁS, ESTÁ ACOMPAÑADO POR CÓMODAS CABINAS QUE HARÁN LAS DELICIAS DE LOS CONDUCTORES. »





Es increíble lo rápido que pasa el tiempo. Aún recuerdo cuando llegó a mi buzón de correo un mensaje de International Trucks diciéndome que algo muy especial estaba en camino bajo el nombre Project Horizon. Unos meses después, en septiembre de 2016, International presentó la entonces totalmente nueva Serie LT en Las Vegas, un Clase 8 creado para liderar a la marca en el segmento de larga distancia.

Este modelo fue desarrollado con un diseño centrado en el conductor e incorpora avanzadas tecnologías para lograr un mejor rendimiento en el consumo de combustible y maximizar el tiempo en servicio. La Serie LT está disponible en múltiples configuraciones, incluyendo una cabina de día y cuatro dormitorios: techo bajo de 56", hi-rise de 56" y 73", y sky-rise de 73".

DISEÑO

La encomienda para los diseñadores fue crear un camión más aerodinámico y vaya que hicieron bien su trabajo, pues tiene un consumo de combustible 7 por ciento más eficiente que el camión que



hace cuatro años era el más eficiente de la compañía, un ProStar 2017 con motor Cummins ISX15. El tres por ciento de esa eficiencia se debe a la aerodinámica gracias a elementos con menor resistencia al aire: cofre, defensa de tres piezas, apertu-

ra las ruedas, faldones y extensores laterales más largos que reducen el espacio con el tráiler. Del cuatro por ciento restante se encarga el tren motriz.

Para darte una idea de cuánto dinero estamos hablando, hay que considerar que un





camión de 18 ruedas consume en promedio 20,500 galones de diesel al año. Un consumo 7% menor se traduce en 1,435 galones de diesel que no quemas. Eso quiere decir que a final de año te habrás ahorrado 4,305 dólares. Nada mal, ¿no lo creen?

INTERIOR

International trabajó para asegurarse que los conductores encuentren un espacio de trabajo más cómodo y amigable con el usuario. Para ello realizaron numerosas entrevistas con camioneros, además de clí-



nicas de manejo en las que reunieron los comentarios de cientos de conductores. El panel de instrumentos -con hasta quince medidores virtuales personalizables-, ofrece una buena vista de todos los medidores e incluye una pantalla donde se despliega información en tiempo real importante para el conductor, como el consumo de combustible. Además, la bocina de aire volvió a su posición tradicional e intuitiva sobre la puerta del conductor, una muestra más de que hay que darle al cliente lo que pida, pues esto fue algo que pidieron muchísimos conductores. >>



Las líneas de la Serie LT fueron diseñadas para reducir la resistencia al viento, haciéndolo gastar menos combustible. Pero esto tiene una ventaja adicional, pues además se logró una reducción de cuatro Sones en el ruido causado por el viento, lo cual hace más silencioso y cómodo el camino. En cuanto a otros aditamentos que mejoran la seguridad, el camión lleva

faros de LED de serie con micas de policarbonato que son resistentes a los impactos, un selector de velocidad en el volante que permite a los conductores mantener la atención en el camino, un parabrisas de una sola pieza que mejora la visibilidad, además del sistema de Mitigación de Colisiones Bendix Wingman Advanced, que también forma parte del equipamiento de serie.

International también trabajó en otras características para mejorar la confiabilidad y mantenimiento, así como la funcionalidad. Un ejemplo de ello es que el nuevo sistema de post-tratamiento de envase individual no solo es 60% más pequeño y 40% más ligero, sino que también es más fácil realizarle el servicio. Otro es que el cableado lleva un nuevo arnés y un



módulo de distribución de energía para la cabina colocado dentro del camión, protegiéndolo así de los elementos. Uno más es que los puntos clave de servicio bajo el cofre, dentro de la cabina y alrededor del vehículo fueron diseñados ergonómicamente para un fácil acceso y servicio, y muchos componentes tienen un mayor intervalo entre mantenimientos. >>



MOTORES Y TRANSMISIÓN

En un principio, International lanzó el camión los motores Cummins X15 y el N13 de Navistar; pero éste último fue reemplazado hace un par de años por el más novedoso y ligero A26. Las cifras de potencia y torque del A26 son muy similares a las del N13 -370 a 475 HP y 1,350 a 1,750 lb-pie-, pero la diferencia más importante es que el A26 es 55 libras más ligero y tiene un consumo de combustible hasta 5% más eficiente que el N13. En cuanto al Cummins X15, tiene una potencia que oscila entre los 400 y 565 caballos de fuerza y un par motor que va de 1,450 a 2,050 lb-pie. En cuanto a la transmisión, hay manuales y automatizadas, todas firmadas por Eaton Fuller.

SEGURIDAD

Para ayudar a que todo esté en orden, International equipó a la Serie LT con varios sistemas de asistencia que mejoran la seguridad. Uno de ellos es el de Mitigación de Colisiones Wingman Advanced de Bendix, el cual viene de serie en todos los modelos. También están disponibles el sistema Wingman

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- International A26 de 13 litros con 370 a 475 HP y 1,350 a 1,750 lb-pie
- Cummins X15 de 15 litros con 400 a 565 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumáticas International
- Neumáticas Hendrickson HAS y HTB

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos y taperleaf

TRANSMISIONES

- Manuales
- Eaton Fuller Advantage de 10 velocidades
- Eaton Fuller de 10 velocidades
- Fuller de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades
- Automatizadas
- Eaton Endurant de 11 y 12 velocidades
- Eaton UltraShift Plus de 13 y 18 velocidades
- Eaton Fuller Advantage de 10 velocidades

Fusion y el OnGuardACTIVE de Meritor Wabco.

En cuanto a control de crucero, lleva uno de International, el cual reconoce el terreno y calcula continuamente la velocidad y engranaje más eficientes para la economía de combustible. A diferencia de otros sistemas de control de crucero predictivo, el de International utiliza mapas GPS preinstalados y la información comercial más reciente para hacer ajustes a la velocidad de crucero sin tener que haber reco-

rrido la ruta previamente.

Durante la presentación de la Serie LT, el presidente de Navistar Bill Kozek reconoció que este camión era la respuesta de la compañía para enmendar los errores del pasado e iniciar un nuevo capítulo. Y tras ver la ofensiva de productos consistente en cinco diferentes Series de camiones (CV, MV, HV, HX y RH) que la marca lanzó desde 2016 a la fecha, queda claro que no se irán sin ofrecer pelea. 



COMPRA YA TU CAMIÓN

MAGAZINE
**TRANSPORTE
LATINO**

**CALIFICA CON
FICO 600+**

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



TRANSPORTE LATINO SIEMPRE DANDO SOLUCIONES PARA EL TRANSPORTISTA



MUY RENTABLE

MAN TGM

POCO CONOCIDO DE ESTE LADO DEL ATLÁNTICO, EL TGM DE MAN ES UNA CARA FAMILIAR EN LAS CARRETERAS EUROPEAS, DONDE SE CARACTERIZA POR UNA GRAN RENTABILIDAD EN EL TRANSPORTE DE REPARTO Y DE TRACCIÓN SEMIPESADO. REDISEÑADO HACE APENAS UN PAR DE AÑOS, HOY PRESUME UN INTERIOR MÁS CONFORTABLE QUE HARÁ LAS DELICIAS DE QUIENES SE PONGAN AL VOLANTE. »»





del mundo: **MAN TGM**

Hubo una época en la que los camiones de MAN se sentían algo atrasados respecto a sus competidores de Scania, Volvo o Renault. Pero eso cambió en 2018 con la presentación de la nueva generación de camiones MAN que tiene lo necesario para competir en las grandes ligas del transporte en el siglo XXI. Sus principales cualidades son un gran volumen y alta capacidad de carga, así como un manejo sorprendentemente dócil para un vehículo de su tamaño. Es un vehículo para distribución entre 12 y 26 toneladas altamente versátil cuyo diseño, además de hacerlo bien parecido, mejora la eficiencia en el consumo de combustible, lo cual, aunado al nuevo motor Euro 6 y a un chasis resistente pero ligero, hace que exprima al máximo cada gota de diesel que consume.

El TGM admite una multitud de aplicaciones por la práctica trama de orificios y el borde superior del bastidor plano. Por eso es especialmente fácil montar rápida y económicamente estructuras y carrocerías sobre el bastidor, sin los orificios que de otra manera serían necesarios, afectando la protección anticorrosión. Con suspensión neumática y tracción total, los tractores de 13 y 18 toneladas tienen la capacidad de afrontar las aplicaciones más exigentes con los ejes; aunque los verdaderos “caballos de batalla” son los de 22 y 26 toneladas. Con un eje de arrastre dirigido en la versión 6x2-4 o un eje doble, así como un chasis muy bajo, resultan extraordinariamente flexibles y fáciles de maniobrar.

INTERIOR

Hay cuatro tipos de cabina en el TGM: C, L, LX y Crew. La C es la más pequeña y es ideal para quienes hacen entregas diarias. Gracias a que la altura de acceso es baja y a que las puertas se abren bastante, es fácil entrar a ella. La L ofrece más comodidad que la C y tiene una cama detrás de los asientos así como un amplio espacio de almacenamiento. La LX es la mejor equipada de todas, tiene un techo más alto que permite pararte dentro de la cabina y una segunda cama disponible de manera opcional, pero si no la necesitas puedes pedirlo mejor con un compartimento de almacenamiento multifuncional. La Crew Cab tiene cuatro puertas, algo inusual, con espacio hasta para siete pasajeros (3 adelante y 4 atrás), los cuales viajan seguros con cinturones de tres puntos. Además, hay varios compartimentos para mantener el orden en la cabina.

Acceder al interior es fácil gracias a los anchos escalones antideslizantes e ilumina-



dos (como opción). El tablero ahora resulta más fácil de leer gracias a un nuevo arreglo ordenado y nítido. Además, para asegurar que el conductor se encuentra cómodo en cualquier situación climática, este camión ligero lleva un sistema automático de aire acondicionado que regula la temperatura

para garantizar un clima idóneo para incrementar el rendimiento y la productividad. El rediseñado habitáculo presenta franjas de aluminio cepillado, superficies de plástico granulado y manijas cromadas de satín que crean una sensación casi de lujo, algo nada común en un camión de trabajo. >>



La cama del modelo LX tiene una base de cinco secciones y es decentemente cómoda. El espacio de almacenamiento en las cabinas L y LX permite al copiloto estirarse y descansar mientras el camión se encuentra estacionado. Extendido a la mitad, ofrece un espacio muy práctico para guardar cosas con un volumen de

200 litros. Por último, pero no por ello menos importante, los asientos son bastante cómodos y puedes elegir entre una amplia variedad que va de los fijos básicos, unos con suspensión neumática o los mejores, con soporte lumbar y calefacción. Además está disponible como opción un sistema de aire acondicionado con



control automático de temperatura que mantiene agradable el ambiente de la cabina en todo momento.

MOTORES Y TRANSMISIÓN

Todos los camiones MAN cumplen con la norma Euro 6 y el corazón del TGM es un seis

cilindros de 6.9 litros con potencias entre 250 y 320 HP, el cual exprime al máximo cada litro de combustible y tiene el poder necesario para realizar cualquier trabajo. En cuanto a las transmisiones, está disponible una caja manual de nueve velocidades o una semi-automática TipMatic de doce relaciones. >>





SEGURIDAD

El TGM también cuenta con sistema electrónico de frenado (EBS) y asistente de frenado que garantiza recorridos de frenado cortos en caso de tener que detener el camión rápidamente. Los sistemas inteligentes de asistencia al conductor y seguridad como el programa de estabilidad ESP y el control de vía LGS opcional se aseguran de que el vehículo se mantenga eficazmente en el carril. Además, está disponible de modo opcional una luz de curvas, la cual proporciona visibilidad adicional que se agradece especialmente cuando el cansancio empieza a dejarse sentir. El sistema de espejos retrovisores está diseñado de manera que al mirar hacia atrás no quede casi ningún punto ciego.

Otro sistema de seguridad activa que resulta bastante útil es el Sistema de Control de Carril, el cual avisa al conductor cuando este abandona su carril de manera involuntaria. Además, el asistente de frenado de emergencia (EBA por sus siglas en inglés) tiene como objetivo prevenir o mitigar accidentes



MOTOR

- 6 en línea de 6.9 litros, 250 HP a 320 HP y 850 a 920 lb-pie

TRANSMISIONES

- Manual de 9 velocidades
- Semi-automática MAN TipMatic de 12 velocidades

EJE DELANTERO

- Muelles parabólicos

EJE TRASERO

- Muelles parabólicos
- Neumática

EN DETALLE
FICHA TÉCNICA

graves por alcance especialmente cuando la carretera se despeja –pues estudios han confirmado que es cuando más se producen los choques por alcance–; el EBA reacciona al acercarse el camión tanto a los vehículos

precedentes como a posibles obstáculos de la carretera. Si se detecta peligro de choque y el conductor no responde a las advertencias emitidas, entonces el EBA inicia una frenada de emergencia. **TTL**



del mundo: **MAN TGM**

40

MARZO DE 2020 | TRANSPORTE LATINO

LIBERATE

con un

MES GRATIS DE PREPASS.



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



PrePass.com/Regalo
877-836-8412

Utilizar el código "Transporte" por un mes gratis.

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

DAF

A **PACCAR** COMPANY





LA EFICIENCIA DEL TRANSPORTE DAF IMPULSA LA EXCELENCIA PURA

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

PUUEEEDDE CON **TODDO**

NISSAN NV200 COMPACT CARGO 2020

TAL VEZ LA NV200 COMPACT CARGO PAREZCA MUY PEQUEÑA, PERO TIENE CAPACIDAD PARA 123 PIES CÚBICOS DE CARGA. ADEMÁS, UN EFICIENTE MOTOR Y LA TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA LA HACEN CÓMODA EN EL PESADO TRÁFICO URBANO. ES, SIN LUGAR A DUDAS, UNA HERRAMIENTA IDEAL PARA QUIEN TIENE QUE TRANSPORTAR CARGAS PEQUEÑAS EN LA CIUDAD. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

Tal vez la NV200 Compact Cargo parezca muy pequeña, pero tiene capacidad para 123 pies cúbicos de carga. Además, un eficiente motor y la transmisión automática la hacen cómoda en el pesado tráfico urbano. Es, sin lugar a dudas, una herramienta ideal para quien tiene que transportar cargas pequeñas en la ciudad.

En los últimos años, comprar una van de carga es una decisión que se ha hecho cada vez más compleja, pues la oferta de vehículos en el mercado es cada vez más interesante y la competencia más dura. Nissan tiene cuatro vans para carga y pasajeros, pero la que más aceptación ha tenido entre la gente

es la NV200 Compact Cargo. Esto resulta lógico cuando consideramos que tiene una de las áreas de carga más grandes en su clase y la confiabilidad "a prueba de balas" que caracteriza a esta marca japonesa.

Para 2020, el equipamiento de esta van mejoró con la llegada de Android Auto o Apple CarPlay, radio satelital SiriusXM y una pantalla a color de 7 pulgadas. Esto se suma a la ya existente cámara de reversa, con-



utilitario: **NISSAN NV200 COMPACT CARGO 2020**



ción USB, Bluetooth para llamadas y audio y un asistente de mensajes de manos libres. Si bien la NV200 tiene un interior espacioso y cómodo, el exterior no es precisamente llamativo, pero no hay que olvidar que se trata

de un vehículo utilitario donde la forma obedece a la función -aunque ahora ya puedes tener la defensa delantera al color de la carrocería en la versión de entrada, la S-. El tamaño es un arma de doble filo cuando se

trata de un vehículo de reparto, pues si bien mientras más grande sea más capacidad de carga tendrá, también será más difícil de maniobrar y, normalmente, más combustible utilizará. »





La NV200 Compact Cargo hace honor a su nombre, pues al ser pequeña, es muy fácil manejarla en la ciudad. Además, tiene una capacidad de carga nada despreciable de 122.7 pies cúbicos y 1,480 libras, donde lo más importante es el tamaño, pues tiene capacidad para llevar un palet de 40 x 48 pulgadas, lo que reduce el tiempo de carga y descarga de mercancía. Además, el precio es bastante atractivo, pues comienza en 22,830 dólares y Nissan está ofreciendo una garantía defensa a defensa de 5 años o 100,000 millas, un punto bastante interesante que habla de la confianza que tiene la marca en la calidad de esta van.

DISEÑO

Las líneas de la NV200 son las de un vehículo altamente utilitario, con la típica forma de caja de una van, pero con un cofre ligeramente inclinado que le ayuda a obtener mejores cifras de consumo de combustible. Además, lleva los faros ubicados arriba de la defensa, lo que los mantiene protegidos de los golpes. Las defensas prácticamente envuelven a la van, integrándose bien con el diseño, especialmente cuando las pides pintadas del mismo color que la carrocería.

La visibilidad es excelente, pues no solo tiene un alto puesto de mando, sino que las ventanas y parabrisas son enormes, dejándote libre el panorama para ver todo lo que sucede a tu alrededor. Un punto fuerte de la NV200 son las puertas laterales corredizas, pues ofrecen un acceso fácil al área de carga; por supuesto, atrás también hay puertas, de bisagras y asimétricas, cuyo ángulo de apertura es bastante amplio, para que no te estorben cuando



do estés cargando o descargando mercancía.

El área de carga es bastante generosa, pues a pesar de que la NV200 mide tan solo 188" de largo, poco más de la mitad están destinadas a la zona de carga; la altura de casi 74" es la misma que tienen sus rivales, pero donde Nissan da la sorpresa es en la altura del piso, que con 21.2" atrás y 19.2" en los costados, es una de las más bajas del mercado, lo cual se traduce no solo en más espacio de carga -122.7 pies cúbicos, para ser exactos-, sino en mayor facilidad al momento de meter mercancía. >>





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

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

UNIROYAL





INTERIOR

La cabina de la NV200 está bastante bien lograda para tratarse de un vehículo utilitario y la verdad es que resulta sorprendentemente amplio tanto para el conductor como para el pasajero. Claro, no tiene tanto diseño como un auto de pasajeros, pero los materiales y ensamblado son bastante buenos. El espacioso interior está dominado por una consola central y un cómodo volante de tres brazos. La posición de la palanca de cambios es buena, pero sería más cómodo que el volante pudiera ajustarse, al menos en altura. A su favor, los asientos tienen un buen tamaño y son suficientemente cómodos. Además, están disponibles una serie de opcionales que harán tu vida tras el volante más amable.

Los controles del sistema de ventilación se encuentran en la consola central, al igual que los del radio doble DIN, todos ellos fáciles de alcanzar y lógicamente posicionados, para que no pierdas tiempo buscándolos. Los asientos están colocados en una posición alta, lo que te brinda una excelente visibilidad en todo momento, algo a lo que también ayudan los grandes espejos retrovisores. También encontramos una buena



cantidad de compartimentos útiles, por lo que no tendrás ninguna queja en este departamento.

Hay dos versiones disponibles, la S, que es la de entrada, y la más equipada, la SV, que lleva control de crucero, toma de corriente de 12 voltios en la consola central, cierre centralizado con acceso remoto y espejos calefactados, entre otras cosas. En cuanto a la seguridad, la NV200 lleva control de estabili-

dad (ESP), ABS y asistente de frenado con distribuidor electrónico de freno como equipamiento de serie. También de serie son las bolsas de aire para conductor y pasajero, con bolsas laterales de cortina disponibles como opción. Ahora que si quieres más equipo, la lista de opcionales incluye una cámara de reversa, algo que te hará mucho más sencilla la vida al estacionarte. »



LA VENTAJA DE ALLIANCE

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



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



alliancetruckparts.com



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



facebook.com/alliancetruckparts

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

DAIMLER | Alliance Truck Parts - Una marca del grupo Daimler

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Debajo del cofre, la NV200 está equipada con un motor de gasolina de 2.0 litros con 131 HP y 139 lb-pie, que pasan al piso mediante una transmisión automática continuamente variable. Sin duda, un apartado donde "cojea" un poco frente a la Ford Transit Connect, que tiene disponibles dos motores y una caja de seis velocidades. Aún así, la eficiencia en el consumo de combustible de la NV200 es bastante impresionante para un vehículo que no es híbrido, con consumos declarados de 24 mpg en ciudad, 25 combinado y 26 en carretera. ¿Quizá en un futuro podremos ver el motor diesel que se vende en Europa en la NV250? Claro que allá la NV200 es eléctrica y tienen otras 3 vans en el portafolio, así que no albergamos muchas esperanzas en este sentido.

MANEJO

A pesar de su apariencia tosca, la NV200 se nota pequeña tras el volante. La suspensión delantera es McPherson, mientras que la trasera es de hoja sencilla y resorte. Esta configuración se traduce en un viaje bastante

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- 4 en línea de 2.0 litros, 131 HP y 139 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática CVT

SUSPENSIÓN DELANTERA

- McPherson

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos

PRECIO

- Desde \$22,830



comodoro, pues es capaz de absorber las irregularidades habituales del camino, manteniendo al mínimo la vibración en el interior. A pesar de su altura, la NV200 no se leadea mucho al momento de tomar las curvas, algo a lo que sin duda contribuye la barra de torsión delantera que une las bases de los amor-

tiguadores. La dirección asistida es tan buena como la de sus rivales, con un manejo preciso y la dureza justa, ni muy firme ni muy suave. A pesar de su naturaleza utilitaria, la Nissan NV200 se bastante moderna respecto a otras vans de reparto. Pero sin duda más importante es que ofrece una de las mayores áreas de carga en su tipo, lo que la hace más práctica que sus competidoras, un elemento clave en este segmento. Es de destacar el comportamiento en el camino, sin duda uno de los mejores que hemos probado en este segmento, algo que sin duda agradecerán los conductores que se pongan tras el volante. 



MAGAZINE

TRANSPORTE LATINO



**SUSCRÍBETE
A NUESTRA
REVISTA DIGITAL**

¡ES GRATIS!

www.transportelatino.net/magazines.com

VUELVE POR SUS FUEROS



FORD RANGER 2020

TRAS UN ALTO DE SIETE AÑOS, LA RANGER REGRESÓ A LAS CALLES DE NUESTRO PAÍS EL AÑO PASADO. ES UNA CAMIONETA CAPAZ, CON UN MOTOR EFICIENTE Y POTENTE Y UNA NOVEDOSA TRANSMISIÓN DE 10 CAMBIOS. LA PREGUNTA ES QUÉ TANTO LE VA A PESAR ESA AUSENCIA AL MOMENTO DE COMPETIR CONTRA SUS CAPACES RIVALES. »

En el mundo de las pickups, las de media tonelada son las que acaparan todos los reflectores; y no es para menos, ya que se trata del segmento más interesante económicamente hablando -la Ford F-150 lleva muchos años como el vehículo automotor más vendido en el país-. Sin embargo, existe una camada de camionetas más pequeñas que también tienen mucho que ofrecer, donde la Toyota Tacoma ha establecido un liderazgo contundente. Ford compite en este segmento con la Ranger, pero le parecía tan poco redituable que dejó de producirla en 2012.

Adelantemos el tiempo siete años y nos encontramos con la presentación de la totalmente nueva Ford Ranger en el Salón de Detroit de

2018. Y no pudo llegar en mejor momento, pues el segmento de pickups medianas se ha vuelto realmente atractivo de unos años a la fecha. La Tacoma domina, pero los competidores cierran la brecha a pasos agigantados. Chevrolet tiene la Colorado y la GMC Canyon, Nissan la Frontier y desde hace un año regresó la contendiente de Dearborn.

Tras la incorporación de la Ranger al portafolio de productos de la marca, Ford se posiciona con la línea de camionetas más amplia del mundo. Las opciones incluyen la nueva Ranger, la legendaria F-150, la línea de trabajo pesado Super Duty y el segmento comercial de servicio mediano con chasis de cabina F-650 y F-750. Pero la verdadera pregunta es, ¿podrá la Ranger regresarle a Ford presencia en un segmento del que se ausentó por siete años? Veamos de qué argumentos dispone.



DISEÑO

La Ranger se ofrece en tres paquetes de acabado que no solo dictan sus características, sino que también cambian su estilo exterior. La versión de entrada XL es para flotas, contratistas y aquellos que valoran la función



camioneta: **FORD RANGER 2020**



sobre la forma. La XLT de grado medio ofrece más contenido, pero no parece una camioneta de trabajo. Aquellos que quieran lujo mezclado con capacidad irán por el acabado Lariat. Es sorprendente que Ford no ofrezca

un acabado Limited o Platinum para competir con la GMC Canyon Denali.

La Ranger ofrece dos paquetes estéticos: Sport y Chrome. A los aficionados al off-road también les gustarán los paquetes FX. Ofrecen una mayor distancia al suelo, llantas todoterreno envueltos en rines especiales, cubrecárter debajo de la carrocería, una placa de deslizamiento en la defensa delantera y una suspensión modificada para rodar fuera del asfalto. El paquete se ofrece como FX2 para las versiones con tracción trasera y como FX4 para modelos con tracción en las cuatro ruedas.

Hay dos posibles cabinas a elegir: SuperCab y SuperCrew. En palabras normales, que no pertenecen al lenguaje de mercadotecnia de Ford, eso significa una cabina extendida y una cabina

para tripulación. La distancia entre ejes es la misma en ambos modelos, pero la caja cambia de tamaño según la longitud de la cabina.

En general, la Ranger 2020 se ve muy elegante, y no es para menos, pues Ford ha estado vendiendo este modelo en el extranjero durante años. Sin embargo, a la mayoría de los estadounidenses probablemente no les importará. Una diferencia importante es la defensa. La Ranger con especificaciones para Estados Unidos tiene defensas de acero montadas en el bastidor, lo que le da a la pickup un comportamiento más rudo. Lo mejor de todo es que también existe una versión Raptor, pero esa es tan distinta a sus hermanas más civilizadas que mejor hablaremos de ella en otra ocasión. »



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



INTERIOR

Otro ejemplo de esto es el sistema de sonido, que en la XL se opera con botones, pues la pantalla no es táctil. Yo paso de los cuarenta y no me importa mucho, pero no sé qué opinen de esto generaciones más jóvenes. Claro que si realmente quieres una pantalla táctil, está disponible el sistema de infoentretenimiento Ford Sync 3, el cual lleva un display de 8" a color y es compatible con Apple CarPlay, Android Auto e incluso la nueva conectividad Ford + Alexa a través de la asociación de Amazon con Ford.

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

Todos los modelos vienen con asientos delanteros tipo cubo y la palanca de cambios montada en la consola central. Otra característica ingeniosa es FordPass, un servicio inalámbrico 4G LTE con conectividad Wi-Fi para hasta 10



dispositivos. Una serie de puertos USB se alinean en la cabina y hay un enchufe doméstico disponible para cargar usando un enchufe estándar de tres clavijas. También se puede tener un sis-

tema de sonido opcional Bang & Olufsen PLAY.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

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

SUSCRÍBETE A TRANSPORTE LATINO ¡ES GRATIS!



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

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

¿Cuál es su papel en la compra de lubricantes?

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

¿Cuál es su título y posición

- Gerente de flota Técnico
 Encargado de mantenimiento Chofer
 Gerente concesionario

¿Cuál es su camión preferido?

- Freightliner Peterbilt
 International Western Star
 Kenworth Mack
 Volvo Sterling

¿Quién repara su camión?

- Lo hace usted mismo Taller independiente
 Truck Stop Concesionario

¿Dónde trabaja?

- California 48 Estados
 11 Western Otros

¿Cuál es su aceite preferido?

- Shell Chevron
 Lucas Oil Texaco
 Mobil Otro

¿Qué compañía de celular usa?

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

¿Cuánto hace que tiene su licencia comercial?

- 6 meses 2 años
 1 año 3 o más años

Su motor preferido es:

- S-60 Detroit Volvo
 CAT Mack
 Cummins International

Su neumático preferido

- Firestone BFGoodrich
 Michelin Goodyear
 Dayton Dunlop
 Hankook Bridgestone

Lo más importante del camión para usted es:

- El consumo La potencia
 La comodidad La velocidad

Su edad es:

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

¿A dónde quieres recibir tu revista?

Nombre _____

Email _____

Domicilio _____

Ciudad _____ Estado _____ ZIP _____

Teléfono _____ Fecha _____

Firma _____

Desea suscribirse a la revista: SI NO



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

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



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

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

SEGURIDAD

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



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

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

TRANSMISIÓN

- Automática de 10 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente

SUSPENSIÓN TRASERA

- Tipo Hotchkiss con muelles parabólicos



Por último, pero no por ello menos importante, está la cuestión del precio. La versión de entrada puede ser tuya desde \$24,410, mientras que la XLT tiene una etiqueta de \$28,460; por último tenemos a la más lujosa Lariat, que tiene un pre-

cio base de \$32,500. Por supuesto, la lista de equipamiento opcional puede hacer que el precio de la Ranger se eleve, aunque no tanto como ocurre con su hermana mayor, donde la lista de opciones es larga como la cuaresma. **TFL**



¿Cuántos Códigos Expresos lleva?

CONSULTE Y CARGUE AL INSTANTE EL SALDO DE SUS CÓDIGOS EXPRESOS

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

www.comdata.com/expresscode



COMDATA
Payment Innovation



¿QUIERES SER

CA MIO NE RO?

POR: TRANSPORTE LATINO / PABLO OLAVARRIETA

Como camioneros profesionales, experimentamos una variedad de condiciones climáticas severas. Esto es especialmente cierto manejas una ruta más larga a través de varios estados. No es inusual que los camioneros conduzcan directamente a través de una tormenta de nieve en las montañas hasta las llanuras secas y ventosas, todo en un día.

Si conduces un camión profesionalmente, es esencial que estés al tanto de los patrones climáticos en las áreas donde viajarás. Esto te ayudará a planificar con anticipación y bajar tu ruta en consecuencia.

El mal tiempo para los camioneros puede causar cualquier inconveniente: demoras, accidentes graves, paradas interestatales y, en algunos casos, la muerte, especialmente si se trata de vehículos de cuatro ruedas. Por eso les vamos a compartir algunos consejos sobre cómo lidiar con condiciones climáticas peligrosas.

1. LLUVIA HELADA

Esta puede ser uno de tus peores enemigos, pues el camino se torna en una pista de hielo y es casi imposible mantener el control del camión. Te recomiendo tener un termómetro afuera de la cabina para monitorear la temperatura exterior en todo momento. Así podrás ver cuándo baja la temperatura del aire exterior y, por lo tanto, cuando la lluvia se está convirtiendo en hielo.

Cuando veas hielo empezando a formarse en tus espejos o en el parabri-

sas, o cuando tu indicador te dice que la temperatura exterior está bajando, sal de la carretera de inmediato. No esperes a ver si las cosas mejoran.

Encuentra un lugar seguro para salir de la carretera y estaciona hasta que las condiciones mejoren. Desafortunadamente, las condiciones del camino durante la lluvia helada son altamente impredecibles. Esto es cuando puede experimentar parches de hielo negro y poca visibilidad. Es mejor detenerse y esperar que arriesgarse.

2. NIEVE INTENSA

Si el pronóstico del tiempo predice nieve intensa, debes tener cadenas para las llantas a bordo. Si el clima se pone realmente feo, debes estar preparado para salir del camino y estacionarte. Asegúrate de llevar ropa de abrigo extra y algo de comida a bordo, en caso de que te quedes atrapado al costado de la carretera por un período de tiempo.

Cuando llega una tormenta y arroja una cantidad excesiva de nieve, pueden pasar días antes de que los quitanieves vuelvan a abrir las carreteras. Asegúrate de cargar combustible antes de tu viaje en caso de que te quedes atascado. ¡Los calentadores de manos son un verdadero salvavidas!

3. VIENTO FUERTE

Si alguna vez has viajado a través de la I-80 en Wyoming, y hay fuertes vientos cruzados, sabes que pueden ser lo suficientemente potentes para sacar a un camión de la carretera. Si encuentras fuertes vientos cruzados, lo cual es muy típico en cualquiera de las anchas carreteras



CÓMO MANEJAR EL CLIMA PELIGROSO

interestatales, y tu carga es excepcionalmente liviana, busca un lugar seguro para detenerte. Si es posible, dirígete a una parada de camiones y encuentre un lugar de estacionamiento entre dos remolques. Esta es una buena manera de protegerte en una tormenta de viento.

4. TORMENTAS DE POLVO

Las tormentas de polvo, como las de Arizona en la I-10, pueden ser muy amenazantes para el camionero profesional. Como conductor profesional, debes estar al tanto del tiempo que se avecina para prepararte. Desafortunadamente, las tormentas de polvo a veces son difíciles de predecir. Si está atrapado en una, debes detenerte y esperar. Las tormentas graves generalmente resultan en cierres de carreteras, por lo que a menudo no tendrás otra opción. Mantén tus ventanas bien cerradas y descansa hasta que haya pasado.

5. TORMENTAS DE GRANIZO

La visibilidad se ve seriamente afectada cuando cae mucho granizo. Otro riesgo para los camioneros durante una tormenta de granizo severa es el daño a la carrocería y el parabrisas al camión. Evite usar el freno de motor durante

una tormenta de granizo, ya que las carreteras pueden ser más resbaladizas de lo que parecen.

6. CALOR EXCESIVO

El exceso de calor también puede ser un peligro. Las altas temperaturas son difíciles para un camión grande y su funcionamiento óptimo. ¡Literalmente puede derretir el caucho de las llantas! El motor del camión tenderá a sobrecalentarse y el embrague del ventilador trabajará tiempo extra. Si un conductor fuerza el camión cuando el calor es excesivo, la temperatura del motor puede dispararse, lo que puede causar graves daños al mismo. Incluso podrías quedarte varado en el desierto. Si va a ser un día muy caluroso, puede ser mejor estacionarse durante la parte más calurosa del día. Luego, por la noche, cuando las temperaturas hayan bajado, continúa tu viaje.

7. NIEBLA

Conducir en la niebla tiene desafíos únicos para el camionero. A menudo, la niebla puede ser delgada e irregular y no es un peligro grave si no se trata de un banco de niebla grande y denso. El rango de visibilidad es el factor decisivo. Cuando la visibilidad comienza a disminuir, es hora de

encontrar un lugar seguro para detenerte.

Casi nunca recomiendo utilizar el arcén de una rampa de salida, pero si la situación es grave, es mejor que permanecer en el camino. Si puedes, evita detenerte en el acotamiento de la carretera. Tus luces traseras pueden confundir el tráfico que viene detrás de tu camión. Enciende tus luces intermitentes y sal de la carretera tan pronto como puedas con seguridad.

Por último, te recomiendo utilizar un radio de banda civil con escáner meteorológico incorporado para que así puedas estar enterado de las condiciones climáticas. También hay varias aplicaciones que puedes descargar a tu smartphone. Y recuerda, si escuchas un mal reporte meteorológico o ves que las condiciones no son seguras para manejar, busca un lugar para detenerte, como una parada de camiones o un área de descanso.

Probablemente tu despachador no estará muy feliz con esta decisión, pero los conductores profesionales de camiones están protegidos por la Ley de Asistencia al Tráfico de Superficie (STAA por sus siglas en inglés) y pueden negarse a conducir si hace mal tiempo. ¡La seguridad es primero! 



CUIDA TUS CABLES

MANTENIMIENTO DE LOS SISTEMAS ELÉCTRICOS DEL REMOLQUE

CON CAMIONES Y REMOLQUES CADA VEZ MÁS "TECNOLOGIZADOS", LOS SISTEMAS ELÉCTRICOS SON UNA PIEZA CLAVE PARA EL CORRECTO FUNCIONAMIENTO DE TU VEHÍCULO. PARADÓJICAMENTE, LAS FALLAS EN ELLOS MUCHAS VECES SE DEBEN A UN POBRE MANTENIMIENTO DE ALGO TAN SIMPLE COMO EL CONECTOR DE 7 PINES. SIGUE LEYENDO PARA VER CÓMO EVITAR ESTOS PROBLEMAS. »





A medida que los remolques se vuelven más complejos, con sus propios sistemas de telemática y diagnóstico, más equipos auxiliares y dispositivos electrónicos más sensibles, la necesidad de mantener esos sistemas en funcionamiento será cada vez más difícil. Ya estamos cerca de la capacidad en términos de circuitos que provienen del tractor, limitados por la capacidad del conector de remolque tradicional de 7 pines. Pero los ingenieros piensan más allá de 7 a 15 pines, e incluso sistemas eléctricos de remolque autosuficientes que pueden alimentar sistemas auxiliares a bordo del tractor. Eso es una inversión de roles, y puede estar más cerca de lo que piensas.

¿Con qué frecuencia los conductores informan una falla del sistema antibloqueo de frenos en el remolque, solo para descubrir en el taller que la clavija central del enchufe de 7 vías no estaba pasando corriente? Esa clavija es la única ruta al remolque para la energía destinada no solo al ABS, sino también a los sistemas automáticos de inflado de neumáticos, telemática, etc. A veces puede haber mucha potencia viajando a través de esa línea, o no. Si el fusible está quemado, nada en ese circuito funciona. Si el conector está muy corroído, los voltajes pueden verse comprometidos, lo que resulta en códigos de falla y bajo rendimiento de los componentes.

"Cuando alguien dice que tienen un problema con su ABS, o que no pueden cargar su compuerta levadiza, el primer lugar donde miro es la clavija central", dice Gerry Mead, director ejecutivo de innovación de Phillips Industries. "Todo, excepto la iluminación, pasa a través de esa clavija. Aproximadamente la mitad de los camiones que reviso para detectar problemas eléctricos en el remolque están conectados a los tractores con un fusible quemado o una clavija central muy corroída". La corrosión en el enchufe J560 y el cable flexible del remolque es un gran problema, especialmente en áreas donde se usa una gran cantidad de descongelante en las carreteras durante el invierno. El extremo del tractor de ese cable casi nunca se extrae e inspecciona, prueba y limpia. Comprobar la conexión es más importante que nunca con todos los datos de multiplexación y portador de línea de alimentación (PLC por sus siglas en inglés) que van y vienen a lo largo de esos circuitos.

Existen soluciones de cableado que resolverán muchos de estos problemas, pero



muchas flotas son reacias a probar algo nuevo. Incluso con todos los conectores sellados en el mercado, las flotas todavía parecen preferir un enchufe de metal en el conector del remolque J560, dice Mead. "Si se trata del precio, el costo adicional de un conector premium es de sólo alrededor del 10%. Eso no es mucho dinero para reducir ese tipo de problemas".

Él también cree que las cargas en el

conector actual aumentarán a medida que se agregue más tecnología al remolque, lo que hará que la corrosión de esos pines sea un problema aún mayor en el futuro. "El J560 de 7 vías es anticuado y en cualquier momento tendremos que pasar a un pin de 15 pines, el estándar europeo", dice Mead. "Tiene que suceder. Quiero decir, estamos saturados. Hay mucho que podríamos hacer con ese conector de 15 pines".



PONER ENERGÍA EN EL REMOLQUE

Hay un gran problema con las compuertas levadizas. Por lo general, se encuentran en la parte posterior del remolque, mientras que el alternador está en el frente del camión. Por lo general, las baterías de la compuerta levadiza se cargan desde el tractor. Debido a la longitud del tendido del cable, tal vez un alternador de menor tamaño, y la inevitable corrosión en el

cableado, las baterías, y en última instancia el motor de la compuerta levadiza, pueden no estar recibiendo todo el voltaje necesario para un rendimiento óptimo.

Dado que el J560 puede ser el talón de Aquiles de un camión, ¿qué pasaría si el remolque generara su propia energía eléctrica a través de paneles solares, o tal vez la energía generada por un motor eléctrico como el que ConMet presentó en el North

American Commercial Vehicle Show? La energía producida por un generador montado en la rueda y almacenada localmente podría resolver muchos de esos problemas. Si bien Conmet no se ha dirigido específicamente a las compuertas levadizas (por ahora se está enfocando en alimentar unidades de refrigeración eléctrica), la compañía dice que podría usar el motor para alimentar sistemas eléctricos auxiliares en el remolque. >>

Los remolques con distancias cortas de recorrido entre paradas pueden no ser capaces de optimizar la carga de la batería de la compuerta levadiza sin ralentí. La energía solar puede resolver muchos de esos problemas y, en el proceso, evitar que las baterías se descarguen demasiado, lo que limita el ciclo de vida. Bob Doane, director de tecnología del proveedor de soluciones de energía solar eNow, dice que un distribuidor de autopartes vio una gran diferencia en la duración de la batería después de agregar una pequeña matriz de paneles solares a los techos de sus remolques. "AutoZone estaba reemplazando las baterías para compuertas levadizas cada 8-10 meses", comentó Doane. "Hemos tenido los paneles solares en un grupo de remolques de prueba durante 30 meses y no han tenido que reemplazar una sola batería".

La energía solar no solo puede mantener las baterías cargadas, sino que la electrónica asociada también puede optimizar la carga de la batería. "Podemos poner toda la corriente posible en el modo de carga masiva hasta que la batería alcance su voltaje óptimo de 14.2 a 14.4", dice Doane. "Luego cambiamos al modo de absorción, donde el voltaje se mantiene estable, pero la corriente se recupera. Eso asegura que las placas de la batería no se sulfaten por sobrecarga".

Según Mead, un sistema de climatización alimentado por celdas solares en el techo del remolque costaría menos de la mitad de lo que costará una unidad de potencia auxiliar (APU por sus siglas en inglés) a diesel durante su vida útil, incluso menos cuando se toma en cuenta el mantenimiento. "Cuando trabajaba en una flota, mantenía un remolque durante 10-12 años, en comparación con cuatro o cinco años para un tractor", comentó. "Eso es el doble del tiempo para la recuperación de la inversión de las células solares en comparación con el APU montado en el tractor, y las celdas solares literalmente no necesitan mantenimiento. Incluso si algunas células se dañan en un golpe de árbol o algo así, el resto del panel sigue funcionando. Con un conector de 15 pines entre el tractor y el remolque, ni siquiera necesitaríamos cables adicionales".

LA IMPORTANCIA DEL MANTENIMIENTO ELÉCTRICO

Hasta que tengamos conectores de 15 clavijas entre los tractores y los remolques y la corriente fluya en ambos sentidos entre los

5 FORMAS DE ENFRENTAR PROBLEMAS DE CABLEADO

1. Presta mucha atención al enrutamiento del cable y a las posibles fuentes de daños en el cable por rozaduras y vibraciones durante la inspección previa del camión. Resuelve los problemas antes de que el camión entre en servicio; si es necesario, habla con el fabricante o el distribuidor sobre los problemas de enrutamiento de cables para evitar futuros problemas.
2. Crea una política de reparación de cableado para que todos los técnicos arreglen el cableado exactamente de la misma manera. Existen procedimientos para reparar varios conectores sellados suministrados por los fabricantes. Síguelos. Si hay grasa dieléctrica u otro aislante dentro de un conector, asegúrate de rellenar el conector después de arreglarlo.
3. Establece una política y un procedimiento para reparar o reemplazar conectores. No uses conectores a tope que no estén sellados. Estos son rápidos y simples, pero no ofrecen protección contra la corrosión. Usa conexiones soldadas y / o engarzadas con tubos termocontraíbles de doble pared para sellar y aislar la conexión.
4. Capacita a tus técnicos sobre cómo usar multímetros y otras herramientas de diagnóstico. Asegúrate de que entiendan íntimamente la ley de Ohm, las pruebas de carga de batería, los drenajes parásitos, las caídas de voltaje y las corrientes de corriente.
5. Toma cada probador de circuito estilo sonda en tu taller y achata las puntas. Asegúrate de que tus técnicos entiendan claramente que nunca deben perforar el aislamiento del cableado al diagnosticar problemas de circuito.



vehículos, el tamaño correcto de los cables y el mantenimiento eléctrico de vanguardia continuarán siendo las claves para que la instalación eléctrica de los sistemas del remolque sea confiable. Actualmente, la confiabilidad significa más que simplemente mantener en funcionamiento la compuerta trasera. Los conductores no responden bien al tiempo de inactividad, y tu mantenimiento eléctrico y visión específica (o la falta de ella) podrían tener un impacto en las tasas de retención del conductor.

Por otro lado, la mayoría del mantenimiento eléctrico no es excesivamente complicada. Y no confundamos el mantenimiento eléctrico básico con la solución de problemas electrónicos, lo que realmente sí requiere de

más conocimiento. "El mantenimiento eléctrico básico puede parecer bastante elemental, pero requiere técnicos disciplinados que sigan los procedimientos adecuados", dice Darry Stuart, quien ha sido miembro del Consejo de Mantenimiento y Tecnología de la ATA por más de 35 años. "Es fácil tomar atajos, y dado que a la mayoría de los técnicos realmente no les gusta hacer el mantenimiento de la batería, debes exigirles que hagan el trabajo correctamente. El desconectar o no los cables, limpiar los conectores y probar la carga de las baterías no debería dejarse a la discreción del técnico. Ese trabajo debe hacerse en todos y cada uno de los mantenimientos preventivos. No hay pero que valga". 

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





HORA DE MOVERSE

EJERCICIOS PARA CAMIONEROS

NO ES NINGUNA NOVEDAD QUE HACER EJERCICIO TE AYUDA A LLEVAR UNA VIDA MÁS SANA, PERO LA VIDA EN LA CARRETERA PODRÍA COMPLICAR UN POCO ESTE OBJETIVO. SIN EMBARGO, CON ESTOS CONSEJOS YA NO HABRÁ PRETEXTOS PARA QUE TE PONGAS -O MANTENGAS- EN FORMA. »



POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

El ejercicio ha sido considerado como la fuente de la juventud durante mucho tiempo. Desafortunadamente, muchos conductores de camiones no se toman el tiempo para hacer ejercicio, lo cual haría que su salud mejore drásticamente. Entre las principales enfermedades asociadas al sedentarismo están la obesidad, diabetes, enfermedades cardíacas, presión arterial alta, depresión, degeneración ósea y muscular y otras afecciones de salud. Los camioneros pasan la mayor parte de cada día sentados al volante de sus camiones y a menudo descuidan su salud. El ejercicio regular puede mejorar la salud y ayudar a prevenir la aparición de

"CUALQUIER ACTIVIDAD QUE UTILIZA GRANDES GRUPOS MUSCULARES, PUEDE MANTENERSE DE FORMA CONTÍNUA Y ES DE NATURALEZA RÍTMICA".

enfermedades graves. Un buen consejo para ayudarte en esto es mantener algunos equipos de ejercicio portátiles en el camión para realizar entrenamientos convenientes.

Es importante tomarse el tiempo para hacer ejercicio todos los días, pues esto mejora tanto el estado físico como el mental. Si no

has hecho ningún tipo de ejercicio en años, lo mejor es que platiques con tu médico antes de comenzar cualquier programa de entrenamiento. Hacer ejercicio durante un mínimo de 30 minutos cada día debería ser el objetivo. Sin embargo, si eres nuevo en el mundo del ejercicio, comienza con cinco minutos de ejer-

Otros beneficios del ejercicio aeróbico incluyen una mayor resistencia. Aunque puedes estar cansado después de un entrenamiento, estás fortaleciendo todo tu cuerpo y con el tiempo experimentarás menos fatiga. Los beneficios también incluyen una mayor resistencia a los resfriados y las infecciones. El ejercicio aeróbico puede ayudarlo a vivir más tiempo y a estar más saludable a medida que envejece. Un estudio realizado por investigadores del Departamento de Cardiología de Nueva Orleans y publicado en el American Journal of Medicine indica que hacer tan solo 30 minutos de ejercicio aeróbico tres veces por semana puede reducir el riesgo de muerte prematura por enfermedad cardíaca en un 60 por ciento.

MUÉVETE

Los ejercicios aeróbicos que los conductores de camiones pueden hacer incluyen caminar, andar en bicicleta, correr y saltar en un reboteador. Algunas paradas de camiones tienen senderos para caminar o instalaciones de entrenamiento en interio-



res, sin embargo, muchas no. Puedes comenzar a hacer algo de ejercicio aeróbico caminando alrededor de la parada de camiones o tu lugar de entrega. Comienza lentamente y aumenta gradualmente la velocidad

y distancia a medida que te fortalezcas. Con el tiempo, es posible que puedas caminar muy rápido, lo que se considera caminar para mantenerse en forma y, finalmente, puedas correr.





A RODAR

Mantén una bicicleta portátil en el camión y podrás andar en ella alrededor de la parada de camiones. Si estás estacionado cerca de un área residencial, da

una alrededor del pueblo o ciudad si puedes hacerlo de manera segura. Algunos conductores pueden no estar familiarizados con los reboteadores, pero estos son mini trampolines en lo que puedes saltar

sin lastimarte las piernas o los tobillos porque éste absorbe 7/8 del impacto. Puedes comprar uno plegable que quepa fácilmente en la cabina y sacarlo cuando quieras usarlo. >>



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!**



ESTIRA Y AFLOJA

Las bandas de resistencia son excelentes para tonificar los músculos. Son ligeras y compactas y proporcionan ejercicios para todo el cuerpo. Se pueden usar para apuntar a músculos o grupos musculares específicos. Los movimientos se pueden ajustar ajustando su mano o la posición de su cuerpo para obtener la mayor tensión de cada movimiento. Si el movimiento es demasiado fácil para usted, cambie a una banda más pesada. Las bandas de resistencia permiten una variedad de ejercicios porque pueden usarse para crear resistencia en todas las direcciones.

Los estiramientos son importantes para cualquier programa de ejercicios. El estiramiento alarga los músculos y mejora la flexibilidad y elasticidad de los mismos. Esto ayuda a prevenir lesiones y accidentes. Es importante hacer algunos ejercicios de estiramiento antes y después de cualquier programa de ejercicios. Hacerlo antes prepara los músculos para lo que está por venir, por lo que es menos probable que te lesiones durante el ejercicio. Estirarse al terminar la sesión de ejercicio enfría el cuerpo y alivia la tensión muscular. También son relajantes y pueden proporcionar un alivio del estrés - muy necesario para los conductores de camiones-. Es importante respirar normalmente y evitar contener la respiración durante los ejercicios de estiramiento. Al hacer ejercicios de estiramiento, debes sentir una leve tensión en los músculos, pero nunca dolor o molestia.

EJERCICIOS QUE PUEDES HACER SIN EQUIPO

Flexiones : Las flexiones -comúnmente conocidas como lagartijas- son un ejercicio muy básico que puede ayudar a tonificar tu cuerpo si lo haces correctamente. Un par de cosas buenas acerca de las flexiones es que usan tu propio peso corporal como resistencia y no requieren una gran cantidad de espacio o peso. Siempre que puedas extender las piernas hacia atrás mientras tienes suficiente espacio para mantener los brazos separados al ancho de los hombros, puedes hacer un empujón hacia arriba. Lo mejor de todo es que puedes hacer algunas series de flexiones en solo unos minutos en cualquier momento (siempre y cuando estés en un descanso). Inténtalo la próxima vez que estés esperando una carga.

Fondos: Puedes realizar un entrenamiento de tríceps sólido al realizar algunas series de este sencillo movimiento. Simplemente usa un par de llantas como soporte mientras bajas tu cuerpo doblando los codos. También puedes apoyarte en un camión estacionado frente a ti o en cualquier otra parte que te brinde suficiente espacio para las manos. ¿Qué pasa si está lloviendo? No hay problema, considera usar el asiento del pasajero y el del conductor como apoyo para hacer fondos. Mantén los brazos pegados al cuerpo y la espalda recta para maximizar el trabajo de tríceps. Si quieres trabajar también el pecho, abre los brazos e inclínate hacia adelante.

Sentadillas- ¿Por qué no te levantas 10 minutos antes para hacer algunas sentadillas? Después de todo, puedes hacerlo directamente en tu cama. Encontrarás todo tipo de consejos

de expertos en acondicionamiento físico sobre cómo hacer sentadillas para mejorar tus músculos abdominales, pero la clave es asegurarte de que no estás ejerciendo una presión innecesaria sobre tu espalda. Nuestro consejo es que encuentres un espacio cómodo en tu camión y la técnica que funcione mejor para ti. 





**LA MOTOCICLETA
MÁS DESEADA EN
LA CARRETERA**



**The Ultimate
Riding Machine**

BMW Motorrad

bmw-motorrad.com



COMPRIENDIENDO LOS IMPUESTOS PARA LOS CAMIONEROS

IMPUESTOS 101

ABRIL ESTÁ A LA VUELTA DE LA ESQUINA Y ESO SÓLO QUIERE DECIR UNA COSA: ES TIEMPO DE PAGAR IMPUESTOS. COMO SABEMOS QUE A NADIE LE ENCANTA DARLE DINERO AL TÍO SAM, TE PRESENTAMOS CUÁLES SON LAS DEDUCCIONES A LAS QUE TIENES DERECHO COMO CAMIONERO. »

1095-B

Department of the Treasury
Internal Revenue Service

Part I

- 1 Name of responsible individual

Responsible Individual

- 1 Street address (including apartment no.)
- 2 Identifying Origin of the Health Coverage
- 3 Information About Certain E

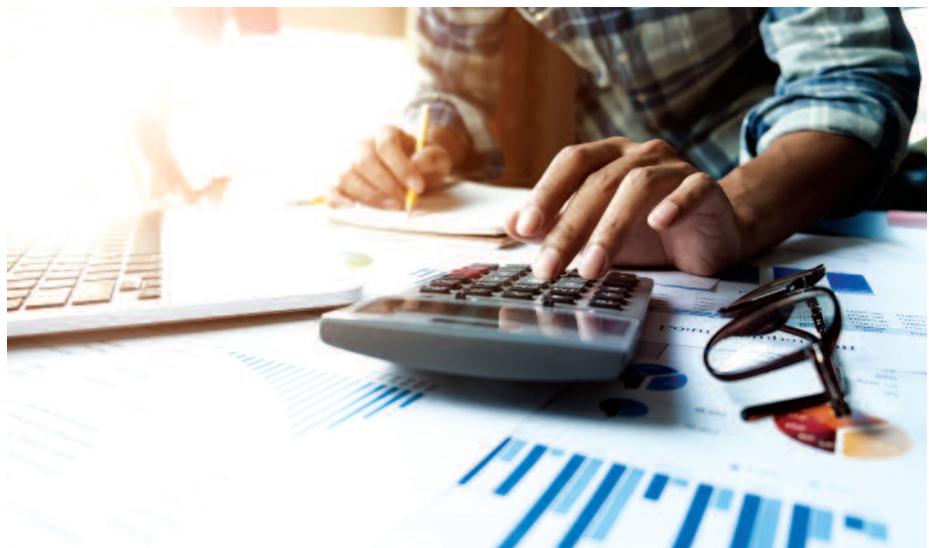




POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

Cuando eres parte de la industria del transporte, cada declaración de impuestos es única, ya que los conductores de vehículos comerciales están sujetos a requisitos específicos. Para tener una contabilidad exitosa y no terminar pagando de más -o de menos, con el riesgo de que te multen- es importante saber qué gastos son deducibles y cuáles no. En este breve texto, intentaremos enseñarte por qué necesitas una dirección fiscal, qué formularios de impuestos usar, cuándo hacer deducciones y cuándo buscar ayuda profesional.

Los camioneros deben mantener un domicilio fiscal para reclamar algunas deducciones. Si intentas deducir ciertos gastos de larga distancia sin tener una dirección fiscal, el Servicio de Rentas Internas (IRS por sus siglas en inglés) no permitirá estas deducciones. El IRS define una dirección fiscal como la ciudad o área general en la que trabaja. Ésta no tiene nada que ver con el lugar donde vives. Para muchos conductores, esta dirección puede ser la de base de operaciones o la del centro de despacho. Si eres un propietario-operador que utiliza una casa como dirección fiscal, asegúrate de cooperar con los gastos de la



propiedad mientras estás en la carretera.

Según un artículo de 2015 en el Journal of Accountancy, un camionero de Missouri descubrió esto de la manera difícil. Debido a que su empleador de otro estado no le exigió que regresara a la base, el conductor usó la dirección de su madre como su dirección permanente. Sin embargo, en realidad no vivía allí ni ayudaba a pagar el alquiler u otros gastos de subsistencia.

¿Qué fue lo que sucedió? Que el IRS rechazó más de \$19,000 en viáticos y gastos de hotel que intentó deducir a su regreso. Esto lo dejó con multas sustanciales por impuestos mal pagados.

CÓMO DECLARAR IMPUESTOS

La mayoría de los conductores de empresas recibirán un formulario W-2 que informa sus salarios e ingresos. Los empleadores



OTRAS DEDUCCIONES COMUNES

Estos gastos no están relacionados con el trabajo, pero sí pueden llegar a ser deducibles de impuestos.

CRÉDITOS LIFETIME LEARNING Y AMERICAN OPPORTUNITY

Si tu, tu cónyuge o su hijo están tomando clases universitarias, puedes ser elegible para estos créditos. Están diseñados para reembolsar a los estudiantes parte de la matrícula y las tarifas que pagaron. Toma en cuenta que si las subvenciones o becas cubrieron sus gastos, no puedes utilizar estos créditos.

CUIDADO DE MENORES Y DEPENDIENTES

Este crédito te ayuda a recuperar algunos de los costos asociados con el cuidado de menores o dependientes económicos. La mayoría de los niños deben ser menores de 13 años para calificar para el crédito. Sin embargo, los hijos o cónyuges discapacitados son elegibles, independientemente de su edad.

CRÉDITO TRIBUTARIO POR HIJOS

Puedes reclamar un crédito de hasta \$1,000 por niño menor de 17 años. El niño debe vivir contigo la mayor parte del año y tienes que pagar más de la mitad de sus gastos de subsistencia.

CRÉDITO POR INGRESOS DEL TRABAJO

Este reembolso basado en el ingreso puede proporcionarte \$ 6,000 o más en responsabilidad tributaria reducida. Desarrollado originalmente para trabajadores de bajos ingresos, se ha ampliado para incluir a algunas personas y familias de clase media.

CONSEJOS PARA PRESENTAR LOS IMPUESTOS

- Los conductores pueden reclamar el millaje como una deducción, pero no a las tarifas estándar. Lleva un registro de los gastos reales.
- No puedes reclamar deducciones de impuestos por los gastos que te reembolsa tu empleador.
- El software fiscal hace un trabajo decente, pero no es lo mismo que contratar a un profesional. Si tu nivel de impuestos sobre la renta ha aumentado en los últimos años, considera contratar a un preparador de impuestos.
- Guarda tus recibos. El IRS puede auditar las declaraciones de impuestos de hasta siete años; para estar seguro, guarda tus recibos durante al menos cinco años.

Al presentar impuestos, es importante conocer todas las reglas y qué deducciones puedes tomar. Para los conductores de camiones, hay reglas específicas para reclamar deducciones. Si necesita ayuda adicional, lo mejor que puedes hacer es pedirle a un profesional de impuestos que revise tus cuentas.

deben enviar estos formularios por correo a los empleados antes de finales de enero. Este ingreso debes reportarlo en el Formulario 1040 o 1040A. El formulario corto, o el Formulario 1040EZ, no te permite aprovechar las deducciones de la industria de camiones.

Los propietarios-operadores tienen un par de opciones diferentes para informar sobre sus ingresos. Puedes confiar en tus registros detallados. Sin embargo, si has trabajado como contratista independiente para una empresa, recibirás el Formulario 1099, el cual se utiliza para informar ingresos varios. Si eres un agente o un conductor de comisión (por encargo), puede que veas la casilla "Conductor reglamentario" marcada en tu W-2. Los conductores reglamentarios y autónomos también deben completar el Anexo C. Este formulario se utiliza para evaluar las ganancias y pérdidas comerciales.

DEDUCCIONES PARA CAMIONEROS

El IRS permite a los conductores de camiones deducir los gastos comerciales "ordinarios y necesarios". Esto puede variar incluso a nivel individual, pero generalmente se aceptan algunos gastos pertenecientes a estos rubros: >>





MANTENIMIENTO DEL CAMIÓN

Si pagas de tu bolsillo el mantenimiento y los suministros del camión, es posible que puedas deducir estos gastos. Estos pueden incluir cambios de aceite, llantas nuevas, líquido de lavado y suministros de limpieza. Toma en cuenta que el double-dipping está prohibido. Si tu empleador te reembolsa estos gastos, no puedes deducirlos.

TARIFAS DE SINDICATOS O ASOCIACIONES PROFESIONALES

Si pagas tarifas para formar parte de un sindicato o una organización de la industria de camiones, puedes deducirlos de tus ingresos gravables.

UNIFORMES

Los uniformes son deducibles solo si son obligatorios para trabajar y tu empleador no los paga. Esto incluye equipo de trabajo especializado como guantes protectores, gafas o botas. Los gastos de limpieza de tu ropa también son deducibles cuando estás fuera de casa.

TARIFAS RELATIVAS AL TRABAJO

Varias tarifas relacionadas con el trabajo son deducibles de impuestos.

Estas incluyen, pero no se limitan a:

- Las tarifas de pruebas de drogas.
- Tarifas de renovación de la licencia de conducir.
- Exámenes físicos del DOT.
- Costos del estudio de la apnea del sueño.

SUMINISTROS DE OFICINA

Si lo usas para realizar un seguimiento de tu ruta o tu día a día, los suministros de oficina son deducibles. Los libros de registro, portapapeles, suministros de escritura, mapas y grapadoras son algunos ejemplos de artículos deducibles de impuestos.

LITERA PARA DORMIR

Si usas una litera para dormir en la cabina, te sorprenderá la cantidad de artículos que puedes deducir. Ropa de cama, cortinas de cabina, reloj despertador, mini refrigerador y suministros de primeros auxilios son gastos legítimos.

DISPOSITIVOS ELECTRÓNICOS

Si tiene un teléfono celular que solo usas para trabajar, puedes deducir los costos asociados de tu declaración de impuestos. Las unidades GPS y las radios de banda civil también son deducibles.

GASTOS DE VIAJE

Si tienes una dirección fiscal, puedes deducir los gastos de pernoctaciones, incluidas las habitaciones de hotel y los gastos diarios. La asignación estándar de comida varía según la ubicación. Sin embargo, los camioneros pueden tomar un subsidio especial de comidas más alto debido a las regulaciones de Horas de Servicio. Consulte la publicación 1542 del IRS para conocer los montos actuales. [TFL](#)

JOURNEY Further



Star
Venture



Star
Eluder

TWO NEW STARS. ENDLESS JOURNEYS.

Whether your idea of the ultimate two-wheel journey is a transcontinental expedition across North America or a morning ride across city lines, we've got you covered. The all-new Venture™ takes long-distance touring to a whole new stratosphere of handling, comfort, performance and cutting-edge infotainment technology. While the all-new Eluder™ single-handedly redefines the bagger class with more agile handling, comfort, power, innovation and style than ever. Either way, if you're ready to journey further, you've come to the right place.



For your nearest Pro Yamaha dealer and to learn more about the 2019 Yamaha Star Venture and Eluder, visit YamahaMotorsports.com

One year limited factory warranty + Four years Yamaha Extended Service = Five years coverage. Certain exclusions apply, see terms of each for details. Professional riders depicted on a closed course. Dress properly for your ride with a helmet, eye protection, long sleeves, long pants, gloves and boots. Do not drink and ride. It is illegal and dangerous. Yamaha and the Motorcycle Safety Foundation encourage you to ride safely and respect the environment. For further information regarding the MSF course, please call 1-800-446-9227. Some models shown with optional accessories. ©2019 Yamaha Motor Corporation, U.S.A. All rights reserved. • YamahaMotorsports.com



TECNOLOGÍA RODANTE

LA TECNOLOGÍA Y LAS LLANTAS

LAS LLANTAS REPRESENTAN UNO DE LOS GASTOS MÁS IMPORTANTES PARA PROPIETARIOS-OPERADORES Y FLOTAS POR IGUAL. AFORTUNADAMENTE, LOS FABRICANTES DE NEUMÁTICOS HAN EMPRENDIDO UNA “CARRERA ARMAMENTISTA” QUE HA HECHO LLEGAR MUCHA TECNOLOGÍA A TUS RUEDAS PARA HACERLAS MÁS DURADERAS, RESISTENTES A LAS PONCHADURAS Y CON UNA MAYOR EFICIENCIA EN EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE.»



En las últimas décadas, la tecnología ha cambiado nuestras vidas de formas que nunca podríamos haber imaginado. Y aunque las visiones cinematográficas de nuestro futuro no se han cumplido de manera cabal (sigo esperando la patineta voladora y los tenis con agujetas automáticas), no podemos ignorar el hecho de que la tecnología es parte de la vida diaria de cada gerente de flota.

La tecnología no solo ha cambiado los vehículos y cómo los gestionamos, sino que también ha revolucionado las llantas que usan los camiones. La tecnología ha reducido las fallas, ha ayudado a los neumáticos a tener una vida útil más larga, una mayor eficiencia de combustible y una mayor resistencia a la rodadura, por nombrar algunos.

AQUÍ HAY CUATRO FORMAS EN QUE LA TECNOLOGÍA HA IMPACTADO EL NEUMÁTICO DEL CAMIÓN DE TRABAJO:

1. Aumento de la eficiencia del combustible. La eficiencia del combustible se ha convertido en una consideración cada vez más importante para las flotas. "Los fabricantes de equipos originales, así como las flotas, han aceptado la necesidad de una mayor eficiencia de combustible y los fabricantes de neumáticos han respondido al llamado. Sin embargo, las ganancias de rendimiento en un área, como la resistencia a la rodadura, a menudo pueden afectar negativamente a otros objetivos de rendimiento como la tracción y la durabilidad. A su vez, el desarrollo de nuevos productos se ha centrado en minimizar estas compensaciones", dijo Tom Clauer, gerente senior de planificación de productos comerciales y de carretera para

Yokohama.

Las soluciones de neumáticos diseñadas para la eficiencia del combustible pueden mejorar el resultado final de una flota. "Bridgestone continúa innovando en soluciones de neumáticos de bajo consumo de combustible con su línea de neumáticos Ecopia, que es una línea completa de neumáticos diseñados para una baja resistencia a la rodadura y la eficiencia de combustible correspondiente", dijo Ben Johnson, director de marketing, radiales de camiones y autobuses, para EE. UU y Canadá de Bridgestone Americas Tire Operations.

2. MEJOR RESISTENCIA A LA RODADURA

Las mejoras en la tecnología han dado lugar a llantas con menor resistencia a la rodadura, lo que mejora la economía de combustible de las flotas. "Con el uso de materiales avanzados, los atributos de rendimiento de un neumático se pueden ampliar para obtener mejoras en la resistencia a la rodadura mientras se mantienen o mejoran otros atributos clave en el neumático como la banda de rodadura y la durabilidad", dijo Phil Mosier, gerente de desarrollo de neumáticos comerciales para Cooper Tire.

En el pasado, existía un intercambio entre la vida útil de los neumáticos y el ahorro de combustible. "La tecnología ha reducido la brecha, y estamos en el punto donde hay poca o ninguna compensación. Toyo desarrolló recientemente un Compuesto de Nano Polímeros que contribuye en gran medida a la durabilidad al tiempo que mejora el rendimiento de la resistencia a la rodadura", dijo Mike Graber, director de ventas de llantas comerciales para camiones de Toyo Tire USA Corp.

La resistencia a la rodadura es un importan-

te motor de innovación. "Esta fuente de innovación se debe a las regulaciones gubernamentales y al alto costo del combustible para nuestros clientes", dijo Justin Brock, gerente de marketing de Construction & Tweel para Michelin North America. "El intercambio para obtener una baja resistencia a la rodadura a menudo está en la tracción. Dos innovaciones importantes para romper ese compromiso han sido las gomas de sílice y los diseños más rígidos. El caucho de sílice mejora la tracción en mojado mientras reduce la resistencia a la rodadura. El borde de matriz 3D es un gran ejemplo de cómo hacer que la banda de rodadura sea rígida en la zona de contacto mientras se mantienen los beneficios de tracción de las ranuras".

3. MENOS FALLAS

La tecnología también ha tomado la forma de sistemas de monitoreo de presión de neumáticos (TPMS por sus siglas en inglés). "La gestión activa de la presión se traduce en neumáticos más saludables, más tiempo de actividad del vehículo, conductores y clientes más felices. Según el Consejo de Mantenimiento y Tecnología de las Asociaciones de Transportistas Americanos (TMC por sus siglas en inglés), el 90% de las fallas en las llantas son causadas por un calentamiento excesivo debido a la baja inflación", explicó Judith Monte, vicepresidenta de marketing y éxito de clientes de Aperia Technologies.

La presión de los neumáticos es crítica para la seguridad y eficiencia de la operación de un vehículo. "Es el aire dentro de un neumático el que transporta la carga del vehículo, no el neumático en sí. Sin embargo, muchos no se dan cuenta de cuán dinámica es la presión de los neumáticos. Esto hace que la gestión óptima de la presión sea prácticamente imposible de hacer manualmente, lo que resulta en una incertidumbre y error significativos incluso en el mejor programa de gestión de la presión de los neumáticos", agregó Monte.

4. MAYOR VIDA ÚTIL

La tecnología de vulcanizado ha experimentado una innovación significativa en los últimos años. "Vulcanizar es otra área en la que hemos visto notables mejoras tecnológicas. Los vulcanizados FuelTech de Bandag son el equivalente vulcanizado de la línea de neumáticos Bridgestone Ecopia. Estos patrones complementarios de la banda de rodadura permiten que una flota extienda la vida útil de una llanta, lo que ayuda a reducir el costo total de propiedad por milla y mantiene la carcasa de la llanta funcionando más que nunca", dijo Johnson de Bridgestone. >>



"LOS AVANCES TECNOLÓGICOS PERMITEN A LAS FLOTAS EXTERNALIZAR LA GESTIÓN DE NEUMÁTICOS DE MANERA EFECTIVA. EL SISTEMA COMBINA GESTIÓN ACTIVA DE LA PRESIÓN, AUTOMATIZACIÓN PROACTIVA, ANÁLISIS Y ALERTAS PARA PERMITIR QUE LAS FLOTAS TRABAJEN DE MANERA MÁS SEGURA E INTELIGENTE",

DIJO MONTE DE APERIA TECHNOLOGIES.



"ESTA FUENTE DE INNOVACIÓN SE DEBE A LAS REGULACIONES GUBERNAMENTALES Y AL ALTO COSTO DEL COMBUSTIBLE PARA NUESTROS CLIENTES",

DIJO JUSTIN BROCK,

La tecnología continúa impulsando la innovación en la industria de neumáticos comerciales. "A medida que las flotas buscan limitar el tiempo de inactividad y maximizar el rendimiento, exigen neumáticos duraderos y de mayor duración que aumenten la eficiencia y generen un menor costo total de propiedad. A medida que avanza la tecnología de las llantas, puedes ver soluciones que duran más cuando se mantienen y gestionan adecuadamente", agregó Johnson.

Los ingenieros de Goodyear han desarrollado productos como la tecnología de vulcanizado UniCircle. "UniCircle ayuda a expandir la vida útil de las carcasas de las llantas, proporcionando una construcción sin costuras y un ajuste preciso que brinda un rendimiento repetido. Esta tecnología ayuda a ofrecer un desgaste uniforme y una mejora en la resistencia a la rodadura para aumentar la vida útil de cada neumático vulcanizado", dijo Dustin Lancy, gerente de marketing de productos comerciales - regional / urbano para The Goodyear Tire & Rubber Company.

NUEVA TECNOLOGÍA

"Todos los fabricantes de llantas comerciales buscan constantemente formas de mejorar y mejorar la durabilidad y el rendimiento general de los neumáticos. Los departamentos técnicos y de I + D de Cooper Tire utilizan una nueva tecnología para mejorar los compuestos de corte / astillas y aumentar la vida útil de la banda de rodadura al tiempo que disminuye el peso total de los neumáticos. Hay un cambio en el uso de acero de mayor resistencia a la tracción en las correas del neumático para hacer un uso más eficiente de los materiales en el neumático. Esto también conduce a un menor peso y resistencia a la rodadura", dijo Mosier de Cooper Tire.

Hankook Tire ha desarrollado varias tecnologías nuevas para neumáticos de camiones en los últimos 10 años. "Algunas de las nuevas tecnologías incluyen la Spiral-Coil (Correa de 0 grados), que ayuda a mejorar el rendimiento de resistencia de la banda de rodadura / correa (especialmente en neumáticos Ultra Super Single). También hemos desarrollado muchos tipos de muescas 3D que mejoran el rendimiento de tracción / desgaste y varios tipos de compuestos para la banda de rodadura: para una mejor resistencia a la rodadura, desgaste, tracción y más", dijo KJ Kim, direc-

tor de TBR Marketing de Hankook Tire America.

Los fabricantes están invirtiendo en investigación para desarrollar neumáticos innovadores con nuevas tecnologías que cumplan con las expectativas de las flotas trabajadoras de hoy. "En Bridgestone, estamos diseñando llantas para aplicaciones específicas, teniendo en cuenta cualquier condición que pueda desafiar una llanta dentro o fuera de la carretera. Estamos diseñando patrones de banda de rodadura más resistentes con compuestos únicos para ser más duraderos. Estamos diseñando llantas con mejor tracción en cualquier entorno que una flota pueda encontrar a lo largo de su recorrido. Y estamos educando a las flotas sobre la mejor manera de administrar sus neumáticos a través de programas que incluyen análisis digital y seguimiento de activos", dijo Johnson de Bridgestone.

En la actualidad, gestionamos los neumáticos mediante conjeturas con comprobaciones aleatorias o a intervalos programados. "Los avances tecnológicos permiten a las flotas externalizar la gestión de neumáticos de manera efectiva. El sistema combina gestión

activa de la presión, automatización proactiva, análisis y alertas para permitir que las flotas trabajen de manera más segura e inteligente", dijo Monte de Aperia Technologies.

Y para muchas flotas, la gestión de los neumáticos implica más una lucha contra incendios que una planificación. "Según un estudio realizado por el TMC, solo el 55% de los neumáticos para camiones pesados y remolques están dentro del rango óptimo. Identificar eficazmente la baja presión de inflado y las fugas es casi imposible cuando los activos están en el camino, y sin embargo, no abordar estos problemas a tiempo podría conducir a una falla catastrófica de los neumáticos y a un costoso tiempo de inactividad de los camiones", concluyó Monte de Aperia Technologies.

Pero el aumento de la tecnología y la actualización de los neumáticos requieren un acto de equilibrio. "Una llanta, como muchas otras cosas, tiene concesiones. Por ejemplo, ruido y tracción. Por lo general, cuanto más tracción incorpore el diseño de la banda de rodadura, más ruidoso será el neumático en la carretera. La innovación en Michelin se trata de romper esos compromisos. Constantemente observamos nuestros productos y medimos nuestro desempeño no solo en comparación con nuestros competidores, sino más importante aún, en comparación con las necesidades de los clientes", dijo Brock de Michelin North America. 



bandag

PROGRAMA VENTAJAS+™

INCREÍBLE VENTAJA DEL LÍDER EN RECACHUTAJE

Garantía limitada de por vida*

Producto armado en los EUA

Recauchutaje grado A

Proceso de manufactura avanzado de Bandag

Compuestos y diseños para banda de
rodadura Bandag de alta calidad

\$169

Cubierta y
recauchutaje

B195™
Remolque
11/32 pulg.

\$189

Cubierta y
recauchutaje

B726™
Tracción con
flanco cerrado
22/32 pulg.

\$199

Cubierta y
recauchutaje

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



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

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

HONRA SU LEGADO

HONDA GOLD WING TOUR 2020

LA FAMILIA GOLD WING HA SIDO SINÓNIMO DE CÓMODOS VIAJES POR CARRETERA DESDE QUE LLEGÓ A NUESTRO PAÍS A MEDIADOS DE LOS SETENTA. HOY, A 45 AÑOS DE DISTANCIA, SE MANTIENE COMO UNA DE LAS MEJORES OPCIONES PARA RECORRER MILES DE MILLAS EN MEDIO DEL MAYOR CONFORT QUE PUEDES OBTENER EN DOS RUEDAS. »







EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

- **MOTOR**
6 cilindros opuestos de 1,833cc
- **POTENCIA**
124 HP y 125 lb-pie
- **TRANSMISIÓN**
6 velocidades, manual o automática
- **SUSPENSIÓN**
Doble horquilla con un amortiguador
- **TANQUE**
5.55 galones

moto: **HONDA GOLD WING TOUR 2020**

Honda demuestra su compromiso con la mejora continua con su gama 2020 de productos turísticos de primera categoría, los modelos Gold Wing Tour. Esta gama recibió una serie de mejoras como cabezales y cilindros rediseñados que reducen el peso de la transmisión, faros antiniebla de serie y una ergonomía revisada para aumentar el rendimiento, la seguridad y la comodidad en todos los ámbitos. Por supuesto, esto se suma a la velocidad y el manejo que ha hecho famosas a las motos de viaje de esta marca japonesa entre los motociclistas de Estados Unidos.

DISEÑO

A diferencia de los modelos de entrada de la línea Gold Wing, los Bagger, los destinados al turismo están equipados con un parabrisas alto, maleta superior y un respaldo completo para el pasajero que hace que los viajes sean significativamente más cómodos. La salpicadera delantera está ventilada. ¿Qué queremos decir con esto? Que se desplaza entre miembros de suspensión inferiores algo en forma como de lámina que ayudan a dirigir la presión de aire entrante hacia el carenado frontal completo. Esto aumenta la penetración a pesar de la gran superficie que está empujando.

Sobre la salpicadera, el carenado se abre para dar acceso al aire y forzarlo hacia el radiador y el par de ventilaciones grandes alrededor de la parte trasera, donde se reintegra a la corriente deslizante para un enfriamiento eficiente con baja resistencia. El arreglo de los faros en forma de V disposición viene con faros antiniebla de serie y luces de giro montadas en los espejos, todos con la súper brillante tecnología LED para proporcionar una excelente iluminación delantera.

El parabrisas, alto y transparente, puede regularse en altura con solo presionar un botón mediante un motor eléctrico que lo mueve a través de un rango de 4.9 pulgadas. Además, está diseñado para evitar la cansada turbulencia del viento en la cabeza, lo que aumenta la comodidad en largas distancias. El panel de instrumentos es una mezcla de estilos, pues combina una pantalla TFT de siete pulgadas en el centro del "tablero", con un par de indicadores analógicos para el velocímetro y el tacómetro, además de algunas pantallas LCD ubicadas en los extremos, envolviendo la instrumentación.

Honda llama al panel de instrumentos su Interfaz Hombre-Máquina, y puedes usarlo para acceder a las funciones de navegación, clima y música a través de Apple CarPlay. Además, el sis-



tema de infoentretenimiento se conecta vía Bluetooth con tu teléfono inteligente para recibir llamadas y mensajes sobre la marcha, por lo que no tendrás que estar fuera de alcance de nadie cuando vayas en tu moto. Claro que estar conectado suena un poco contraproducente si viajas para alejarte de todo, pero supongo que en gustos se rompen géneros. La fábrica incluso agregó un segundo puerto USB para ampliar las opciones de recarga / alimentación para tus diversos dispositivos móviles. El punto final de la interfaz hombre-máquina lo pone una fila de botones sobre el

tanque de combustible de 5.55 galones.

El asiento coloca tu trasero a 29.3 pulgadas del suelo y debo decir que está tendiendo hacia el extremo más alto del espectro en las motos turismos, pero el bajo centro de gravedad hace que la línea Gold Wing Tour sea muy fácil de manejar en las paradas y en el estacionamiento. Estribos plegables y unas revisadas manijas se unen a un respaldo completo con apoyabrazos para contener a tu pasajero, de modo que la comodidad se distribuya de manera bastante equitativa, y eso es genial si te gusta viajar con tu pareja. >>

Las luces LED en la parte posterior aseguran que permanezcas visible para el tráfico que viene detrás de ti y, por supuesto, puedes contar con un almacenamiento seguro y seco en la maleta superior y las alforjas laterales, todas con cerradura, para un total de 50 litros de equipaje. Suficiente para empacar todo lo necesario para un viaje a través del país.

CHASIS

El ángulo de lanzamiento de la Honda Gold Wing Tour 2020 mide 30.5 grados desde la vertical con 4.3 pulgadas de avance que la hacen ágil en las curvas -a pesar de su tamaño-; otra de las características de comodidad que reduce el cansancio en recorridos largos. El cabezal de la dirección monta una configuración de doble horquilla en lugar de los tubos hidráulicos habituales, y se basa en un único amortiguador central para proporcionar el soporte y la amortiguación.

El aluminio es el material elegido tanto para el bastidor principal como para el basculante para mantener el peso controlado, pero sigue siendo una máquina con un peso considerable de 787 libras en vacío; aún así, es más ligera que la mayoría de sus competidoras. El recorrido de la suspensión es 4.3 y 4.1 pulgadas en la parte delantera y trasera, respectivamente, suficiente para moverse cómodamente por tu jungla urbana favorita e incluso por carreteras secundarias que han visto mejores tiempos. El ajustador electrónico de precarga te permite ajustar la respuesta del amortiguador dependiendo de la carga (pasajero o equipaje).

Los rines de fundición de 18 pulgadas completan el chasis rodante con una llanta 130/70-18 en la parte delantera y una gruesa 200/55-16 en la parte posterior. Las tareas de frenado corren a cargo de dos discos de 320mm enfrente con pinzas de seis pistones y un disco inusualmente grande de 316 mm atrás. Por supuesto, lleva un sistema ABS controlado electrónicamente para mayor seguridad. La función Hill Start Assist es una constante en todas las versiones, la cual te permite poner los dos pies en el suelo en una pendiente gracias a su capacidad de sujeción de frenos, algo particularmente útil si no eres muy alto y tus pies apenas llegan al asfalto (¿recuerdan que mencionamos que el asiento está algo elevado?). En un derroche de creatividad, el modelo "Airbag" viene con una bolsa de aire inflable que está destinada a ofrecer al piloto cierta protección en una colisión frontal.



MOTOR Y TRANSMISIÓN

El poder de la Gold Wing Tour proviene de la habitual mecánica de seis cilindros cuyas cabezas sobresalen en ambos lados de la máquina. En cuanto a la potencia, la fábrica declara 124.6 caballos de fuerza y 125 libras-pie de torque, pero por supuesto, eso se mide en el cigüeñal; la potencia que llega a la rueda trasera en realidad se parece más a 97/108, respectivamente. Si tienes dificultades para imaginar cómo se siente, la potencia alcanza un máximo a 5,550 rpm, pero el torque se activa a 1,210 rpm para darte una potencia útil a muy bajas revoluciones.

La suite de asistencias electrónicas no decepciona. Tiene un cuarteto de modos de entrega de potencia que le permiten marcar

las condiciones imperantes más un sistema de monitoreo de la presión de aire en las llantas que te permite controlar el nivel de tus neumáticos sobre la marcha. Si optas por el sistema HomeLink opcional, puedes conectar en red la moto con tus dispositivos en el hogar, como el control remoto de la puerta del garaje, por ejemplo.

Ahora llegamos a algunas opciones. Puedes rodar con la transmisión manual tradicional de seis velocidades y embrague deslizante si te gusta la sensación de la vieja escuela mientras conduces; pero si prefieres algo más moderno, la transmisión de doble embrague de Honda te va a encantar. Tiene una caja de cambios de siete velocidades que utiliza un par de embragues automáticos



para cambios sin interrupciones tanto hacia arriba como hacia abajo.

No importa cuál elijas, la marcha superior de ambas transmisiones viene en una relación de sobremarcha (overdrive) para un viaje interestatal eficiente en combustible. Las dos cajas de cambios vienen con una función de reversa, mientras que los modelos DCT también tienen una función de velocidad a pie que te permite maniobrar en un estacionamiento sin depender de la fuerza de tus piernas.

Por último, pero no por ello menos importante, está el tema de los precios. Evidentemente, esta combinación de ayudas electrónicas, potencia y calidad no resulta barata. La versión de entrada cuesta 27,500 dólares, mientras que la de doble embrague tiene un precio de \$28,500. Si quieres llevarte el modelo Airbag, tendrás que desprenderte de casi 4 mil billetes más, para un total de \$32,300. ¿Barato? Ni de broma, pero Honda sabe que hay un mercado dispuesto a pagar y, de hecho, es más barata que la Road Glide Limited de Harley y apenas un poco más cara que la K 1600 GTL de BMW. 

**NO PAGUE
IMPUESTOS
DE MAS,
CONSULTE
CON LOS
EXPERTOS**



STUDIO
BUSINESS MANAGEMENT
CONSULTANTS, INC.

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

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



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

XPO Logistics

XPOLOGISTICS | 855.295.7504

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

WAL*MART TRANSPORTATION

WAL*MART | 800.803.7348

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

LANDSTAR

LANDSTAR | 800.435.4010

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

SCHNEIDER NATIONAL

SCHNEIDER | 800.447.7433

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

SAIA

SAIA | 800.765.7242

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



servicios: **BOLSA DE TRABAJO**



¿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.





SOLO ENTIENDES REALMENTE LO QUE HACE QUE SCANIA SEA ESPECIAL UNA VEZ QUE HAYAS CONDUCIDO UNO: LOS CAMIONES MÁS LUJOSOS, SÓLIDOS Y CONFIABLES DEL PLANETA. APRECIADO POR LOS PROPIETARIOS DE FLOTAS, EXHIBIDO CON ORGULLO POR LOS CONDUCTORES Y ENVIDIADO POR LA COMPETENCIA. POR LO TANTO, TENÍA MUCHO SENTIDO HACER QUE LOS DEFENSORES DE SCANIA HABLARAN SOBRE POR QUÉ LOS AMAN TANTO. LA CAMPAÑA DE 2018 SE CENTRÓ EN LA PRENSA, EN LÍNEA Y EN LAS REDES SOCIALES (DONDE LOS CONDUCTORES RECIBIERON PREMIOS POR LAS MEJORES FOTOS DE SUS AMADOS CAMIONES).

WWW.SCANIA.COM

Ya no busque más por el mejor camión del mundo está enfrente de ti.



SCANIA



MACK®

ENTREGA

CON

PRECISIÓN.



Cuando tiene que estar ahí, tiene que ser con Mack.

Cuando se trata de entregar alimento a granjas rurales en el Valle Fraser de British Columbia, Ritchie-Smith Feeds sabe que sus clientes dependen de cada entrega. Por eso Ritchie Smith Feeds elige Mack Trucks para hacer frente a las exigencias de cada entrega—para que granjas y ganado obtengan el alimento que necesitan. A tiempo. Cada vez.

Mira la historia completa en MackTrucks.com/RitchieSmithFeed

BORN READY.