

VOLVO FH16 750 | KENWORTH T880 | RAM 1500 TRX 2021

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

OCTUBRE

MAGAZINE

2020

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com

UTILITARIO

AMERICANO

5700XE

QUEMAR POCO DIÉSEL ES UNA DE LAS ESTRATEGIAS QUE TE GARANTIZAN BUENOS RESULTADOS EN EL TRANSPORTE DE LARGA DISTANCIA Y EL 5700XE SERÁ TU GRAN ALIADO GRACIAS A EFICIENTES Y POTENTES MOTORES QUE TRABAJAN A LA PERFECCIÓN CON VARIAS TRANSMISIONES PARA EXPRESAR AL MÁXIMO CADA GALÓN DE COMBUSTIBLE.



FORD TRANSIT
CONNECT 2020



LA OPCIÓN CORRECTA



T 480
RENAULT TRUCKS



480

RENAULT TRUCKS
T 480

W-710-GR

520

GR



WESTERN STAR 5700XE

Quemar poco diésel es una de las estrategias que te garantizan buenos resultados en el transporte de larga distancia y el 5700XE será tu gran aliado gracias a eficientes y potentes motores que trabajan a la perfección con varias transmisiones para exprimir al máximo cada galón de combustible.

PAG. 18



26

DEL MUNDO

VOLVO FH16 750

Cuando una marca como Volvo, que está entre las mejor calificadas por camioneros en todo el mundo, te dice que el FH16 750 es "la culminación de todo lo que sabemos sobre camiones y algo más", sabes que estás frente a un camión de respeto.



32

VOCACIONAL

KENWORTH T880

Un vocacional tiene que ser versátil y durable, dos cualidades que hacen del T880 un camión ideal para meterse a trabajar a los terrenos más demandantes sin emitir una queja. Una apariencia robusta, eficientes motores y transmisiones, así como un diseño pensado en facilitarte la vida, lo hacen una excelente alternativa en este segmento.



40

UTILITARIO

FORD TRANSIT CONNECT

Versatilidad es la característica más importante de esta pequeña van de carga, que se puede configurar de muchísimas maneras para satisfacer las necesidades de tu empresa. Ha sido reina absoluta del segmento gracias a su capacidad de carga y arrastre, pero ahora tiene una seria competencia por parte de Mercedes-Benz.



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



YAMAHA TÉNÉRÉ 700

Hubo que esperar casi cinco años para que llegara al país una de las doble propósito más esperadas: la Yamaha Ténéré 700. Heredera de las glorias de su hermana mayor -la gloriosa Ténéré 1200-, presenta un paquete más ligero, asequible, manejable y divertido que puedes usar tanto en el asfalto como fuera de él.



MANTENIMIENTO

CUIDA TUS FRENOS

Conducir un vehículo con un sistema de frenos en mal estado es como jugar ruleta rusa. No hay nada que ganar y sí mucho que perder. Por ello, este mes te contaremos algunas prácticas que te ayudarán a mantener este vital sistema en perfecto estado.



SALUD

NO HAY PRETEXTO

Uno creería que trabajar detrás del volante haría aún más difícil el poder establecer un régimen de ejercicio. Pero no hace falta acudir a un gimnasio o llevar contigo equipamiento complicado o voluminoso. Solo necesitas motivación, ganas y un par de aditamentos para mantenerte en forma.



FINANZAS

NO TE ARRIESGUES

Dice un dicho que "la fortuna favorece a los valientes" y nos parece muy bien, pero también creemos que no todo en la vida se arregla con osadía. En muchísimas ocasiones especialmente las que tienen que ver con el dinero, paga más dividendos el prepararse y tomar decisiones con conocimiento de causa.

**MAGAZINE
TRANSPORTE
LATINO**

TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.

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

Advertising: 888.628.2188

Distribution T.L.P. Distribution 310.429.0250

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

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

PR Director Leslie Johnson
[pr@automundomagazine.com]

Executive Editor Steve Sturgess
[sturgess@transportelatino.com]

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

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

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

Transporte Latino Magazine serves the commercial market truck and trucks of Class 3 to 8. Entire contents of Transporte Latino Magazine are copyright ©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

OCTUBRE DE 2020 | **TRANSPORTE LATINO**

SE ACABA EL TIEMPO PARA ELEGIR UNO DE ESTOS DOS PROGRAMAS

1



**PAGOS DIFERIDOS Y CERO INTERESES EN TODOS LOS
CAMIONES DIESEL NUEVOS FTR Y SERIE-N DURANTE 90 DÍAS**

2

**TASAS APR TAN BAJAS COMO
0.00%
EN TODOS LOS CAMIONES
DIESEL NUEVOS DE LA
SERIE-N**



Los Programas Terminan el Diciembre 31, 2020

**ISUZU
TRUCK**

Los vehículos se muestran con equipamiento opcional; parte del cual lo instala el distribuidor. Las ofertas están disponibles únicamente a través de Isuzu Finance of America, Inc (IFAI). Para el Programa 1: Sin intereses ni pagos mensuales a IFAI durante 90 días a partir de la fecha de compra. Los intereses de los primeros 90 días será pagado por Isuzu Commercial Truck of America, Inc. El monto de los primeros tres pagos mensuales diferidos serán pagaderos durante el plazo restante. Para los Programas 1 & 2: los términos financieros son limitados, se requiere aprobación de crédito. Únicamente distribuidores participantes. Por favor visita a tu distribuidor autorizado Isuzu para más detalles. © 2020 ISUZU COMMERCIAL TRUCK OF AMERICA, INC.

**ISUZU
FINANCE**

AYUDA DURANTE LA PANDEMIA

Las flotas han estado trabajando arduamente este verano para mejorar la resiliencia empresarial y la seguridad de los técnicos de mantenimiento, los conductores y el personal del taller. Pero quizá no hayas pensado en algo que puede ayudarte a mejorar tu capacidad de recuperación: utilizar la facturación de la cuenta nacional para los programas clave de adquisición de flotas.

Si bien la facturación de la cuenta nacional es un tema familiar, es posible que hayas decidido no hacerlo en el pasado o quizá no lo estés utilizando en todas las categorías de gastos principales. De cualquier manera, el Covid-19 ha mejorado el caso comercial para la facturación de cuentas nacionales, y tanto las flotas medianas como las grandes deberían volver a examinar las formas en que puede ayudarles.

MAYOR SEGURIDAD DEL PERSONAL

Con el crédito de cuenta preestablecido, los precios de productos y la información de facturación, los compradores minimizan la necesidad de interactuar cara a cara con el personal en las ubicaciones de los concesionarios / distribuidores. La compra al contado, por otro lado, casi con certeza requerirá tiempo adicional "en el mostrador" para administrar la compra.

Los conductores se encuentran en la posición más vulnerable en este momento. Cada parada los expone a entornos impredecibles con medidas inciertas para protegerlos contra enfermedades. Es probable que una avería en la carretera lleve al conductor a un lugar de servicio desconocido. Con los programas de cuentas nacionales establecidos para todas las categorías principales de gastos de tu flota, puedes ayudar a tus conductores a minimizar el estrés y el riesgo de tener que atender un evento de servicio de emergencia en la carretera.

MENOR CARGA DE TRABAJO CONTABLE

Lo más probable es que todo tu departamento de Cuentas por Pagar (CPP) esté trabajando desde casa. Dependiendo del nivel de automatización de facturación que tenga tu empresa, el



personal de CPP todavía tiene dificultades para adaptarse a la pesadilla logística de recibir, revisar y aprobar facturas para el pago.

Con la utilización de cuentas nacionales, tus facturas están centralizadas y sin papel para facilitar el procesamiento de CPP. En contraste, las flotas que dejan las decisiones de compra a nivel local tendrán el papeleo proveniente de más remitentes de una manera impredecible y no estandarizada. Un buen programa de cuentas nacionales incluirá la capacidad de tu departamento de cuentas por pagar para recuperar y aprobar electrónicamente todas las facturas provenientes de todas las ubicaciones de compras. La facturación de cuenta nacional también reduce los eventos de disputas porque las facturas se estandarizarán para cumplir con los requisitos de tu equipo de cuentas. Los mejores programas de cuentas nacionales también incluirán auditorías de precios para garantizar que los precios cumplan con las tarifas negociadas según los contratos de tu programa.

AHORRO DE COSTOS

La consolidación de cada categoría de gasto en todas las ubicaciones de tu flota en

un solo programa de adquisiciones es una receta básica para obtener mejores precios. Desafortunadamente, las flotas a menudo tienen dificultades para cumplir con los contratos en todas las ubicaciones de las tiendas. La compra fuera de contrato en algunas ubicaciones pone en peligro los precios de toda la flota. Los gerentes de adquisiciones deben tener en cuenta su programa de cuentas nacionales cuando se enfrentan a comportamientos de compras "rebeldes". Al controlar el gasto de la flota fuera de contrato, también conocido como "gasto final", las adquisiciones pueden lograr un ahorro promedio de más del 7%.

Además de agregar volumen para mejorar los precios, los programas de cuentas nacionales pueden ayudar a las flotas que utilizan analítica de mantenimiento predictivo. Los análisis de mantenimiento son fundamentales para controlar el costo total de propiedad y, a menudo, los datos de reparación y servicio subyacentes se extraen de las facturas de los proveedores. Bajo un programa de facturación de cuenta nacional, los datos de facturación están centralizados y estandarizados para que los utilice tu herramienta de análisis. 

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



FIRMAN PACTO 15 ESTADOS

Los gobernadores de 15 estados se comprometieron a principios de septiembre a trabajar en colaboración para la descarbonización de los vehículos comerciales. California, Connecticut, Colorado, Hawai, Maine, Maryland, Massachusetts, Nueva Jersey, Nueva York, Carolina del Norte, Oregón, Pensilvania, Rhode Island, Vermont y Washington, junto con el Distrito de Columbia, emitieron un Memorando de Entendimiento Multiestatal para Vehículos Sin Emisiones de Servicio Pesado y Mediano multiestatal, el cual describe un esfuerzo coordinado para acelerar el despliegue de vehículos de servicio mediano y pesado de cero emisiones. El esfuerzo es parte del desarrollo e implementación de un plan de acción de vehículos de emisión cero (ZEV por sus siglas en inglés) con la intención de respaldar una transición del mercado con muchas de las empresas de transporte marítimo más grandes del país al solicitar que el 30% de las ventas de camiones y autobuses comerciales nuevos sean cero emisiones para 2030 y 100% cero emisiones para 2050.

“El transporte impacta nuestro negocio, nuestros clientes y nuestra cadena de suministro todos los días”, dijo Steven Moelk, gerente de implementación del proyecto de cumplimiento en IKEA Retail US, quien agrega que IKEA se ha comprometido a realizar el 100% de sus entregas a domicilio en vehículos de cero emisiones para 2025. De manera similar, DHL Express se ha comprometido a operar el 70% de sus servicios de primera y última milla con soluciones de cero emisiones a nivel mundial, también para 2025. “Las empresas de transporte y logística son una importante parte de la solución”, dijo el director ejecutivo de DHL, Greg Hewitt, en apoyo del memorando de entendimiento del martes, “y las políticas que respaldan la adopción de vehículos eléctricos y de cero emisiones presentan una oportunidad significativa para las empresas y los estados participantes”.

DHL e IKEA también son miembros de la Corporate Electric Vehicle Alliance, una plataforma de importantes empresas y operadores de flotas que trabajan para acelerar la adopción corporativa de vehículos eléctricos. Este memorando de entendimiento es complementario de otras políticas entre estados, como la

Iniciativa Regional de Transporte y Clima, y demuestra aún más cómo los estados están liderando el camino para descarbonizar el transporte. Esta iniciativa multiestatal es clave para habilitar las políticas y regulaciones, así como una electrificación de vehículos rentable necesaria para lograr los compromisos climáticos estatales y los objetivos de mejora de la calidad del aire. PepsiCo ha realizado importantes inversiones en la implementación de vehículos de cero emisiones y su flota de vehículos eléctricos ya ha alcanzado los 12 millones de millas totalmente eléctricas. “Las políticas inteligentes para aumentar el despliegue de vehículos pesados y medianos con cero emisiones es un paso importante para continuar reduciendo el impacto ambiental en la industria del transporte”, dijo Mike O’Connell, vicepresidente de cadena de suministro de PepsiCo., “Y apoyamos enfoques colaborativos para hacerlo”. A principios de este mes, 37 empresas e inversores, incluidos operadores de flotas y transportistas como DHL, IKEA North American Services, PepsiCo y Unilever, enviaron una declaración de apoyo a los 15 gobernadores estatales y al alcalde de Washington DC, destacando el costo a largo plazo, ahorros y beneficios que pueden capturarse descarbonizando los vehículos comerciales y destacando la innovación de políticas como un elemento necesario para acelerar la transición del mercado.

“Las principales empresas e instituciones apoyan los esfuerzos estatales para la transición a vehículos de cero emisiones porque generarán importantes beneficios económicos, sociales y ambientales”, dijo Alli Gold Roberts, directora de política estatal para la organización sin fines de lucro de sostenibilidad Ceres. “El transporte es la mayor fuente de emisiones de gases de efecto invernadero en los Estados Unidos y los camiones y otros vehículos pesados son responsables de una proporción cada vez mayor de emisiones. El liderazgo con visión de futuro y la acción coordinada entre los estados es esencial para desarrollar las palancas habilitadoras del mercado que impulsarán el despliegue de camiones eléctricos al ritmo y la escala necesarios para abordar la crisis climática”. 



Hace un año, Daimler Trucks y Torc Robotics se asociaron para desarrollar camiones autónomos. Esta sociedad, ahora parte del Grupo de Tecnología Autónoma (GTA) de Daimler Trucks, anunció a principios de septiembre que las dos compañías planean construir un nuevo centro de pruebas en Albuquerque, Nuevo México.

El enfoque del Grupo es producir camiones en serie altamente automatizados (SAE Nivel 4) a las carreteras en la próxima década. Los planes incluyen el despliegue en carretera de una flota de prueba de Nivel 4, el inicio del rediseño del chasis del camión, la adopción de un modelo de centro a centro, protocolos de prueba rigurosos formalizados, un proceso formal de certificación de conductores de seguridad de camiones y capacidades de software extendidas. La expansión a una nueva ubicación este otoño, dicen las empresas, respaldará las pruebas y proporcionará datos para más casos de uso de vehículos de próxima generación en vías públicas. Las pruebas iniciales en carreteras públicas comenzaron en septiembre pasado cerca de la sede de Torc en el suroeste de Virginia. Las pruebas en carreteras de pista cerrada se llevan a cabo en el terreno de pruebas High Desert Proving Grounds de Daimler Trucks North America en Madras, Oregon. En febrero, Daimler Trucks y Torc anunciaron planes para



SE ACERCAN LOS AUTÓNOMOS



expandir las pruebas de tecnología de camiones automatizados a ubicaciones adicionales, agregando nuevas rutas públicas en los Estados Unidos. Sin embargo, ese plan se pospuso debido a la pandemia de COVID-19.

Durante el tiempo de inactividad de la pandemia, los equipos continuaron las pruebas centrándose en sólidas pruebas de simulación. Las

pruebas en la vía pública con protocolos de seguridad y salud implementados se reanudaron en Virginia en junio y continuarán con la próxima generación de software de conducción automatizada. El equipo en Oregon continuará enfocándose en el desarrollo de sistemas de seguridad para vehículos, que son críticos para cumplir con los estándares de seguridad para camiones autónomos hoy y en el futuro. Todas las pruebas de conducción automatizadas requieren la combinación de un conductor de seguridad, que supervisa el sistema, y un conductor de seguridad con CDL certificado por Daimler Trucks y Torc y especialmente capacitado en dinámica de vehículos y sistemas automatizados.

Según la Oficina de Estadísticas de Transporte, Estados Unidos ha visto aumentar el tonelaje de mercancías enviadas por camiones en un 56% en

la última década. Se espera que este número casi se duplique en las próximas dos décadas y media. Fleming dijo que estos desarrollos contribuyen a una creciente necesidad de soluciones de transporte seguras, confiables y rentables. “El transporte por camión es el caso de conducción autónoma más sólido que he visto hasta ahora”, dijo.

La carrera está en marcha para ser el primer fabricante en comercializar con éxito tecnología de conducción autónoma, y Navistar y TuSimple anunciaron recientemente un vínculo que pone a cada uno firmemente en disputa. Sin embargo, Fleming se mostró reacio a fijar una fecha en la que la tecnología sería comercialmente viable, y enfatizó que el enfoque del Grupo de Tecnología Autónoma de Daimler Trucks “es que implementaremos el producto cuando sea seguro”, dijo. 



CÓMO VOTAR EN AUSENCIA

¿Estás interesado en votar durante estas elecciones pero el trabajo te mantendrá lejos de casa? No te preocupes, que existen opciones para que hagas valer tu opinión durante este periodo electoral. Evidentemente, con la incertidumbre en torno al COVID-19, algunos estados están cambiando sus reglas de votación para 2020 para permitir que más personas voten por correo; por lo cual te recomendamos comprobar con los funcionarios electorales de tu estado para averiguar qué debes hacer para votar (lo más fácil es visitar el sitio www.nass.org/can-i-vote/absentee-early-voting). Todos los estados permiten el voto en ausencia, pero existen muchas diferencias en sus procedimientos y plazos. Cuarenta estados más Washington, DC permiten a los votantes venir a su lugar de votación en persona días o semanas antes de la elección. Hay 34 estados, además de Washington, DC, que permiten que cualquier votante registrado solicite una boleta de voto en ausencia sin una excusa. Cinco de esos estados (Washington, Oregon, Utah, Colorado y Hawaii) realizarán sus elecciones con votación por correo, al tiempo que les dan a los votantes la opción de votar anticipadamente en persona en las urnas.

Es posible solicitar una boleta de voto ausente en los estados restantes, pero debes proporcionar una excusa de por qué no puedes presentarse a las urnas el día de las elecciones. Estar fuera de la jurisdicción debido al trabajo es una excusa válida que muchos conductores de camiones usan para solicitar una boleta. El mapa de la ilustración puede ayudarte a determinar qué

REGISTRARSE PARA VOTAR

Los plazos de registro de votantes varían según el estado, pero ninguno es anterior a 30 días antes del día de las elecciones. El registro de votantes en línea está disponible en 39 estados y Washington, DC. La lista completa de los plazos de registro la puedes ver en línea en www.vote.org/voter-registration-deadlines. Todos los estados excepto uno requieren que los votantes se registren antes de poder votar. Dakota del Norte simplemente requiere traer una prueba válida de identificación y residencia a las urnas para votar. Algunos estados permiten el registro en persona en las urnas el día de las elecciones. Si no estás seguro de estar registrado para votar o si no recuerdas la ubicación de tu lugar de votación, la NASS tiene una página que te dirige al sitio de registro de tu estado (www.nass.org/can-i-vote/voter-registration-status).



puedes hacer para votar si sabes que no podrás ir a tu lugar de votación el 3 de noviembre. Algunos estados están facilitando que los ciudadanos voten en ausencia por correo este año debido al COVID-19, pero las reglas electorales de cada estado son diferentes. Por esta razón, te recomendamos visitar el sitio de la Asociación Nacional de Secretarías de Estado (NASS por sus siglas en inglés) que mencionamos previamente o usar el término de búsqueda "early voting". Algunos estados han cambiado sus reglas de voto ausente para permitir que cualquier votante solicite una boleta de voto ausente, incluso en

estados donde normalmente se requieren excusas. Cuando la pandemia cobró fuerza en marzo, NASS envió una carta abierta al Congreso y a los votantes estadounidenses sobre la preparación de las elecciones. "No existe un enfoque único para todos, sino una solución de 50 estados", decía la carta. "En particular, los estados pueden aumentar su presencia de voto por correo, extender los plazos de solicitud de boletas de votación por correo ausente, aumentar la votación en la acera y / o expandir la elegibilidad para votar en ausencia". 



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

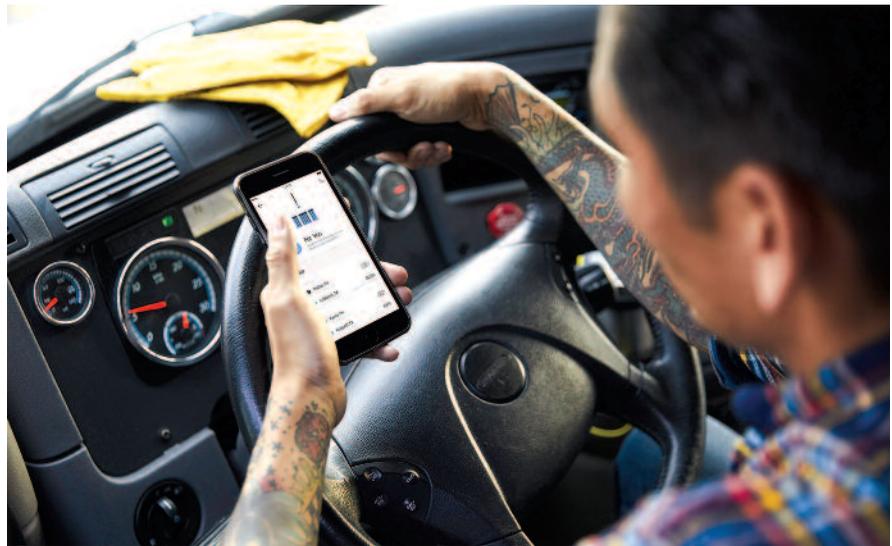
800-444-5791 • www.ooida.com

VIAJARÁ ÁRBOL DE NAVIDAD DESDE COLORADO AL CAPITOLIO

Apex Transportation, ha sido el transportista elegido para llevar el árbol que se encenderá este fin de año en el Capitolio y lo hará utilizando un Kenworth T680. El 56º Árbol de Navidad del Capitolio recorrerá más de 1,700 millas del oeste de Colorado a Washington, DC, a principios de diciembre. El camión está equipado con una litera de 76 pulgadas, el motor Paccar MX-13 de 455 HP, transmisión automática de 12 velocidades y los ejes traseros tándem Paccar 40K. También luce el interior Kenworth Diamond VII, asientos premium Kenworth GT703, control de cruceo predictivo, sistema Kenworth Nav + HD, una litera inferior elevable y una litera superior plegable y Kenworth TruckTech + Remote Diagnostics.

Apex tiene una flota de 70 camiones y uno de ellos será el encargado de transportar el árbol desde los bosques nacionales de Grand Mesa, Uncompahgre y Gunnison (GMUG) en el oeste de Colorado hasta su destino final en el jardín oeste del edificio del Capitolio en Washington, DC. Apex Transportation se fundó en 1996 y es líder en servicios de transporte especializado y camiones de plataforma en Colorado.

El tema de este año para el recorrido es "Experimentar tu naturaleza". Choose Outdoors, una organización sin fines de lucro que trabaja con el Servicio Forestal de los Estados Unidos para promover la recreación al aire libre y el acceso público a las tierras federales para la recreación, ayuda a coordinar la gira anual. Se espera que los habitantes de Colorado contribuyan con hasta 10,000 adornos hechos a mano, capturando el colorido paisaje de Colorado y las poblaciones culturalmente ricas y diversas. 



CARRILES EXCLUSIVOS CON UBER FREIGHT

La división de transporte pesado de Uber lanzó a principios de septiembre una función que permite a los propietarios-operadores y otros pequeños transportistas reservar carriles exclusivos, con tarifas fijas, con los expedidores a través de su portal en línea. Raj Subbiah, jefe de producto de Uber Freight, dijo que los transportistas pueden buscar carriles y elegir los días en los que quieren comprometerse con un carril para tener una fuente constante de ingresos cada semana. "Los carriles dedicados son más difíciles de desarrollar para los transportistas pequeños porque no hay muchas opciones para desarrollar esas relaciones con los transportistas a través de agentes", dijo Subbiah. "Nuestra nueva función brinda a los operadores más pequeños la capacidad de hacer eso para que tengan ingresos consistentes provenientes de Uber Freight". El servicio de carriles dedicados se lanzó por primera vez en la plataforma web de Uber Freight a principios de septiembre y estará disponible en la aplicación de operador móvil de la compañía en una fecha posterior. Cuando los operadores propietarios acceden a su cuenta, pueden buscar cargas dedicadas en carriles específicos. Luego, el sistema mostrará tarifas fijas para los carriles al principio para que los transportistas vean lo que se les pagará durante la duración del acuerdo. Las longitudes de compromiso de carriles dedicados en el nuevo sistema varían, pero la duración máxima es de



tres meses. Subbiah dijo que los transportistas pueden elegir cuánto tiempo quieren comprometerse en un carril, además de elegir qué días de la semana quieren comprometerse. Los transportistas también pueden elegir tantos carriles dedicados como deseen.

"Cuando hicimos el lanzamiento, no estamos limitando a quienes quieran participar en carriles dedicados", dijo Subbiah. "Eso se aplica a los propietarios-operadores con un camión y flotas con varios camiones. El objetivo es que nosotros y nuestros operadores, si quieren estabilidad, aprovechemos la nueva función tanto como puedan". Uber Freight señaló que si un transportista se compromete con un carril exclusivo y el volumen del expedidor cae, el transportista ya no será responsable de finalizar el acuerdo. 



¿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



GM APUESTA AL HIDRÓGENO

Nikola Corporation y General Motors anunciaron a principios de septiembre una asociación estratégica que otorga al gigante automotriz de Detroit una participación del 11% en la empresa emergente de hidrógeno y electricidad con sede en Arizona a cambio del uso del sistema de baterías y la tecnología de celdas de combustible de GM. Nikola inicialmente utilizará el sistema de batería Ultium de GM y la tecnología de celda de combustible Hydrotec para su camioneta Badger. Nikola intercambiará 2 mil millones de dólares en acciones comunes recientemente emitidas por servicios en especie y acceso a las piezas y componentes validados y probados en seguridad global de General Motors. General Motors también diseñará y fabricará las versiones eléctricas y de pila de combustible de la batería Nikola Badger.

El acuerdo con Nikola también extiende la utilización de General Motors de su tecnología de celda de combustible al mercado de semirremolques Clase 7/8 y representa una comercialización de alto volumen de su sistema de celda de combustible Hydrotec, que fue desarrollada en colaboración con Honda. La Badger es una



pickup eléctrica con una autonomía máxima de 600 millas que utilizará un sistema híbrido de celda de combustible y baterías. La camioneta eroga alrededor de 455 HP -con picos de hasta 906 en determinadas ocasiones-, así como un par monstruoso de 980 lb-pie. Es increíblemente rápida, pues la empresa afirma que hace el 0 a 60 mph en apenas 2.9 segundos -territorio de superdeportivos-, con el plus de que puede remolcar hasta 8,000 libras. **TTL**



¿Podrán los propietarios-operadores continuar trabajando en California, particularmente aquellos que reciben sus cargas de otros transportistas? Esa fue la pregunta el martes ante un tribunal federal de apelaciones de alto nivel, donde los grupos de camiones argumentaron que los transportistas deberían permanecer exentos, al menos temporalmente, de la restrictiva ley AB 5 de California, que de otra manera hace que sea mayormente ilegal que los transportistas contraten cargas con propietarios-operadores como contratistas independientes. Asimismo, el estado de California presentó su caso de por qué la ley debería aplicarse a los transportistas. El Sindicato de Teamsters también presentó argumentos en nombre del caso del estado. El panel de tres jueces del Tribunal de Apelaciones del Noveno Circuito que escuchó el caso el martes emitirá un fallo sobre si los transportistas y los propietarios-operadores permanecerán exentos de la AB 5 mientras la demanda subyacente de la Asociación de Transportistas de California (CTA por sus siglas en inglés) contra la ley de contratistas procede en la corte. Sin embargo, no está claro cuándo se emitirá el fallo.

"Estamos complacidos con cómo fue", dijo el abogado Bob Roginson, uno de los abogados principales que representa a CTA en el caso y gerente de la oficina de Los Ángeles del bufete de abogados Ogletree, Deakins, Nash, Smoak & Stewart. Roginson encabeza el grupo de transporte y logística de Ogletree. "Es difícil predecir con claridad hacia dónde se dirige la corte o qué es lo más importante para ella. [Los jueces] tenían muchas preguntas y creo que las manejamos muy bien". La decisión del Noveno Circuito probablemente tendrá ramificaciones de años para los transportistas y los conductores contratistas independientes que trabajan en el estado. En última instancia, la demanda podría tardar años en abrirse paso a través de los diversos tribunales, potencialmente hasta la Corte Suprema de los Estados Unidos, lo que marca la importancia de la decisión frente al Noveno Circuito en el caso que se escuchó el martes.

Independientemente de la forma en que dictamine el Noveno Circuito, es probable que se apele la decisión para que se escuche "en pleno" o ante todo el tribunal; se espera que la parte perdedora solicite una nueva audiencia por parte de los 12 jueces de la corte de apelaciones del Noveno Circuito. A partir de ahí, la decisión de la orden judicial podría ape-

CALIFORNIA VS PROPIETARIOS-OPERADORES

larse ante la Corte Suprema de Estados Unidos. Luego, después de que se tome una decisión sobre la orden judicial temporal, la demanda real en sí contra AB 5, en la que CTA busca una exención permanente para el transporte por camión de las restricciones AB 5, será escuchada por el Tribunal de Distrito de los EEUU en el Sur de California. A partir de ahí, es probable que cualquier decisión sea apelada ante la misma Corte de Apelaciones del Noveno Circuito que escuchó el caso el martes y luego potencialmente ante la Suprema Corte.

Roginson y otros abogados de la CTA argumentan que una ley federal de 1994, la Ley de Autorización de la Administración Federal de Aviación, prohíbe expresamente a los estados hacer cumplir las leyes que interfieren con "precios, rutas y servicios" de los autotransportistas interestatales. La AB 5 de California hace precisamente eso, argumenta la CTA en su caso, y por lo



tanto no debería aplicarse a las operaciones de camiones en el estado. Aunque empresas como Uber y Lyft han aparecido en los titulares recientemente por perder sus casos judiciales contra el

impacto de la AB 5 en sus operaciones, esos casos de "economía gig" "no tienen ningún impacto real significativo en la forma en que los tribunales están viendo el caso [de CTA], dijo Roginson. 

¿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





AHORRATIVO

WESTERN STAR 5700XE

QUEMAR POCO DIÉSEL ES UNA DE LAS ESTRATEGIAS QUE TE GARANTIZAN BUENOS RESULTADOS EN EL TRANSPORTE DE LARGA DISTANCIA Y EL 5700XE SERÁ TU GRAN ALIADO GRACIAS A EFICIENTES Y POTENTES MOTORES QUE TRABAJAN A LA PERFECCIÓN CON VARIAS TRANSMISIONES PARA EXPRIMIR AL MÁXIMO CADA GALÓN DE COMBUSTIBLE. »





americano: **WESTERN STAR 5700XE**



POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

La única manera de permanecer relevante en el competitivo segmento de transporte de larga distancia, es ponerte las pilas y mantener al día tus camiones en cuestiones de tecnología y confort. Los conductores se han dado cuenta que cada vez tienen más opciones de dónde elegir, por lo cual los fabricantes tienen que estar actualizados para darles gusto. Hoy en día, el nombre del juego es eficiencia en el consumo de combustible y, por supuesto, tener bajas emisiones de gases de efecto invernadero (además de una cabina cómoda, durabilidad, etcétera).

Hubo una época en la que Western Star era prácticamente un antónimo de eficiencia, pero el 5700XE (Extreme Efficiency) llegó para marcar un antes y un después en la historia de la marca. Con este modelo lograron un camión con una imagen clásica americana, con el conocimiento de ingeniería y aerodinámica de Daimler Trucks para lograr un camión ultra eficiente que te ayudará a elevar al máximo tus beneficios. El Western Star 5700XE está disponible en cabina de día o dormitorio; la segunda con cinco diferentes longitudes (de 34 a 82 pulgadas) y tres alturas (bajo, alto y ultra alto).

DISEÑO

Uno de los grandes retos que enfrentó el equipo de diseñadores fue el mantener una imagen fiel a la marca, con las salpicaderas curvas, faros rectangulares, la sección central elevada del cofre, parrilla de franjas verticales y la visera; pero que ofreciera la menor resistencia al viento posible. Vamos, que no podían hacer un camión muy curvilíneo, como es lo habitual actualmente entre los camiones aerodinámicos.

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- DD13 de 350-505 HP y 1,250 a 1,650 lb-pie
- DD15 de 400-505 HP y 1,550 a 1,750 lb-pie
- DD16 de 500 a 600 HP y 1,850 a 2,050 lb-pie

TRANSMISIONES

- DT12 automatizada
- Eaton Fuller de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos
- Neumática Hendrickson AirTek

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática Airliner



El camión tiene una apariencia más moderna sin perder la identidad y, evidentemente, con una buena aerodinámica. En esto jugaron un papel trascendental dos elementos: las orillas de la fascia, que envían el aire alrededor de las llantas y a la parte superior de la defensa, que por cierto es de cuatro piezas para reducir los costos de reparación.

El otro elemento es la visera, que además de darle el look clásico al camión, es altamente funcional, pues fue diseñada para ayudar a canalizar el aire arriba y alrededor del techo de la cabina. Por supuesto, hay muchas partes cromadas (espejos, defensa, parrilla, rines) pues era algo no negociable durante el proceso de diseño.

MOTORES Y TRANSMISIÓN

Para mover este eficiente camión hay tres propulsores Detroit Diesel, que para este año tienen más potencia en los extremos, es decir, en el de menor y mayor cilindrada. El más pequeño es un DD13 con un rango de potencia de 350 a 505 HP y un par motor de 1,250 a 1,850 lb-pie; le sigue un DD15 con 400 a 505 HP y 1,550 a 1,750 lb-pie. El tope de gama es un DD16 que va de 500 a 600 HP y 1,850 a 2,050 lb-pie. En cuanto a las transmisiones está disponible una DT12 automatizada o varias cajas manuales Eaton-Fuller.

Pero para aquellos realmente interesados en el consumo la mejor opción es el que llaman Detroit Powertrain, el cual utiliza un sistema llamado Gestión Inteligente del Tren Motriz (IPM por sus siglas en inglés). Este usa un motor DD15 de 400 HP y 1,750 lb-pie junto con la transmisión DT12 y ejes Detroit tándem 6x2 o 6x4 que permiten pasar al piso la mayor cantidad de potencia con la menor pérdida. >>



INTERIOR

Este es quizá el elemento menos cambiado del camión, pues es prácticamente el mismo que han usado por años. Pero es que si tienes un buen producto, no tiene mucho sentido cambiarlo. La cabina es de acero galvanizado y está soldada en lugar de remachada, lo que aumenta la seguridad y, como utilizan un buen recubrimiento para las paredes de la cabina, el nivel de ruido es bajo, casi como el de un coche.

Los eternos cajones de madera real -nada de imitaciones- están ahí, listos para que guardes todas tus cosas. Los asientos son cómodos y están disponibles en tela, vinil o piel, tu eliges. Los controles están montados en el tablero girados hacia el conductor, para



que sea fácil alcanzarlos y el panel de instrumentos resulta fácil de leer. Lo único que extrañamos aquí es una mejor pantalla, pues la que lleva es pequeña y monocromática.

La columna de la dirección es totalmente

ajustable, lo que hace fácil encontrar una posición cómoda de manejo y, como ahora las palancas para los limpiadores y la direccional son una sola, puedes mantener tu atención en el camino. Vamos, que si usas la transmi-



sión DT12 incluso puedes controlar las velocidades desde ella. El volante es excelente, con acabados en madera o cuero, y controles para el estéreo, y el control de crucero. >>

MAXIMA PROTECCION

Para su motor, transmisión y el sistema de combustible

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

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

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



Advance Auto Parts

AutoZone

BENNETT Auto Supply

O'Reilly AUTO PARTS

Pep Boys

Walmart

MADE IN USA zMAX.com

SEGURIDAD

El 5700XE no solo luce bien y es eficiente, en Western Star también se toman muy en serio la seguridad. Uno de los sistemas más interesantes es el de Mitigación de Colisiones OnGuard, el cual utiliza un radar para alertar al conductor de objetos que tenga enfrente y que puede incluso frenar automáticamente. También lleva Control de Crucero Adaptativo, espejos calefactados, ABS con dos diferentes controles de estabilidad. Otro sistema que resulta muy útil es el de Advertencia de Abandono de Carril, el cual le avisa al conductor mediante alertas sonoras si el camión se sale de la trayectoria correcta y hacia qué lado lo está haciendo.

En resumen, el 5700EX es una buena opción si eres fan de la marca y necesitas mover mercancías por muchas millas. Es cierto que Freightliner y Western Star tienen el 40% del pastel en este segmento, pero eso no cambia el hecho de que si bien hace unos años estaba entre los que ofrecían un mejor millaje por galón, el tiempo empieza a pasarle factura y la renovación de sus competidores ha disminuido la brecha. [TTL](#)



americano: **WESTERN STAR 5700XE**



F9

THE FAST SAGA
SUMMER

TM & © 2021 UNIVERSAL PICTURES. ALL RIGHTS RESERVED.

UNIVERSAL PICTURES





ELEVA LA BARRA

VOLVO FH16 750

CUANDO UNA MARCA COMO VOLVO, QUE ESTÁ ENTRE LAS MEJOR CALIFICADAS POR CAMIONEROS EN TODO EL MUNDO, TE DICE QUE EL FH16 750 ES "LA CULMINACIÓN DE TODO LO QUE SABEMOS SOBRE CAMIONES Y ALGO MÁS", SABES QUE ESTÁS FRENTE A UN CAMIÓN DE RESPETO. »



del mundo: **VOLVO** FH16 750

Volvo es una de las marcas más respetadas del planeta cuando se habla de arrastres de larga distancia gracias a camiones como el FH16, su buque insignia. Es decir, el modelo que abanderó este segmento y, por ello, recibe primero los más recientes avances tecnológicos. Bajo una refinada fachada, hay una bestia capaz de mover toneladas con una excelente eficiencia de combustible y la confiabilidad que caracteriza a esta marca sueca.

Sobre todo porque es el reflejo de la filosofía de la marca de crear trenes motrices eficientes y capaces en los que la potencia se transfiere al piso rápida y confiablemente, sin importar la superficie. Por esto es que en el más reciente FH16 elevaron el poder en 50 HP sin comprometer la durabilidad ni el consumo de combustible para reclamar el título del camión más potente del mundo que por un tiempo les arrebató Scania.

El 750 en el nombre hace referencia a los caballos de fuerza del motor de 16 litros, pero lo que es realmente impresionante es el par motor del mismo: 2,617 lb-pie, del que el 90% está disponible en cuestión de segundos, lo que lo convierte en uno de los camiones más aptos para la industria del transporte por carretera, minería, madera o construcción. Por supuesto, también está disponible con otros rangos de potencia y torque para quien no requiere todo el poder que el motor D16G es capaz de otorgar.

DISEÑO

La imagen es la misma con la que se presentó hace unos años para celebrar el 25 aniversario de este modelo, con una apariencia



sólida y robusta. Poderosa. Lo que más resalta al frente es la parrilla plateada con toques de cromo, que llama la atención en cualquier carretera, especialmente por el contraste que presenta con el oscuro color café de la carrocería, que Volvo llama Fiorde Místico. Otras partes en cromo que saltan a la vista son el escalón frontal, los asideros de las puertas y el logo de la marca. Los faros, trapezoidales, contribuyen a darle un aspecto moderno al camión; especialmente con las luces LED de día en forma de V.

Hay tres alturas de chasis distintas para tractores y rígidos: baja, media y alta, cada una pensada para una aplicación diferente. El primero está diseñado para el transporte pesado en carreteras en buen estado con suspensión neumática integral. La altura media es idónea para los camiones con ejes delanteros bajos en combinación con suspensión delantera neumática o de ballestas. El chasis alto está pensado para camiones con suspensión de ballestas y para los que se utilizan en construcción. >>



INTERIOR

Las cabinas cuentan con un aspecto más actual gracias al reacomodo de los postes A, el parabrisas y el nuevo diseño de la parrilla; aunque no le vendría mal un pequeño rediseño, pues la imagen ya se siente algo vieja. Los asientos son bastante cómodos y el puesto de manejo está perfectamente rematado tanto por posición como por ergonomía; algo a lo que también ayuda que el volante sea ajustable en profundidad y altura. La palanca del cambio automatizado I-Shift no ha variado su posición y se sitúa justo al lado del asiento. En cuanto a seguridad

no tendrás nada de qué preocuparte, pues todas las cabinas han superado las pruebas de impacto suecas, que son de las más exigentes del mundo.

Hay cinco tipos de cabina: dormitorio techo bajo, dormitorio, Globetrotter, Globetrotter XL y Globetrotter XXL. La primera ofrece cómodo alojamiento nocturno para una o dos personas y dispone de gran cantidad de espacios de almacenamiento. La segunda tiene una altura elevada que ofrece una gran cantidad de espacio de almacenamiento, facilita el movimiento dentro de la cabina y permite dormir a dos personas, aunque para hacerlo cómodamente hay que ele-

gir una litera más grande de la lista de opciones. Las Globetrotter ofrecen lo mismo que la anterior, pero con más altura, espacio y comodidad tanto en la cabina como en las literas según aumenta la "talla".

El tablero presenta un diseño ligeramente curvado que permite al conductor llegar con comodidad a todos los controles. En el centro hay un nuevo panel de instrumentos combinado con una pantalla en blanco y negro de gran tamaño con información para el conductor. Existen varios paquetes de cabinas diferentes que contienen equipamiento extra, como una litera abatible, los



del mundo: **VOLVO FH16 750**

sistemas de seguridad activa de Volvo y funciones de gama alta para el sistema de sonido estéreo.

MOTOR Y TRANSMISIONES

Hace un par de años, Volvo añadió una mecánica de 13 litros a la oferta del FH16, pero parece que no tuvo mucho éxito porque ahora únicamente está disponible con el motor D16, como en un principio. El rango de potencia va de 550 a 750 HP, mientras que el par motor va de 1,954 a 2,617 lb-pie. Como es de esperarse, cumple con la estricta normativa Euro 6 gracias al uso de tecnologías como catalizador por oxidación diésel,

filtro de partículas diésel y catalizadores de Reducción Selectiva y de Síntesis de Amoníaco.

En lo que respecta a la transmisión, lo más interesante es la caja de cambios automática I-Shift, que ofrece un nivel de conducción antes inalcanzable para transportes de 80 o más toneladas gracias a que se ha desarrollado un nuevo software en el sistema de transmisión. La caja de cambios se ha diseñado para que se adapte a las necesidades requeridas según las condiciones de cada actividad y también está disponible una con doble embrague. Además hay varias cajas manuales de 14 relaciones con split (desmultipli-

cación de marcha) y range (desmultiplicación de gama), con o sin sobremarcha (overdrive).

MANEJO

Por mucho que tratemos de ponerlo en aprietos, el FH16 sólo nos reclamará que estemos atentos a la conducción, debido a lo rápido que podemos circular en cualquier situación. El sistema de suspensión neumática controlada electrónicamente (ECS por sus siglas en inglés) ofrece una gran comodidad y protección para la carga, ya que se ajusta automáticamente, por lo que el camión mantiene una altura constante y compensa la distribución desigual de las cargas. El control manual de la altura facilita el ajuste de la altura de la plataforma de carga para adaptarla a la del resorte de carga. ECS está disponible en dos versiones: Suspensión neumática integral para todas las ruedas del camión y suspensión neumática trasera. Para los mayores pesos brutos, existe el eje Tridem con suspensión neumática, combinado con un eje direccional. El eje Tridem se caracteriza por una alta estabilidad y buena tracción incluso en condiciones difíciles. Un eje direccional, combinado con una distancia entre ejes corta, significa que el camión es muy fácil de maniobrar, con radios de giro pequeños. 



EN DETALLE FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Volvo D16K de 16 litros, 550 a 750 HP y 2,064 a 2,617 lb-pie

TRANSMISIONES

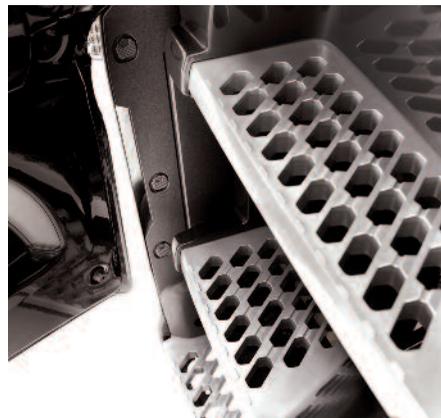
- Automática Volvo I-Shift de 12 velocidades con 1 o 2 embragues
- Manual de 14 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática



VOCACIONAL: **KENWORTH T880**

A PRUEBA DE BALAS

KENWORTH T880

UN VOCACIONAL TIENE QUE SER VERSÁTIL Y DURABLE, DOS CUALIDADES QUE HACEN DEL T880 UN CAMIÓN IDEAL PARA METERSE A TRABAJAR A LOS TERRENOS MÁS DEMANDANTES SIN EMITIR UNA QUEJA. UNA APARIENCIA ROBUSTA, EFICIENTES MOTORES Y TRANSMISIONES, ASÍ COMO UN DISEÑO PENSADO EN FACILITARTE LA VIDA, LO HACEN UNA EXCELENTE ALTERNATIVA EN ESTE SEGMENTO. »







vocacional: **KENWORTH T880**



POR: TRANSPORTE LATINO / EDGARDO IORIO

El trabajo vocacional requiere toda tu capacidad y, a veces, incluso un poco más. Y lo mismo aplica para un camión en este segmento. En el T880 tienes un vehículo confiable y versátil capaz de desempeñar las labores más demandantes: camión de volteo, cisterna, mezcladora, arrastre pesado, manejo de desechos, remolque de troncos... cada día, todos los días.

El T880 tiene muchas características destacables como el parabrisas panorámico para una mejor visibilidad, el triple aislamiento sonoro y las robustas puertas de la cabina que la hacen muy silenciosa, un cofre de cinco piezas para repararlo más rápido y fácilmente, embrague hidráulico asistido por aire, faros reflejantes, gran maniobrabilidad y ejes que se elevan, algo muy apreciado en el sector vocacional.

Todo esto envuelto en la apariencia ruda que caracteriza a Kenworth. De hecho, la marca se refiere al T880 como el camión más versátil que jamás ha salido de su línea de montaje, diseñado especialmente para afrontar las tareas más variadas, que se siente tan cómodo acarreado 140,000 libras a través de las Montañas Rocallosas como circulando por las calles de una ciudad transportando combustible. El T880 complementa la oferta de Kenworth en cuanto a camiones vocacionales sumándose al T800, T440, W900S y C500, colocándose como el tope de gama de la marca.

DISEÑO

Con un cofre inclinado que le otorga buena visibilidad, el T880 tiene una actitud de ir a donde sea y hacer lo que sea que hace sentir cómodo al conductor. Disponible con dos cabinas con BBC de 122.5" y de 116.5, puedes elegir entre una amplia gama de

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- MX-13, de 12.9 litros, 405 a 510 HP y 1,450 a 1,850 lb-pie
- MX-11 de 10.8 litros, 355 a 430 HP y 425 a 430 lb-pie
- PX-9 de 8.9 litros, 345 a 380 HP y 1,150 a 1,250 lb-pie
- Cummins ISX12 de 11.9 litros, 320 a 425 HP y 1,150 a 1,650 lb-pie
- Cummins ISX12-G de 11.9 litros, 320 a 400 HP y 1,150 a 1,450 lb-pie
- Cummins ISX15 de 14.9 litros, 450 a 600 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie

TRANSMISIONES

- Eaton Fuller FRO16210C de 10 velocidades
- Eaton Fuller automática o manual de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades
- Allison automática de 5, 6 y 7 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles multihoja

SUSPENSIÓN TRASERA

- Sencilla: Kenworth, Reyco, Neway y Hendrickson
- Tándem: Kenworth, Reyco, Chalmers, Neway y Hendrickson
- Tridem: Kenworth, Hendrickson y Neway

opciones para configurar el camión a tus necesidades operación y volumen de carga. Incluso está la posibilidad de pedir una cabina dormitorio para aumentar la flexibilidad del camión. Todas las cabinas están basadas en la de aluminio estampado de 2.1 metros de ancho y son ensambladas por robots para obtener la mejor precisión. Por otro lado, el espacio de 23 pulgadas entre los asientos es más que suficiente para moverte con comodidad en la cabina. >>



El cofre Metton de cinco piezas que equipan todas las versiones está fabricado en un material compuesto con un bajo peso y resistencia a los golpes. Este se ofrece en dos configuraciones, ambas con defensas atornilladas. Además, la parrilla tiene el estilo clásico al que nos ha acostumbrado Kenworth y está hecha de una rejilla de aluminio resistente a la corrosión para una mejor protección de los componentes del sistema de refrigeración. El marco de la parrilla está hecho de acero inoxidable pulido. El cofre lleva un sistema avanzado de asistencia que hace que tengas que aplicar tan solo 35 libras de fuerza para abrirlo; es decir, prácticamente ningún esfuerzo.

INTERIOR

La cabina del T880 tiene un diseño bastante agradable y está disponible en dos colores, beige y gris, con diferentes tipos de acabados; aunque sin duda la atención la roba el parabrisas panorámico de una sola pieza, mucho más grande que el del T800, el cual tiene el grosor necesario para evitar las molestas cuarteaduras que puede provocar una pedrada.

El panel de instrumentos tiene un acomodo que hace fácil la lectura de los nueve medidores, incluso si eres un fanático de la información y lo pides con los 12 opcionales. Los interruptores son fáciles de alcanzar y resultan muy funcionales. También lleva los interruptores del tablero que fueron presentados en el T680. El tablero incluye el sistema de navegación NavPlus con conexión a tu teléfono vía Bluetooth y reconocimiento de comandos de voz. Además lleva un centro de información que consta de una pantalla de 5" de alta resolución que despliega datos de diagnóstico del camión como rendimiento de combustible, tiempo de operación, velocidad promedio o cuánto combustible has usado, además de recomendaciones acerca de situaciones específicas que ayudan a mejorar el desempeño del vehículo.

Los asientos tienen un sistema de suspensión neumática que se ajusta automáticamente al peso del conductor. Hay una amplia gama de ellos entre los que podrás escoger el que más te acomode. Para el T880, Kenworth ofrece además la tela DuraSupreme de uso rudo en tres colores. Las puertas son muy gruesas, pero como están fabricadas en aluminio estampado, resultan ligeras y muy durables. El diseño de la puerta hace que el aire fluya de manera suave alrededor de la cabina y minimiza el ruido que causa la turbulencia del viento. Además, una válvula de alivio iguala la presión de aire interior con la exterior, para hacer que la puerta sea fácil de abrir y cerrar.



vocacional: **KENWORTH T880**



MOTORES Y TRANSMISIÓN

El T880 es un camión vocacional pensado para el segmento de la construcción o servicios municipales, por lo cual el "corazón" es un Paccar MX

de 13 litros, hasta 510 caballos de fuerza y 1,850 lb-pie de torque, y la certificación ambiental EPA 2013. Este propulsor es una opción ligera y eficiente para cualquier aplicación vocacional, inclu-

yendo las que sobrepasan las 100,000 libras.

Un escalón abajo tenemos el MX-11, el cual tiene una potencia máxima de 430 caballos con un torque de 430 lb-pie. Esta mecánica resulta ideal para aplicaciones donde el peso es muy importante como recolección y entrega, carga parcial o aplicaciones regionales. También están disponibles un PX-9 y tres Cummins (ISX12, ISX12-G e ISX15). En cuanto a las transmisiones, hay disponibles manuales y automáticas Eaton Fuller de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades, y Allison automáticas de 5, 6 y 7 relaciones.

En resumen, con el T880 tienes un camión confiable y versátil capaz de afrontar las tareas más duras de una manera eficiente y productiva. No importa si tu lo usas como camión cisterna, de volteo, mezclador, para cargas pesadas, transportar desechos o troncos, se trata de un camión que te no te defraudará. 

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.

MULTITASK

FORD TRANSIT CONNECT

VERSATILIDAD ES LA CARACTERÍSTICA MÁS IMPORTANTE DE ESTA PEQUEÑA VAN DE CARGA, QUE SE PUEDE CONFIGURAR DE MUCHÍSIMAS MANERAS PARA SATISFACER LAS NECESIDADES DE TU EMPRESA. HA SIDO REINA ABSOLUTA DEL SEGMENTO GRACIAS A SU CAPACIDAD DE CARGA Y ARRASTRE, PERO AHORA TIENE UNA SERIA COMPETENCIA POR PARTE DE MERCEDES-BENZ. »





Los años han quedado los años en los que tu única opción como vehículo comercial pequeño eran una pickup o una van de tamaño completo. Opciones que, si bien tienen muchas ventajas, podían resultar demasiado grandes y “gastalones”. Hoy en día el juego ha cambiado con la llegada de las vans de carga pequeñas, que son vehículos altamente versátiles que resultan una excelente alternativa para quienes no tienen la necesidad de mover mercancías muy voluminosas. Si bien la hermana mayor de la Transit Connect, la Transit, es la que acapara la mayoría de los reflectores, la realidad es que no todo el mundo necesita algo tan grande y ese es justamente el nicho que Ford atacó con la Transit Connect. Algo que podemos decir ha hecho con gran éxito, pues de cada 100 vans que se venden, 46 son de Ford.

Hay dos variantes de esta van, la Cargo y la



Wagon (pasajeros), pero nos vamos a centrar en la primera, pues es la que está orientada al trabajo rudo. En pocas palabras, se trata de un vehículo eficiente y versátil para aquellos que se preocupan por reducir costos. Eso sí, si tu empresa se dedica al transporte de pasajeros te recomendamos echar un vistazo al sitio de Ford, pues si algún día necesitas llevar carga, los respaldos de los asientos de la Transit Connect Wagon se pueden doblar o de plano

quitar completamente. ¡Muy útil!

Para satisfacer las necesidades de los clientes en Estados Unidos, está disponible en dos longitudes y con tres niveles de equipamiento: XL, XLT y Titanium. La capacidad de carga es de hasta 1,620 libras y la de arrastre hasta 2,000 lbs con los aditamentos necesarios. La pelea en este nicho es cada vez más reñida y, hasta el momento, sus contrincantes son la Nissan NV200, Chevrolet City Express, Ram Cargo Van

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- L4 de 2.0 litros con 150 HP y 144 lb-pie
- L4 de 2.5 litros con 169 HP y 171 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática de 8 y 6 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente McPherson

SUSPENSIÓN TRASERA

- Eje rígido con barra de torsión

PRECIO

- Desde 24,275 dólares



utilitario: **FORD TRANSIT CONNECT**



y la Mercedes-Benz Metris.

Para 2020, la (mala) noticia más importante es que el anunciado motor diésel de 1.5 litros fue cancelado. En cuanto a las novedades que sí están, tenemos más equipamiento estándar, como faros automáticos con luces de día y limpiaparabrisas con sensor de lluvia. Otras adiciones en el campo de la seguridad para todas las versiones son la alerta de colisión frontal y frenado automático de

emergencia.

La Transit Connect también lleva una serie de equipamiento de seguridad y conveniencia opcional como control de crucero adaptativo, monitoreo de puntos ciegos con alerta de tráfico trasero cruzado, asistente de mantenimiento de carril y faros HID. Además, la conectividad 4G LTE permite que la van funcione como un hotspot de Wi-Fi para hasta 10 dispositivos.

DISEÑO

Antes de la llegada de la Mercedes-Benz Metris, la Transit Connect era la van de carga más atractiva en el mercado, ya que logra una gran combinación entre practicidad y estética. Si como muestra basta un botón, entonces nos quedamos con la parrilla trapezoidal, que le da una apariencia más llamativa que nos remite a los autos de pasajeros de Ford. Otro elemento que luce bien es la defensa trasera, que puede ser del mismo color de la carrocería, y no solo negra, puliendo un poco más ese aspecto meramente utilitario. En serio, si ven una foto solamente del cofre, notarán que es difícil darse cuenta que se trata de una van de carga y no de un sedán.

Los nuevos faros de la Transit Connect son de HID, con un diseño bastante contemporáneo. El parabrisas es enorme para una buena visibilidad, mismo caso con las ventanas, y si decides pedir las ventanas traseras opcionales, tendrás un vehículo con una visibilidad espectacular. La altura del techo es más que respetable para mantener el volumen de carga en un buen nivel (120 y 160 pies cúbicos detrás de la primera fila de asientos para la versión corta y larga, respectivamente), pero además le da un toque de estilo a esta van.

INTERIOR

La renovada cabina de la Transit Connect es bastante más habitable que la anterior, con controles multifunción en el volante, similares a los del Focus, que manejan las dos pantallas de información y la entrada de audio auxiliar para poder cambiar la música que lleves en tu teléfono sin apartar la vista del camino. Algo muy útil es que hay disponible como opción una segunda fila de asientos, que evita sacrificar el uso como coche familiar o para transportar a personal. Cargar y descargar resulta cómodo incluso en espacios pequeños gracias a las puertas correderizas en los costados y el que las puertas traseras abren bastante resulta muy práctico para introducir cosas a la van. Hay muchas soluciones prediseñadas como gabinetes y un sistema de repisas en los costados. Y la tecnología se hace presente con el sistema de diagnóstico y productividad a distancia Crew Chief, una interfaz basada en la red que puede ser muy útil para crear una ruta para que el conductor vaya a recoger un paquete urgente, por ejemplo. Por supuesto, está disponible el sistema de navegación SYNC 3, que entre sus características está un desempeño rápido, reconocimiento de voz mejorado y pantalla táctil de 6.5 pulgadas. Anteriormente estaba disponible solo en la versión XLT, quizá ahora lo esté en ésta y la Titanium. >>





MOTORES Y TRANSMISIÓN

Hubo una época en la que parecía que tendrías al menos dos, si no tres, mecánicas entre las cuales elegir. Pero hoy en día las cosas han cambiado y, si no eres una flota, solo existe una opción. Se trata de un cuatro en línea de 2.0 litros de gasolina con 150 HP y 144 lb-pie, inyección directa de combustible y sistema Start-Stop. Esta mecánica es compatible con E85 y tiene una batería de uso rudo -con un alternador de uso rudo como opción-, para impulsar todo el equipo que necesites. La transmisión designada para esta mecánica es una automática de ocho velocidades.

A principios del año pasado se anunció con bombo y platillo que llegaría un motor diésel de 1.5 litros, que prometía un consumo más que interesante. Sin embargo, la marca canceló esos planes alegando falta de interés en el mercado. La mecánica que se niega a morir es el cuatro cilindros de gasolina de 2.5 litros -exclusivo para flotas-, el cual tiene 169 HP y 171 lb-pie, transmisión automática de seis cambios y puede convertirse para utilizar CNG/propano.

SEGURIDAD

En lo que respecta a este tema, Ford dotó a la Transit Connect con bastante equipamiento de serie, pues lleva bolsas de aire frontales y late-



rales para los asientos delanteros, Control de Diferencia de Torque para mejorar el desempeño en las curvas, sistema de monitoreo de la presión de las llantas, control de curvas para reducir la velocidad si te aproximas demasiado rápido a un giro. Además lleva dirección hidráulica asistida electrónicamente, asistente de arranque en pendientes y, por supuesto, sistemas ABS y de control de estabilidad. 





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.

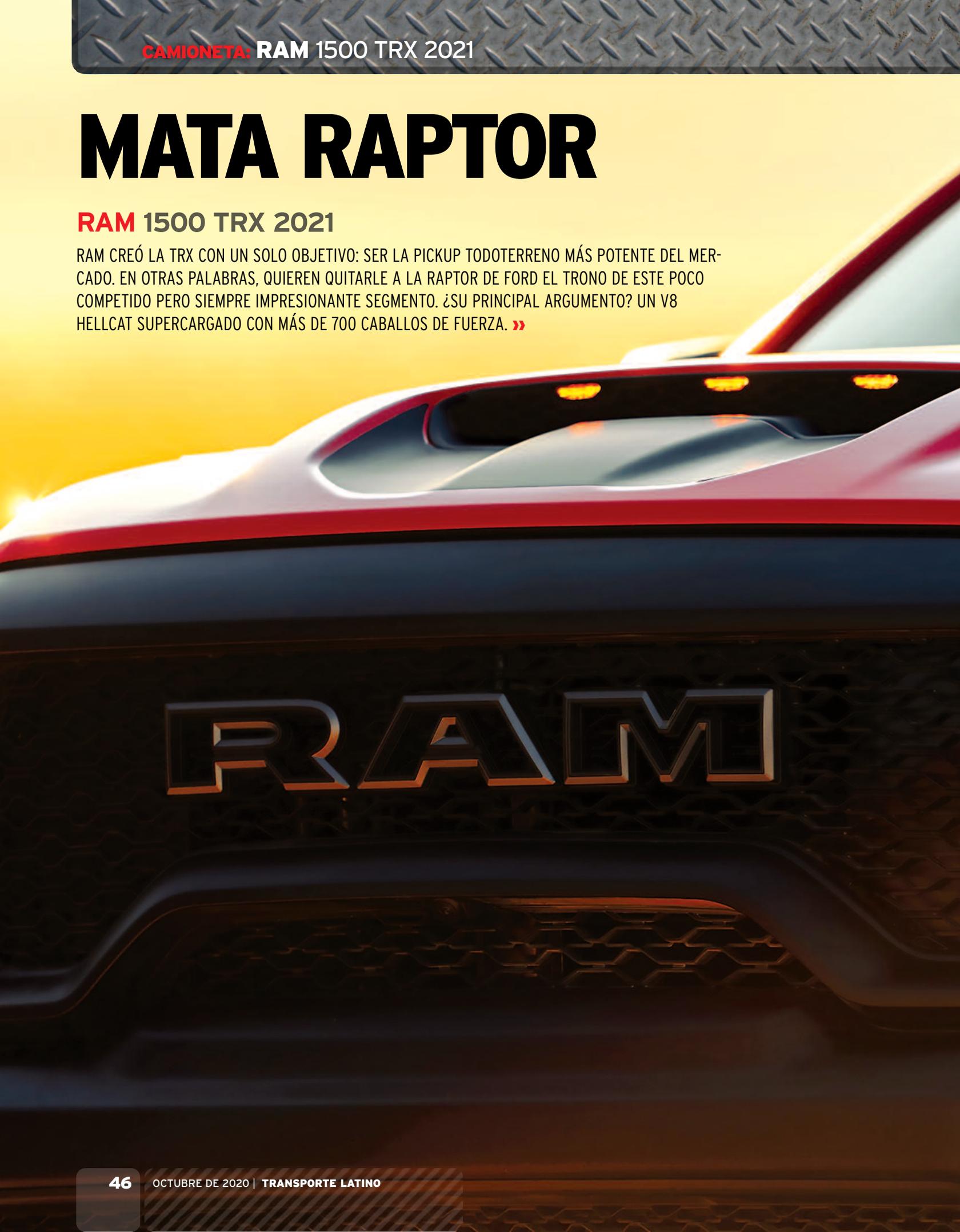
UNIROYAL



MATA RAPTOR

RAM 1500 TRX 2021

RAM CREÓ LA TRX CON UN SOLO OBJETIVO: SER LA PICKUP TODOTERRENO MÁS POTENTE DEL MERCADO. EN OTRAS PALABRAS, QUIEREN QUITARLE A LA RAPTOR DE FORD EL TRONO DE ESTE POCO COMPETIDO PERO SIEMPRE IMPRESIONANTE SEGMENTO. ¿SU PRINCIPAL ARGUMENTO? UN V8 HELLCAT SUPERCARGADO CON MÁS DE 700 CABALLOS DE FUERZA. »



RAM



Hay una rara especie de pickups que no nacieron para hacer trabajo rudo, al menos no del tipo donde lo más importante es la capacidad de carga y arrastre. Hablamos de las pickups todoterreno de alto rendimiento, que son el equivalente a un auto deportivo creado para dominar las pistas de carreras, con la "ligera" diferencia de que éstas lo harán sobre terracería, dunas, piedras y terrenos muy, pero muy agrestes. Durante más de diez años, la reina absoluta del segmento ha sido la Ford Raptor; pero todo parece indicar que en Ram están decididos a hacerse con el trono con la nueva e impresionante 1500 TRX.

La TRX 2021 está fuertemente inspirada en la

Rebel y la Power Wagon, y estará disponible sólo en el estilo con cabina doble. Se basa en la filosofía de diseño Free-flow de la compañía que no solo sirve para la estética, sino que también ayuda al rendimiento. Dado que la TRX lleva un enorme V8 bajo el cofre, la compañía ha prestado especial

atención a sus capacidades de respiración. Ram ha dicho que el 50 por ciento de la entrada de aire al motor será a través de la enorme toma de aire del cofre, mientras que el otro 50 por ciento será a través de la parrilla. También está presente un sistema de inducción de aire de doble vía con un



camioneta: **RAM 1500 TRX 2021**



cuerpo de aceleración de 92 mm y el filtro de aire más grande del segmento. Éste tiene capacidad para 2.38 litros de entrada de aire por revolución; además, hay una caja de aire de 29 litros para filtrar la suciedad y la arena y evitar que ingrese al motor. También viene con salpicaderas integradas

que agregan ocho pulgadas al ancho de la camioneta respecto al modelo 1500 estándar. El ancho de vía -la distancia que hay del centro de cada rin al otro en un eje- también es seis pulgadas más ancha. También se ofrece el sistema de iluminación frontal adaptativa de LED en los faros. Ram

también ha instalado luces de posición en el cofre y en las salpicaderas, lo cual es obligatorio según la ley para camionetas de más de 80 pulgadas de ancho. La TRX utiliza rines Beadlock de 18 pulgadas envueltos en llantas Goodyear Wrangler Territory All-Terrain de 35 pulgadas 325/65 especialmente desarrolladas para ella.

Para detenerla cuenta con discos de freno de 15 pulgadas en la parte delantera, que son los mejores del segmento. Ram ofrecerá la TRX 2021 en seis tonos diferentes y, para que no quede duda de qué camioneta estás viendo, llevará gráficos e insignias del mismo nombre por toda la carrocería. Eso sí, aquí no esperes algo súper elegante como una puerta trasera multifunción, pues te llevarás un chasco. En cambio, hay una puerta trasera eléctrica simple en su lugar. >>



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.





Aparte de todo esto, hay cuatro ganchos de gran tamaño en la parte delantera y trasera y salidas de escape dobles de cinco pulgadas. Si gastas unos cuantos dólares adicionales, podrás obtener escalones laterales todo terreno, rieles para rocas instalados de fábrica, un portador de llantas de repuesto montado en la caja que puede acomodar llantas de hasta 37 pulgadas y un tumbaburros. La distancia al suelo está clasificada en 11.85 pulgadas, gracias a los neumáticos de 35 pulgadas y una altura de manejo dos pulgadas más alta en comparación con la Ram 1500 estándar.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Antes de adentrarnos en la cabina, hablemos del monstruo que lleva bajo el cofre. La TRX 2021 está propulsada por un motor HEMI Hellcat V8 de 6.2 litros supercargado que produce 702 caballos y 650 libras-pie de torque. El supercargador tiene 11 psi de presión de sobrealimentación máxima. El motor está acoplado a la transmisión automática de ocho



velocidades TorqueFlite 8HP95 de Ram. También se cuenta con un sistema de tracción en las cuatro ruedas para trabajo pesado.

¿Quieres saber en qué se traduce esto? En un impresionante 0 a 60 millas por hora en apenas 4.5 segundos y una velocidad máxima de 190 mph. Gracias a estos números, la TRX es oficialmente la "pickup de producción más

EN DETALLE FICHA TÉCNICA

MOTOR

- V8 Hellcat de 6.2 litros con 702 caballos y 650 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática de 8 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente multibrazo con amortiguadores adaptativos

SUSPENSIÓN TRASERA

- Independiente multibrazo con amortiguadores adaptativos

rápida, veloz y potente del mundo". También lleva un control de lanzamiento para ayudar con los lanzamientos perfectos en línea recta. Según la compañía, la TRX hace el cuarto de milla en 12.9 segundos a 108 mph. ¡Wow! No es que sea la cifra más importante, pero vale mencionar que la TRX remolca hasta 8,100 libras y carga hasta 1,310 libras. >>

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"/>



También existe algo conocido como Detección de Saltos, que obtiene datos de la velocidad de las ruedas y la altura de manejo de los sensores y acelerómetros en cada esquina para identificar cuándo el vehículo está en el aire y actúa para prevenir picos de potencia que dañen la línea de transmisión. Esto será de gran ayuda y dará mucha confianza para llevarlo rápido en terrenos difíciles.

SUSPENSIÓN

No solemos dedicarle un espacio aparte a la suspensión, pero en una pickup como la TRX merece mención aparte, pues viene con un nuevo sistema de suspensión delantera independiente con amortiguación activa y un eje trasero



ro sólido Dana 60 con una relación de 3.55. Cuenta con bujes totalmente flotantes y amortiguador de salto de eje para mejorar la tracción en superficies rugosas. Un diferencial trasero electrónico es estándar. La TRX también viene con nuevos amortiguadores adaptativos Bilstein Black Hawk e2 delanteros y traseros de 2.5 pulgadas. El recorrido de las ruedas es de 13 pulgadas en las cuatro esquinas, lo que la convierte en

un verdadero correccaminos en el desierto. También está equipado con una caja de transferencia activa de tiempo completo BorgWarner.

INTERIOR

Durante la presentación de la TRX, Ram hizo hincapié en cómo sus camionetas han cambiado el juego cuando se trata de cabinas premium y lujosas en este segmento. La TRX viene con un volante forrado en cuero de fondo plano con manetas de cambio. Los asientos están fuertemente reforzados para mantenerte en tu lugar cuando tomas con fuerza las curvas en esta bestia. Hay tres opciones de interior: tela y vinilo, cuero y gamuza y uero y gamuza con detalles en rojo y fibra de carbono. >>



camioneta: **RAM 1500 TRX 2021**



LA VENTAJA DE ALLIANCE

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



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



alliancetruckparts.com



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



facebook.com/alliancetruckparts

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

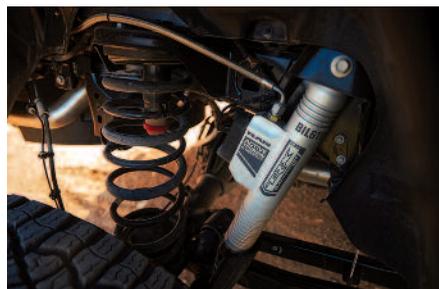
DAIMLER | Alliance Truck Parts - Una marca del grupo Daimler



La consola central cuenta con un enorme sistema de pantalla táctil UConnect 4C de 12 pulgadas con Sirius XM. Afortunadamente, la perilla giratoria se reemplaza por una palanca de cambios convencional montada en el piso. También hay una base de carga inalámbrica y cinco USB, incluidos los puertos Tipo A y C debajo de la consola central. En lugar de la perilla giratoria, cuenta con un panel de control que tiene Interruptores para la caja reductora específicos para la TRX (4WD alta / baja, bloqueo del eje, etc.) junto con el selector de modo de conducción y el botón de control de lanzamiento.

Está disponible un nuevo head-Up display a color que se puede personalizar con cinco contenidos diferentes según tus necesidades. También puedes optar por un espejo retrovisor digital con un monitor LCD de 9.2 pulgadas de ancho en lugar del espejo convencional. Una cámara orientada hacia adelante está disponible como parte del sistema de cámara de 360 grados. Esta pickup también muestra páginas de rendimiento en la pantalla de siete pulgadas del panel de instrumentos que se pueden monitorear y registrar. Muestra cosas como tiempo de reacción, de cuarto de milla, de aceleración de 0-60 y 0-62 mph, página de dinamómetro y medidor de fuerza G.

Hay cinco modos de manejo disponibles: Automático, Deportivo, Remolque, Nieve y Personalizado. Adicional a esto hay tres modos dinámicos todoterreno, a saber: Lodo/arena, Roca y Baja (¿te suena la Baja 1000?). Estos modos de manejo controlan el sistema de tracción en las cuatro ruedas, la respuesta del acelerador, la transmisión, las manetas de cambio, la suspensión y la dirección asistida electrónica-



mente. También está disponible el control de dirección en reversa del remolque, similar al asistente de retroceso Pro-Trailer de Ford, que usa un dial para apuntar el remolque en la dirección deseada mientras el sistema controla el volante.

SEGURIDAD

La TRX 2021 está disponible con más de 100 características de seguridad avanzadas. Se ofrecen de serie elementos como una cámara trasera de reversa, control electrónico de estabilidad con mitigación electrónica de balanceo y seis bolsas de aire estándar. Además, hay accesorios opcionales como monitoreo de punto ciego, control de crucero adaptativo, frenado Ready Alert (que detecta si sueltas el acelerador abruptamente y aplica los frenos automáticamente) y advertencia de colisión frontal a máxima velocidad-Plus. Como la Ram 1500 es la primera pickup de tamaño completo en obtener una calificación Top Safety Pick + del Instituto de Aseguradoras para la Seguridad en Carretera (IIHS por sus siglas en inglés), la TRX será igualmente competente en ese aspecto.

Por último, pero no por ello menos importante, está el tema del precio. La Ram TRX 2021 de entrada costará \$69,995 más un cargo de destino de \$1,695; por supuesto, hay una edición especial de lanzamiento (tuya por módicos \$90,135). Aquí es donde la Raptor le saca una buena ventaja, pues la 2020 básica es más de 15 mil dólares más barata (\$53,455). Seguramente la 2021 será un poco más cara, pero ni de cerca como la TRX. ¿Cuál elegir? Como muchas veces, será cosa de cartera y preferencias, pero solo el tiempo dirá si la TRX llegó para dominar el segmento. 

**ROYAL
ENFIELD**
ROYALENFIELD.COM

MONTAR AHORA

EMBARCARSE EN UN NUEVO VIAJE

Ya sea en las montañas o montando a través de llanuras, con su legado y rendimiento probado, esta es una máquina con la que puede contar.



TRES CONSEJOS PARA LA TEMPORADA ALTA

A MEDIDA QUE SE ACERCA LA TEMPORADA NAVIDEÑA, ES FUNDAMENTAL PREPARARSE PARA LA PRÓXIMA TEMPORADA ALTA. PARA SATISFACER LA DEMANDA Y BRINDAR UN EXCELENTE SERVICIO AL CLIENTE, LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DEBEN CONSIDERAR LAS TENDENCIAS HISTÓRICAS DE LA INDUSTRIA Y ANALIZAR EL NUEVO PANORAMA ECONÓMICO COMO RESULTADO DE LA PANDEMIA MUNDIAL.



¿QUIERES SER

CA
MIO
NE
RO?



En años pasados, los barcos rebosantes de carga se preparaban para los viajes con destino al Pacífico para garantizar que las mercancías llegaran a nuestras costas a tiempo para los meses de entrega de regalos. Hoy en día, se están tomando en cuenta variables que van desde pequeños matices locales hasta cambios globales inmensamente vastos para ayudar a preparar a los operadores para la temporada navideña de este año.

El Covid-19 ha cambiado los comportamientos de compra durante los últimos siete meses, lo que ha resultado en un aumento masivo del comercio electrónico y BOPIS (comprar en línea, recoger en la tienda). El índice de economía digital de Adobe detalla que las ventas en línea aumentaron un 55% a \$66.3 mil millones en julio de 2020, en comparación con julio de 2019. Este informe ilustra el cambio sin precedentes a los productos en línea, que los analistas dicen que habría tardado de cuatro a seis años en alcanzar la trayectoria anterior a la golpe de pandemia.

Este verano continúa una clara tendencia alcista del consumo online debido al impacto de la pandemia y las estructuras externas que han desplazado la economía. Las empresas de transporte de todo el país también están comenzando a ver un aumento en los volúmenes, ya que muchos cargadores comienzan a retomar algo parecido a la normalidad. Ahora es el momento perfecto para garantizar una temporada alta exitosa. A continuación, te ofrecemos tres consejos para asegurarte de que estés listo para comenzar a conducir en este pico:

1. DIVERSIFICA LAS FUENTES DE CARGA

Con una amplia variedad de factores sociales, económicos, políticos y ambientales siempre en juego, considera la posibilidad de diversificar



las fuentes de carga con aplicaciones móviles - como Uber Freight- y tableros de carga. La integración de aplicaciones móviles proporciona la elasticidad esencial que la cadena de suministro requiere para moverse como una máquina bien engrasada y, al mismo tiempo, proporciona actualizaciones, conocimientos y flexibilidad en tiempo real. Es fundamental establecer una rutina que te permita maximizar el potencial de ingresos mientras se alinea con los objetivos de equilibrio entre el trabajo y la vida.

2. MANTENIMIENTO PREVENTIVO PROACTIVO

A medida que haya más trabajos disponibles, quedarse tirado en la carretera será cada vez más costoso. Arregla tu equipo antes de que algo salga mal. Se proactivo y crea una lista de verificación que incluya lo siguiente: aceite y filtro de motor, líquido de transmisión, ejes de transmisión o juntas homocinéticas, correa de transmisión, correa serpentina, mangueras, sistema de combustible, sistema de enfriamiento y soportes de transmisión. Esto no solo garantizará una cadena de suministro eficiente y sin problemas durante la temporada alta para todas las partes, sino que también brindará seguridad física y tranquilidad a los conductores.

3. REVISAS TUS RELACIONES CON EL SEGURO

En la vida, el seguro es siempre una buena idea y reduce los gastos a largo plazo. El seguro de camiones comerciales brinda seguridad sensible a los transportistas, protegiéndolos contra posibles pérdidas o daños. Y como los camiones son muy costosos, esto es especialmente cierto para evitar graves contratiempos financieros. Los requisitos en torno a los seguros van a cambiar, ya que hay un proyecto de ley en el Congreso que aumentaría los mínimos obligatorios. Ahora mismo es un buen momento para conectarse con tu proveedor de seguros y ver qué podrían significar estos cambios para tu empresa. El alto costo del seguro sigue siendo una de las principales razones por las que las empresas de camiones se ven obligadas a cerrar sus puertas. Al ser proactivo ahora, puedes incorporar el aumento de costos en tu presupuesto.

Si bien el Covid-19 ha causado y continúa causando estragos en la industria de la logística, el lado positivo aquí es que los informes muestran tendencias positivas a medida que se acerca el otoño y los transportistas pueden usar los próximos meses para adelantarse al aumento anticipado en el volumen al mitigar el potencial riesgos ahora. 



A close-up photograph of a brake pad and rotor, showing the metallic surfaces and the friction material. The background is a blurred, light-colored surface.

CUIDA TUS FRENOS

REVISIÓN PERIÓDICA DE LOS FRENOS

CONDUCIR UN VEHÍCULO CON UN SISTEMA DE FRENOS EN MAL ESTADO ES COMO JUGAR RULETA RUSA. NO HAY NADA QUE GANAR Y SÍ MUCHO QUE PERDER. EN EL MEJOR DE LOS CASOS, UNA MULTA; EN EL PEOR, PUEDES CAUSAR UN ACCIDENTE. POR ELLO, ESTE MES TE CONTAREMOS ALGUNAS PRÁCTICAS QUE TE AYUDARÁN A MANTENER ESTE VITAL SISTEMA EN PERFECTO ESTADO.

POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

Cuando se trata de la seguridad de los sistemas de frenado en vehículos comerciales -en ninguno, realmente- no puede haber ninguna concesión. Sin embargo, las estadísticas muestran que hay una necesidad de apoyo: en septiembre del año pasado, durante el evento de la Semana de la Seguridad de los Frenos 2019 de la Alianza para la Seguridad de los Vehículos Comerciales

(CVSA por sus siglas en inglés), el 13.5% de los vehículos comerciales inspeccionados fueron retirados de las carreteras debido a violaciones relacionadas con el mantenimiento de los frenos. Y unos meses antes, durante el evento de inspección internacional Roadcheck de tres días de CVSA en junio de 2019, los problemas con el sistema de frenos y los ajustes representaron el 45% de las más de 16,000 infracciones fuera de servicio, más que cualquier otra categoría inspeccionada. »

A finales de agosto se llevó a cabo la Semana de la seguridad de los frenos 2020, por lo cual esperamos que hayas puesto especial atención a este crítico sistema y no hayas tenido ningún problema. De cualquier modo, nunca viene mal darle una repasada a cómo puedes mantener en óptimas condiciones el sistema de frenos de tu camión. "La preparación para períodos de inspección como la Semana de la seguridad de los frenos es de vital importancia para los conductores, las flotas y los propietarios-operadores, por varias razones", dijo Fred Andersky, director de demostraciones, capacitación en ventas y servicio de Bendix. "Estos preparativos ciertamente ayudan a los conductores y flotas a evitar multas por incumplimiento y tiempo fuera de servicio. Pero aún más importante es que también ayudan a garantizar un rendimiento confiable del sistema de frenos en cada momento que los vehículos comerciales están en la carretera. Y, no debe pasarse por alto, ese rendimiento también es esencial para las tecnologías de seguridad avanzadas como la estabilidad total y la mitigación de colisiones, que requieren que los frenos funcionen de manera óptima para funcionar al máximo".

Los programas de inspección y aplicación como la Semana de la seguridad en los frenos demuestran repetidamente el valor significativo del mantenimiento regular del sistema de frenos para todas las flotas. Por ejemplo, las 34,320 inspecciones realizadas durante la Semana de la Seguridad de los Frenos del año pasado llevaron a 4,626 vehículos, o el 13.5% de los vehículos motorizados comerciales inspeccionados, a ser retirados del servicio debido a violaciones del sistema de inspección de vehículos relacionadas con los frenos.



Los datos recopilados el año pasado mostraron que 2,704 violaciones de la regulación federal que rige la adecuación de los tubos de freno y las mangueras incluyeron mangueras de goma irritadas, mientras que 1,683 violaciones incluyeron mangueras termoplásticas dobladas. Y de

acuerdo con los datos de la Administración Federal de Seguridad de Autotransportistas (FMCSA por sus siglas en inglés) para el año fiscal 2020, las rozaduras y / o torceduras de las mangueras o tuberías de freno representaron más de 34,000 infracciones de inspección. »



OTROS ELEMENTOS DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y PREVIOS AL VIAJE DIRECTAMENTE RELACIONADOS CON LAS INSPECCIONES DE LA SEMANA DE LA SEGURIDAD DE LOS FRENO INCLUYEN:

- Verificaciones visuales diarias en busca de cámaras de aire, varillas de empuje o ajustadores de tensión dañados o sueltos. (Tenga en cuenta que los ajustadores de holgura en cada eje deben extenderse en el mismo ángulo: de lo contrario, podría indicar un freno desajustado o un resorte de potencia del freno de resorte roto).
- Verificaciones semanales de los rotores de los frenos de disco de aire en busca de grietas, así como inspeccionar los frenos de tambor en busca de desgaste y / o revestimientos agrietados.
- Controles mensuales de humedad en el sistema de aire. (La contaminación puede provocar el deterioro de los sellos de aire, las válvulas moduladoras de freno y los diafragmas de la cámara de freno, lo que provoca fugas en el sistema).
- Engrase regular de los tubos de freno de leva en S y los ajustadores de holgura automáticos para evitar la oxidación y la corrosión. (Es importante tener en cuenta que los frenos de disco de aire no requieren engrase, lo que ofrece otro beneficio adicional al tener sus vehículos equipados con ellos).



¿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



“Las mangueras y los tubos de freno son de vital importancia para el rendimiento de todo el sistema de frenado, por lo que es importante que estos componentes estén en buen estado y libres de torceduras”, dijo Brian Sreeton, supervisor de capacitación de servicio técnico de Bendix. “Las inspecciones visuales también deben incluir comprobaciones periódicas del estado, la posición y las conexiones de los tubos y mangueras, tanto durante los recorridos previos al viaje como en el taller. Además, recomendamos que antes de que los conductores se pongan en camino, realicen de manera rutinaria aplicaciones de frenos de 90 a 100 psi, con las ruedas bloqueadas y los frenos de estacionamiento liberados, escuchando las fugas que puedan atribuirse a mangueras y / o tubos”.

LA IMPORTANCIA DE AJUSTAR LOS FRENOS

El ajuste correcto de los frenos, que también forma parte de las inspecciones en carretera de CVSA, se debe abordar en el taller antes de un evento de este tipo. A diferencia de los frenos de disco de aire, que incluyen un mecanismo de ajuste interno, será necesario medir la carrera de la cámara de freno de los extremos de las ruedas con frenos de tambor. Esto implica verificar la distancia desde la cámara de aire hasta el pasador de horquilla con los frenos liberados, y nuevamen-



te después de una aplicación del freno completamente cargada. “Los conductores pueden incurrir en multas si la diferencia entre esas dos medidas, la carrera de la cámara, está fuera de los límites permitidos en el 25% de los extremos de las ruedas de un camión”, dijo. “Además del potencial de una multa, la carrera mal ajustada que da como resultado el arrastre de los frenos puede reducir la eficiencia del combustible y el desgaste prematuro de las pastillas”.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

Además de tomar medidas de preparación a corto plazo para garantizar el rendimiento del sistema de frenos, las flotas y los propietarios-

operadores también pueden implementar una serie de acciones a largo plazo para respaldar el mantenimiento adecuado de los sistemas de frenos y tecnologías relacionadas. La selección del elemento de fricción correcto en el extremo de la rueda es un excelente ejemplo: no todos los revestimientos de reemplazo comercializados como aceptables para los requisitos federales de distancia de frenado realmente se desempeñarán según el estándar. La elección incorrecta puede provocar grietas, piezas faltantes o degradación, todo lo cual puede generar infracciones durante una inspección en la carretera.

Además, al reemplazar las balatas en los frenos de tambor, es importante elegir balatas remanufacturadas que hayan sido acuñadas a su forma original diseñada por los fabricantes en lugar de las que simplemente se han revestido. Incluso el uso normal de los frenos afecta la forma de una balata y volver a revestirla, en lugar de acuñarla, puede provocar una reducción de la potencia de frenado y un desgaste prematuro. Y debido a que los aerosoles de aceite que entran en un sistema de frenos de aire pueden ser particularmente corrosivos, se aconseja el uso de un cartucho secador de aire de aceite coalescente como el PuraGuard de Bendix. Los cartuchos coalescentes de aceite se pueden utilizar para reemplazar los cartuchos estándar, pero nunca al revés. 

CONSEJOS DE MANTENIMIENTO DE BENDIX PARA AYUDAR A SU FLOTA A EVITAR PROBLEMAS DE INSPECCIÓN CVSA

FRENOS DE DISCO DE AIRE

A Inspeccionar

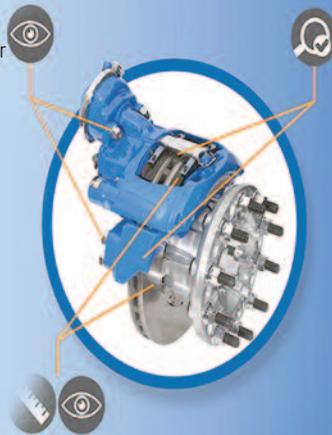
- Herrajes de montaje de calibrador y cámara de aire
- Almohadilla para desgaste anormal (cónico) y grietas
- Tappets y botas, para daños visibles (ruedas apagadas)
- Rotor para grietas (verifique con los límites permitidos)

A Medir

- Espesor del rotor (verifique con los límites permitidos)
- Espesor de la almohadilla (verifique que sea superior a 2 mm)

A Verificar

- La pinza se desliza libremente
- Espacios libres de funcionamiento adecuados entre la pastilla y el rotor



FRENOS DE TAMBOR

A inspeccionar

- Fricción por grietas y desgaste anormal

A medir

- Juego libre de frenos (entre 3/8" y 5/8") si está fuera de este rango, inspeccione si hay daños o condiciones fuera de las especificaciones
- Carrera del freno del extremo de la rueda (comparar con la especificación de la cámara)

A lubricar

- Ajustadores de holgura regularmente
- Estafa

A evitar

- Ajuste manual del ajustador de tensión automático para corregir el freno desajustado

(Una condición de desajuste constante indica otros problemas y requiere investigación)



Una revisión rápida de su sistema de frenos puede ahorrarle tiempo y dinero a largo plazo.

Aunque los frenos que se muestran son de la marca Bendix, estos consejos de inspección pueden aplicarse a cualquier freno de disco o tambor. Consulte las prácticas de servicio recomendadas por OE Manufacture.

mantenimiento: REVISIÓN PERIÓDICA DE LOS FRENOS

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

A TODO WATT

EL COVID-19 NO PARARÁ LA ELECTRIFICACIÓN

LA PANDEMIA DE COVID-19 HA DEJADO MUCHÍSIMAS LECCIONES Y UNA DE ELLAS ES EL BRUTAL IMPACTO DEL TRANSPORTE EN EL MEDIO AMBIENTE. POR ELLO, AHORA MÁS QUE NUNCA, LOS FABRICANTES ESTÁN BUSCANDO FORMAS MÁS LIMPIAS DE IMPULSAR LOS VEHÍCULOS Y UNA DE LAS QUE ESTÁN COBRANDO MÁS FUERZA ES LA ELECTRICIDAD. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / IVO CUTZARIDA

Cuando las economías de todo el mundo se paralizaron repentinamente debido a la pandemia mundial de COVID-19, el impacto de las emisiones se hizo evidente, literalmente. De repente, aparecieron cadenas montañosas distantes. El video de la NASA desde el espacio fue más claro. Ciudades como Nueva Delhi estaban bajo un cielo inusualmente azul.

Eso podría ser un beneficio permanente de adoptar tecnologías de transporte de cero emisiones, señaló Ryan Laskey, vicepresidente senior del Grupo de Vehículos Comerciales de Dana, durante una sesión en ACT Virtual, la versión digital de este año de la Exposición anual ACT (Transporte Limpio Alternativo).

"Mire la calidad del aire y la diferencia que tuvo durante el período de cuarentena", dijo. "No hay muchas ocasiones en la historia en las que se pueda detener el transporte como lo hicimos nosotros". En algunos lugares, las emisiones de partículas se redujeron un 60% durante el período de cuarentena.

Judy Mitchell, miembro de la junta directiva del Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur de California, estuvo de acuerdo en que la crisis despejó el aire temporalmente. Pero mientras el tráfico de pasajeros desapareció, el tráfico de camiones y contenedores sólo disminuyó alrededor del 20%, anotó. "Los camiones diesel de servicio pesado continuaron trayendo emisiones de NOx y smog a nuestras regiones", dijo.



"Lo que necesitamos ahora, más que nunca, son camiones y equipos más limpios con cero y casi cero emisiones".

La buena noticia es que esos camiones están llegando y la pandemia de COVID-19 ha hecho poco para frenar su avance. Peter Voorhoeve, presidente de Volvo Trucks North

America, presentó una actualización sobre el programa Volvo LIGHTS (Solución de transporte pesado ecológico de bajo impacto), que está compuesto por tractores eléctricos de transporte regional Volvo VNR que operan en California.

"Hemos adquirido experiencia para ayu-



dar a guiar a las flotas mientras se embarcan en este camino sin pavimentar hacia la electrificación", dijo Voorhoeve sobre la iniciativa. Hizo hincapié en la necesidad de trabajar en colaboración: hay 14 socios involucrados en Volvo LIGHTS. "La asociación es el nuevo liderazgo". Desarrollar la infraestructura de

carga requerida es "la necesidad más urgente y el mayor obstáculo" en este momento, agregó Voorhoeve.

Los proveedores que están impulsando el cambio hacia el transporte con baterías eléctricas han tenido que volverse creativos sobre cómo lograron esto durante la pande-

mia. Laskey habló de ingenieros de Dana que han diseñado arneses de cableado en la mesa de la cocina y sostenido reuniones de diseño utilizando cámaras de teléfonos móviles. Pero, agregó, "no hemos retrocedido en absoluto en ninguna de nuestras inversiones en movilidad sostenible". >>



Lo mismo puede decirse de Daimler Trucks North America, según Kary Schaefer, directora general de marketing y estrategia. La compañía ha continuado implementando camiones eléctricos como parte de su Flota de Innovación. Esa flota superó recientemente las 300,000 millas en aplicaciones del mundo real a pesar de las interrupciones de Covid-19. "Hemos mantenido a los distribuidores y clientes operando para apoyar a los conductores, que eran esenciales para entregar la carga en ese momento", dijo Schaefer. "Logramos pasar los últimos meses con un impacto mínimo en los horarios del programa".

NO TODO ES COLOR DE ROSA

JB Hunt es una de las flotas más recientes en recibir un camión eléctrico Clase 8, un Freightliner eCascadia que está utilizando en



el servicio intermodal. Craig Harper, director de operaciones de la compañía, dijo que aprendió algunas lecciones dolorosas al desplegar vehículos de gas natural sobre la importancia de tener todo un ecosistema de abastecimiento de combustible establecido antes de poner los camiones en la carretera.

"Cuando comenzamos (con gas natural), nos enteramos de todas estas estaciones que estaban disponibles, luego descubrimos que muchas estaban construidas para automóviles. Muchos eran de llenado lento, por lo que nuestro equipo tardó demasiado en repostar. Aprendimos de eso, tenemos que configurar una mejor infraestructura", dijo Harper.

Schaefer de DTNA estuvo de acuerdo y admitió que los fabricantes de camiones tienen un papel que desempeñar. "No se puede llevar un camión al mercado sin ese ecosistema que lo envuelve", dijo, y señaló que los fabricantes de equipo original (OEM por sus siglas en inglés) deben trabajar de manera proactiva con las empresas de servicios públicos, el gobierno y la industria para garantizar que se desarrolle una infraestructura de combustible adecuada. "Los OEM no pueden ser espectadores en este proceso". >>

LIBERATE

con un

MES GRATIS DE PREPASS.



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



Servicio proporcionado por HELP Inc.

PrePass.com/Regalo
877-836-8412

Utilizar el código "Transporte" por un mes gratis.

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

Al adoptar nuevas tecnologías, Harper dijo que JB Hunt se apoya en gran medida en sus socios OEM para comprender las implicaciones. Pero a medida que el diésel se ha vuelto más eficiente, la barra de rendimiento que deben superar las nuevas tecnologías se eleva continuamente. "Hay un listón alto para que los vehículos [de combustibles] alternativos superen ahora mismo [a los de diésel], con las mejoras que los OEM han hecho en mpg y también con tecnología de combustión más limpia", dijo. Esto es especialmente cierto a medida que caen los precios del diésel, agregó.

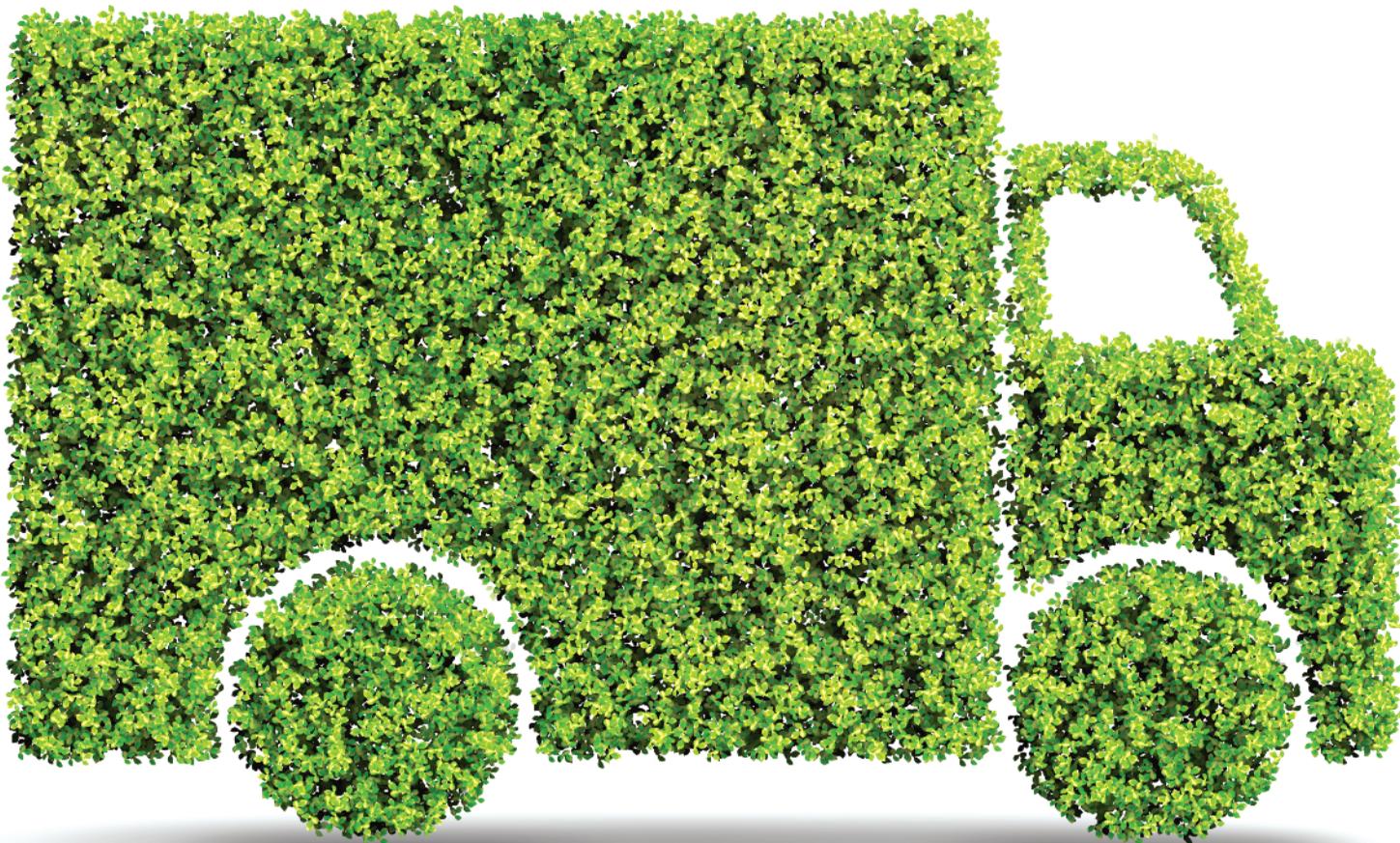
También hizo hincapié en la necesidad de incentivos gubernamentales para que los camiones eléctricos a batería puedan entrar al campo y demostrar su valía. "En este momento, cuando pides una cotización para un vehículo eléctrico, estamos hablando de números que son de tres a cuatro veces más altos que los diésel (camiones)", dijo. "No podemos hacer que eso funcione. Parte de ser sostenible es tener un equipo sostenible



para operar, pero también es mantenerse en el negocio".

Laskey dijo que se están logrando avances en las tecnologías de baterías y celdas de combustible. "Tenemos un camino por recorrer. Tenemos que conseguir ese coste

total de propiedad al menos a la par (con el diésel)", dijo. "Creo que la sostenibilidad económica y la sostenibilidad medioambiental deben ir de la mano", añadió Schaefer. "Los incentivos son fundamentales para alcanzar la escala". 



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.



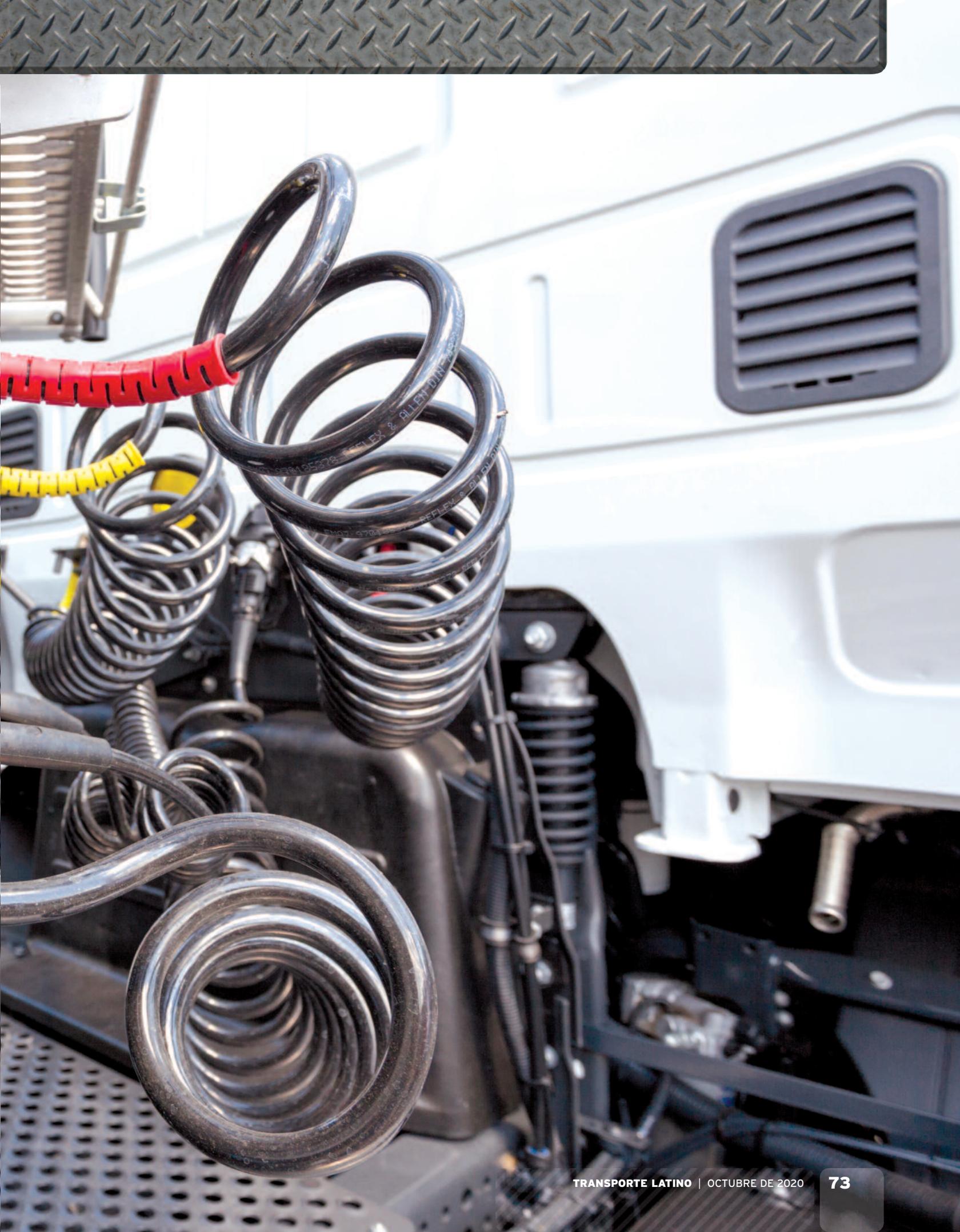
EN DISTRIBUIDORAS AUTORIZADAS DE BANDAG PARTICIPANTES. PUEDE QUE SE OFREZCAN OTROS TAMAÑOS Y GRADOS DE RECAUCHUTAJE.

*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.

AYUDA A TU COMPRESOR

OBTÉN AIRE DE CALIDAD

LOS CAMIONES ACTUALES UTILIZAN SISTEMAS INTERCONECTADOS CUYO CORRECTO FUNCIONAMIENTO DEPENDE, ENTRE OTRAS COSAS, DE OBTENER UN SUMINISTRO DE AIRE DE BUENA CALIDAD. LA PIEZA CLAVE ES UN ELEMENTO AL QUE NO SIEMPRE SE LE DA LA IMPORTANCIA QUE TIENE: EL FILTRO COALESCENTE DE ACEITE DEL COMPRESOR. »



Hace no mucho tiempo, los sistemas de frenos neumáticos de los camiones dependían principalmente de válvulas con asientos y resortes mecánicos; pero los vehículos comerciales de hoy vienen equipados con una mayor automatización y válvulas solenoides controladas por computadora más sofisticadas

que pueden realizar ciclos con mayor frecuencia y tener tolerancias más estrictas. Esto ha generado una nueva serie de prácticas para asegurar el correcto funcionamiento de este sistema, por lo cual en este artículo nos enfocaremos en los requisitos de calidad del aire y cómo asegurarte de que tu compresor entregue aire que mantendrá los sistemas conectados de tu camión funcionando de manera segura.

NO SOLO SECO, SINO LIMPIO

"Definir aire de 'alta calidad' es difícil, porque no existe un estándar de la industria", dijo Rich Nagel, director de marketing y soluciones para clientes de suministro de aire y tren motriz en Bendix. "Y, sin embargo, debido a que los sistemas actuales son más sofisticados de lo que solían ser, también requieren un aire de mayor calidad".



mantenimiento: OBTÉN AIRE DE CALIDAD

La sequedad contribuye a la calidad del aire, señaló Nagel, y es probablemente lo primero que le viene a la mente cuando una flota piensa en el aire. Mientras que el secador de aire elimina el agua del sistema de aire, el aire comprimido también contiene otros contaminantes, incluidos aerosoles de aceite y, en algunos casos extremos, vapores de aceite. Tradicionalmente, el secador de aire no estaba equipado para eliminar este tipo

de contaminantes, y si pasan al sistema de aire, pueden causar problemas en los sistemas conectados como válvulas de freno, controles de emisiones y transmisiones manuales automatizadas.

El aire de alta calidad no es solo seco: es limpio. Ningún sistema puede prevenir todos los contaminantes, particularmente el aceite, pero el objetivo es minimizar lo que ingresa a los tanques de servicio. Y ahí es donde son importantes un compresor de aire de alto rendimiento y la tecnología de coalescencia de aceite. "Los filtros secadores de aire coalescentes de aceite se han utilizado en camiones durante casi 10 años, y la mayoría de los secadores de aire ahora vienen de serie con ellos", observó Nagel. "Lo que diferencia a un cartucho coalescente de aceite de un cartucho secador normal es un filtro adicional que elimina los aerosoles de aceite que pasan por el compresor. Estos se recogen en gotas más grandes y luego se introducen por gravedad en la parte inferior del cartucho donde se expulsan durante el ciclo de purga".

Si bien el diseño de estos cartuchos difiere según el fabricante (el filtro coalescente de aceite se puede colocar de modo que el aire pase a través de él antes o después del desecante), todos ofrecen cierto nivel de protección contra el aceite, especialmente cuando son nuevos. Con el tiempo, las variaciones de diseño proporcionarán diferentes eficiencias y no pueden eliminar los vapores de aceite, pero los filtros coalescentes de aceite pueden ser muy efectivos para eliminar la mayoría de las partículas de aceite que un compresor pasa al sistema de aire.

“DEFINIR AIRE DE 'ALTA CALIDAD' ES DIFÍCIL, PORQUE NO EXISTE UN ESTÁNDAR DE LA INDUSTRIA”,

DIJO RICH NAGEL,

CONSIDERACIONES SOBRE EL COMPRESOR

Lo primero que la mayoría de la gente pregunta al considerar qué compresor de aire debe utilizar es la cantidad de aire que entregará. La demanda de aire de cada vehículo depende de una variedad de factores, que incluyen cómo se usa el camión, su número de ejes y si está equipado con tecnologías adicionales impulsadas por aire, como sistemas de descarga a granel. Sin embargo, todos los expertos coinciden en que la calidad importa tanto como la cantidad. >>





"Si no obtienes buen aire de tu compresor, es difícil mejorar ese aire una vez que ingresa a los tanques de servicio", dijo Nagel. "Un compresor es básicamente un motor con un pistón alternativo que usa aceite del cárter del motor y pasa algo de ese aceite al suministro de aire. Y de nuevo, cuando observamos las diferencias en los compresores, vemos muchas variables que afectan la calidad del aire. El compresor en sí es la fuente de la mayoría de los contaminantes que entran en un sistema de aire, y si pasa mucho aceite, con el tiempo puede sobrepasar las capacidades incluso del filtro coalescente de aceite mejor diseñado".

Muchas variables contribuyen al rendimiento de un compresor durante la vida útil de un vehículo. Algunos de ellos son atribuibles a la ingeniería y el diseño; como la forma en que se enfría, la geometría de su orificio, las tolerancias operativas y los pistones simples o dobles, junto con el diseño de los anillos de cada pistón del compresor. Otras variables están determinadas por la forma en que se usa el compresor: si el compresor tiene turbocompresor, eso puede ayudar a evitar que el aceite pase a través del compresor. La mayoría de los compresores de hoy son de aspiración normal y la ubicación de la entrada de aire, junto con otras características de la entrada, también pueden afectar la cantidad de aceite que pasa.

El ciclo de trabajo y la demanda de aire también son factores importantes. La primera es una medida del tiempo promedio que un compresor está produciendo alta presión durante la cantidad de tiempo que está girando, tanto a presión como sin carga. "La mayoría de los compresores funcionan con un ciclo de trabajo de entre el 15% y el 20%, por lo que si un camión funciona 2,000 horas al año, con un ciclo de trabajo del 15%, el compresor produce presión de aire cargada durante aproximadamente 300 horas y luego se descarga durante 1700 horas." Explicó Nagel. "Pero si tiene mucha demanda de aire, o su sistema tiene múltiples fugas, entonces su compresor funcionará más tiempo y más caliente, y lo más probable es que pase más aceite con el tiempo".

QUÉ PUEDES HACER

Puede ser difícil para las flotas determinar la calidad del aire que sale del compresor: es natural concentrarse en cosas más notorias, como fugas o humedad en los tan-





NO HAY PRETEXTO

3 RUTINAS DE EJERCICIO PARA EL CAMINO

UNO CREERÍA QUE TRABAJAR DETRÁS DEL VOLANTE HARÍA AÚN MÁS DIFÍCIL EL PODER ESTABLECER UN RÉGIMEN DE EJERCICIO. PERO NO HACE FALTA ACUDIR A UN GIMNASIO O LLEVAR CONTIGO EQUIPAMIENTO COMPLICADO O VOLUMINOSO. SOLO NECESITAS MOTIVACIÓN, GANAS Y UN PAR DE ADITAMENTOS PARA MANTENERTE EN FORMA. »

“Úsalo o piérdelo” es una expresión con la que muchos de nosotros podemos identificarnos personalmente y que se usa a menudo en el contexto del estado físico. La conducción comercial es una excelente carrera profesional que se mejora con la actividad complementaria para mantener varios beneficios mentales y físicos, a lo largo de nuestras vidas. En ediciones anteriores hemos hablado de estrategias para llevar una vida más sana enfocadas en la alimentación y en actividades que puedes hacer para mejorar tu salud mental. Pero este mes vamos a enfocarnos en el ejercicio, pues como dice el conocido refrán “mente sana en cuerpo sano”.

Si te comprometiste recientemente con tu salud y estás buscando un plan detallado de ejercicios para conductores de camiones, este artículo te ofrece tres rutinas de entrenamiento paso a paso para conductores de camiones -compartidas por otros conductores que enfrentan la misma lucha contra el reloj todos los días-, que pueden ayudarte a poner en marcha tus ganas de descubrir una rutina de ejercicios que funcione para ti.

Es importante que antes de embarcarte en un nuevo régimen de ejercicio, platiques con tu médico; especialmente si has tenido algunas lesiones o estás recuperándote de alguna enfermedad. Ahora sí, entremos de lleno en el tema.

Entrenamiento 1: Resistencia a la gravedad y cardio

Nivel de desafío: Moderado a intenso.

Lugar: Se prefiere al aire libre, con varios ejercicios posibles en la cabina.

Equipo: Ninguno necesario, pero mejorado con peso adicional o bandas de resistencia.

CALENTAMIENTO

1. Trote en el lugar (20 segundos)
2. Saltos de tijera (20 segundos)
3. Molinos de viento (20 segundos)
4. Trotar en el lugar (20 segundos)

LAGARTIJAS

• Elige tu nivel de dificultad, de 5 a 50 repeticiones.

1. Principiante: Manos en el costado del camión, de pie.

2. Intermedio: Manos en la litera o un escalón del camión.

3. Avanzado: Manos en el suelo.

DESPLANTE CAMINANDO

• Elige tu nivel de dificultad, comienza en la parte delantera del camión y alterna las zancadas izquierda y derecha hasta el final del remolque.





- 1. **Principiante:** Sin peso
- 2. **Avanzado:** Con peso (mancuernas, galones de agua, etc).

SENTADILLAS

- Elige tu nivel de dificultad, de 5 a 20 repeticiones.
- 1. **Principiante:** Agárrate del camión para tener estabilidad.

- 2. **Avanzado:** Sentadillas sin apoyo para los brazos

FONDOS

- Elige tu nivel de dificultad, 25 repeticiones.
- 1. **Principiante:** Apóyate en las guardas traseras del remolque (las ICC) con las rodillas dobladas 90 grados.
- 2. **Avanzado:** Usa los escalones de la

cabina con las rodillas extendidas.

ELEVACIÓN DE RODILLA

- Sube la rodilla hasta las manos a la altura de la cintura, alternando las piernas izquierda y derecha durante 30 a 60 segundos.

PLANCHAS

- Mantén la posición durante 20 segundos

ENTRENAMIENTO 2: MOVILIDAD, TONIFICACIÓN Y CARDIO

Nivel de desafío: Moderado.

Lugar: Se puede realizar en la cabina, caminando / trotando al aire libre.

Equipo: Bandas de resistencia.

CALENTAMIENTO (30 SEGUNDOS POR EJERCICIO, 3 SERIES EN TOTAL)

1. Estírate hacia los tobillos, luego hacia arriba hacia el cielo.
2. Trota en tu lugar.
3. Saltos de tijera.
4. Golpes de box. >>



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!**

**RAPIDO
Y FACIL!**

Si ha sido rechazado por su banco nosotros le podemos ayudar

EJERCICIO (40 SEGUNDOS POR EJERCICIO, 20 DE DESCANSO DESPUÉS DEL 6, 3 SERIES)

1. Flexiones de bíceps con banda de resistencia.
 2. Abdominales.
 3. Sentadillas.
 4. Tríceps por encima de la cabeza con banda de resistencia.
 5. Inclinaciones laterales del tronco (tronco inclinado, alternando de izquierda a derecha, alcanzando las yemas de los dedos hacia los músculos de la pantorrilla).
 6. Desplante hacia atrás.
- Caminar / Trotar, 6 minutos

ENTRENAMIENTO 3: FLEXIBILIDAD, FUERZA Y CARDIO

Nivel de desafío: Básico

Lugar: En la cabina o en una estación de servicio, caminando al aire libre.

Equipo: Bandas de resistencia

CALENTAMIENTO

1. Rotación del cuello (2 series por día, 5 repeticiones a izquierda y derecha por serie).
2. Estiramiento de nadador (2 series por día, 30 segundos por serie).
3. Estiramiento de mano / antebrazo (2 series por día, 30 segundos por serie).
4. Jalón hacia atrás (2 series por día, 10 repeticiones por serie).
5. Sentadillas (5 series por día, 20 repeticiones por serie).

ENTRENAMIENTO DE RESISTENCIA

1. Lagartijas (5 series por día, 20 repeticiones por serie)
2. Flexiones de bíceps con banda de resistencia (2 series por día hasta el punto de fatiga)

CARDIOVASCULAR

1. Caminar de 20 a 30 minutos, si el clima y la seguridad lo permiten

Si estás buscando correr una distancia específica, 32 vueltas alrededor de un tractor con remolque equivalen a 1 milla. 



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

NO TE ARRIESGUES

5 RIESGOS FINANCIEROS QUE DEBES EVITAR

DICE UN DICHO QUE “LA FORTUNA FAVORECE A LOS VALIENTES” Y NOS PARECE MUY BIEN, PERO TAMBIÉN CREEMOS QUE NO TODO EN LA VIDA SE ARREGLA CON OSADÍA. EN MUCHÍSIMAS OCASIONES -ESPECIALMENTE LAS QUE TIENEN QUE VER CON EL DINERO-, PAGA MÁS DIVIDENDOS EL PREPARARSE Y TOMAR DECISIONES CON CONOCIMIENTO DE CAUSA. »





Administrar una pequeña empresa de camiones es complicado. Ya sea que tu seas el propietario-operador de un solo camión o tengas media docena de camiones en la carretera, el fracaso financiero puede estar tan solo a un motor averiado. A menos que lo hayas planeado y te hayas preparado para ese momento. Sin embargo, para muchos propietarios de pequeñas empresas, la planificación financiera no es una prioridad. Siempre parece haber cosas más importantes de las que preocuparse.

Pero hay un viejo adagio que encierra mucha verdad: si no planificas, prepárate para fallar. "Las razones por las que vemos que los conductores fracasan en su negocio se reducen a no tener un plan y no tener suficiente dinero de respaldo", dijo Todd Amen, director ejecutivo de American Truck Business Services, una firma de impuestos, consultoría y contabilidad en Lakewood, Colorado. Y a menos que hayas hecho la planificación financiera, realmente no sabes cuánto dinero de respaldo es el que necesitas.

Por este motivo, este mes te vamos a mostrar cinco pasos de planificación financiera que puedes tomar y que te mostrarán cómo calcular ese número y evitar las fallas financieras que afectan a tantas pequeñas empresas de camiones.

ELABORA UN PLAN DE GANANCIAS

Los camioneros rastrean los ingresos, pero muchos de ellos nunca dan el siguiente paso crítico: crear un plan de ganancias que incluya ingresos y gastos y muestre los ingresos netos. "Tómate tu tiempo y documenta tus verdaderos gastos", dijo Vickie Roberts, vicepresidente senior de operaciones en Truckers Solution, un proveedor de servicios y tarjetas de descuento de combustible con sede en Clermont, Florida.

Roberts recomienda que desgloses los gastos mensualmente, cubriendo cada mes del año. Eso te mostrará lo que cuesta administrar tu negocio, incluidos los costos fijos como los pagos de arrendamiento y los costos variables, como el combustible. También debes capturar los gastos anuales que pueden causar estragos en tu presupuesto (como las primas de seguros, por ejemplo).

Una vez que hayas planeado tus gastos, puedes calcular tu punto de equilibrio. Ese es



el punto clave donde tus ingresos solo cubren tus costos. Para obtener ganancias, debes ganar más dinero. Para ahorrar suficiente dinero de respaldo para cubrir gastos inesperados, es posible que debas ganar aún más dinero.

Esta información puede revelar cuántas cargas necesitas tomar y a qué velocidad. "Hacer un presupuesto, lo llamamos un plan de ganancias, es un gran problema", dijo

Amen. "Muchos conductores de camiones nunca se sientan a pensar en su estrategia comercial: cuántos ingresos quiero generar y qué está haciendo mi negocio".

Presta atención a tus números, adminístrate como un negocio y el esfuerzo dará sus frutos, dijo. Estimó que hacerlo puede aumentar los ingresos anuales de un camionero independiente en un 40 por ciento, según las cifras de ingresos del gobierno para los conductores de camiones.

“ESTE SEGMENTO DE MERCADO, MENOS DE 10 CAMIONES, GENERALMENTE SE ENCUENTRA A UNA FALLA IMPORTANTE DE LA QUIEBRA, Y ES REALMENTE TRISTE”,

DIJO ROBERTS.



CONOCE TU COSTO POR MILLA

Una vez que tengas una idea clara de cada gasto que pagas durante un año, puedes calcular tu costo por milla. Ese es un número clave que deben conocer los camioneros. “Muchos no saben eso, así que solo toman cargas para llegar a esta área o para llegar a esa área o para llegar a casa, y no les importa si pagó \$1 por milla cuando sus costos eran de \$1.80 por milla, por ejemplo”, dijo Roberts. Grupos de camioneros

como la Asociación de Conductores Independientes Propietarios-Operadores (OOIDA por sus siglas en inglés) a menudo tienen información útil sobre cómo calcular los costos por milla en sus sitios web.

Los costos de combustible son una gran parte de ese cálculo. Pero muchos conductores de camiones no conocen su verdadero costo de combustible, dijo Roberts. Con demasiada frecuencia, compran por el precio anunciado en

los carteles de las gasolineras. Pero el impuesto por galón es la consideración clave, dijo. Los camioneros pagan por adelantado el impuesto sobre el combustible a cada estado según el kilometraje que condujeron en ese estado el año anterior, dijo Roberts. Lleva un registro de los costos de gasolina, menos impuestos, en diferentes ubicaciones. “Incluso tres centavos por camionero es bastante cuando compras cientos de galones” a la vez, dijo. >>

AHORRA PARA MANTENIMIENTO

Los expertos están de acuerdo: los costos de mantenimiento son la razón principal por la que las pequeñas empresas de camiones fracasan. Demasiados camioneros no saben cuánto necesitan ahorrar para cubrir el mantenimiento regular del camión y mucho menos las reparaciones no planificadas. No es solo el costo de las reparaciones. Un conductor de camión también pierde ingresos mientras el camión está fuera de servicio. Eso puede ser un golpe financiero fatal.

"Este segmento de mercado, menos de 10 camiones, generalmente se encuentra a una falla importante de la quiebra, y es realmente triste", dijo Roberts. "Si no tienes \$25,000 o más en una cuenta etiquetada específicamente para mantenimiento, estás en problemas". Amen recomienda que los propietarios-operadores independientes con un camión reserven alrededor de 10 centavos por cada milla que recorran para cubrir los costos de mantenimiento regulares.

ACTUALIZA TU SEGURO

El seguro es un gran costo para los con-

"TÓMATE TU TIEMPO Y DOCUMENTA TUS VERDADEROS GASTOS",

DIJO VICKIE ROBERTS,

ductores de camiones, especialmente aquellos en su primer año de actividad. A menudo pagan más porque se considera que tienen un mayor riesgo de accidentes. Los conductores de camiones independientes, nuevos o no, deben tener un seguro de carga que cubra el contenido de sus camiones. Tienen un seguro de responsabilidad civil, que cubre al otro vehículo en caso de accidente. Y tienen que pagar el seguro de indemnización laboral. La mayoría de los transportistas no permiten que los camioneros entren en su propiedad si los camioneros no pueden demostrar que la tienen; éste cubre a los conductores si se lesionan en un accidente en el lote de un

transportista.

Uno de los errores más grandes que cometen los conductores de camiones es no actualizar nunca su seguro o dejar de comparar precios. Éstas son las mejores formas de administrar los costos de los seguros. "La mayoría de los muchachos se inscriben y simplemente dejan que se renueve cada año y nunca hacen nada, y eso es un problema", dijo Roberts. Actualiza tu seguro para que refleje tu situación comercial actual, dijo. Por ejemplo, un nuevo conductor eventualmente calificará para tarifas más bajas. El hecho de que tu aseguradora tuviera en determinado momento las mejores tarifas para tus necesi-





dades no significa que todavía las tenga. Lo mismo se aplica al seguro médico. Incluso si no lo tienes, reserva suficiente dinero para cubrir los posibles costos de atención médica y actualiza esa cantidad regularmente a medida que cambien tus necesidades.

VERIFICA TUS IMPUESTOS

La reforma tributaria -la Ley de Empleos y Reducción de Impuestos de 2017-, comenzó a afectar a los propietarios-operadores de camiones desde 2018 y lo seguirá haciendo, al menos, hasta el 2025, cuando algunas reglas

expirarán. Los cambios incluyen una deducción del 20 por ciento para ciertos contribuyentes con ingresos comerciales calificados. Esos contribuyentes incluyen a los propietarios únicos, que es como el Servicio de Impuestos Internos (IRS por sus siglas en inglés) considera a las compañías de responsabilidad limitada de un miembro.

También hubo cambios en la forma de depreciar los activos de capital a efectos del impuesto sobre la renta. Por ejemplo, el costo de los tractores se depreció durante tres años y los remolques durante cinco años. Bajo la nueva ley, las empresas ahora pueden deducir el 100 por ciento del costo en el año en que se puso en servicio el tractor o el remolque. "Hay mucha más flexibilidad", dijo Amen. "Pero se ha vuelto mucho más complicado". Su consejo: Consultar a un contador profesional con experiencia en pequeñas empresas de camiones. "El transporte por camión es un negocio difícil", dijo Amen. "Así que cada centavo cuenta".

La planificación financiera, gratuita si la haces tu mismo, rendirá sus frutos. Eso no está a discusión. Y esto, más temprano que tarde, puede significar la diferencia entre el éxito o el fracaso. 





TÉNÉRÉ
700



VALIÓ LA ESPERA

YAMAHA 2021 TÉNÉRÉ 700

HUBO QUE ESPERAR CASI CINCO AÑOS PARA QUE LLEGARA AL PAÍS UNA DE LAS DOBLE PROPÓSITO MÁS ESPERADAS: LA YAMAHA TÉNÉRÉ 700. HEREDERA DE LAS GLORIAS DE SU HERMANA MAYOR -LA GLORIOSA TÉNÉRÉ 1200-, PRESENTA UN PAQUETE MÁS LIGERO, ASEQUIBLE, MANEJABLE Y DIVERTIDO QUE PUEDES USAR TANTO EN EL ASFALTO COMO FUERA DE ÉL. »

Por fin llegó a Estados Unidos la muy esperada Yamaha Ténéré 700 2021. El concepto T7 debutó en 2016, lo que llevó rápidamente al anuncio oficial de la producción de la Ténéré 700. Desde entonces, los entusiastas de las doble propósito medianas han estado con el rostro pegado a las ventanas de los distribuidores -dinero en mano-, para hacerse de la hermana menor de la muy capaz y respetada Súper Ténéré 1200.

La Ténéré 700 se coloca en el centro de uno de los segmentos más disputados y funcionalmente más diversos del motociclismo. Esta categoría abarca todo el espectro, desde máquinas sin adornos tecnológicos y con un fuerte sesgo para carretera, hasta aquellas con todos los aspectos de la magia electrónica bajo el sol y un rendimiento todoterreno serio. Yamaha ha entregado un equipo inteligente, una máquina a mitad de camino, con excelentes modales en la carretera combinados con un verdadero potencial todoterreno que tiene un precio justo por debajo de \$10k.

No hay modos de conducción o ayudas al conductor novedosas de las que hablar, aparte del ABS básico en carretera; es una motocicleta pura de principio a fin. Si el aspecto inspirado en el Dakar no bastó para conquistarte, su capacidad y el precio podrían ser lo suficientemente tentadores. Pero lo que realmente robará tu corazón es el motor CP2 de 689 cc robado directamente de las populares motos de calle MT-07 y XSR 700. Con un suntuoso par motor desde bajas revoluciones, un fantástico rango medio y más que suficiente elasticidad cuando se conduce a velocidades de autopista, es una fantástica máquina.

La Ténéré es ligera, divertida y acogedora, con una amplia curva de par que es uno de los estándares de oro de la manejabilidad. Dentro o fuera de la carretera, encontrar y usar potencia nunca es un problema. Tampoco sentirás ningún zumbido entumecedor, a menos que comiences a empujarla hacia las regiones superiores del rango de revoluciones. Desde el punto de vista del valor, este motor también ha demostrado ser increíblemente confiable y robusto desde que se introdujo en 2015. La T7 lleva 4.2 galones de gasolina, y Yamaha afirma que alcanzará 56 mpg, lo que significa 215 millas con un solo tanque.

Por supuesto, necesitamos discutir la electrónica o la falta de ella. Para algunos, la ausencia de control de tracción todoterreno,



ABS, modos de conducción y control de crucero es un punto de fricción. Para ser justos, muchas de las ayudas para motociclistas todoterreno del mercado en estos días son bastante buenas. Sin ayudas sofisticadas para el piloto, depende de él mantener todo en su lugar. Es importante destacar que todas esas ayudas aumentan el precio, y Yamaha quería mantenerlo en cuatro cifras. El ABS de carretera se puede desactivar manteniendo presionado un botón en el tablero

durante tres segundos. Si apaga la moto con la llave o el interruptor de apagado, el ABS se vuelve a conectar automáticamente.

Afortunadamente, la entrega de potencia y la manejabilidad del motor CP2 inspiran confianza. Con una muñeca calibrada rápidamente, podrás administrar el rendimiento debajo de ti fácilmente. La cereza del pastel es el orden de disparo de 270 grados que, incluso con un escape de serie, suena muy bien. Puede que no sea intimidante, pero



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

- **MOTOR**
2 cilindros, 698 cc, enfriado por líquido
- **POTENCIA**
72 HP y 50 lb-pie
- **TRANSMISIÓN**
6 velocidades, por cadena
- **TANQUE**
4.2 galones
- **SUSPENSIÓN**
Horquilla invertida y monoamortiguador KYB
- **FRENOS**
Discos de 282 mm delante y 245 atrás
- **PRECIO**
\$9,999



resulta muy divertida de conducir. Fuera del motor compartido, la Ténéré 700 es una motocicleta completamente diferente de sus primas de calle. El bastidor de acero perimetral presenta adiciones orientadas al todoterreno, como los rieles del bastidor inferior extraíbles que refuerzan la rigidez del chasis, un elemento fundamental para la estabilidad al lidiar con los rigores de la conducción todoterreno. En la misma línea, el tubo de dirección cuenta con tirantes dobles. Además, un

basculante nuevo y notablemente más largo ayuda a la causa de la conducción en tierra. Por último, el subchasis triangular integrado ha sido diseñado con el propósito expreso de acomodar equipaje u otros accesorios.

Por supuesto, lo que hace que la Ténéré 700 sea mejor que su competencia callejera es la suspensión KYB con un recorrido realmente largo. Hay una horquilla invertida de 43mm totalmente ajustable con un amplio recorrido de 8.3 pulgadas a juego con un amortiguador

que controla casi ocho pulgadas de recorrido, asistido por un ajuste de precarga de resorte y amortiguación de rebote.

CHASIS

El bastidor se diseñó pensando en la estabilidad dentro y fuera de la carretera, como se nota en la larga distancia entre ejes de 62.6 pulgadas y el ángulo de inclinación de 27 grados. Esos números no parecen ser una moto de paso rápido en el asfalto, pero la Ténéré 700 no rehuye una excelente carretera sinuosa. Empuja un poco las estriberas e inclínate suavemente, con poco o ningún esfuerzo. También se mueve muy bien de un lado a otro.

Los ingenieros de Yamaha enfatizaron el valor todoterreno de la Ténéré 700 dándole un balance de peso muy balanceado (48/52 delantero / trasero). Por lo general, las motos de calle tienen un sesgo en la parte delantera para cargar la rueda delantera de manera más agresiva. La Ténéré 700 no se desvía inesperadamente e, incluso cuando encuentras topes, el chasis no se mueve. Con un peso en orden de marcha de 452 libras, el más liviano de su clase, es pequeña para una doble propósito, y las suspensiones KYB hacen un buen trabajo.

Los rines de rayos de 21 y 18 pulgadas ofrecen una mano amiga en el departamento todoterreno, lo que te permite rodar sobre terreno accidentado de manera efectiva, al mismo tiempo que pueden recibir un golpe. Los neumáticos Pirelli Scorpion Rally STR brindan una buena cantidad de agarre dentro o fuera del pavimento, manteniendo las cosas ordenadas en el asfalto, mientras continúan engancharse o rompiendo la tracción de manera predecible cuando sientes la necesidad de conducir con la parte trasera. Las ruedas requieren el uso de cámaras, lo que puede facilitar las reparaciones en la conducción todoterreno severa, aunque agrega algo de peso.

FRENOS

Cuando se trata de detener la bicicleta, Yamaha optó por pinzas radiales Brembo de cuatro pistones que se sujetan a rotores flotantes de 282 mm. En la parte trasera, una pinza Brembo de un solo pistón lucha con un disco de 245 mm. Yamaha eliminó cualquier mordisco inicial duro de los frenos delanteros para ayudar a los pilotos a evitar que la parte delantera se gire en situaciones de poca tracción, algo que se agradece al rodar en tierra. >>

En la calle, donde las velocidades son más altas, es una historia diferente. Hay sensación y suficiente potencia de frenado, aunque tirarás más de la palanca de lo que estás acostumbrado. El freno trasero tiene una carrera larga y muerde rápidamente una vez activado. Es útil cuando se intenta patear la parte trasera y deslizarse en la tierra, pero podría usar un poco más de linealidad. En ambos casos, cambiar las líneas de freno de goma por líneas trenzadas de acero -así como optar por pastillas de freno con un compuesto más agresivo-, aumentará la sensación y traerá algo de ataque.

GEOMETRÍA

A 34.6 pulgadas del piso, el asiento es alto, pero el angosto chasis permite que incluso pilotos no muy altos alcancen a tocar el piso (aunque tal vez sea en las puntas de los pies). Yamaha ofrece una opción de asiento más alto (+1.6 pulgadas) y una opción más baja con asiento y enlace para accesorios, lo que reduce efectivamente la altura de la moto en 1.5 pulgadas.

El asiento estilo todo terreno es firme, aunque no firme como en una moto de cross, y la posición de conducción neutral es cómoda. Hay mucho espacio para las piernas y un alcance informal al manubrio. Es la misma historia mientras estás de pie y atacas el camino. El parabrisas inspirado en una moto de rally desvía una sorprendente cantidad de aire y, en general, la ergonomía es excelente para la conducción durante todo el día.

Un cambio que haríamos es optar por reposapiés más largos, especialmente si usas rodilleras cuando estás en todoterreno. No son cortos de ninguna manera, pero la cubierta del embrague y otras partes unidas al marco ocupan un espacio precioso en las estriberas. Estos llevan unas cubiertas de goma para amortiguar las vibraciones del motor y se pueden sacar para un mayor agarre.

Echando un vistazo al extremo más caro de las doble propósito de peso medio, verás motos equipadas con llamativos (y costosos) paneles de instrumento TFT a todo color. La Ténéré viene con un sencillo tablero LCD utilitario que recuerda a los libros de ruta de rally. Es funcional, fácil de leer y no tenemos ninguna queja al respecto. Una concesión a la actualidad es un puerto de carga USB, sin cargo.

CONCLUSIÓN

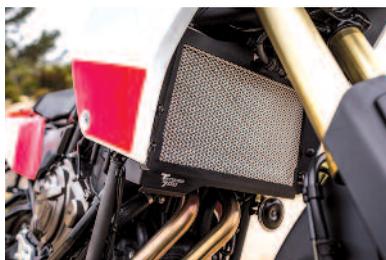
Esta moto puede jugar en la tierra, y viene con algunos elementos ingeniosos para ayudar a esa causa, desde el mango en la sección de cola para sacar manualmente la bicicleta de un pro-



blema, hasta los guardamanos y la placa protectora del cárter. Hay una lista inmensa de accesorios opcionales, como protectores de choque, equipaje, luces y más, todos los cuales te ayuda-

rán a hacer que tu Ténéré 700 sea única.

Lo que está claro es que Yamaha ha creado un paquete atractivo que es más que un simple precio asequible. El motor CP2 ha sido un éxito



desde que salió de fábrica y, en una aplicación todoterreno, es igual de divertido, si no más. El potencial para viajar por carretera de la Yamaha Ténéré 700 2021



es innegable, y no sacrifica una genuina capacidad de hacerlo sobre tierra, y todo está muy bien envuelto en un paquete genial y accesible. 

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.

elexity^{VHH}
Hamburg fährt elektrisch





Mercedes-Benz





MACK

MACK® COMMAND STEER

Toma

el control.

La siguiente innovación en tecnología de asistencia al conductor.

El sistema CommandSteer en el Mack Anthem® combina ergonomía de clase mundial con tecnología en asistencias electrónicas para reducir el esfuerzo de conductor y entregar el siguiente nivel en maniobrabilidad y estabilidad. Menos esfuerzo para el conductor, más productividad para tu negocio.

MackTrucks.com/AnthemCommand

- Reduce el esfuerzo del conductor hasta un 85%
- Disminuye el esfuerzo muscular hasta un 30%
- Mejora la estabilidad direccional a velocidad de carretera
- Suprime las imperfecciones del camino
- Elimina potadas violentas de la dirección
- Mejora la maniobrabilidad a baja velocidad

BORN READY.