

MAN TGM | HYUNDAI SANTA CRUZ CONCEPTO | GMC SAVANA

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

SEPTIEMBRE

MAGAZINE

2020

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com

UTILITARIO

AMERICANO

CASCADIA EVOLUTION A

COMO SU NOMBRE LO INDICA, EL FREIGHTLINER CASCADIA EVOLUTION ES UN CAMIÓN QUE LLEVA UN PASO MÁS ALLÁ LOS LOGROS DEL CASCADIA GRACIAS A UN MOTOR MÁS EFICIENTE Y UNA MEJOR AERODINÁMICA. CON ESTO, LOS INGENIEROS AFIRMAN QUE OBTIENEN UNA ECONOMÍA DE COMBUSTIBLE SUPERIOR HASTA EN UN SIETE POR CIENTO

GMC SAVANA



LA OPCIÓN CORRECTA



T 480
RENAULT TRUCKS



480

RENAULT TRUCKS
T 480

W-710-GR

520

GR



FREIGHTLINER CASCADIA EVOLUTION

Como su nombre lo indica, el Freightliner Cascadia Evolution es un camión que lleva un paso más allá los logros del Cascadia gracias a un motor más eficiente y una mejor aerodinámica. Con esto, los ingenieros afirman que obtienen una economía de combustible superior hasta en un siete por ciento.

PAG. 18



24

DEL MUNDO

MAN TGM

El segmento de distribución de 12 a 26 toneladas es muy competido en Europa debido a la gran oferta de modelos y, muy importante, los reducidos espacios que tienen las ciudades. El MAN TGM resulta ideal en estas circunstancias, pero no es la única aplicación para la que es apto, y además tiene un excelente consumo de combustible que lo hace una gran opción para maximizar tu inversión.



30

VOCACIONAL

GUÍA DE VOCACIONALES

Cuando el juego se llama versatilidad, no hay camiones que puedan competir con los vocacionales, los cuales pueden enfrentar una larga lista de aplicaciones; desde la desgastante industria de la construcción hasta el traslado de desechos. Y no es un sector donde haya falta de oferta, al contrario, la competencia es bastante reñida y no es fácil saber cuál es el que mejor se adecúa a tus necesidades.



56

CAMIONETA

HYUNDAI SANTA CRUZ

Este nuevo concepto refleja una interpretación completamente nueva de la utilidad de los camiones para una nueva generación de compradores, especialmente los Millennials, que representan la segunda población más grande de compradores de automóviles.

CONTENIDO | DIRECTORIO



ESAS LARGAS HORAS DE RECORRIDO REQUIEREN UN ACEITE DE ALTO RENDIMIENTO



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

Shell
ROTELLA

El aceite de motor que trabaja tan duro como usted.

**ENCUENTRA
LA NUEVA APP DE**

MAGAZINE
**TRANSPORTE
LATINO**

**PARA IPAD,
IPHONE Y
ANDROID**



ES GRATIS!



Available on the
App Store



PAG.

84

10 TIPS PARA CONSEGUIR FINANCIAMIENTO

Este mes te traemos diez consejos para que tu compañía de transporte viva y no sólo sobreviva. Si estás listo para crecer, tendrás que pedir dinero y aquí te decimos cómo conseguirlo.



UTILITARIO

GMC SAVANA

El segmento de las vans de carga y de pasajeros ha evolucionado bastante en los últimos años. GMC mantiene rodando la clásica Savana, que sigue tan potente, confiable y práctica como siempre.



SALUD

UNA ACTITUD POSITIVA

Hay muchos factores que te ayudan a obtener un trabajo, si bien tus cualidades y experiencia son importantes, no lo son todo. Una actitud positiva puede hacer una gran diferencia en tu desempeño laboral.



MANTENIMIENTO

FILTRO DPF

Si bien el filtro de partículas de diesel es una de las partes menos queridas por los camioneros debido a su alto costo de mantenimiento, es importante realizar los servicios a tiempo para cumplir con las regulaciones ambientales y, además, evitar reparaciones más costosas.

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 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.



automundo



MODA

ESTILOHOGAR



CONTENIDO | DIRECTORIO

6

SEPTIEMBRE DE 2020 | **TRANSPORTE LATINO**

EL MEJOR CAMIÓN ISUZU DE CERVEZA ARTESANAL

Ideal para el distanciamiento social



TASAS APR DESDE

0% EN TODOS LOS CAMIONES A DIESEL ISUZU SERIE N NUEVOS

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

Visita a tu distribuidor local autorizado Isuzu para más información.

ISUZU
TRUCK

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

ISUZU
FINANCE

THE APPLE POPUP THAT'S ABOUT TO TORPEDO THE ONLINE AD INDUSTRY

Is Apple about to ruin everything for the digital ad agency? Judging by the collective gasp from agencies and marketers during Apple's recent WWDC2020 Keynote event, something big just happened. That "thing" is the privacy feature announced during the event for the upcoming iOS14, explains Anupam Chugh in Medium.

"When iOS 14 rolls out to the public this fall, users would be greeted with a dialog that asks them to 'Allow Tracking' or 'Ask App Not To Track' their ad identifiers," Chugh writes. "No user in their right consciousness would look to opt-in for personalized ads considering it's used for monetization purposes.

"This makes Apple's own IDFA obsolete as advertising agencies can't use it to precisely retarget a specific user," Chugh continues, although he notes that apps running on the iPhone would still be able to track ads.

Back in April Basecamp's founder David Heinemeier Hansson suggested to Congress that the solution to consumer backlash over ad targeting is to simply ban targeted digital ads.

"If companies couldn't use our data to target ads, they would have no reason to gobble it up in the first place, and no opportunity to do mischief with it later," wrote Gilad Edelman in Wired describing Hansson's testimony before Congress. "From that fact flowed a straightforward fix: 'Ban the right of companies to use personal data for advertising targeting.'"

Meanwhile, Apple went ahead and made it the user's choice... a rather stunning example of how tech can enhance consumer choice when it wants to.

User tracking is the fuel that keeps the digital ad industry running; as consumers push back the current model is at serious risk of collapsing. Digital ad giants Facebook and Google can't be happy about this either; both are billions deep into the need for consumer tracking. And where Apple goes, Google probably needs to follow or risk losing more



Android customers to Apple and their pro-privacy stance.

"But being the most popular mobile ecosystem gives [Apple] leverage over others to come up with such masterful strokes," Chugh concludes. "They've given the world hope for an ad-free privacy-focused future which will surely win the hearts of consumers all over the world."

For brands, it's time for a reckoning on how those dollars are being spent. We know the industry is rife with fraud and waste; and

now consumers can act on their stated preference to not be tracked. So while digital ads will continue to be cheap and easy, their value will continue to plummet.

Meanwhile, marketers are rediscovering the true value of printed ads, especially in trusted magazine media. This move by Apple only makes the case stronger. So thanks, Apple, for doing the right thing. The ad industry will survive, innovate and evolve like they always do. And maybe it might even grow up. 

FREEPORTPRESS
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



GRUPOS EE.UU. PIDEN UNA INVESTIGACIÓN SOBRE LA INDUSTRIA CAMIONERA MEXICANA

La Asociación de Conductores Independientes Propietarios-Operadores (OOIDA) y Teamsters quieren saber si la industria de camiones de EE. UU. se ve perjudicada por un aumento en los servicios de transporte transfronterizo proporcionados por proveedores mexicanos. Instan a la Comisión de Comercio Internacional de los Estados Unidos (USITC) a investigar el asunto de conformidad con las disposiciones del Acuerdo Canadá-Estados Unidos-México (CUSMA), que entró en vigor el 1 de julio. El acuerdo se conoce como el Acuerdo Estados Unidos-México-Canadá (USMCA) en los EE. UU. Los grupos señalaron que CUSMA estableció un proceso de revisión exhaustivo para restringir la autoridad operativa para los transportistas domiciliados en México. Después de décadas de oponerse a las disposiciones originales del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, dijo OOIDA, trabajó en estrecha colaboración con otras organizaciones durante los últimos tres años en un proceso de renegociación que resultó en CUSMA.

“Creemos que la pronta adopción de estas reglas provisionales mejorará y acelerará el proceso de investigación descrito en el USMCA”, dijo el presidente de OOIDA, Todd Spencer. “Debido a que las empresas de camiones y los conductores con sede en México no están sujetos a las mismas y rigurosas regulaciones de seguridad de los Estados Unidos, están poniendo en peligro al público estadounidense y quitando empleos y ganancias a los conductores y transportistas estadounidenses”.

La OOIDA también reiteró su apoyo a la solicitud de financiamiento de la USITC para implementar el acuerdo. El grupo dijo que continuará trabajando con la USITC y otras agencias federales en nombre de los camioneros de pequeñas empresas para garantizar que el transporte transfronterizo sea un esfuerzo justo y de beneficio mutuo. 



En medio de una serie de advertencias, un experto canadiense en seguridad cibernética insta a los operadores a tomar medidas proactivas y a implementar un plan de respuesta a incidentes cibernéticos para evitar sorpresas costosas.

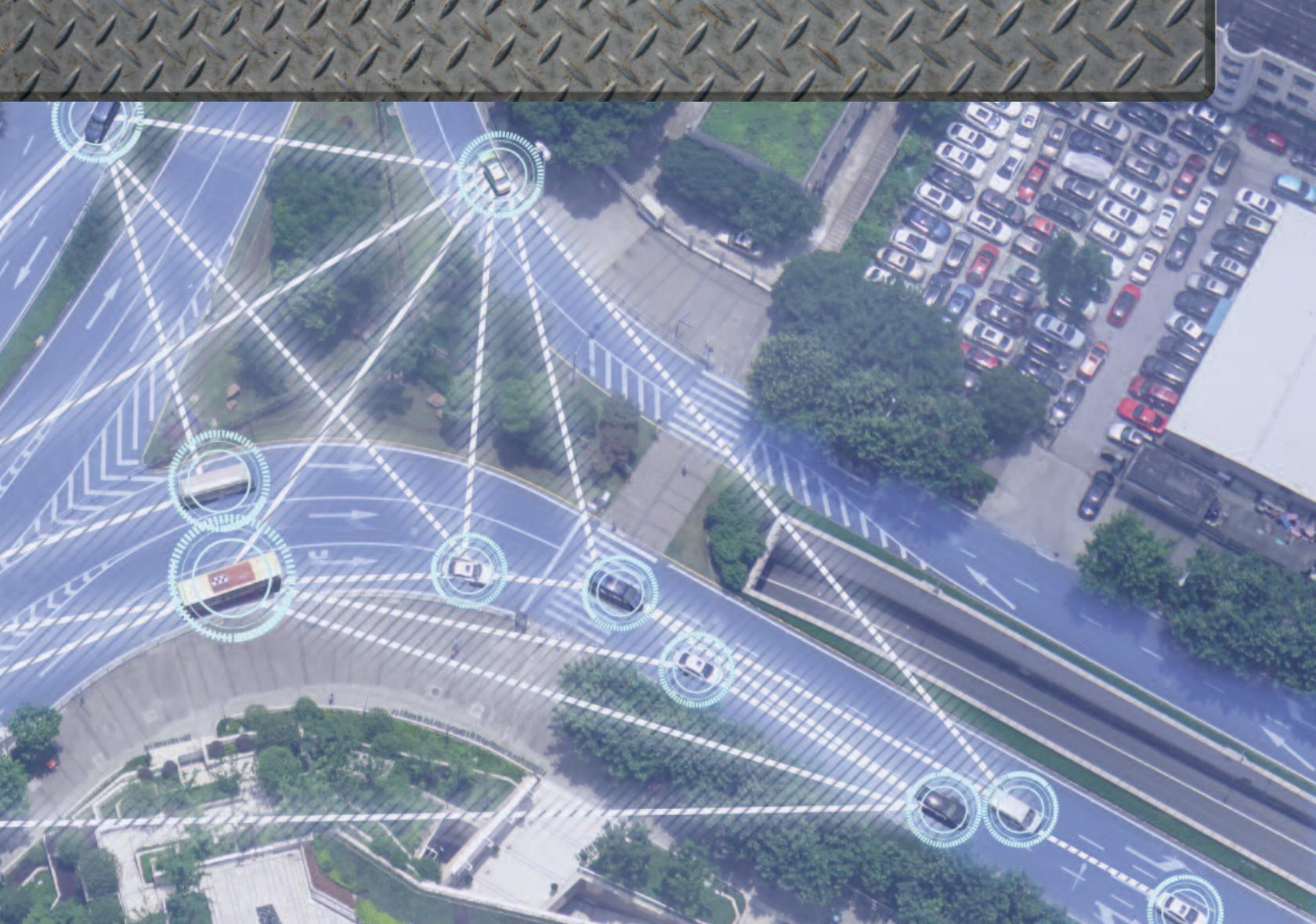
“Si se preparan, podrán responder más rápido y mejor, y tendrán un impacto menor en su negocio”, dijo Imran Ahmad, quien practica la ley de ciberseguridad en Blake, Cassels and Graydon LLP en Toronto. El consejo de Ahmad llegó pocos días después de que la Agencia de Seguridad de Infraestructura y Ciberseguridad de los Estados Unidos (CISA) y la Oficina Federal de Investigaciones (FBI) emitieran advertencias separadas de posibles ataques.

En una alerta emitida el 23 de julio y dirigida a todas las industrias, CISA recomendó una acción inmediata para reducir la exposición en las tecnologías operativas y los sistemas de control. Mientras tanto, el FBI advirtió a las compañías de camiones que los ciberdelincuentes podrían piratear los dispositivos de registro electrónico (ver recuadro).

La advertencia también llega en un momento en el que muchos transportistas se están moviendo hacia el transporte completamente digital. Hay principalmente dos tipos de ataques en línea: uno tiene como objetivo robar datos, mientras que el otro está diseñado para interrumpir el funcionamiento, generalmente realizado con algún tipo de ataque de ransomware, dijo Ahmad.

“Lo que los piratas informáticos están tratando de hacer es ingresar a los sistemas y desplegar el ransomware para que todos los sistemas se paralizen o una gran parte de la infraestructura más crítica se paralice. Y luego quieren un pago muy rápido”, dijo Ahmad a Today’s Trucking.

Dijo que las empresas de transporte deben tener un buen conocimiento de cuáles son sus sistemas de TI y cuál sería el impacto si no funcionaran. El ransomware fue el método más común de piratería en Canadá el año pasado, y Ontario sufrió la peor parte del delito cibernético con el 36% de los incidentes informados en la provincia, según el estu-



PLAN DE RESPUESTA A INCIDENTES CIBERNÉTICOS

dio canadiense de tendencias en ciberseguridad de Blakes, publicado este año.

SEGURO CIBERNÉTICO

Entonces, ¿qué pueden hacer los operadores? ¿Qué tal un ciberseguro "independiente"? Las flotas ya se están quejando del aumento de las primas de seguros, pero eso no impide que Ahmad aconseje a los transportistas que obtengan un seguro cibernético, que ha estado disponible en Canadá durante los últimos 10 años.

"Cubrirá los costos legales y cubrirá la restauración forense y del sistema, que es la mayor cantidad de dinero que va a gastar en cualquier tipo de proceso de incidente cibernético". Ahmad dijo que el rescate de un millón de dólares es común

en estos días, y un pago único podría no evitar que el pirata informático regrese debido a la vulnerabilidad de la puerta trasera.

"El primer incidente puede dañar a la organización, el segundo y el tercero pueden ser paralizantes", advirtió Ahmad, quien también es el autor de *Cybersecurity in Canada: A Guide to Best Practices, Planning, and Management*. "En mi opinión, es mejor tener el seguro (cibernético) que no tenerlo". "Covid-19" nuevo tema de phishing

El proveedor de capacitación para conductores en línea CarriersEdge ha agregado recientemente *Cybersecurity: Protecting Your Data* a su lista de cursos, que cree que ayudará a los conductores y al personal de la oficina a prepararse mejor para cualquier ataque. "Nos centramos en

cómo los usuarios habituales de sistemas en red o interconectados pueden proteger los datos de su operador al aprender a reconocer los signos de phishing, cebo, suplantación de identidad y otras manipulaciones sociales comúnmente utilizadas por los ciberdelincuentes", dijo la directora ejecutiva Jane Jazrawy.

"La manipulación se basará en eventos actuales. En este momento, 'Covid-19' y 'PPE' son temas comunes de los mensajes de correo electrónico de phishing ". Jazrawy dijo que los operadores deben pensar en dos áreas potenciales de debilidad a las que se dirigirán los ciberdelincuentes: cualquier sistema conectado para transferir información y las personas que usan esos sistemas. "La forma en que los ciberdelincuentes pue [ver](#)



Se ha abierto una nueva instalación de almacenamiento de camiones en Delta, B.C., dejando espacio para hasta 140 vehículos. Esto ayudará a abordar las preocupaciones de seguridad vial de larga data en la comunidad de Delta, donde las colas de camiones de contenedores con destino al puerto llegan a más de 15 camiones a lo largo de la calzada de Roberts Bank, dijo la Autoridad Portuaria de Vancouver Fraser.

La nueva instalación de preparación de camiones en Delta, B.C. (Foto: VFPA) El sitio está ubicado en terrenos provinciales en la intersección de la autopista 17, la autopista 17A y Deltaport Way.

Los camiones que se dirigían a Deltaport anteriormente tenían que hacer cola en la calzada cuando llegaban temprano para hacer reservaciones o cuando había un cierre en la terminal de Deltaport en el puerto de Vancouver.

"Esta nueva instalación mejorará la seguridad y el flujo de tráfico, y también proporcionará un área separada para la seguridad de los

SE ABRE UN NUEVO SITIO DE PREPARACIÓN DE CAMIONES EN DELTA

INCLUYE:

- Una puerta del sistema de control de acceso de vehículos seguro que requiere un pase de puerto válido;
- Un área de seguridad y cumplimiento de vehículos comerciales para inspecciones de seguridad de camiones;
- Una nueva rampa de salida de la autopista para facilitar el acceso desde la autopista 17
- Una salida de carretera adicional para permitir el acceso del tráfico a Deltaport Way; y
- Una vigilancia remota las 24 horas por cortesía de la autoridad portuaria

vehículos comerciales y la aplicación de la ley para realizar inspecciones". dijo Peter Xotta, vicepresidente de planificación y operaciones de la Autoridad Portuaria de Vancouver Fraser.

"Proyectos como este ayudan a aumentar

la seguridad de la comunidad al tiempo que garantizan que los consumidores canadienses puedan obtener los productos que necesitan y que las empresas locales tengan acceso a los mercados internacionales".

EL ACCESO AL SERVICIO DE DERIVACIÓN DRIVEWYZE SE EXPANDE EN ALBERTA

Alberta está ampliando el acceso al servicio de derivación de la estación de pesaje Drivewyze PreClear, basándose en un programa que se ha limitado a los miembros del programa Partners in Compliance (PIC). Las oportunidades de derivación de estaciones de pesaje ahora están disponibles en los 57 sitios de inspección fijos y móviles de la provincia, para todos los transportistas que tengan una calificación de aptitud de transporte auditada de Alberta de satisfactoria o excelente.

Las paradas en las estaciones de pesaje pueden retrasar los envíos debido a la congestión asociada con los altos volúmenes de

tráfico, como los que se ven en Leduc, Airdrie, Atmore y Whitecourt, dice Drivewyze. Las ventajas también se extienden a las estaciones de pesaje más pequeñas que tienen recursos limitados y no pueden acomodar más de dos a cinco camiones a la vez. "Es por eso que el bypass es beneficioso para todos", dijo Brian Heath, presidente y director ejecutivo de Drivewyze. "Ayuda a la policía a concentrarse en los camiones que deben ser inspeccionados, al tiempo que permite que las flotas seguras que utilizan PreClear tengan la oportunidad de evitarlo. Solo una derivación al mes paga más por el servicio, en tiempo y

ahorro de combustible".

El servicio Drivewyze PreClear se ofrece a través de socios selectos de dispositivos de registro electrónico (ELD) de Drivewyze y aplicaciones móviles que se pueden descargar en dispositivos iOS y Android. Un paquete de suscripción adicional en EE. UU. Brindará oportunidades de desvío en más de 750 ubicaciones, en 45 estados. Las notificaciones de seguridad de Drivewyze integradas pueden ofrecer advertencias sobre áreas de alto vuelco, corredores de montaña y puentes bajos también. Alberta cuenta por sí sola con 21 alertas de puente bajo.

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

HONRANDO A LAS MUJERES DE ESTE AÑO EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA

Este año, American Trucker ha trabajado para reconocer y honrar a las mujeres que están ayudando a dar forma a la industria al perfilar algunas de las muchas mujeres destacadas en el sector de los camiones. Las mujeres elegidas para 2020 ofrecen excelentes ejemplos de cuán variadas pueden ser las oportunidades profesionales para las mujeres en una industria que históricamente ha estado dominada por los hombres.

Seleccionar la lista de este año fue difícil, ya que hay tantas mujeres increíbles en la industria del transporte por carretera para destacar. Para la lista de este año, los editores de American Trucker, con la ayuda de Ellen Voie, presidenta y directora ejecutiva de la Asociación de Mujeres en Camiones (WIT), seleccionaron mujeres que no solo tienen la industria en la más alta consideración, sino que también promueven la seguridad y trabajan activamente para reclutar más gente talentosa en camiones.

También se debe otorgar reconocimiento a la primera conductora embajadora de WIT, Kellylynn McLaughlin, quien escribió una columna invitada para American Trucker, y a Susie De Ridder, quien fue nombrada Conductora del año 2020 de WIT.

Desde que Voie comenzó con WIT hace 15 años, se dio cuenta de que la industria se ha movido en la dirección correcta cuando se trata de ver a las mujeres en roles más prominentes. Sin embargo, queda mucho trabajo por hacer.

"Comenzamos un índice de Mujeres en Camiones y comenzamos a rastrear cuántas mujeres conductoras, técnicas y mujeres están en puestos de liderazgo, y todavía es solo alrededor del 25% de las mujeres en puestos de liderazgo", dijo Voie. "De las empresas que cotizan en bolsa, la mitad no tiene mujeres en puestos de liderazgo. Creemos que eso está mal".

Voie señaló, sin embargo, que más mujeres se están apoderando de los negocios de camiones de sus padres. Aproximadamente hace 15 o 20 años, eso no habría sido una consideración, dijo. "Todos los transportistas grandes comenzaron con un hombre y un camión. Nuestro objetivo es que más mujeres inicien sus propias empresas de camiones y sean más visibles", agregó.

A medida que se reconoce a más mujeres en la industria, Voie dijo que las empresas de



LAS MUJERES DEL TRANSPORTE POR CARRETERA DE ESTE AÑO SON:

- Allison Athey
- Rebecca masticar
- Jess Graham
- Hillary Hansen-Hagen
- Joy Rohlinger

camiones se están dando cuenta de que las mujeres aportan diferentes perspectivas a la sala de juntas, la oficina y la carretera.

"Veo más empresas que celebran a sus mujeres conductoras ya sus mujeres líderes", explicó. "Veo a más mujeres como conductores del mes. Veo más mujeres compitiendo en los campeonatos estatales de conducción de camiones. Tuvimos nuestra primera conductora solista del año".

Durante los últimos 15 años, Voie ha estado presionando para convencer a la industria de que las mujeres son conductores más seguros. De hecho, el Instituto Estadounidense de Investigación del Transporte descubrió que los hombres tenían un 20% más de probabilidades de verse involucrados en un accidente en todas las áreas estadísticamente significativas, señaló Voie.

"Si no contamos sus historias, otras muje-

res no sabrán que pueden hacer este trabajo y que son bienvenidas en esta industria", dijo. "Contar sus historias es una excelente manera de que otras personas sepan que hay excelentes trabajos en el transporte".

EN MEMORIA

Una de las historias más tristes que surgieron de la industria este año fue la muerte inesperada de Laura McMillan, vicepresidenta de desarrollo de capacitación de Instructional Technologies Inc., en mayo. Tenía 56 años.

FleetOwner, la publicación hermana de American Trucker, describió a McMillan en 2018 como una de las mejores mujeres en transporte. McMillan tenía una licenciatura en administración de empresas y una maestría en diseño de sistemas de instrucción y aprendizaje de adultos. También tenía una licencia de conducir comercial activa y más de 20 años de experiencia en transporte, y obtuvo su acreditación de Profesional Certificado en Transporte del National Private Truck Council. Sus numerosas intervenciones en conferencias de la industria, artículos publicados y su capacidad para resolver problemas la convirtieron en una de las personas de capacitación más reconocidas de la industria.



¿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

LA PLANTA DE PETERBILT EN DENTON CUMPLE 40 AÑOS

Peterbilt está celebrando el 40 aniversario de su planta de camiones en Denton, Texas. La instalación, inaugurada en agosto de 1980, es la principal instalación de fabricación de Peterbilt. Inició operaciones como un 435,000 pies cuadrados. instalación con 81 empleados. Hoy, ha crecido de 80 acres a 238, con más de 700,000 pies cuadrados. de espacio que emplea a más de 2.500 personas.

"Durante los últimos 40 años, Peterbilt ha construido más de 629.000 camiones en la planta de Denton y estamos constantemente invirtiendo e implementando nuevas tecnologías y procesos para mejorar nuestra calidad y eficiencia para el futuro", dijo Leon Handt, subdirector general de operaciones de Peterbilt. "Solo en los últimos cinco años se han realizado inversiones en almacenamiento y recuperación automatizados de piezas aéreas, líneas de montaje de



vehículos guiados automatizadas, equipos adicionales de reducción de emisiones, un edificio de pruebas completamente nuevo y numerosas mejoras en toda la planta".

La compañía también ha construido una

experiencia Peterbilt en la planta, que los clientes pueden visitar para ver un vistazo del pasado, presente y futuro del fabricante de camiones. "En un año regular, miles de personas recorren la planta Peterbilt Denton. La capacidad de ver a nuestros increíbles empleados utilizando las herramientas y la tecnología avanzadas para construir cada camión Peterbilt según las especificaciones exactas del cliente realmente muestra la calidad de nuestro producto. Es una de las herramientas de venta más sólidas que tenemos ", dijo Robert Woodall, subdirector general de ventas y marketing de Peterbilt. [TTL](#)

LOS CAMIONES ELÉCTRICOS DE FREIGHTLINER PASAN EL MARCADOR DE 300.000 MILLAS

La flota de innovación de baterías eléctricas de Freightliner ahora ha recorrido 300,000 millas en aplicaciones del mundo real, anunció la compañía.

La flota de 30 camiones de camiones de servicio mediano y pesado está diseñada para probar la integración de la tecnología en operaciones de transporte comercial a gran escala.

"La creación conjunta con nuestros clientes es una piedra angular del enfoque único de Freightliner en el mercado", dijo Richard Howard, vicepresidente senior de ventas y marketing en carretera de DTNA. "El conocimiento y la experiencia que tienen nuestros clientes de logística en las operaciones de flotas con sus miles de camiones es invaluable a medida que diseñamos y diseñamos el futuro de cero emisiones del vehículo comercial. Cruzar el umbral de 300,000 millas de pruebas, luego un millón de millas, luego más, jun-



tos, antes de comenzar la producción en serie de camiones eléctricos a batería, asegurará que brindemos el rendimiento y la confiabilidad con los que cuentan nuestros clientes y que ha convertido a Freightliner en el líder

indiscutible en camiones comerciales".

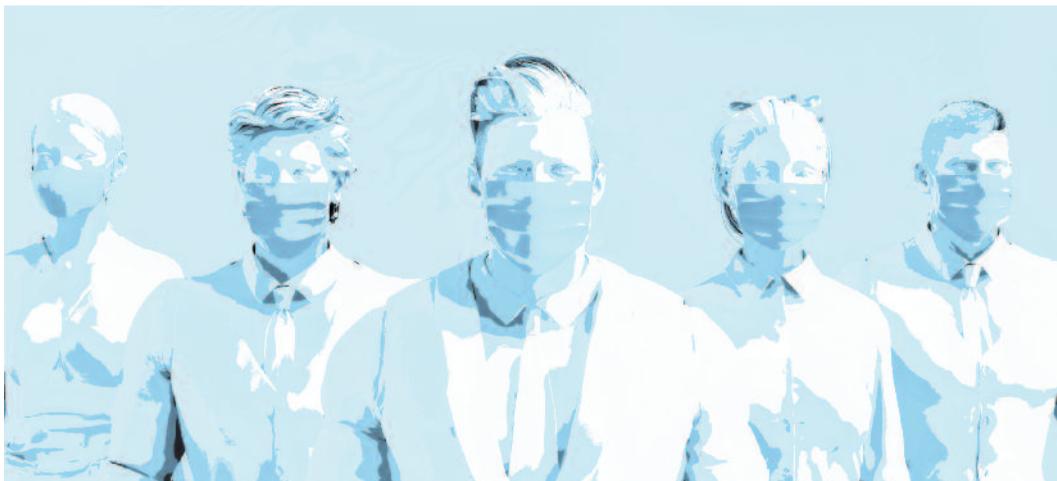
El inicio previsto de la producción en serie del Freightliner eCascadia es a mediados de 2022 y el inicio previsto de la producción en serie del Freightliner eM2 a finales de 2022. [TTL](#)

HOMENAJE A LOS TRABAJADORES DE PRIMERA LÍNEA

Turbo Images ha completado 15 rotulaciones de camiones y remolques en honor a los trabajadores de primera línea, incluidos los conductores de camiones, durante la pandemia de Covid-19.

"Los camioneros son héroes de primera línea que han mantenido los estantes de nuestras tiendas abastecidos y la economía en movimiento durante la pandemia", dijo Pier Veilleux, presidente y director ejecutivo de Turbo Images. "Han arriesgado su propia salud y seguridad y han experimentado el aislamiento, con largas horas en la carretera agravadas por el necesario distanciamiento físico. Estamos increíblemente agradecidos por su trabajo y esperamos que nuestros mensajes de apoyo levanten su ánimo y el de todos los trabajadores de primera línea".

Algunas de las flotas con gráficos de Turbo Images incluyen SGT Trucklines, Penner International, C.A.T., Groupe Morneau, Highlight Motor Freight, Salvation Army, Manac, Parmalat y Fruit et Legumes Gaetan Bono. Turbo ha estado trabajando con Big Rig



Wraps y 3M para crear las envolturas.

"La mayoría de las veces, la gente no piensa en lo fundamental que es el sector del transporte para nuestra sociedad y nuestra economía", dijo Veilleux. "Si el mercado del transporte se detiene, la mayor parte de lo que dependemos simplemente no estaría disponible. Los conductores conectan nuestras

ciudades y comunidades, y se han enfrentado a desafíos sustanciales durante los últimos cinco meses. Turbo Images es parte de una comunidad sólida que se solidariza con la profesión del transporte y estamos orgullosos de honrar a estos trabajadores esenciales de esta manera". La compañía ha creado un video mostrando sus envolturas. 

¿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



CORTANDO EL VIENTO

FREIGHTLINER CASCADIA EVOLUTION

COMO SU NOMBRE LO INDICA, EL FREIGHTLINER CASCADIA EVOLUTION ES UN CAMIÓN QUE LLEVA UN PASO MÁS ALLÁ LOS LOGROS DEL CASCADIA GRACIAS A UN MOTOR MÁS EFICIENTE Y UNA MEJOR AERODINÁMICA. CON ESTO, LOS INGENIEROS AFIRMAN QUE OBTIENEN UNA ECONOMÍA DE COMBUSTIBLE SUPERIOR HASTA EN UN SIETE POR CIENTO. »





Cuando Freightliner presentó el Cascadia en el 2007, estableció un nuevo estándar de desempeño no solo entre los modelos de la marca, sino para varios de sus rivales. Hoy, a ocho años de su debut, se mantiene como uno de los camiones más eficientes en el camino con un sólido registro de desempeño y confiabilidad. Por ello, no fue ninguna sorpresa que Freightliner se basara en él cuando buscaron construir un camión aún más eficiente. El resultado fue presentado en el 2013 y recibió el muy apropiado nombre de Cascadia Evolution, el cual estableció un nuevo referente en economía de combustible, diseño innovador, tecnología de punta y facilidad de mantenimiento. Además de las mejoras aerodinámicas, es posible escoger entre dos posibles motores Detroit Diesel y tres diferentes cabinas: de día, techo medio y techo elevado.

DISEÑO

El Cascadia a secas ya era uno de los camiones más aerodinámicos del mercado, pero Freightliner trabajó arduamente para hacerlo aún más escurridizo. Para reducir el coeficiente aerodinámico, los ingenieros de la marca pasaron horas haciendo pruebas en el túnel de viento y también en más de tres millas de carreteras a lo largo y ancho del país; todo con el fin de asegurarse que el camión funcionaba justo como querían.

Las principales diferencias entre el Evolution y un Cascadia son los elementos que mejoran el flujo del aire, es decir, el cierre en la defensa, mejores sellos en el parabrisas, relleno entre la salpicadera y la defensa, espejos retrovisores elípticos, cubiertas de los rines traseros, extensor lateral de relleno, antena integrada, extensores laterales de 20 pulgadas, faldones laterales, toma de aire inferior y mejoras al sistema de enfriamiento. Todos con la misión de desviar para que circule alrededor del camión, reduciendo así la resistencia al aire.

INTERIOR

Si bien las diferencias entre el Evolution y el modelo normal son evidentes en el exterior –para un ojo medianamente entrenado–, no ocurre lo mismo en el interior; lo cual tiene mucha lógica, pues realmente lo que pasa dentro no afecta el desempeño del camión. Por ello la cabina es prácticamente





EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- DD15 de 15 litros, 455 a 505 HP y 1,550 a 1,750 lb-pie.
- DD13 de 13 litros, 350 a 470 HP y 1,250 a 1,650 lb-pie.

TRANSMISIONES

- Manuales Eaton Fuller de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades
- Automatizada Detroit DT12 de 12 velocidades
- Automáticas Allison 3000, 4000 y 4,500

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos
- Hendrickson AIRTEK

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática Freightliner AirLiner

y el freno de motor. Todos los Cascadia Evolution están equipados con el sistema Run Smart Predictive Cruise, el cual evalúa el perfil del camino a más de una milla de distancia, determina la velocidad más eficiente y hace los ajustes necesarios a la velocidad del camión para obtener la máxima economía de combustible.

MOTORES Y TRANSMISIÓN

En un principio, el Cascadia Evolution estaba disponible con una sola combinación de motor y transmisión, pero ahora la oferta comprende dos mecánicas. La primera de ellas, la original, es un DD15 cuya potencia oscila entre 455 y 505 HP y cuyo torque va de 1,550 a 1,750 libras pie. La novedad es que ahora es posible obtener un motor DD13 con una potencia de 350 a 470 HP y un par motor de 1,250 a 1,650 lb-pie. >>

la misma, con muchísimo espacio para las piernas y la cabeza, además de tener un piso plano que te permite moverte fácilmente por el interior. Los materiales y acabados aún no están al nivel de Volvo, es un apartado que podrían mejorar; aún así, no están nada mal.

Por otro lado, la ergonomía es muy buena y el diseño del tablero es excelente, pues al tener una forma envolvente todos los controles quedan al alcance del conductor. El panel de instrumentos tiene una lectura muy fácil gracias al gran tamaño de los números y a la

inclinación de la pantalla, la cual no tiene reflejos extraños que la afecten. Hay varias tomas de corriente directa en el tablero y en la base de la litera.

Los asientos son muy cómodos gracias a su gran tamaño múltiples ajustes y a que el soporte para brazos, espalda y cabeza es más que adecuado. Aunado a esto tenemos una posición de manejo idónea que se ve mejorada por un volante ajustable en altura y profundidad, el cual incorpora controles para el control de crucero, las luces direccionales



En cuanto a la transmisión, Freightliner recomienda utilizar la DT12 automatizada de 12 velocidades para obtener el máximo rendimiento de estos motores; pero también están disponibles cajas manuales Eaton Fuller de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades, y tres automáticas Allison (3000, 4000 y 4,500). Como era de esperarse en un camión de estas características, Detroit también tiene disponibles ejes que, junto al DD15 y la transmisión DT12, trabajan como un tren motriz integrado.

Además, el camión equipa el sistema Detroit Virtual Technician, el cual ofrece diagnósticos en tiempo real que ayudan a mantener el camión en el camino durante más tiempo, sin tener que hacer una parada en el taller para llevar a cabo revisiones. Según Freightliner, el Cascadia Evolution tiene un consumo de combustible de hasta 10.67 millas por galón, una cifra bastante impresionante para un camión de este tamaño. Por supuesto, esta cifra se logró en con-

diciones idóneas con un Cascadia Evolution con todo el equipamiento aerodinámico, motor DD15, transmisión DT12, llantas de base ancha y una configuración 6x2.

En resumen, el Cascadia Evolution es un camión que eleva el ya alto estándar que del Cascadia, empujando aún más arriba los límites de la aerodinámica, algo que es más que bienvenido en un momento en que el consumo eficiente de combustible es el "Santo Grial". 



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.



MÁXIMA INVERSIÓN

MAN TGM

EL SEGMENTO DE DISTRIBUCIÓN DE 12 A 26 TONELADAS ES MUY COMPETIDO EN EUROPA DEBIDO A LA GRAN OFERTA DE MODELOS Y, MUY IMPORTANTE, LOS REDUCIDOS ESPACIOS QUE TIENEN LAS CIUDADES. EL MAN TGM RESULTA IDEAL EN ESTAS CIRCUNSTANCIAS, PERO NO ES LA ÚNICA APLICACIÓN PARA LA QUE ES APTO, Y ADEMÁS TIENE UN EXCELENTE CONSUMO DE COMBUSTIBLE QUE LO HACE UNA GRAN OPCIÓN PARA MAXIMIZAR TU INVERSIÓN. »







POR: **TRANSPORTE LATINO / STEVE STURGESS**

Atractivo a simple vista después del rediseño que lo puso al día con el resto de los camiones de la familia MAN, las principales cualidades del MAN TGM son un gran volumen y alta capacidad de carga, así como un manejo sorprendentemente dócil para un vehículo de su tamaño. Es un vehículo para distribución entre 12 y 26 toneladas altamente versátil cuyo diseño, además de hacerlo bien parecido, mejora la eficiencia en el consumo de combustible, lo cual, aunado al nuevo motor Euro 6 y a un chasis resistente pero ligero, hace que exprima al máximo cada gota de diesel que consume.

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

INTERIOR

Hay cuatro tipos de cabina en el TGM: C, L, LX y Crew. La C es la más pequeña y es ideal para quienes hacen entregas diarias. Gracias a que la altura de acceso es baja y a que las



puertas se abren bastante, es fácil entrar a ella. La L ofrece más comodidad que la C y tiene una cama detrás de los asientos así como un amplio espacio de almacenamiento. La LX es la mejor equipada de todas, tiene un techo más alto que permite pararte dentro de la cabina y una segunda cama disponible de manera opcional, pero si no la necesitas

puedes pedirlo mejor con un compartimento de almacenamiento multifuncional. La Crew Cab tiene cuatro puertas, algo inusual, con espacio hasta para siete pasajeros (3 adelante y 4 atrás), los cuales viajan seguros con cinturones de tres puntos. Además, hay varios compartimentos para mantener el orden en la cabina.



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- 6 en línea de 6.9 litros, 250 HP a 340 HP y 850 a 920 lb-pie
- 6 en línea GNG de 280 HP y 850 lb-pie

TRANSMISIONES

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

EJE DELANTERO

- Muelles parabólicos

EJE TRASERO

- Muelles parabólicos
- Neumática

Acceder al interior es fácil gracias a los anchos escalones antideslizantes e iluminados (como opción). El tablero ahora resulta más fácil de leer gracias a un nuevo arreglo ordenado y nítido. Además, para asegurar que el conductor se encuentra cómodo en cualquier situación climática, este camión ligero lleva un sistema automático de aire

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

La cama del modelo LX tiene una base de cinco secciones y es decentemente cómoda. El espacio de almacenamiento en las cabinas L y LX permite al copiloto estirarse y descansar mientras el camión se encuentra estacionado. Extendido a la mitad, ofrece un espacio muy práctico para guardar cosas con un volumen de 200 litros. >>



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

opción un sistema de aire acondicionado con control automático de temperatura que mantiene agradable el ambiente de la cabina en todo momento.

MOTORES Y TRANSMISIÓN

Todos los camiones MAN cumplen con la norma Euro 6 y el corazón del TGM es un seis cilindros de 6.9 litros con potencias entre 250 y 340 HP, el cual exprime al máximo cada litro de combustible y tiene el poder necesario para realizar cualquier trabajo. En cuanto a las transmisiones, está disponible una caja manual de nueve velocidades o una semi-automática TipMatic de doce relaciones. Recientemente ampliaron la oferta de motores con uno de gas natural de seis cilindros con 280 HP y la caja de cambios MAN TipMatic de 12 velocidades.

SEGURIDAD

El TGM también cuenta con sistema electrónico de frenado (EBS) y asistente de frenado que garantiza recorridos de frenado cortos en caso de tener que detener el camión rápidamente. Los sistemas intelligen-



tes de asistencia al conductor y seguridad como el programa de estabilidad ESP y el control de vía LGS opcional se aseguran de que el vehículo se mantenga eficazmente en el carril. Además, está disponible de modo opcional una luz de curvas, la cual proporciona visibilidad adicional que se agradece



especialmente cuando el cansancio empieza a dejarse sentir. El sistema de espejos retrovisores está diseñado de manera que al mirar hacia atrás no quede casi ningún punto ciego.

Otro sistema de seguridad activa que resulta bastante útil es el Sistema de Control de Carril, el cual avisa al conductor cuando

este abandona su carril de manera involuntaria. Además, el asistente de frenado de emergencia (EBA por sus siglas en inglés) tiene como objetivo prevenir o mitigar accidentes graves por alcance especialmente cuando la carretera se despeja -pues estudios han confirmado que es cuando más se producen los

choques por alcance-; el EBA reacciona al acercarse el camión tanto a los vehículos precedentes como a posibles obstáculos de la carretera. Si se detecta peligro de choque y el conductor no responde a las advertencias emitidas, entonces el EBA inicia una frenada de emergencia. 



ción de eficientes mot... de carga y durabili...
 te en trabajos b... que desafían físicame...
 afrontar las tareas r... demandantes. **Freightliner**...
 necesarias para llevar a cabo cualquier tarea. No...
 a CV Series, ... desarrollaron de ma...
 de auton...
 ncioso y lib...
 algo que...
Star 69...
 es. Con...
 trata...
 biente...
 eral...
 e d...
 rrr...
 D,

Subishi-Fuso eCante...
 nes que llega a las ca...
 asualidad. El **Isuzu**...
 satilidad es una de...
 tores y la capacid...
 los trabajos más...
 122 SD se sentir...
Subishi-Fuso...
 llega a las

lad es...
 es y la cap...
 rabajos r...
 e s...
 s a e...
 comn...

CUANDO EL JUEGO SE LLAMA VERSA-
 TILIDAD, NO HAY CAMIONES QUE
 PUEDAN COMPETIR CON LOS VOCACIO-
 NALES, LOS CUALES PUEDEN ENFRENTAR
 UNA LARGA LISTA DE APLICACIONES;
 DESDE LA DESGASTANTE INDUSTRIA DE LA
 CONSTRUCCIÓN HASTA EL TRASLADO DE
 DESHECHOS. Y NO ES UN SECTOR DONDE
 HAYA FALTA DE OFERTA, AL CONTRARIO, LA
 COMPETENCIA ES BASTANTE REÑIDA Y NO
 ES FÁCIL SABER CUÁL ES EL QUE MEJOR
 SE ADECUA A TUS NECESIDADES. POR
 ESTA RAZÓN HEMOS DECIDIDO HACER
 UNA "GUÍA DE COMPRA DE BOLSI-
 LLO" CON LOS MODELOS MÁS
 INTERESANTES DEL SEGMENTO.

Entonces...
 convenientes...
 un vocacio-...
 ,000 libras, el...
 más capaz que...
 Series, **Intern-**...
 s comerciales del...
 no, pero hoy ya son...
 ender un camión en...
 combinación de eficientes...
 eciamente en trabajos...
 a capaz de afrontar las...
 y durabilidad necesarias...
 Clase 4-5 con la CV Series,
 nto de un fabricante de au-
 er, Hubo una época en la que...
 es. ¿Te preocupa el medio am-
PR es uno de los camiones más...
 s características más apreciadas...
 dad de mover un GCW de hasta...
 más demandantes, no hay **Freight-**...
 sentirá como en casa. **International**...
 o, conjuga la experiencia en vehículos...
 unente eléctricos era...
 sólo un sueño,



TPOR: TRANSPORTE LATINO / EDGARDO IORIO

Si hace cinco años te hubiéramos dicho que los camiones totalmente eléctricos estarían en las calles en menos de un lustro, probablemente nos habrías tachado de ilusos. Pero hace un par de años vimos una cantidad impresionante de avances tecnológicos y ahora no solo se habla de la posibilidad de que lleguen al mercado tractores Clase 8 eléctricos, ya hemos visto en la carretera prototipos de Tesla y Nikola. Pero mientras el mundo entero estaba deslumbrado por estos vehículos, en Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation se pusieron las pilas, literalmente, y ya lanzaron a la venta el primer camión ligero totalmente eléctrico, el Fuso eCanter.

No crean que pretenden vender solo unos cuantos como un ardid publicitario, Fuso tiene contemplado entregar 500 camiones en Estados Unidos, Europa y Japón antes de 2021, que es cuando realmente comenzarán la producción a gran escala (!!). Durante el lanzamiento del nuevo Fuso eCanter en Nueva York, estuvo presente Marc Llistosella, presidente y director de Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation y Daimler Trucks Asia. "En un



momento en el que todo el mundo está hablando sobre camiones eléctricos, nosotros somos los primeros en efectivamente vender un camión producido en serie. Nuestro Fuso eCanter satisface la demanda global por productos que cumplen y rebasan los estándares de emisión de CO2. Ofrece una alternativa

atractiva y rentable a los motores de combustión y hace que los camiones eléctricos sean clave para el futuro de la distribución al interior de las ciudades".

DISEÑO

El primer Fuso eCanter que vimos fue un



PRESENTE ELÉCTRICO

Mitsubishi-Fuso eCanter

HUBO UNA ÉPOCA EN LA QUE LOS CAMIONES COMPLETAMENTE ELÉCTRICOS ERAN SOLO UN SUEÑO, PERO HOY YA SON UNA REALIDAD. EL ECANTER ES EL PRIMER CAMIÓN ELÉCTRICO, SILENCIOSO Y LIBRE DE EMISIONES QUE LLEGA A LAS CALLES. ¿TE PREOCUPA EL MEDIO AMBIENTE? ENTONCES ESTE CAMIÓN ES PARA TI.

concepto que la marca presentó en 2010 en una feria en Hannover, pero cuatro años más tarde ya había una versión de preproducción, la cual tenía un diseño no muy diferente al de los camiones convencionales de cabina sobre motor, pero con características muy llamativas como faros de LED y una parrilla con una

“rejilla” formada por hexágonos que se encendía por la noche. Evidentemente, estos elementos no llegaron a la versión de producción por una cuestión de costos, por lo cual el eCanter que rodará por las calles lleva faros convencionales y una parrilla que respeta aquel diseño, pero sin iluminación.

Después de siete años de investigaciones, la marca comenzó a producir el eCanter en la planta que tienen en Tramagal, Portugal, la cual será la encargada de producir los modelos que circulen en Europa y Estados Unidos. En Asia, la primera empresa que contará con 25 unidades de este camión será Seven-Eleven. >>

En cuanto a la cabina, la del eCanter es similar a la de sus primos de diesel, aunque con un diseño un poco más futurista que combina la funcionalidad con el confort. Pensada alrededor del conductor, está equipada con dos pantallas de 12 pulgadas -una como panel de instrumentos y la otra en una tablet removible para el sistema de infotención en el centro del tablero-. Otros elementos que harán más fácil la vida en el día a día es el arranque mediante un botón, los cómodos asientos y una iluminación adaptativa que, afirman, crea un ambiente similar al de un auto.



MOTOR

El corazón y la pieza más interesante del eCanter es el motor eléctrico de 115 kW con un torque máximo de 288 lb-pie, el cual va conectado a una caja reductora que transfiere la potencia a las ruedas traseras mediante un tubo de transmisión. El peso total es de 7.49 toneladas, con una capacidad de carga

de hasta 3.5 toneladas, lo cual, en Alemania hace que no tenga que pagar peajes, haciéndolo aún más conveniente para el bolsillo de sus dueños.

El otro elemento clave son las baterías, de las cuales el eCanter lleva seis paquetes de 100 celdas de iones de litio cada uno, los cua-

les tienen un voltaje máximo de 420 volts y una energía de 13.8 kWh por paquete. El cargador de la batería soporta corriente directa o alterna y el tiempo de recarga con la primera a un 80% del total de la capacidad toma 1 hora con corriente directa y 9 con alterna utilizando un cargador CCS Tipo 2. Por





EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Eléctrico de 115 kW y 288 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Contínua

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente con coilovers

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos
- Neumática



supuesto, también puedes cargarlas conectando el camión a un enchufe normal, aunque evidentemente tomaría más tiempo.

En cuanto a la autonomía, el eCanter puede recorrer aproximadamente 100 km con una sola carga de la batería, lo cual la marca afirma es más que suficiente para las necesidades de las empresas de reparto, según pruebas realizadas en Stuttgart, Alemania. En un futuro, ofrecerán paquetes de baterías modulares y cada cliente podrá personalizar

el suyo de acuerdo a sus necesidades.

Como ocurre con toda tecnología nueva, el precio es uno de los factores clave que definen la aceptación de la misma; de acuerdo a Fuso, los costos de mantenimiento del eCanter son 30% menores y si tomamos en cuenta los ahorros en combustible (de hasta 1,000 dólares por cada 10,000 km, dependiendo de los precios del diesel y la electricidad, claro), una empresa que adquiera este camión podría amortizar el costo adicional

de adquisición en tan solo tres años.

Sin lugar a dudas, es un momento impresionantemente interesante dentro de la industria del transporte y el Fuso eCanter es el pionero en llevar los vehículos cero emisiones a la producción en serie. Si Fuso logra que este camión sea atractivo desde un punto de vista económico, sin duda tendrá una ventaja enorme en este recién inaugurado segmento. Como dice el dicho, "el que pega primero, pega dos veces". [TLT](#)



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.

¿Qué características buscas en un camión? Nosotros ponemos la confiabilidad, durabilidad, maniobrabilidad y bajo costo de operación entre las más importantes. Y esas son áreas donde el NPR de Isuzu se desenvuelve sorprendentemente bien. Esta marca japonesa llegó al país hace más de 25 con la promesa de ofrecer camiones de cabina baja inteligentes y, claramente, hicieron muy bien las cosas, pues les tomó solo dos años convertirse en líderes de su segmento. Para que te des una idea de la aceptación que han tenido sus modelos, basta saber que hay más de medio millón de ellos rodando por las calles de Estados Unidos.

El que nos ocupa este mes, el NPR, es parte de la Serie N, la cual se vende en más de 100 países y, de acuerdo a Isuzu, es líder de ventas en 20 de ellos; de hecho, producen 224,000 camiones de esta serie cada año, lo cual representa aproximadamente un tercio del total de su producción. La herencia del NPR data de 1959, pero el NPR del siglo XXI ha evolucionado bastante en lo que se refiere a desempeño y tecnología. Por otro lado, la premisa básica y su misión no han cambiado con el pasar de los años: transportar bienes en ambientes urbanos con facilidad y eficiencia.

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

DISEÑO

El aspecto del NPR habla de trabajo, trabajo y más trabajo, pues tiene un aspecto claramente funcional. El enorme parabrisas

te da una visibilidad sin precedentes con la cual puedes ver todo lo que ocurre frente a ti a solo unas pocas pulgadas de distancia; las ventanas también ayudan a disminuir los puntos ciegos por su gran tamaño y porque no son rectas, sino que van creciendo al acer-

carse al poste A.

El NPR no ganaría ningún concurso de belleza, pero no pretende hacerlo. En el mundo del transporte lo que más importa es hacer el trabajo, y hacerlo bien. Y para ello este Isuzu se pinta solo. Los grupos ópticos

INTELIGENCIA A TU SERVICIO

Isuzu NPR

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



están ubicados en los costados de la parrilla, justo en las orillas delanteras. Las luces direccionales son inmensas y los faros son de focos convencionales, los cuales resultan más que suficientes para circular en una ciudad.

Algo que resulta extremadamente conveniente es que la cabina se inclina hacia adelante para facilitar el acceso al motor cuando hay que hacer alguna reparación; vamos, incluso resulta cómodo para inspeccionar mejor las llantas y la suspensión. Los espejos

retrovisores son bastante amplios, perfectos para saber qué pasa a tu alrededor en todo momento, pero el ajuste es manual, si quieres algo más "elegante" hay disponibles unos calefactados con ajuste eléctrico de manera opcional. >>



INTERIOR

Ingresar a la cabina resulta extremadamente fácil gracias a que las puertas se abren 90 grados, las barras de agarre están bien colocadas y la base de los escalones tiene una excelente tracción tanto para el conductor como para el pasajero. La cabina es muy amplia, con mucho espacio para las piernas y la cabeza. Los plásticos duros que predominan por la cabina delatan su naturaleza utilitaria,

pero el uso de diferentes texturas y materiales da una impresión de calidad. Los asientos de tela tipo velour y el piso de PVC completan la atmósfera trabajadora. La iluminación es un aspecto que hay que destacar, pues además

de la típica luz de cabina, el NPR tiene una luz fluorescente que brilla por toda la cabina y se activa utilizando un interruptor independiente. ¿Ven a lo que nos referimos con lo de trabajar más inteligentemente?



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

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

TRANSMISIÓN

- Automáticas de 6 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Cónica

SUSPENSIÓN TRASERA

Hojas múltiples

Hay varios lugares para almacenar cosas, desde pequeños compartimentos a charolas distribuidos por toda la cabina, así como dos compartimentos en la parte superior. Entre las cosas que podrían mejorar está el hecho de que



solamente tiene dos posavasos y que las bolsas de las puertas son algo pequeñas, pues tienen espacio para poco más que un portapapeles. Además, tampoco hay puertos auxiliares o USB, aunque sí una salida de corriente de 12 volts.



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

MOTOR Y TRANSMISIÓN

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

La otra opción es un V8 a gasolina de 6.0 litros con 297 HP y 390 lb-pie, el cual, como ya hemos comentado, puede adecuarse para utilizar CNG o LNG, algo que resulta muy útil si trabajas en ciudades con restricciones ambientales estrictas, quieres reducir tus gastos en combustible o simplemente tener camiones más amigables con el medio ambiente. En cuanto a la transmisión, están disponibles cajas de seis velocidades para cada tipo de motor; es decir, una para el diésel y una para el de gasolina. En todos los casos tiene un gran empuje desde bajas revoluciones hasta alcanzar la marca de las 3,200 vueltas por minuto.

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



No todos los camiones vocacionales fueron creados de la misma forma y, claramente, existen trabajos más demandantes que otros, motivo por el cual existen camiones como el Western Star 6900, el cual es capaz de transportar una Carga Bruta Combinada (GCW por sus siglas en inglés) de medio millón de libras sin quejarse. Este camión de servicio severo de Western Star tiene una construcción sumamente sólida y un carácter francamente imponente.

Además, de una gran resistencia, este camión es altamente versátil y está disponible con una gran cantidad de opciones que te permiten personalizarlo de acuerdo a las necesidades de tu empresa. Puedes pedir tu Western Star 6900 con dos ejes de dirección o el hecho de que este camión puede utilizarse en arrastres de larga distancia, construcción, minería, explotación forestal, petróleo y gas o en servicio de remolcado. Una de las adiciones más recientes e interesantes es el paquete MBT-40, el cual ofrece una versatilidad espectacular, ya que la versión Multi Body Transformer le da al cliente muchos camiones por el precio de uno.

DISEÑO

Cuando tu trabajo te enfrenta con situaciones demandantes arrastrando cargas muy pesadas en zonas no exentas de riesgo, la seguridad del conductor se vuelve primordial. De ahí que Western Star haya equipado al 6900 de servicio severo con una cabina de acero galvanizado con un parabrisas pegado, el cual es más resistente que el que llevan las cabinas de aluminio, en las que mantener bajo el peso juega un papel crucial.

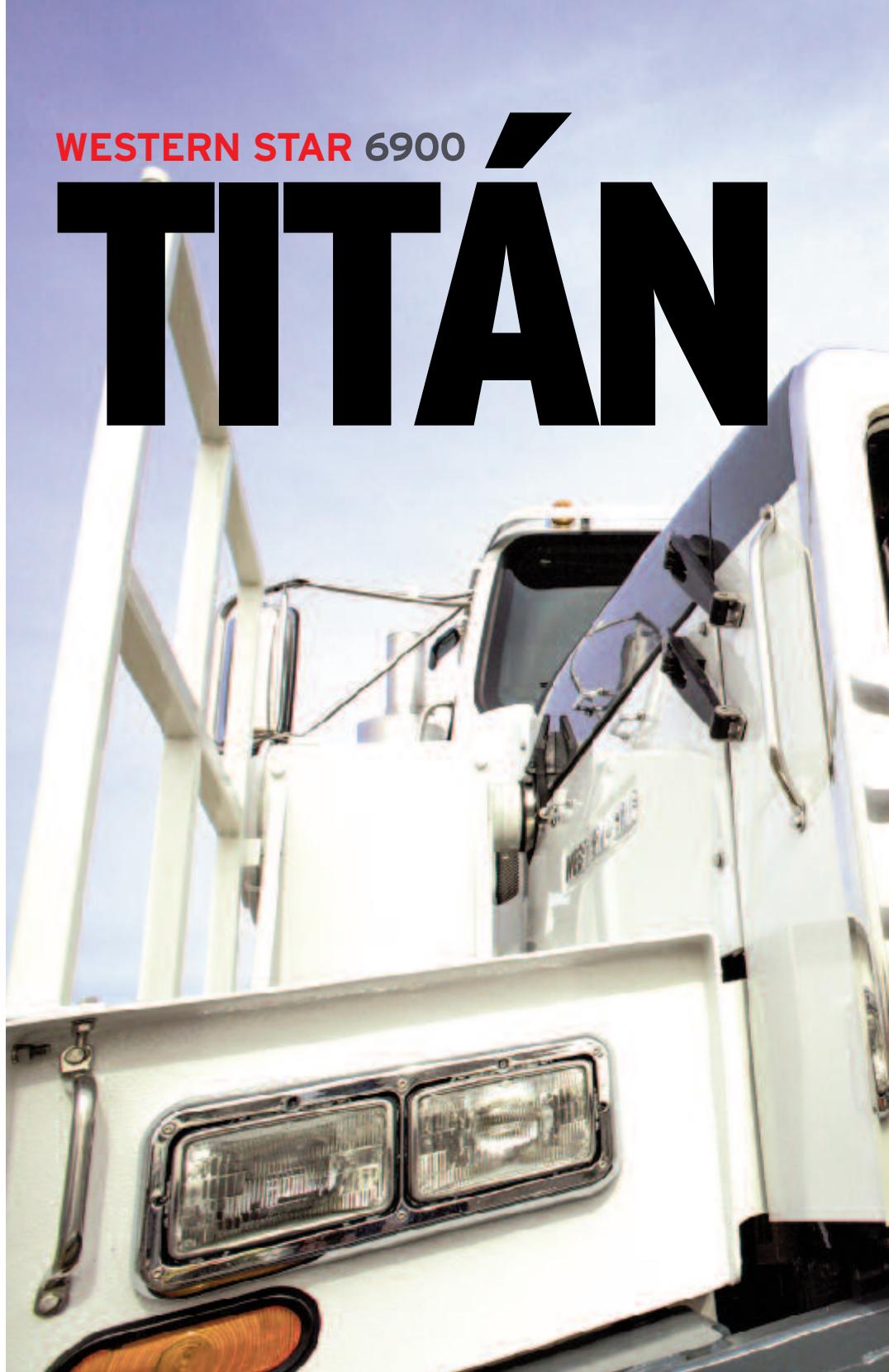
Sin embargo, el que el peso del camión no sea tan crítico no quiere decir que no sea importante, ya que afecta directamente la cantidad de carga útil que puedes mover. Por este motivo, el cofre está hecho de la siempre ligera fibra de vidrio. En la parte delantera, la defensa está equipada con un gancho de arrastre de uso rudo que puede soportar una fuerza de tracción de 65,000 libras a un ángulo de 45 grados. Al estar centrado, este gancho distribuye la fuerza entre los rieles del bastidor, ofreciendo una mayor estabilidad.

INTERIOR

La cabina del 6900 tiene la mayor apertura de puertas en el mercado, por lo cual entrar y salir del camión es más fácil que robarle un dulce a un niño. En un camión para servicio severo no vas a encontrar un diseño precioso,

WESTERN STAR 6900

TITÁN



ta, pero incluso con esto en mente el tablero resulta agradable a la vista, especialmente el que lleva aplicaciones de imitación madera. El panel central de instrumentos está ligeramente inclinado hacia el conductor, quien comanda este vehículo usando un volante de dos brazos (que afortunadamente lleva dirección asistida).

Los materiales con que está construido son los que esperas encontrar en el segmento, los cuales anteponen la durabilidad a la suavidad. Los acabados son de buena calidad, con empalmes de primer nivel. El panel de instrumentos tiene casi veinte medidores análogos, entre los cuales destacan el velocí-

LA VERSATILIDAD ES UNA DE LAS CARACTERÍSTICAS MÁS APRECIADAS EN UN VOCACIONAL, PERO TAMBIÉN LO ES LA DURABILIDAD, ESPECIALMENTE EN TRABAJOS BAJO CONDICIONES QUE DESAFÍAN FÍSICAMENTE A LOS CAMIONES. CON POTENTES MOTORES Y LA CAPACIDAD DE MOVER UN GCW DE HASTA 500,000 LIBRAS, EL WESTERN STER 6900 ES UNA MÁQUINA CAPAZ DE AFRONTAR LAS TAREAS MÁS DEMANDANTES. >>



metro y tacómetro en el centro; bien por las pantallas convexas de los mismos, pues facilitan la lectura. Otra cosa que hay que destacar son los interruptores de tipo marino, los cuales son contra agua y pueden ser operados fácilmente con los guantes puestos.

Los asientos son cómodos y vienen equipa-

dos con reposabrazos. Además, tienen una amplia variedad de ajustes, por lo cual encontrar una posición cómoda de manejo no debe ser ningún problema. En cuanto a la posición de manejo, vas sentado bastante más arriba de lo usual y gracias al enorme parabrisas tienes una vista muy clara de todo lo que pasa frente a ti.

En cuanto al espacio para los hombros, el 6900 ofrece seis pies y medio, lo cual provee un espacio más que suficiente para rodar cómodamente o instalar algunos controles extra. Por lo mismo, hay mucho espacio para guardar cosas, incluyendo bolsillos en las puertas, posavasos y consolas. >>

MOTORES Y TRANSMISIONES

El Western Star 6900 está disponible con tres diferentes motores, dos Detroit Diesel, DD15 y DD16, y un Cummins ISX15. El DD15 es un seis en línea de 14.8 litros, el cual tiene una potencia de 455 a 505 HP y un torque de 1,550 a 1,750 libras pie. Si necesitas más potencia, puedes elegir entre cualquiera de los dos restantes, pues el DD16 va de 500 a 600 HP y 1,850 a 2,050 lb-pie de par, mientras que el Cummins ISX15 eroga de 400 a 600 HP y de 1,450 a 2,050 lb-pie. En cuanto a la transmisión, hay cajas automáticas Eaton Fuller de 10, 13, 15 o 18 velocidades o Allison 4000, 4500 o 4700 RDS.

Este tanque sobre ruedas está disponible en configuraciones de eje 6x4, 6x6, 8x4, 8x8 y 10x6 con uno o dos ejes de dirección. La suspensión delantera utiliza un resorte deslizante de hoja plana que requiere poco mantenimiento y tiene una capacidad de 36,000 libras, mientras que los ejes traseros tienen una suspensión que provee una máxima articulación y puede cargar hasta 100,000 libras. Para reducir el balanceo en terrenos accidentados, los soportes externos de la cabina están colocados lo más afuera posible, de modo que maximicen la estabilidad lateral.



En resumen, si bien la apariencia del Western Star 6900 está lejos de ser moderna, lo cierto es que transmite una sensación de poder y durabilidad que le vienen como anillo al dedo en un segmento donde lo que más importa es soportar las exigencias de los duros ambientes de trabajo. Además, este diseño es lo que caracteriza a Western Star, con una construcción sólida, ver-

sátil y confiable a más no poder. La cabina resulta bastante cómoda y no encontrarás ninguna queja respecto a la ergonomía. Si a esto le sumamos una oferta de potentes motores, suspensiones que hacen el trabajo y una capacidad de carga que impresiona, hablamos de un camión de uso severo que está más que preparado para afrontar las condiciones más duras. 





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





POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

Si estás buscando un camión que pueda plantarle cara a las exigencias de trabajos como arrastre pesado y sobredimensionado, trabajar en campos de gas y petróleo, funcionar como grúa, transporte de materiales o diferentes aplicaciones vocacionales de carretera, el Freightliner 122 SD es una excelente alternativa. Fue presentado en 2010 como la segunda generación del Coronado, aunque dejaron de lado este nombre (por lo cual quizá en un par de años veremos un nuevo camión de trabajo pesado de Freightliner. Aunque esa es otra historia...).

El punto es que hoy en día, el 122 SD es un camión con un peso vehicular bruto (GVWR por sus siglas en inglés) de hasta 92,000 libras y un peso combinado vehicular (GCWR por sus siglas en inglés) de hasta 160,000 libras. Vamos, que se trata de un vehículo que, además de potente, resulta sumamente versátil gracias a que tiene tres tipos de cabina: de día, techo medio (34 a 70") y techo elevado (58 a 70").

DISEÑO

El 122SD es un camión con un frente largo, que le da una distancia de defensa a la parte posterior de la cabina (BBC por sus siglas en inglés) de 122", de ahí el nombre, y lleva componentes extra fuertes en el chasis para soportar el trabajo más rudo que exista. El 122SD está disponible como camión y como tractor, uniéndose a los otros modelos vocacionales de uso severo de Freightliner, el 144SD y el 108SD.

La cabina del 122SD está fabricada en aluminio resistente a la corrosión, el cual tiene secciones de acero galvanizado, la cual cumple con las exigencias de impacto en postes A, volcadura y parte trasera. Para lograr esta resistencia se han empleado además fuertes adhesivos y remaches especiales para reforzar la estructura de la cabina, la cual fue diseñada ergonómicamente. Por su parte, el chasis ofrece una amplia gama de suspensiones para diferentes aplicaciones, con bastidor de canal sencillo o doble con una resis-

tencia a la tracción de hasta 120,000 psi.

Además, el que las ruedas puedan girar hasta 50 grados hace que maniobrar el 122SD en espacios reducidos sea menos complicado de lo que uno pensaría con un camión de estas dimensiones. Y con ejes de giro de 12,000 a 22,000 libras, ejes motrices de 23,000 a 70,000 libras, y un enorme radiador de 1,900 pulgadas cuadradas, el 122 SD tiene garantizado un desempeño excepcional con cargas a cuestas sobre los terrenos

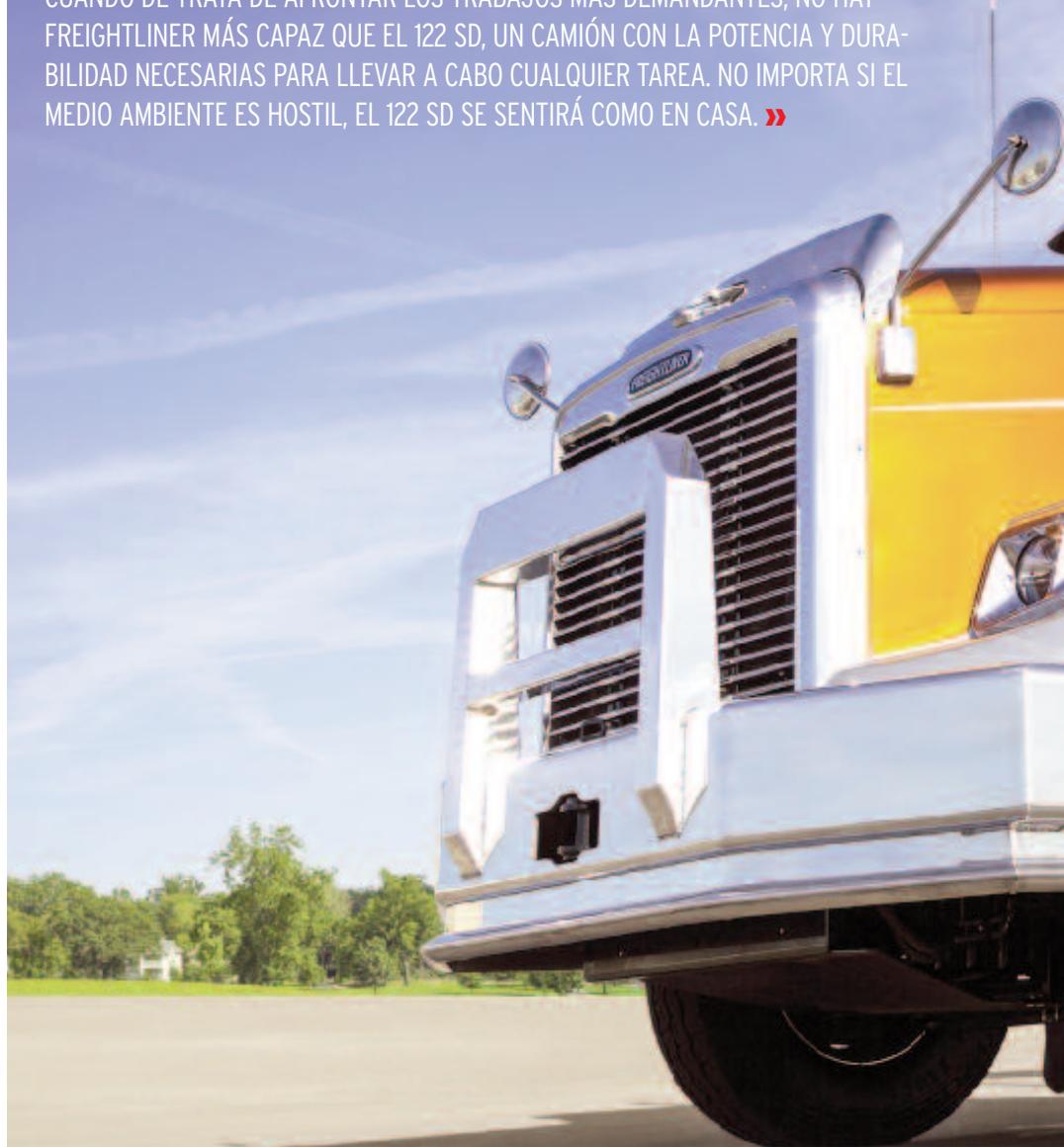
más exigentes, especialmente con la suspensión trasera TuffTrac, que le da la máxima tracción en superficies muy accidentadas.

Entre las mejoras que aumentan la durabilidad y confiabilidad del 122SD, además de la cabina de aluminio reforzada con acero, están los montajes de uso severo en la parte frontal de ésta, y un cofre reforzado para resistir el exigente ambiente de trabajo en que se mueve este camión. Entre las opciones para mejorar la apa-

TODOPODEROSO

FREIGHTLINER 122 SD

CUANDO DE TRATA DE AFRONTAR LOS TRABAJOS MÁS DEMANDANTES, NO HAY FREIGHTLINER MÁS CAPAZ QUE EL 122 SD, UN CAMIÓN CON LA POTENCIA Y DURABILIDAD NECESARIAS PARA LLEVAR A CABO CUALQUIER TAREA. NO IMPORTA SI EL MEDIO AMBIENTE ES HOSTIL, EL 122 SD SE SENTIRÁ COMO EN CASA. »





riencia y la resistencia están espejos de uso rudo tipo Costa Oeste, faros de LED, cubre cárter de una pieza, protección inferior para el radiador y algunos toques de cromo.

INTERIOR

Acceder resulta pan comido gracias a lo bien colocadas que están las manijas, así como a los escalones con cubierta antiderrapante. Como es de esperarse en un Freightliner el

espacio en la cabina es amplio, especialmente para la cabeza y las piernas; de hecho, a menos que seas inusualmente alto, tendrás más del que necesitas. Para que te des una idea más clara, la cabina es 20 centímetros más ancha que la mayoría de las que se encuentran en el mercado y la construcción es bastante sólida, superando con facilidad los rigurosos estándares de las pruebas de choque.

El diseño del tablero es casi totalmente

cuadrado, algo que le da una apariencia algo pasada de moda comparado con los que montan otros camiones disponibles en el mercado. Por otro lado, el diseño general de la cabina es altamente funcional y fácil de usar. Los controles están bien posicionados y el panel de instrumentos resulta bastante fácil de leer, pues sus enormes relojes con carátula blanca son legibles incluso a un kilómetro de distancia. >>

El piso completamente plano con el que está equipado el Coronado resulta muy conveniente para moverse en la cabina. Y los asientos con respaldo alto son más que confortables y pueden ajustarse de varias maneras; de igual manera, el volante de cuatro rayos envuelto en piel, es ajustable en altura y profundidad, permitiéndote encontrar la posición de manejo más cómoda de una manera rápida y sencilla. Tiene una excelente visibilidad a través de las ventanas y el parabrisas, un apartado al que también contribuyen los espejos retrovisores tipo costa oeste, que reducen al mínimo los puntos ciegos del camión. El aislamiento de la cabina es bastante bueno, filtrando casi todos los ruidos del exterior, algo a lo que también contribuyen los sellos dobles de las largas y rígidas puertas.

De hecho, en la configuración de dormitorio, tanto el piso como las paredes y el panel trasero están recubiertos con material aislante del sonido, algo que agradecerás cuando llegue el momento de dormir un rato. La cabina tiene un diseño de "bloque de almohadas" para un aislamiento más eficiente, en tanto que los soportes traseros utilizan una suspensión neumática montadas por fuera de los rieles del bastidor. También está disponible un panel de control que te permite ajustar



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- Detroit DD13, 350 a 470 HP y 1,250 lb-pie a 1,650 lb-pie
- Detroit DD15, 455 a 505 HP y 1,550 lb-pie a 1,750 lb-pie
- Detroit DD16, 475 HP a 600 HP y 1,850 lb-pie y 2,050 lb-pie
- Cummins ISX15, 400 a 600 HP y 1,450 lb-pie y 2,050 lb-pie

SUSPENSIONES

- AirLiner, TuffTrac, Haulmax RT/RTE/RS/RN, Primaax, Neway y Chalmers

TRANSMISIONES

- Manuales Eaton Fuller de 8, 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades
- Automatizadas Eaton Fuller de 8, 9, 13 y 18 velocidades
- Automáticas Allison 4000, 4500 HS/EVS/RDS y 4700 RDS/OFS

la temperatura, aire acondicionado y luces. Para un mayor confort, tiene muchos compartimentos de almacenamiento bastante amplios y, en la cabina dormitorio, está disponible una cama bastante cómoda.

MOTORES Y TRANSMISIONES

El 122SD está disponible con tres motores Detroit Diesel: DD13, DD15 y DD16, además de un Cummins ISX15 con una potencia de hasta 600 HP y un par



motor de hasta 2,052 libras pie. Todos los propulsores cumplen con la norma EPA 2010 gracias a que utilizan tecnología de Reducción Selectiva Selectiva (SCR por sus siglas en inglés).

Además, los motores Detroit incluyen el Técnico Virtual Detroit, que ayuda al usuario con notificaciones de mantenimiento en tiempo real y agenda los servicios de manera remota para mejorar la eficiencia operacional y que el camión pase más tiempo en la carretera, que es donde pertenece. En cuanto a la transmisión, están disponibles varias cajas Eaton Fuller manuales y automáticas, así como distintas automáticas Allison con controles Gen 5.

En resumen, el 122 SD es un camión diseñado para resistir las condiciones más adversas y, lo más importante de todo, lograr que el trabajo se haga. Las distintas cabinas, motores y transmisiones le dan una versatilidad que lo hace apto para varias tareas, desde arrastrar cargas muy pesadas por carretera, hasta trabajar en campos petroleros o minas. 



Asegúrate de tener el ELD indicado.



www.vdoroadlog.com

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

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

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

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

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



VDO y RoadLog son marcas registradas de Continental Corporation.

RoadLog

VDO

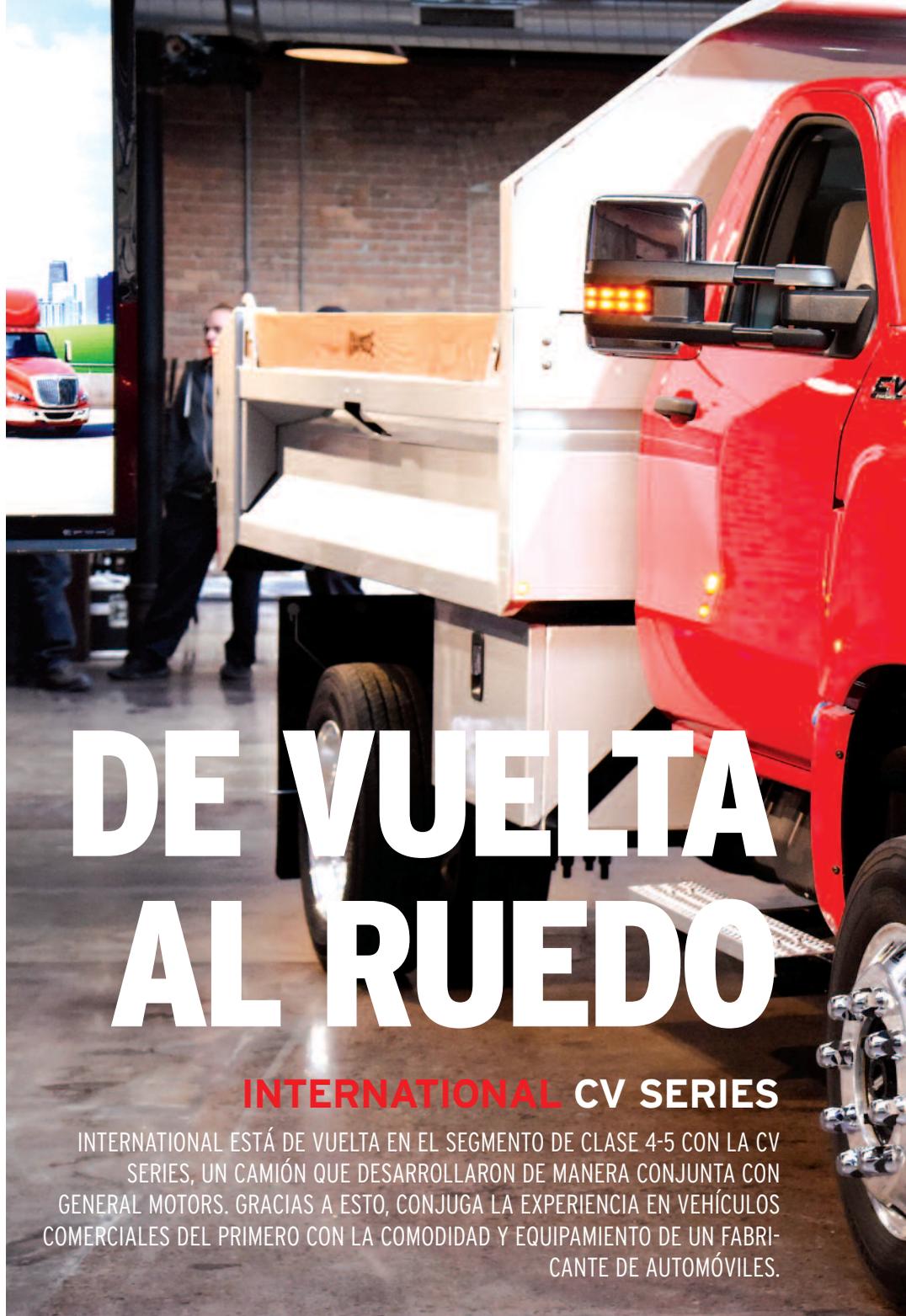
POR: TRANSPORTE LATINO / EDGARDO IORIO

Hace cinco años, International le dijo adiós al segmento de Clase 4-5 con la desaparición del TerraStar; pero en 2018 remediaron esta situación con el lanzamiento de la CV Series, la más reciente adición a una agresiva renovación de su portafolio que incluye la LT Series para largas distancias, la RH para transporte regional y camiones cisterna, los vocacionales de uso rudo HV y HX Series, y el MV Series para transporte mediano. Además, claro, de los ya conocidos Durastar, Lonestar, Transtar y Workstar. Una oferta de modelos más que impresionante.

Como dos mentes trabajan mejor que una, International unió fuerzas con General Motors para desarrollar la CV Series. En pocas palabras, GM aportó la cabina y el motor, mientras que International puso su conocimiento de vehículos comerciales y la fábrica. Este camión se adapta a varios tipos de carrocería, lo que deja claro que International apunta a pequeñas empresas, flotas en crecimiento y clientes actuales de los equipos más grandes de la compañía.

La CV series fue probada en ambientes extremos, incluyendo temperaturas de 40 grados bajo cero en Fairbanks, AK, y 115 grados en Apache, AZ, así como pruebas de gran altitud a 12,000 pies en Loveland Pass, CO. Además, tiene la capacidad de acomodar una amplia gama de carrocerías especializadas. Los rieles de bastidor rectos sin remaches en la brida superior proporcionan un área limpia desde la cabina hasta el eje, lo que facilita el montaje de carrocerías para prácticamente cualquier aplicación de grado comercial.

El enfoque de la CV Series en negocios en crecimiento se refleja en las características de grado comercial del vehículo, que incluyen una caja de transferencia impulsada por engranajes, un riel de bastidor de acero de baja aleación de alta resistencia y un chasis pintado para una mayor longevidad y resistencia a la corrosión. International también está buscando atraer flotas más grandes que



DE VUELTA AL RUEDO

INTERNATIONAL CV SERIES

INTERNATIONAL ESTÁ DE VUELTA EN EL SEGMENTO DE CLASE 4-5 CON LA CV SERIES, UN CAMIÓN QUE DESARROLLARON DE MANERA CONJUNTA CON GENERAL MOTORS. GRACIAS A ESTO, CONJUGA LA EXPERIENCIA EN VEHÍCULOS COMERCIALES DEL PRIMERO CON LA COMODIDAD Y EQUIPAMIENTO DE UN FABRICANTE DE AUTOMÓVILES.

ya sean clientes de los MV y LT Series. La idea es que estas empresas encuentren todo lo que necesitan en un mismo distribuidor. De hecho, cuando estaban desarrollando el camión, incluyeron en la conversación a gente de Miller, Jerr-Dan o Altec para que los ayudaran a definir los requisitos del vehículo.

INTERIOR

La mano de General Motors es evidente

una vez que entras a la cabina. De hecho, inmediatamente te sentirás como en casa si eres fanático de las cabinas e interiores de la Silverado y la Sierra. La cabina está cargada de comodidades, incluido un volante inclinable con controles de sistema de infoentretenimiento, así como asientos eléctricos, ventanas y espejos. La instrumentación es puro General Motors, con gráficos llamativos, iluminación nítida e instrumentos diseñados



para escaneos rápidos y fáciles por parte del conductor.

El gran y colorido centro de información y entretenimiento del tablero central resulta un poco extraño de ver en un camión vocacional International, pues las opciones incluyen una pantalla táctil a color de 8 pulgadas con navegación y, por primera vez en un camión International, Apple CarPlay y Android Auto. International dice que ofrece la

única suspensión de conducción neumática opcional del segmento con un compresor montado en el motor, la cual se puede utilizar para ajustar la altura y proporcionar una conducción suave para la protección de la carga y la comodidad de la tripulación.

MOTOR

Para un servicio más rápido y conveniente, la CV Series incluye un cofre que se abre

hacia el frente de estilo comercial, el cual proporciona un fácil acceso al motor y a los puntos de mantenimiento de rutina. Debajo de ese cofre se encuentra el motor diesel de 6.6 litros y 350 caballos de fuerza con 700 lb-pie de torque. Equipado con ese motor y dos opciones de transmisión Allison, el CV Series es capaz de alcanzar una clasificación de peso bruto combinado (GCWR por sus siglas en inglés) máximo de 22,900 libras. >>

Al igual que otros camiones de la marca, la CV Series está equipada con tornillos de HuckBolt en el chasis que brindan una fuerza de sujeción superior de forma consistente sin tener que reapretarlos y que no se aflojan incluso en entornos extremos. Para satisfacer las opciones de configuración requeridas por diferentes carrocerías, ofrece una caja de batería dual montada debajo de la cabina. También incluye múltiples opciones de tanques de combustible de 25 y 40 galones, salidas de escape opcionales para adaptarse a los diferentes usos y carrocerías, y múltiples opciones de distancia entre ejes que pueden adaptarse a casi cualquier aplicación.

Los clientes de la CV Series también tienen acceso a la misma experiencia del Centro de Especialidades de Camiones que todos los clientes de International. En estos centros, que son propiedad y están operados por International Truck, los expertos brindan soluciones de ingeniería personalizadas rápidas, eficientes y rentables. Las más de 700 ubicaciones de servicio de la red internacional de distribuidores cuentan con más de 7,600 técnicos comerciales capacitados en diésel con certificación ASE en los Estados Unidos y más de 1,900 en Canadá, una ventaja crítica sobre las redes de servicio automotrices.



MANEJO

La potencia de los 350 caballos del motor se siente en cuanto pisas el acelerador, pues notas cómo te empuja firmemente contra el asiento. La respuesta del acelerador es nítida y la transmisión automática Allison hizo clic a través de sus engranajes sin sudar una gota. Vale la pena señalar cuán silenciosos se han vuelto los motores diésel de rango medio durante la última década, y el International 6.6 no decepciona en ese frente. Pon tu pie en el acelerador y serás recompensado con un rugido gutural y retumbante que no es abrumador y que no tiene ni una pizca del

ruido que solía ser estándar en los motores de esta clase.

La CV Series también obtiene altas calificaciones por sus características de manejo, pues se nota el trabajo conjunto que hicieron los ingenieros de International y los de Meritor, quienes afinaron la suspensión del camión para ofrecer una conducción suave con un mínimo balanceo lateral. Moviendo el volante de un lado a otro a unas 30 mph te deja claro cuán apretada es la suspensión; es impresionante encontrar las características de manejo de una camioneta de media tonelada en un Clase 5. 





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



¿QUIERES SER

CAMIONERO?



SECCIONES:

1. Historial de manejo. Es de tu estado natal y muestra cualquier incidente, accidente, multa o infracción. Cualquier cosa que aparece en esta sección lo hace de manera definitiva; no hay mucha esperanza de eliminar algo debido a que los costos legales serían muy altos.

2. Historial laboral. Muestra los accidentes e incidentes prevenibles y no prevenibles, así como cualquier otra cosa relativa a la operación de un vehículo comercial. Aparece qué tipo de camiones has manejado: de caja plana, con temperatura controlada, vans, platafor-

LO QUE DEBES SABER DEL REPORTE DAC

ESTE DOCUMENTO ES A UN CONDUCTOR LO QUE A UN ALUMNO SU HOJA DE CALIFICACIONES EN LA ESCUELA. SI ALGUIEN QUIERE CONTRATARTE, VAN A LEER CON LUPA ESTE DOCUMENTO, DONDE PODRÁN ENCONTRAR INFORMACIÓN MUY DETALLADA SOBRE TU HISTORIAL LABORAL.

El reporte DAC de un camionero es un documento importante en esta profesión. Cuando tienes una entrevista de trabajo, la mayoría de las compañías de transporte están muy interesadas en revisar la información que aparece en este completo documento. El reporte contiene mucha información crítica y sensible (número de seguridad social, número de licencia, fecha de nacimiento, etc), pero lamentablemente no está muy controlada y algunas empresas abusan del sistema DAC en ocasiones. Además, un mal DAC puede tener un efecto devastador en la carrera de un camionero, algo que ha dado pie a mucha controversia, pues puede ser usado por un transportista para vengarse de un ex empleado o propietario-operador.

QUÉ ES UN REPORTE DAC

El reporte se llama así porque es la contratación de Drive-A-Check y básicamente es un documento que reúne una gran cantidad de detalles sobre el conductor. es un registro del conductor comercial y su historia, repleto de información personal y datos útiles a su historial como conductores de vehículos comerciales, desde que obtuvieron la primera CDL.

El reporte contiene información importante que es útil para las compañías de transporte, especialmente para los potenciales empleadores, ya que les ayuda a valorar si el conductor sería una buena adición para su empresa. Revisar los hábitos de trabajo y el historial laboral de un conductor puede ser muy útil cuando contratas a

alguien para manejar un camión de 80,000 libras. En pocas palabras, el reporte DAC es el criterio de referencia en la industria del transporte y casi todas las compañías lo utilizan antes de contratar a alguien.

Si quieres una copia de tu reporte, HireRight te dará una de manera gratuita una vez al año y también puedes saber quiénes han recibido copias de tu reporte recientemente. Para solicitarla, visita el sitio www.hireright.com o llama al 1-800-381-0645 de lunes a viernes de 7 a 7, hora del centro. Es importante recalcar que HireRight es una empresa privada que paga a los transportistas por la información de sus conductores, por lo cual su compromiso es con los transportistas, no los conductores. Tómalo en cuenta.

mas rebajadas, cisterna, etcétera. Igualmente encontrarás todo lo relativo a tu entrenamiento y certificación, así como detalles de tus hábitos de trabajo, puntualidad y mucho más.

3. Historial de orientación de la compañía. El reporte puede mostrar si un conductor acudió a un programa de entrenamiento pre-contrato y después lo abandonó. Si aparecen varios de estos en tu reporte, un empleador podría pensar que invertir dinero en tu entrenamiento es un desperdicio y mejor contratar a otra persona.

4. Abandono de trabajo. Los empleadores se fijarán si alguna vez abandonaste una carga o cualquier otro detalle relativo a dejar de trabajar para una compañía. Aparecerán las razones por las cuales dejaste o te despidieron de un trabajo.

5. Historial criminal. Cargos, condenas e historial.

6. Historial de pruebas de alcohol y drogas. Una lista de los resultados de las pruebas, positivos y negativos, así como el

rechazo a tomar una prueba.

QUÉ TAN SEGUIDO PEDIR UN REPORTE DAC

Incluso si confías que tu expediente es correcto o que no hay razón para estar preocupado acerca de la información que aparece en tu reporte, asegúrate de pedirlo una vez al año, sólo para estar seguro. Una vez que lo reciben, muchos conductores se sorprenden de todo lo que aparece en el reporte.





NUEVA GENERACIÓN

HYUNDAI SANTA CRUZ

ESTE NUEVO CONCEPTO REFLEJA UNA INTERPRETACIÓN COMPLETAMENTE NUEVA DE LA UTILIDAD DE LOS CAMIONES PARA UNA NUEVA GENERACIÓN DE COMPRADORES, ESPECIALMENTE LOS MILLENNIALS, QUE REPRESENTAN LA SEGUNDA POBLACIÓN MÁS GRANDE DE COMPRADORES DE AUTOMÓVILES. »

CONCEPTO DE CAMIÓN CRUZADO DE SANTA CRUZ

El concepto de camión crossover de Santa Cruz satisface las necesidades tácitas de un estilo de vida milenario en crecimiento que llamamos "aventureros urbanos", dijo Mark Dipko, director de planificación corporativa de Hyundai Motor America. "Este nuevo crossover les permite toda la utilidad expandible que necesitan durante su semana activa, desde la profesionalidad de la vida laboral, los intereses sociales, hasta una gran variedad de actividades al aire libre, sin los compromisos típicos que esperan de las ofertas actuales de productos de la industria. . "

AVENTURAS URBANAS

La urbanización moderna está impactando el mercado de manera amplia, y esta tendencia es especialmente fuerte con los adultos jóvenes, que enfrentan estacionamientos más estrictos en las calles y garajes, y están aumentando la congestión en general. Estas tendencias no se limitan a una región específica de los EE. UU. ; están sucediendo en centros urbanos en todas partes. Estos "aventureros urbanos" tienen una mentalidad diferente, son muy activos tanto socialmente como en sus comunidades, aportando un espíritu pionero para hacer de sus vecindarios un mejor lugar para vivir y trabajar.

Entonces, ya sea para cargar amigos y leña para una fogata en la playa, entrenar al equipo juvenil de fútbol, ofrecerse como voluntario para un proyecto de restauración de la comunidad o una entrega rápida en el centro de reciclaje local, necesitan un vehículo lo suficientemente versátil para acomodar a ambos pasajeros. y equipo, a la vez que es lo suficientemente eficiente como para adaptarse a su estilo de vida urbano único.

CONCEPTO SANTA CRUZ

Para satisfacer las necesidades específicas de estos aventureros urbanos, Santa Cruz no se centra en los mismos atributos que las pastillas tradicionales. Está diseñado para satisfacer más de sus deseos de expresión, eficiencia y maniobrabilidad. Los diseñadores de Hyundai crearon un diseño audaz que transmite este estilo de vida, con una postura amplia y segura y un rastrollo agresivo de perfil lateral. La vista frontal presenta una rejilla vertical hexagonal con líneas en cascada que enmarcan los costados, proyectores de faros de doble panel sin lente y faros antiniebla LED prominentes. El perfil lateral se destaca por



ruedas de gran tamaño, neumáticos Michelin® con un diseño especial de la banda de rodadura, bujes de bloqueo central y pinzas de freno amarillas Brembo®.

Para facilitar el acceso a los asientos traseros, Santa Cruz presenta cómodas puertas traseras con bisagras traseras que se integran perfectamente con el diseño de la puerta delantera. Los pasos de rueda, el techo y los rieles de la cama ofrecen calas de sujeción convenientes para asegurar la carga de todas las formas y tamaños. Desde la parte trasera, el concepto presenta formas de cama altamente contorneadas, y para una utilidad adicional, la cama expandible se puede reconfigurar fácilmente para una

carga más larga, utilizando una función de deslizamiento similar a un cajón.

CONCEPTO DE CAMIÓN CRUZADO DE SANTA CRUZ

La eficiencia es un atributo clave de sus trenes de potencia avanzados, con un sistema de propulsión turbo diésel de 2.0 litros ecológico que ofrece 190 caballos de fuerza y 300 lb-pie. de torque, mientras se logra un ahorro de combustible en el rango alto de 30 mpg. Santa Cruz también ofrece el sistema de tracción en las cuatro ruedas HTRAC® de Hyundai, por lo que no hay ansiedad por obtener esas "pistas nuevas" de snowboard justo después de que pase una tormenta. >>>



¿Cuántos Códigos Expresos lleva?

CONSULTE Y CARGUE AL INSTANTE EL SALDO DE SUS CÓDIGOS EXPRESOS

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

www.comdata.com/expresscode



El concepto es deliberadamente compacto, y aunque tiene cuatro puertas y asientos para cinco, su huella general es similar a un pequeño CUV. Estas dimensiones lo hacen ideal para navegar por la jungla urbana o un lugar de estacionamiento estrecho que la mayoría de los conductores de camionetas a menudo tienen que pasar. Ofrece un carácter de conducción CUV típico, pero con una plataforma de carga versátil que proporciona almacenamiento separado para todo lo que desean llevar, ya sea un viaje al centro de reciclaje, una sesión de surf o paddleboard, o un par de bicicletas de montaña para los senderos. Cualquiera que sea la actividad del día, todo ese equipo sucio, sudoroso, mojado, arenoso y voluminoso permanece en la parte trasera del camión, separado del compartimento de pasajeros.

Durante la semana laboral, el equipo para la caminata matutina o el juego de hockey después del trabajo permanece asegurado en la parte posterior, debajo de una cubierta de lona rígida integrada que se retrae convenientemente cuando no es necesario. No solo mantiene los artículos seguros y fuera de la vista, sino que también mantiene el interior limpio y fresco. Santa Cruz es el vehículo perfecto para aquellos que quieren los atributos de un CUV, pero aún tienen cosas sucias que pertenecen "en la parte de atrás".

EXTENSIÓN INNOVADORA DE TAILGATE

A veces, existen esas necesidades que requieren aún más espacio de carga; Es por eso que Santa Cruz ofrece una innovadora extensión de portón trasero que permite ampliar la longitud de la cama cada vez que surgen esos momentos "por si acaso". La extensión es perfecta para todo, desde un viaje épico en bicicleta de montaña hasta llevar a casa un cofre antiguo o una motocicleta clásica que está lista para la restauración. Cuando está completamente extendida, la longitud de la cama de Santa Cruz es similar a una camioneta de tamaño mediano, lo que brinda la capacidad de transportar mucho más de lo que su huella compacta sugeriría, pero solo cuando sea necesario. Santa Cruz fue diseñado para adaptarse a lo que el estilo de vida del Aventurero Urbano requiera, ya sea esperado o inesperado.



CONCEPTO DE CAMIÓN CRUZADO DE SANTA CRUZ

Algunos de los intentos anteriores de la industria de combinar la flexibilidad de la plataforma de la camioneta con los atributos del automóvil de pasajeros fueron limitados porque no ofrecieron los beneficios prácticos que el

cliente esperaba. La mayoría trató de atravesar la línea atrayendo compradores de camiones tradicionales con productos comprometidos a un precio similar, sin ofrecer ningún beneficio diferenciador. Santa Cruz, por diseño, no es una alternativa a un camión, por lo que el remolque, la carga útil y la distancia al suelo no eran obje-





tivos principales. Por el contrario, Santa Cruz tiene la intención de atraer compradores de vehículos utilitarios y sedán que buscan una mayor utilidad, sin los compromisos que a menudo requieren los camiones tradicionales.

MORPHING ESTILO DE VIDA DEMANDA

La investigación de Hyundai reveló que no todos los que desean un vehículo de cama abierta están dispuestos a aceptar las com-

pensaciones que vienen con él. Como prueba de esto, la participación de las camionetas de la industria ha disminuido más del cinco por ciento en los últimos 10 años, con el mayor cambio entre los adultos jóvenes, lo que refleja la necesidad de algo que se asemeje más a estos estilos de vida cambiantes. En el pasado, los camiones pequeños representaban la mitad de las ventas de camionetas, y eran particularmente populares entre los compradores más jóvenes. Hoy, ese mismo mercado de camiones jóvenes es casi inexistente, y los millennials menores de 30 años representan solo el siete por ciento de todas las compras de recolección. Las mujeres, que compran más de la mitad de todos los CUV vendidos, ahora representan solo el 10 por ciento de las ventas de recolección. Santa Cruz tiene la intención de satisfacer las necesidades del cliente que la oferta actual de productos para camiones simplemente no está cumpliendo.

Santa Cruz es para la creciente población que ve y persigue el mundo de manera diferente, aquellos que desean todos los atributos tradicionales de un CUV pequeño, pero necesitan la versatilidad del día a día de una cama abierta. Es el camión crossover que satisface las necesidades tácitas de los aventureros urbanos.

HYUNDAI MOTOR AMERICA Hyundai Motor America, con sede en Fountain Valley, California, es una subsidiaria de Hyundai Motor Co. de Corea. Los vehículos Hyundai son distribuidos en todo Estados Unidos por Hyundai Motor America y son vendidos y atendidos a través de más de 820 concesionarios en todo el país. Todos los vehículos Hyundai vendidos en los EE. UU. Están cubiertos por el programa Hyundai Assurance, que incluye la garantía limitada de vehículo nuevo completamente transferible de 5 años / 60,000 millas, la garantía limitada del tren motriz de 10 años / 100,000 millas de Hyundai y cinco años de asistencia en carretera gratuita. Hyundai Blue Link Connected Care ofrece a los propietarios de modelos Hyundai equipados con el sistema telemático Blue Link servicios de seguridad proactiva y cuidado del automóvil complementarios por un año con inscripción. Estos servicios incluyen notificación automática de colisión, asistencia en carretera mejorada, alerta de diagnóstico del vehículo, informe mensual del estado del vehículo y programación del servicio en el vehículo. 



TODO UN CLÁSICO

GMC SAVANA

EL SEGMENTO DE LAS VANS DE CARGA Y DE PASAJEROS HA EVOLUCIONADO BASTANTE EN LOS ÚLTIMOS AÑOS CON LA APARICIÓN DE MODELOS COMO LA FORD TRANSIT, LA RAM PROMASTER O LA NISSAN NV200. PERO PARA LOS AMANTES DE LA VIEJA GUARDIA, GMC MANTIENE RODANDO LA CLÁSICA SAVANA, QUE SIGUE TAN POTENTE, CONFIABLE Y PRÁCTICA COMO SIEMPRE. »





Desde su lanzamiento en 1996, la GMC Savana se posicionó como una de las vans favoritas del público en Estados Unidos, colocándose solo detrás de la líder del segmento, la Serie E de Ford. Como es bien sabido, la Savana se ha mantenido casi intacta con el paso de los años, pues como dice el dicho “si algo no está roto, ¿para qué arreglarlo?”. Por supuesto, hubo varias mejoras a lo largo de su historia, como cuando en el 2003 recibió frenos de disco en las cuatro ruedas o un sistema de tracción total (el cual ya no está disponible, por cierto).

La Savana tiene dos versiones, de carga y de pasajeros. La Savana Cargo está disponible en dos diferentes longitudes (135 y 155 pulgadas) y dos diferentes modelos (2500 y 3500). La Serie 2500 tienen una clasificación de peso bruto vehicular (GVWR por sus siglas en inglés) de 8,600 libras, mientras que la 3500 tiene un GVWR de 9,600 libras. Ambas llevan un V8 de 4.8 litros a gasolina como motor base, pero está la opción de pedir uno a gasolina de 6.0 litros y uno a diesel de 6.6, cuyo GVWR aumenta a 9,900 libras.



En honor a la verdad, su naturaleza casi completamente utilitaria ha hecho que la Savana, en sus dos variantes, lleve un buen tiempo sin presentar mayores novedades estéticas o grandes avances mecánicos. Los mayores el año pasado fueron la adición de conectividad 4G LTE con Wi-Fi hotspot para 7 dispositivos de manera simultánea y el sistema de infotainment GMC IntelliLink.

DISEÑO

Las diferencias exteriores entre la GMC Savana y su prima la Chevrolet Express son pocas; de hecho, solamente la parrilla y el logotipo lucen distintos. Durante el más reciente rediseño, los diseñadores le dieron

una pequeña nariz a la Express, lo cual no solo mejoró el aspecto del exterior, sino que también ayudó a hacer más amplio el interior. El motor sigue estando colocado bastante atrás y arriba del eje, aunque sin que esto afecte el espacio en la cabina.

Por otro lado, si tomamos en cuenta que la Savana ya casi está en edad de votar, hay que reconocer que ha envejecido bien. La cintura que la recorre de la salpicadera delantera a la trasera ayuda a darle un toque de dinamismo a lo que de otra manera sería un diseño muy aburrido. Las puertas de carga traseras son de bisagras, al igual que la lateral del lado del pasajero, por alguna razón, GMC no consideró pertinente dotarla de una también del lado del conductor.



MOTORES

- V8 de 4.8 litros con 285 HP y 295 lb-pie
- V8 de 6.0 litros con 342 HP y 373 lb-pie
- V8 diesel de 6.6 litros con 265 HP y 525 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática de 6 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos

INTERIOR

La cabina gira completamente alrededor de la funcionalidad, sin mayores concesiones al confort, salvo por los elevadores eléctricos de las ventanas y el aire acondicionado. Acceder a la cabina es un poco complicado para personas con movilidad limitada, pues está colocada a una altura considerable. El tablero está hecho en plástico duro, pensado para durar y no para complacer el tacto. Hay tres posavasos que resultan útiles para llevar agua, café o simplemente poner tu teléfono.

Los asientos están disponibles en vinil o tela y no son precisamente cómodos, algo de soporte lateral les vendría bien. Como es de esperar en un vehículo de estas característi-

cas, el espacio de carga es enorme. En las versiones regulares hay 270 pies cúbicos, mientras que en las extendidas el volumen aumenta hasta 314 pies cúbicos.

En cuanto a tecnología, está disponible de manera opcional el sistema de infotención MyLink con pantalla táctil de 7 pulgadas, varias tomas de corriente de 120V y un puerto USB. Pero lo más útil es que tiene conectividad 4G LTE Wi-Fi que permite conectar hasta siete dispositivos a la vez, convirtiendo a la van un hotspot para que a tu equipo de trabajo no le falte acceso a internet. No debemos dejar de mencionar que el volante lleva algunos controles integrados, lo cual hace más placentero y seguro el manejo.

MOTORES Y TRANSMISIONES

Bajo el cofre hay tres posibles alternativas. El motor más pequeño es un V8 de 4.8 litros con 285 HP y 295 lb-pie; le sigue otro ocho cilindros de 6.0 litros FlexFuel cuya potencia es de 342 HP y torque de 373 lb-pie y puede funcionar con gasolina, etanol E85 o una combinación de los dos. Sin embargo, la estrella del equipo es un V8 a diesel Duramax con 265 HP y la friolera de 525 lb-pie de torque; más que suficientes para mover sin problemas esta van incluso cuando está completamente cargada. La transmisión es automática de seis cambios de uso rudo para todas las versiones.

MANEJO

La calidad del manejo no es precisamente la más cómoda, pero tampoco castigará demasiado tu espalda aunque pases en ella todo el día. La van "flota" un poco al pasar sobre terreno rugoso y tiene un poco de body roll, pero es el que cabe esperar en un vehículo de estas características.

Debido a su gran tamaño, resulta poco práctica para maniobrar en lugares muy transitados o espacios reducidos. Poco ayuda el radio de giro, que es bastante grande. Lo que sí funciona muy bien es la dirección, pues es bastante responsiva y responde bien en situaciones de emergencia. Además, los frenos de disco en las cuatro ruedas y la utilización de ABS hace que frenarla sea pan comido.

SEGURIDAD

Además del ya mencionado ABS, la Savana lleva otros sistemas de seguridad de serie, como el Control de Estabilidad y la Distribución Electrónica de la Frenada, los cuales resultan muy útiles en frenadas de pánico. También encontrarás bolsas de aire frontales y laterales para la cabeza y el tórax (estas últimas montadas en los asientos).

Lo que sí es impresionante es la durabilidad, pues hemos sabido de varias que han superado las 200,000 millas con el motor y transmisión originales. Como es de esperarse, la suspensión y los frenos de las de carga son elementos que resienten el paso del tiempo, por lo cual no te recomendaríamos comprar una usada con muchas millas en el odómetro. Pero de ahí en fuera, son una gran compra, pues están construidas como un tanque. 







MANTÉN LA PRESIÓN

¿CUÁL ES EL LÍMITE?

LLEVAR TUS LLANTAS A LA PRESIÓN DE INFLADO CORRECTO PUEDE SER ALGO ENGAÑOSO, YA QUE LA PRESIÓN INDICADA POR EL FABRICANTE ES UN MÍNIMO RECOMENDABLE Y QUIZÁ NO SEA LA MEJOR PARA TU APLICACIÓN O LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN DE TU CAMIÓN. SI QUIERES SABER MÁS SOBRE ESTE TEMA, NO TE PIERDAS ESTE ARTÍCULO. »



POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IRIO

Casi todo el mundo está familiarizado con el dicho que dice que al hablar de consumo de combustible, el 10% de inflado insuficiente puede aumentar el consumo de diesel el 1% debido al incremento en la resistencia a la rodadura de las llantas más suaves. Llevar la cuenta de esto en un coche que tiene cuatro llantas no es muy complicado, pero cuando tienes un camión de dieciocho neumáticos, la cosa cambia. ¿Hablamos de 1 de los 18, los del camión, los del tráiler? ¿O todas las llantas tendrían que estar infladas a un 90% para que el consumo de combustible aumentará ese uno por ciento?

De acuerdo a todos los fabricantes de llantas a los que les planteamos esta pregunta, todas las llantas tendrían que estar un 10% bajas antes de que el camión tuviera un consumo de combustible 1% mayor. Y no crean que fue la respuesta de la mayoría, fue la respuesta de todos. De acuerdo a



Terry Smouter, gerente de desarrollo de negocio para Continental Commercial Vehicle Tires, "la afectación del consumo general de combustible del vehículo depen-

de de la posición que tenga la llanta mal inflada. Los ejes de dirección y del tráiler contribuyen más al consumo general de un camión que el eje de dirección". >>

mantenimiento: ¿CUÁL ES EL LÍMITE?

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

Se han realizado numerosos estudios Sobre este tema en Europa y Estados Unidos los cuales han encontrado que, en general, el mantenimiento de la presión de las llantas no es algo en lo que las flotas sean buenas. Así que, ¿cuál es realmente la presión recomendada a la cual debes tener infladas tus llantas? Solo hay una referencia oficial para la presión de los neumáticos y esa es la Tabla de Carga e Inflado de cada fabricante de llantas (las cuales puedes conseguir también mediante la Asociación de la Industria de las Llantas).

“Las tablas de carga e inflado son estándares mantenidos consistentemente por todos los fabricantes de llantas y proveen los lineamientos generales a los que las llantas pueden llevar determinada carga”, señala Prosser Carnegie, gerente de desarrollo de producto para Continental

Truck Tires Norteamérica. “La preocupación clave como fabricante de llantas es cuando una llanta está rodando debajo de lo señalado en la tabla de inflado y carga, ya que esto la aproxima a unas condiciones poco de operación poco seguras. A la presión mínima, la llanta básicamente está operando en el umbral inferior de su capacidad de carga”.

En ocasiones se nos puede presentar un dilema como el de cómo compaginar una llanta que rueda a 90 psi cuando el manual de inflado y carga dice que un mínimo de 80 psi es el indicado para la carga. ¿Le falta presión? “Eso no se consideraría como una falta de presión en el estricto sentido cuando se trata de llevar una carga determinada”, dice Carnegie. “Pero consideremos una flota cuya presión de inflado habitual sea de 100 psi. El 10% de la falta de presión no está en función

de la tabla de inflado y carga, sino del 10% de la presión en condiciones normales de operación”.

Siguiendo con este ejemplo, si una flota que suele rodar sus llantas a 100 psi las encuentra a 90 psi, “tendría un indicativo de que algo anda mal con la llanta”, dice Peggy Fisher, directora de TireStamp, una empresa proveedora de sistemas de gestión de presión para llantas. “O tiene una fuga o no ha recibido mantenimiento durante mucho tiempo. Si todas las llantas están a 90 psi, probablemente no les han dado servicio en meses”.

Esto puede aclarar la pregunta de qué define a una llanta mal inflada, pero hay una cuestión más que se debe considerar. ¿Las flotas que eligen rodar a 90 psi en lugar de a 100 psi están aumentando su consumo de combustible en un 1-1.5%? Posiblemente,



pero comparado con otras preocupaciones operacionales relativas a la presión de inflado de las llantas, podría compensarlas. Las Flotas que suelen llevar cargas ligeras constantemente podrían ver un menor desgaste de las llantas si las ruedan a una menor presión de inflado, como 85-90 psi en lugar de 100. El área de contacto de la llanta es más suave y plana, por lo cual contribuye a una mayor vida útil con un desgaste menos irregular. Pero una menor presión de inflado también crea numerosos problemas.

“Llevar las llantas baja causa que se doblen más cuando ruedan en la carretera y pueden afectar el consumo general de combustible del camión debido al simple hecho de que las llantas bajas fuerzan al motor a trabajar más duro”, dice Brian Buckman, gerente general de comercialización de producto en Goodyear Commercial Tire Systems. ➤➤



FIX ATICKET

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

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

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

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

855.349.2849



¿CUÁL ES EL LÍMITE?

Muchas flotas inflan de más las llantas de tracción y las del tráiler por una buena razón, llevarlas a 100 psi en lugar del mínimo recomendado de 75-85 psi (como se puede ver en la mayoría de las tablas de inflado para una llanta dual con una carga de 4,250 libras) provee un margen de error entre cada revisión de la presión de inflado, y se considera que mejora el consumo de combustible al hacer la llanta ligeramente más dura, lo cual reduce la resistencia a la rodadura.

“Nadie quiere llevar sus llantas a la presión mínima porque esto afecta el consumo de combustible”, dice Al Cohn, director de desarrollo de nuevos mercados en Pressure Systems International. “El consumo de combustible siempre vence al desgaste de las llantas”. Los sistemas de inflado automático de las llantas como el Meritor Tire Inflation System de PSI o el Tiremaax Pro de Hendrickson pueden ayudar a mantener la presión a un valor establecido, aliviando algunas de las preocupaciones de que las llantas pierdan presión a lo largo del tiempo o debido a pequeñas fugas.

Si bien los sistemas de inflado de llantas



ayudan a mantener la presión de las mismas, los sistemas de monitoreo de la presión (TPMS por sus siglas en inglés) proveen un reporte casi en tiempo real de la presión de inflado real y muchos de ellos, como el Tire Vigil an Advantage PressurePro de Tire Stamp, proveen reportes de la presión de inflado que pueden ser invaluable a la hora de darle seguimiento al desgaste y millaje de las llantas.

“Las soluciones TPMS son sistemas electró-

nicos que capturan información de las llantas y reportan sus hallazgos a los conductores y gerentes de flota, de modo que puedan gestionar de la mejor manera el mantenimiento de las llantas”, dice Vanessa Hargrave, directora de mercadotecnia de Advantage PressurePro. “En su nivel más básico, alertan a los conductores de una llanta baja, lo cual ayuda a prevenir un desgaste irregular del dibujo y una posible falla catastrófica de la llanta”. 

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.





PIENSA POSITIVO

LA IMPORTANCIA DE UNA ACTITUD POSITIVA

HAY MUCHOS FACTORES QUE TE AYUDAN A OBTENER UN TRABAJO Y, SI BIEN TUS CUALIDADES Y EXPERIENCIA SON MUY IMPORTANTES, NO LO SON TODO. LA ACTITUD CON LA QUE ENCARAS LA VIDA AFECTARÁ RADICALMENTE TU DESEMPEÑO, RELACIONES LABORALES Y, A LARGO PLAZO, LA POSIBILIDAD DE UN FUTURO EXITOSO. »

Tus conocimientos y aptitudes te consiguieron un buen trabajo, pero lo más seguro es que es que no hayan sido los únicos valores que hicieron que te contrataran. Lo más probable es que tu entusiasmo y actitud también jugaron un rol importante. En una economía en la que hay mucha gente buscando trabajo, los jefes están buscando alguien con cualidades de primer nivel y una personalidad acorde. Esto aplica para todas las profesiones, pero la de camionero requiere de un temperamento capaz de soportar largas jornadas de trabajo en las que se pasa mucho tiempo a solas. Y no todo el mundo tiene lo necesario. Lo que sí es un hecho sin importar a qué te dediques es que la actitud con la que encares tu trabajo -y la vida en general- hace una gran diferencia.

Una actitud positiva puede hacer una gran diferencia en tu desempeño laboral. Lidar con los factores estresantes del trabajo, encontrar soluciones creativas a los problemas o manejar tus relaciones inter-

BENEFICIOS DE UNA ACTITUD POSITIVA

NO IMPORTA A QUÉ RAMA ESPECÍFICA DEL TRANSPORTE -O DE TRABAJO DE OFICINA- TE DEDIQUES, UNA ACTITUD POSITIVA PUEDE TENER UN GRAN IMPACTO EN TU CARRERA Y ÉXITO PROFESIONAL. PUEDE AYUDARTE A:

- 1.** Aumentar la probabilidad de un desempeño óptimo y consistente. Cuando tienes tu mejor desempeño, eres capaz de lograr la meta más alta que te propones.
- 2.** Reducir accidentes o incidentes no intencionales. Si estás de mal humor, existe una posibilidad de que estés mentalmente distraído por lo que te está molestando, y podrías no darte cuenta de ello.

Cuando no estás concentrado, es más probable que no des tu mejor esfuerzo. Esto invita los errores, lesiones o problemas con los clientes, que podrían quejarse de que no estás dándoles el servicio que esperaban.

- 3.** Ganar una buena reputación y avanzar en tu carrera. Las personas con una buena actitud manejan mejor el estrés laboral y abordan las

personales, son momentos en los que una conducta positiva resulta ventajoso en muchos niveles. La realidad es que tendemos a ser más productivos e inclinados a hacer nuestro mejor esfuerzo cuando tenemos una actitud positiva, incluso cuando se

trata de las tareas que menos te gusta hacer. Y sinceramente, ¿qué jefe no aprecia esto? Ahora que si tu eres tu propio jefe, ya debes saber qué significativa puede resultar una actitud positiva para el éxito de tu negocio, ¡es algo clave!





situaciones difíciles de una manera más constructiva. Estas son características fundamentales que los que toman las decisiones buscan cuando consi-

deran qué empleados serán ascendidos. También es una manera segura de obtener una buena recomendación si decides cambiar de trabajo.

¿QUÉ CAUSA ESA MALA ACTITUD?

Pero seamos justos, mantener una actitud positiva y alegre en todo momento es algo difícil de hacer -y está bien- siempre y cuando los episodios de angustia o negatividad no sean la

norma. Si te encuentras sintiéndote negativo más frecuentemente de lo que no, es momento de analizar la situación y encontrar una solución. El primer paso es llegar a la raíz de lo que te está haciendo infeliz en tu trabajo. para ello, conviene preguntarte lo siguiente:

¿Sueles estar en desacuerdo frecuentemente con un compañero de trabajo, o viceversa?

¿SUFRES DE DESGASTE LABORAL?

¿Algún cliente dijo algo que te molestó y te está costando trabajo dejarlo ir?

¿Estás lidiando con algún problema personal que no tiene nada que ver con tu trabajo?

La clave es aislar las causas de tu malestar y buscar formas de lidiar con ello de manera que afecten tu estado de ánimo lo menos posible.

EXPECTATIVA VERSUS REALIDAD

En el mejor de los casos, uno descubre que ser camionero es exactamente lo que uno creía que sería, pero quizá aún no has encontrado el trabajo perfecto para ti. Lo más probable es que cuando hacías tus pininos para convertirte en un conductor profesional sabías exactamente qué querías hacer cuando terminara tu entrenamiento... o al menos eso pensabas. En un escenario ideal, haces tu tarea e investigaste los pormenores del ambiente de trabajo y a dónde éste te llevaría. Si no lo hiciste, hay una buena posibilidad de que tu expectativa fuera más grande que la realidad. >>



BUSINESSFUNDING4YOU
BUSINESS LENDING EXPERTS

PRESTAMOS PARA
TODO TIPO DE NEGOCIOS!

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

REQUISITOS:

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



UTILIZARLO PARA:

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

MAL CREDITO
NO HAY PROBLEMA!

RAPIDO
Y FACIL!

Si ha sido rechazado por su banco
nosotros le podemos ayudar



Cuando comienzas un trabajo en una línea laboral determinada, es importante que antes de aceptarlo te asegures de que entiendes claramente las expectativas y requerimientos del trabajo. Algunas variaciones a tus expectativas pueden ser fáciles de tolerar, pero puede haber algunas diferencias que sean más difíciles de aceptar. En estos casos, podrías terminar con una relación laboral tensa con tu jefe, una mala actitud y la posibilidad de que esto afecte tu desempeño. Para superar este reto, tendrás que hablar con tu jefe para resolver los problemas. Sólo tu sabrás que ajustes son necesarios para ayudarte a aliviar tu descontento.

Si te encuentras en el lado opuesto del espectro y has estado trabajando por años, el desgaste laboral puede fácilmente ser el culpable. ¡Necesitas recargarte! Para ello, fijarte una meta puede ser muy útil. Toma una clase de educación continua o inscríbete en un curso para incrementar tus conocimientos, o aprende algo nuevo. Busca formas de mejorar sobre un proceso que pueda beneficiar a tu equipo y determina la mejor forma de implementar esos



cambios. Por último, habla con tu jefe o con alguien del departamento de Recursos Humanos sobre la posibilidad de un ascenso o de vacantes en otro departamento. Algunas veces un pequeño cambio es suficiente para volver a la normalidad y estar motivado.

A final de cuentas, tu estás en control de tu

actitud y puedes elegir entre ser un optimista o un pesimista. Tienes que decidir cómo quieres que el mundo a tu alrededor inflencie tu actitud. Esperemos que encuentres alegría en lo que haces de manera que una actitud positiva sea la regla y no la excepción. Porque una buena actitud en el trabajo es algo que realmente importa. 

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

FILTRO LIMPIO

MANTENIMIENTO: FILTRO DPF

SI BIEN EL FILTRO DE PARTÍCULAS DE DIESEL ES UNA DE LAS PARTES MENOS QUERIDAS POR LOS CAMIONEROS DEBIDO A SU ALTO COSTO DE MANTENIMIENTO, ES IMPORTANTE REALIZAR LOS SERVICIOS A TIEMPO PARA CUMPLIR CON LAS REGULACIONES AMBIENTALES Y, ADEMÁS, EVITAR REPARACIONES MÁS COSTOSAS.



POR: **TRANSPORTE LATINO** / PABLO OLAVARRIETA

Si estás en el negocio del transporte, a estas alturas del partido seguramente ya has oído hablar de los filtros de partículas de diesel (DPF por sus siglas en inglés), los cuales

comenzaron a ser utilizados en los años setenta para mejorar la calidad del aire. Sin embargo, no todo mundo tiene claro el mantenimiento que hay que darles para que funcionen adecuadamente, razón por la cual hicimos este artículo.

Básicamente, lo que hace un DPF es atrapar

el hollín del escape y la ceniza del aceite de motor. La mayoría del hollín se quema durante la operación normal de un camión, pero la ceniza permanece en la superficie en forma de panal de abejas del filtro y se remueve realizando un servicio periódicamente. **»»**

El humo de escape en las carreteras usualmente está lo suficientemente caliente para quemar la mayoría del hollín en un proceso llamado "regeneración pasiva". Sin embargo, los vehículos que involucran operaciones del tipo stop-and-go o que permanezcan mucho tiempo en ralentí no tienen el escape lo suficientemente caliente. Estos vehículos deben quemar el hollín de la superficie de manera "activa" inyectando combustible extra justo antes de un catalizador de oxígeno o conectándolo a un calentador eléctrico al estar estacionados.

De acuerdo a los fabricantes de vehículos, la remoción activa del hollín a través de la regeneración a bordo puede llevarse a cabo una o más veces en el día, dependiendo del tipo de operación. A veces el conductor no se da cuenta de la señal de alerta que indica que es momento de realizarla, pero cuando la situación es más crítica la alerta es más insistente, de modo que el conductor se ve forzado a detenerse e iniciar la regeneración activa.

La ceniza del motor permanece en la superficie del filtro y debe limpiarse periódicamente, ya sea lavándolo o quitándolo con aire. Esto se hace retirando el DPF del camión y colocándolo en una máquina especial para ello. Esta envía aire comprimido a través de la superficie en una serie de ráfagas medidas. Los filtros de Detroit Diesel, por ejemplo, se limpian a presión con agua desionizada y luego se secan.

La mayoría de los filtros que entran a mantenimiento recolectan alrededor de 7 onzas de hollín; pero algunos llegan hasta con 21 onzas. Los intervalos entre las limpiezas del filtro dependen del fabricante de éste y del tipo de aplicación. Usualmente rondan las 75,000 millas para las aplicaciones de uso rudo y las 200,000 millas para las de carretera; pero hace poco Cummins anunció que los intervalos del ISX15 pueden ser de hasta 500,000 millas si el camión tiene un rendimiento mínimo de 5.5 mpg.

Por otro lado, en ocasiones un motor produce hollín de más o pasa combustible sin quemar y aceite quemado del motor. Estas impurezas también son capturadas por el filtro DPF, el cual usualmente no puede quemarlos mediante los procesos normales. En este caso, es necesario quitar la superficie del filtro, calentarla y hornearla en una máquina especial para eliminar la suciedad. Te sorprenderá saber que alrededor del 10% de los filtros que llegan a los talleres están en estas condiciones.



CÓMO SE LIMPIA UN DPF

Una vez que un mecánico recibe un camión, le toma de 60 a 90 minutos quitar el filtro, colocarlo en una máquina, limpiarlo durante media hora y volverlo a instalar en el vehículo. Si se necesita hornear la superficie del filtro, esta operación podría tomar hasta

ocho horas, lo cual no es poco tiempo. Pero la ventaja es que el DPF original se queda en el camión, lo cual puede incrementar el valor de reventa porque el dueño puede mostrar registros completos de servicio.

Si lo que se desea es reducir el tiempo fuera de servicio, una alternativa es que el



¿HACER O NO HACER?

A ALGUNAS EMPRESAS GRANDES LES HA RESULTADO UNA BUENA ALTERNATIVA COMPRAR UNA MÁQUINA PARA LIMPIAR LOS DPFS, TAREA QUE YA FORMA PARTE DEL MANTENIMIENTO DEL CAMIÓN; SIN EMBARGO ESTA ALTERNATIVA PUEDE RESULTAR COSTOSA PARA UNA EMPRESA PEQUEÑA O UN PROPIETARIO-OPERADOR. TAMBIÉN EXISTEN MÁQUINAS PORTÁTILES QUE, ADEMÁS DE SER MÁS BARATAS -DE ALREDEDOR DE \$10,000-, NO OCUPAN TANTO ESPACIO COMO LAS ARRIBA DESCRITAS Y PUEDEN TRABAJAR CON UN COMPRESOR DE AIRE NORMAL.

SIN EMBARGO, QUIENES USAN LAS PRIMERAS AFIRMAN QUE LOGRAN UNA LIMPIEZA MÁS PROFUNDA, LO CUAL ALARGA LOS INTERVALOS ENTRE LIMPIEZAS, MANTENIENDO LOS CAMIONES MÁS TIEMPO EN LA CARRETERA GENERANDO DINERO. ASÍ QUE ESTÁ EN TI "HACER LA TAREA" Y ANALIZAR QUÉ TE CONVIENE MÁS, SI REALIZAR TUS PROPIAS LIMPIEZAS DE DPFS O LLEVAR TUS FILTROS A UN TALLER, LA DECISIÓN ES TUYA.



pios con los cuales reemplazar los que estén sucios.

Algunos fabricantes de DPFS ofrecen un programa de cambio. Los dueños envían sus filtros sucios y se les entregan otros limpios para usar en sus camiones. Esto reduce la necesidad de tener en el inventario DPFS, y los filtros limpios están garantizados -la desventaja es que no conoces el historial de estos-. Algunos programas cobran entre 500 y 700 dólares por cambiar un filtro sucio por uno limpio. Un buen trato si consideras el ahorro en tiempo de inactividad y que lavar el tuyo puede costar entre \$300 y \$750, aproximadamente, según qué tan sucio esté. Eso sin mencionar que uno nuevo cuesta \$5,000 y uno de segunda mano alrededor de la mitad.

La Junta de Recursos Aéreos de California (CARB por sus siglas en inglés) aprueba el intercambio de filtros entre vehículos similares, de modo que las empresas puedan redu-

cir el tiempo fuera de servicio de sus camiones al tener piezas de repuesto. Sin embargo, esta maniobra debe llevarse a cabo dentro de la misma empresa y con filtro de la misma familia y número de parte. También existe lo que llaman redesignación, que se refiere al movimiento de un DPF usado de un motor y aplicación adecuados a otro dentro de la misma flota.

Es importante tomar en cuenta que no todos los fabricantes permiten hacer intercambios o redesignación, por lo cual en ocasiones el filtro original debe permanecer en el vehículo para cumplir con las regulaciones de CARB. El fabricante del motor podría no hacer válida la garantía si el dueño del camión intercambia o redesigna el filtro sin seguir las políticas aprobadas por el fabricante o si CARB no dio su autorización por escrito. Así que ya lo saben, es mejor consultar con el fabricante antes de empezar a "meterle mano" al camión. 

dueño del camión retire el DPF y lo lleve -o varios, si así lo desea- a un taller donde hagan la limpieza de estas piezas. En este caso el dueño recibe sus filtros limpios, los cuales podrá utilizar en camiones de especificaciones similares. Esto le permite tener una reserva de filtros nuevos o lim-





COMO PEDIR PRESTAMO

10 TIPS PARA CONSEGUIR FINANCIAMIENTO

ESTE MES TE TRAEMOS DIEZ CONSEJOS PARA QUE TU COMPAÑÍA DE TRANSPORTE VIVA Y NO SÓLO SOBREVIVA. SI ESTÁS LISTO PARA CRECER, TENDRÁS QUE PEDIR DINERO Y AQUÍ TE DECIMOS CÓMO CONSEGUIRLO. »

Hay muchas personas a las que no les gusta pedir dinero prestado, pero en el mundo empresarial es realmente complicado hacer crecer una empresa sin conseguir financiamiento. Evidentemente, no se trata de pedir dinero a lo loco, sino de considerar muy bien la cantidad que vas a necesitar para lograr tus metas. aún así, no siempre es fácil acercarse a una institución financiera para conseguir un préstamo

La buena noticia es que muchas entidades crediticias están buscando activamente nuevas oportunidades para poner su dinero a trabajar. Cuando estas compañías revisan una aplicación de crédito, no solamente se fijan en el flujo de efectivo y el historial crediticio de una empresa, hay toda una variedad de factores que consideran. Si bien cada situación es única y no hay una receta que funcione para todos, aquí tienes 10 consejos para ayudarte a tener más éxito cuando solicites un financiamiento.

1. ANTICÍPATE

¿Cuándo es el mejor momento para acercarte a una entidad crediticia? El mejor momento es antes de que necesites el dinero. Construye una relación con tu potencial prestamista y déjalo que conozca tu negocio antes de aplicar por un préstamo. Si esperas hasta que necesites dinero urgentemente, las opciones de financiamiento serán más limitadas.

2. PRESTAMISTA = PROVEEDOR ESTRATÉGICO

Las relaciones son importantes. La empresa que solicita dinero y la que lo presta deben trabajar juntas con una serie de objetivos en común. Los prestatarios inteligentes toman en cuenta la perspectiva del prestamista cuando intentan encontrar soluciones bilaterales en el momento en el que surgen dificultades financieras.

3. SÉ SINCERO

La confianza cimienta todas las relaciones crediticias, así que te conviene ser sincero con el prestamista acerca de cualquier dificultad. No permitas que un prestamista invierta tiempo y recursos en el proceso de suscripción sólo para encontrar que hay discrepancias en la información provista. Los prestatarios inteligentes ven las dificultades financieras como oportunidades para demos-



trar su comprensión sobre los problemas que enfrenta su negocio.

4. CUENTA UNA HISTORIA CONVINCENTE

Cada transportista -sea un propietario-conductor o el dueño de una empresa de transporte- debe contar su historia de una manera que subraya los éxitos y reconozca los desafíos. Los prestamistas entienden el impacto de la desaceleración económica en la industria del transporte en general. Por lo mismo, necesitan ver cómo la empresa supera los obstáculos y resuelve los problemas, y qué planea hacer de ahora en adelante.

5. ORDENA TUS DOCUMENTOS

Cada reunión que tengas con un posible prestamista es importante. los errores, incluso si parecen pequeños, pueden causar que el prestamista pierda la confianza en un negocio y sus líderes. por eso es que es importante comprender todos los términos clave en los convenios, contratos y documentos crediticios. El prestatario debe de estar preparado para mostrar claramente cómo la empresa cumplirá con sus compromisos. Una manera efectiva de facilitar el proceso es utilizar como portada del plan de negocio una carta que incluya los compromisos y fechas importantes.



6. ACÉRCATE A QUIEN CONOCE LA INDUSTRIA

Un prestamista que comprenda la industria del transporte tendrá un mejor entendimiento de un plan de negocios razonable, así como de la posición de cada compañía en la industria. Ese conocimiento será útil al estructurar la solución financiera y maximizar el crédito disponible al prestatario. Algunos prestamistas incluso tienen productos financieros personalizados para la industria del transporte, como arrendamientos que reducen los cargos por exceso de millaje o reembolsos por unidades infrutilizadas.

7. LA COMUNICACIÓN ES CLAVE

La falta de comunicación puede dañar tus prospectos de financiamiento. Es importante que mantengas al prestamista informado, desde detalles del día a día hasta cambios grandes. Si ocurre algún evento inesperado, por ejemplo un accidente particularmente grave, contacta a tu prestamista lo más pronto posible, preferentemente antes de que se enteren por otro lado. Prepárate para explicar el impacto del accidente en la capacidad de la compañía para cumplir con sus obligaciones financieras.

8. PIENSA COMO UN LÍDER

El ejecutivo de una compañía de transporte debe ponerse en los zapatos tanto del prestatario como del prestamista para aprovechar al máximo la relación. No importa si la discusión trata sobre un incremento en la línea de crédito o un nuevo reto competitivo, entender cómo piensa el prestamista y qué consideraciones toma en cuenta te llevarán a tener una interacción más provechosa con él. Por ejemplo, el proceso de "modificar y prorrogar" puede ser complicado. Cuando quieren realizar algún ajuste, los prestatarios inteligentes tienen la previsión de contactar a su prestamista 18 meses antes de que se termine el préstamo. >>



9. CONOCE A TU RIVAL

Aprender sobre la estructura financiera de compañías parecidas a la tuya en la industria del transporte. al tomarte el tiempo para hacer esta tarea, puedes mejorar las negociaciones con el prestamista al tiempo que incrementas la posibilidad de encontrar una solución financiera viable.

10. OPTIMIZA EL FLUJO DE EFECTIVO

El flujo de efectivo es el rey. un prestamista necesita comprender todo el dinero que entra y sale de una empresa así como su historial de pago. Para impresionar a un prestamista, es una buena idea mostrarle de qué forma intentas mejorar la eficiencia en el manejo de efectivo.

En conclusión, con una preparación cuidadosa, los prestatarios que trabajan con sus prestamistas con espíritu de colaboración

pueden mejorar sus probabilidades de éxito. Cuando pides dinero es buena idea fijarte que tu prestamista sea flexible, tenga el suficiente capital a mano para apoyarte en las buenas y en las malas, y tener un conocimiento

de la Industria para comprender el verdadero valor de las garantías utilizados para asegurar los préstamos. Esto ayudará a maximizar la cantidad de financiamiento que te pueden otorgar. 



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.

OLD-SCHOOL

INDIAN SCOUT BOBBER SIXTY

MINIMALISTA Y CRUDO: EL INDIAN SCOUT BOBBER SIXTY LIVIANO PRESENTA UN ESTILO MINIMALISTA Y OSCURECIDO Y UN MOTOR DE 60 PULGADAS CÚBICAS REFRIGERADO POR LÍQUIDO »







POR: **TRANSPORTE LATINO** / MANUEL HUICI

Indian Motorcycle, la primera compañía de motocicletas de Estados Unidos, presentó hoy la Indian Scout Bobber Sixty 2020, una versión de 999 cc de su popular Scout Bobber, que es 10 kg más ligera. La Scout Bobber Sixty es una opción más asequible para los motociclistas que buscan la calidad superior y la artesanía de Indian Motorcycle combinadas con una estética minimalista.



Impulsado por el mismo motor de 78 caballos de fuerza que el Scout Sixty, el manejo ligero y ágil del Scout Bobber Sixty y su bajo centro de gravedad atraerán a

todos los ciclistas que buscan un estilo mezquino de la vieja escuela a un precio competitivo.

“Llevar una Bobber de la vieja escuela a un precio más bajo es algo que nos entusiasma mucho. Estamos orgullosos de ofrecer una oferta tan dinámica a un precio que hace que poseer una Indian Motorcycle sea extremadamente asequible para una gama aún más amplia de conductores”, dijo Reid Wilson, vicepresidente de Indian Motorcycle. >>



moto: INDIAN SCOUT BOBBER SIXTY

SUSCRÍBETE A TRANSPORTE LATINO ¡ES GRATIS!



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

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

¿Cuál es su papel en la compra de lubricantes?

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

¿Cuál es su título y posición

- Gerente de flota Técnico
 Encargado de mantenimiento Chofer
 Gerente concesionario

¿Cuál es su camión preferido?

- Freightliner Peterbilt
 International Western Star
 Kenworth Mack
 Volvo Sterling

¿Quién repara su camión?

- Lo hace usted mismo Taller independiente
 Truck Stop Concesionario

¿Dónde trabaja?

- California 48 Estados
 11 Western Otros

¿Cuál es su aceite preferido?

- Shell Chevron
 Lucas Oil Texaco
 Mobil Otro

¿Qué compañía de celular usa?

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

¿Cuánto hace que tiene su licencia comercial?

- 6 meses 2 años
 1 año 3 o más años

Su motor preferido es:

- S-60 Detroit Volvo
 CAT Mack
 Cummins International

Su neumático preferido

- Firestone BFGoodrich
 Michelin Goodyear
 Dayton Dunlop
 Hankook Bridgestone

Lo más importante del camión para usted es:

- El consumo La potencia
 La comodidad La velocidad

Su edad es:

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

¿A dónde quieres recibir tu revista?

Nombre _____

Email _____

Domicilio _____

Ciudad _____ Estado _____ ZIP _____

Teléfono _____ Fecha _____

Firma _____

Desea suscribirse a la revista: SI NO



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

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



El Scout Bobber Sixty mantiene el estilo sencillo del Scout Bobber, incluidos los guardabarros recortados y una posición de conducción segura, al tiempo que agrega varias señales que le dan al modelo un aspecto propio. El Scout Bobber Sixty cuenta con un motor oscurecido, una insignia de tanque moderna, espejos montados en la percha, faros delanteros despojados, un asiento completamente negro y llantas completamente negras de cinco rayos completamente nuevas.

Los motociclistas que deseen personalizar su Scout Bobber Sixty pueden hacerlo seleccionando entre más de 140 accesorios auténticos de Indian Motorcycle. Los motociclistas que deseen aventurarse fuera de los límites de la ciudad pueden disfrutar de un viaje cómodo con las opciones de asientos y asientos de pasajeros y asientos cómodos a juego de colores totalmente nuevos de Indian Motorcycle.

El Scout Bobber Sixty está disponible en pintura Thunder Black y Thunder Black Smoke con ABS. Para conocer los precios y la disponibilidad, consulte con el especialista en marketing de su país. Obtenga más información sobre Indian Motorcycle y Scout Bobber Sixty visitando su concesionario local.

NOTAS PARA EDITORES

- Tenga en cuenta que las imágenes pueden mostrar el modelo norteamericano o mostrarse con modificaciones y / o accesorios adicionales. Los modelos internacionales pueden variar.

- Hay imágenes adicionales disponibles para descargar en www.indianmotorcycle.media

- Inicie sesión con su cuenta existente o regístrese para acceder en www.indianmotorcycle.media/register

ACERCA DE LA MOTOCICLETA INDIA

Indian Motorcycle es la primera empresa de motocicletas de Estados Unidos. Fundada en 1901, Indian Motorcycle se ha ganado los corazones de los motociclistas de todo el mundo y se ha ganado la distinción como una de las marcas más

legendarias e icónicas de Estados Unidos a través de un dominio inigualable en las carreras, destreza en ingeniería e innumerables innovaciones y primicias en la industria. Hoy en día, esa herencia y pasión se reavivan bajo la nueva dirección de la marca. Para obtener más información, visite www.indianmotorcycle.eu 



moto: **INDIAN SCOUT BOBBER SIXTY**



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



STUDIO
**BUSINESS MANAGEMENT
CONSULTANTS, INC.**

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

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



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

XPO Logistics

XPOLOGISTICS | 855.295.7504

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

WAL*MART TRANSPORTATION

WAL*MART | 800.803.7348

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

LANDSTAR

LANDSTAR | 800.435.4010

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

SCHNEIDER NATIONAL

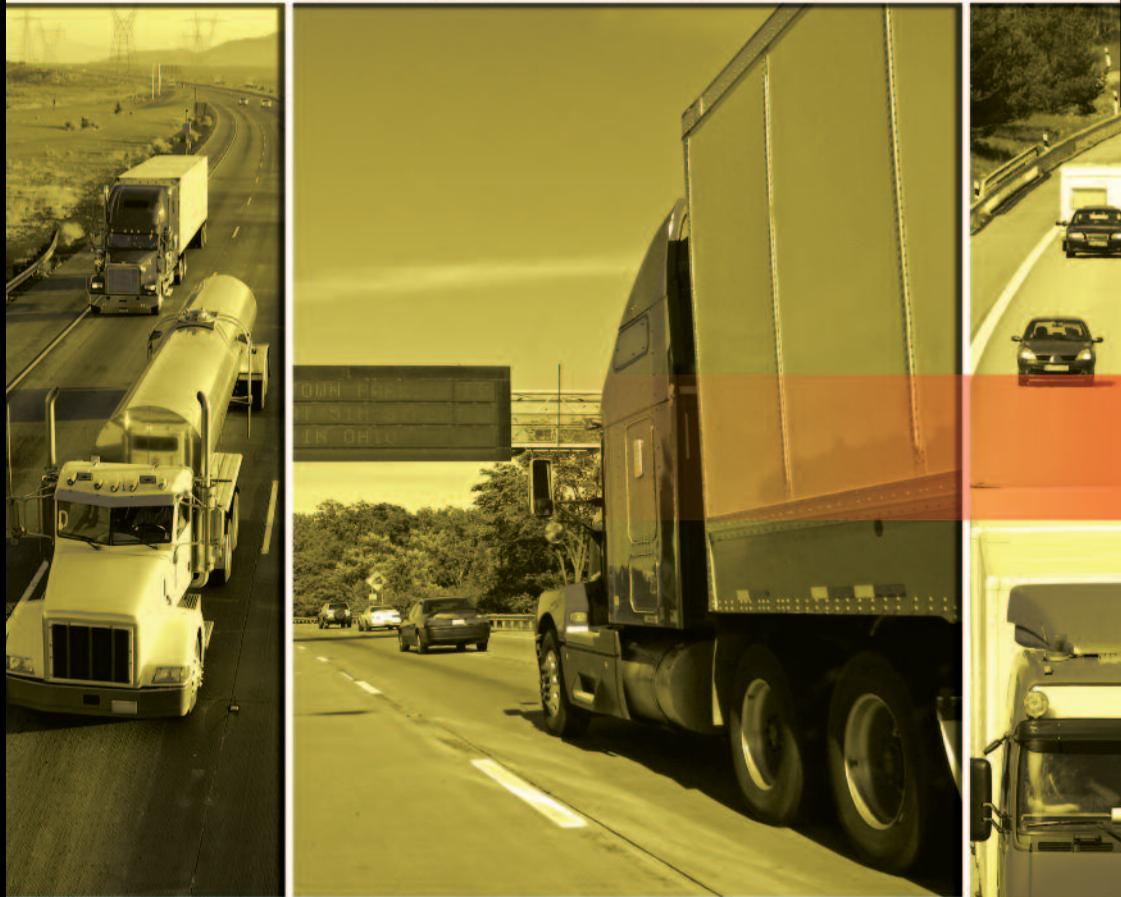
SCHNEIDER | 800.447.7433

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

SAIA

SAIA | 800.765.7242

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



servicios: **BOLSA DE TRABAJO**

96

SEPTIEMBRE DE 2020 | TRANSPORTE LATINO



¿BUSCAS EMPLEO?

BOLSA DE TRABAJO

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



elexity^{VHH}
Hamburg fährt elektrisch





Mercedes-Benz





Sigamos rodando.

Arrendamiento desde \$1,899 al mes. \$0 de enganche.

Sólo para clientes calificados



Cuando el camino se pone difícil, un poco de ayuda sirve de mucho. Por eso estamos haciendo más fácil que nunca el ponerte a rodar en un Mack® Anthem® Dormitorio de 70" con pagos desde \$1,899 al mes y \$0 de enganche en los modelos 2019 y 2020 para clientes calificados. Visita MackTrucks.com/FairValue o acude a tu distribuidor local para más detalles.

Actúa ahora. Oferta válida hasta 9/30/20.

Ejemplo de pago de arrendamiento basado en un plan de 60 meses y 110,000 millas al año. El/los pago(s) mensuales están sujetos a cambio con cualquier modificación de especificaciones que afecte el precio de lista o valor residual. Oferta válida únicamente para clientes calificados de Flotas. Mack Financial Services se reserva el derecho de modificar o cancelar este programa en cualquier momento sin necesidad de aviso y a su propia discreción. Los términos finales aprobados de la transacción incluyendo el pago de renta inicial están sujetos a las normas y políticas estándar de otorgamiento de créditos de Mack Financial Services. Las aprobaciones indicarán los términos del programa y cualquier otra condición que Mack Financial Services considere apropiada. No todos los clientes calificarán. Esta oferta está disponible únicamente para residentes de los Estados Unidos. Esta oferta expira el 30 de septiembre de 2020.

**BORN
READY.**