

**INTERNATIONAL HX | VOLVO FH16 | CHEVROLET EXPRESS**

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

MAYO

MAGAZINE

2024

# TRANSPORTE LATINO

[www.transportelatino.com](http://www.transportelatino.com)



AMERICANO

# T680E

CAMIONETA



RAM 1500 REV

KENWORTH TOMÓ SU NUEVO T680, SU BUQUE INSIGNIA Y EL CUAL TIENE UNA GRAN AERODINÁMICA, PARA QUE LLEVE EL ESTANDARTE DE LA ELECTRIFICACIÓN DE LA MARCA. CON 670 HP Y 1,630 LB-PIE DISPONIBLES DESDE QUE TOCAS EL ACCELERADOR, ES IMPRESIONANTE LA RESPUESTA DE ESTE COLOSO QUE LIDERA LOS ESFUERZOS DE KENWORTH HACIA LAS CERO EMISIONES.



**ACELERANDO  
LOS CAMIONES ELÉCTRICOS.**



**DAF**



# PAG. 18

## **KENWORTH T680E 2024**

Kenworth tomó su nuevo T680, su buque insignia y el cual tiene una gran aerodinámica, para que lleve el estandarte de la electrificación de la marca. Con 670 HP y 1,630 lb-pie disponibles desde que tocas el acelerador, es impresionante la respuesta de este coloso que lidera los esfuerzos de Kenworth hacia las cero emisiones.



# 28

VOCACIONAL

## **INTERNATIONAL HX SERIES 2024**

Un camión vocacional tiene que ser duradero y, muy importante, tener un consumo de combustible eficiente. Pero, sobre todo, debe ser capaz de hacer tareas muy diferentes; característica en la que International subió la barra al incorporar una cabina dormitorio.



# 34

DEL MUNDO

## **VOLVO FH16 750 2024**

Pocas marcas tienen el renombre de Volvo y la verdad es que el FH16 deja claro por qué tantos camioneros alrededor del mundo juran por esta marca. Es un icono en el sector, una herramienta fiable y puede mover pesos colosales; todo en medio de la comodidad más absoluta y una cabina pensada para hacer la vida fácil y cómoda al conductor.



# 44

UTILITARIO

## **CHEVROLET EXPRESS 2024**

Pasan los años y la Chevrolet Express sigue con nosotros. Pero la competencia en el segmento es fuerte y la falta de actualizaciones comienza a pasarle factura.

# ISUZU

## PRESENTAMOS LOS CAMIONES SERIE-N DIESEL 2025

### TAN PRÁCTICOS COMO ATREVIDOS

Luciendo una nueva parrilla más aerodinámica, un nuevo ensamble de faros, iluminación LED adentro y afuera, controles en el volante, un nuevo Multi-Display de Información a color de 7 pulgadas, control electrónico del clima, asiento del conductor equipado con reposabrazos, una nueva defensa que reduce los costos de reparación, la conveniencia de cuatro portavasos y mucho más.

*Visita a tu distribuidor autorizado Isuzu para más información.*



**ISUZUCV.COM**

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





**ENCUENTRA  
LA NUEVA  
REVISTA  
EN LA WEB**

[WWW.TRANSPORTELATINO.NET](http://WWW.TRANSPORTELATINO.NET)

**Y LO MEJOR ES  
GRATIS!**



# PAG 90

## HARLEY-DAVIDSON HYDRA-GLIDE REVIVAL 2024

El tema retro es usado constantemente en el mundo del motociclismo, pero pocos lo hacen tan bien como Harley-Davidson con su línea Icons. La más reciente integrante es una moto que te transporta totalmente al pasado en cuanto pones los ojos sobre ella, pero te deja saber que es una máquina del siglo XXI cuando sientes el empuje de su poderoso motor Milwaukee-Eight 114.



### 62 SALUD

**APNEA DEL SUEÑO**  
Roncar es un problema que va más allá de molestar a quienes duermen cerca de ti, pues puede llegar a convertirse en apnea del sueño, una afección respiratoria que no solo afecta tu calidad de vida, también puede dejarte sin trabajo como conductor de un vehículo comercial.



### 72 FINANZAS

**¡CONGELA TU CRÉDITO!**  
En esta época en la que las estafas de suplantación de identidad están a la orden del día, el congelamiento de crédito es una herramienta que puede ayudarte a estar más protegido. Si quieres saber más sobre este proceso, te invitamos a leer este artículo.



### 84 NOTICIAS

**CUIDADO CON LOS CÓDIGOS QR**  
La llegada de los códigos QR, por ejemplo, ha acelerado este proceso al dirigir al usuario automáticamente. Desafortunadamente, hay quienes se valen de este medio para hacer estafas, por lo cual es importante que estés atento para no ser víctima de un engaño.



## TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.

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

Advertising: 888.628.2188

Distribution T.L.P. Distribution 310.429.0250

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

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

PR Director Leslie Johnson  
[pr@transportelatino.com]

Executive Editor Steve Sturgess  
[sturgess@transportelatino.com]

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

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

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

Transporte Latino Magazine serves the commercial market truck and trucks of Class 3 to 8. Entire contents of Transporte Latino Magazine are copyright ©2024 by Transporte Latino Publishing Inc. No part of this magazine may be reproduced or transmitted in any form or by any means. Statements, opinions and points of view expressed by the writers and advertisers are their own and do not necessarily represent those of the publisher. Published in the USA.

**BPA**  
WORLDWIDE  
CONSUMER  
Audited Circulation  
95,500 monthly

Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.



## CONTENIDO | DIRECTORIO

6

MAYO DE 2024 | TRANSPORTE LATINO



# ESAS LARGAS HORAS DE RECORRIDO REQUIEREN UN ACEITE DE ALTO RENDIMIENTO



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

**Shell  
ROTELLA**

El aceite de motor que trabaja tan duro como usted.

©SOPUS Products Todos los derechos reservados.



# CRÓNICA DE UN DESASTRE ANUNCIADO

**E**l Consejo de Tecnología y Mantenimiento de la American Trucking Association siempre ha sido una fuente de información importante sobre la salud y la confianza del transporte por carretera en América del Norte. Pero cuando concluyó la de este año en Nueva Orleans, mucha gente se quedó con la sensación de que la industria no está ni cerca de estar preparada para las nuevas regulaciones de emisiones que comienzan a funcionar para el año modelo 2027.

Las reglas de la Agencia de Protección Ambiental sobre los mandatos de reducción de NOx (óxidos de nitrógeno) se publicaron a finales de 2022. Apenas unas semanas después del TMC de este año, la EPA finalmente terminó sus Reglas de emisiones de gases de efecto invernadero de la Fase 3, que según la agencia están diseñadas para complementar los estándares de reducción de NOx. Si bien la EPA dice que no les está diciendo a los fabricantes de camiones cómo cumplir con sus límites de CO2, claramente tiene la intención de que los camiones comiencen la transición a vehículos de cero emisiones. Ambos nuevos estándares de emisiones significan que las flotas que quieren comprar camiones tendrán que decidir si buscan alguna forma de propulsión distinta al diésel o arriesgarse con camiones diésel equipados con nuevas tecnologías de reducción de emisiones.

El hecho es que la gran mayoría de las flotas norteamericanas están ni cerca de estar listas para la transición a vehículos de cero emisiones. Y para la mayoría de ellos, la tecnología ni siquiera está lista todavía. Sí, los fabricantes de camiones han hecho un trabajo increíble desarrollando camiones eléctricos de batería. Y los primeros modelos de pila de combustible de hidrógeno están empezando a salir al mercado. Pero comprar estos camiones es mucho más caro que los camiones diésel. También lo es la instalación de estaciones privadas de carga o abastecimiento de combustible; además, la infraestructura pública es prácticamente inexistente. Y si bien esos camiones funcionarán bien en aplicaciones de corta distancia y regionales, queda un gran signo de interrogación sobre cuándo veremos camiones que puedan funcionar tan bien como los camiones diésel en aplicaciones de larga distancia.

Es por eso que pronto se iniciará una preven-

ta masiva de camiones diésel, probablemente a finales de este año. Demasiadas flotas resultaron quemadas por la ronda de recortes de emisiones en la década de 2000, cuando las regulaciones obligaron a comercializar motores de bajas emisiones antes de que estuvieran realmente listos, lo que generó numerosos dolores de cabeza en el mantenimiento.

Muchos administradores de flotas buscarán seguir adelante y comprar los camiones con los que ya están familiarizados, lo que provocará un mercado de camiones pesados al rojo vivo que arderá con fuerza y velocidad hasta enero de 2027, cuando las ventas de camiones caerán por un precipicio.

Después de la precompra, las flotas exprimirán hasta la última milla posible de sus camiones modelo anteriores a 2027. Y observarán atentamente los mercados de camiones para ver si los precios de los ZEV caen, se desarrolla la infraestructura o surgen nuevos combustibles o tecnologías de trenes motrices que eventualmente los ayudarán a convertirse en vehículos de cero emisiones. Pero podrían pasar varios años antes de que eso suceda.

Las flotas necesitan ayuda real para comprender el impacto de las nuevas normas sobre emisiones de camiones. Simplemente averiguar qué tendrán que hacer, qué vehículos estarán disponibles para ellos, cuánto costará, es una tarea difícil para los administradores de flotas. Solo intenta leer la norma final de 1,155 páginas de la EPA sobre la Fase 3 de GEI. Y los fabricantes de camiones tienen diferentes caminos que pueden tomar para cumplir con los estándares de emisiones, incluido el uso de "créditos" para compensar los camiones que no cumplen con el límite vendiendo aquellos que superan los estándares.


Toda nuestra economía depende literalmente de lograr que esta transformación masiva hacia vehículos de cero emisiones sea correcta. Esperar que los fabricantes de motores diésel y las flotas norteamericanas asuman el costo, la instalación, la transición y el despliegue de nueva tecnología de esta magnitud no es una solución sobria, razonable y bien pensada para este problema. Los costos de lograr esta transformación -incluso para flotas grandes-, son astronómicos. Los líderes de la industria en la adopción de BEV le dirán que no pueden hacerlo sin la ayuda financiera del gobier-

no. ¿Y las flotas medianas y pequeñas? Los costos van a ser prohibitivamente elevados. Muchos de ellos simplemente se rendirán y abandonarán la industria por completo. ¿Y quién puede culparlos?

Permítanme ser franco: nosotros, como país, no nos estamos tomando en serio esta transición hacia la energía limpia. Si así fuera, veríamos miles de millones de dólares invirtiéndose en trenes ligeros y de alta velocidad. Verías que se está trabajando seriamente en la construcción de estaciones de servicio de gas natural e hidrógeno; así como infraestructura de carga eléctrica. Estaríamos exigiendo diésel renovable a escala nacional. Estaríamos construyendo carriles para camiones eléctricos habilitados para carga. Estaríamos invirtiendo dinero en nuevas centrales eléctricas, generadores de viento, plantas de generación de energía mareomotriz e incluso plantas de energía nuclear.

Y, lo más importante de todo, estableceríamos subvenciones y programas de incentivos nacionales significativos y efectivos para los fabricantes y flotas comerciales de todos los tamaños para ayudarlos a adquirir, evaluar e implementar rápidamente los vehículos de cero emisiones ahora. Pero, en cambio, el resto del país está sentado mirando a la industria del transporte por carretera y esperando que salve al mundo por sí sola. Eso no va a suceder.

Ahora bien, no soy ingenuo. Entiendo que estoy proponiendo un programa gubernamental masivo a la par del Programa Apolo o el Proyecto Manhattan. Y ese es exactamente mi punto: estamos hablando de la transición de un componente crítico de nuestra economía a tecnologías completamente nuevas.

No hay duda de que a un esfuerzo tan masivo y crucial se le deben dar las mismas prioridades y niveles de financiación que llevaron al hombre a la Luna y desarrollaron la bomba atómica. El tamaño, el alcance y la escala de lo que se propone para la industria del transporte por carretera son fácilmente tan grandes como esos proyectos, e igual de importantes para nuestra seguridad económica y nacional continua. La industria del transporte por carretera necesita ayuda real, tangible y sustancial si quiere realizar esta transición a la energía verde. Y todos estaremos en verdaderos problemas si no lo consigue pronto. 

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



La Agencia de Protección Ambiental (EPA por sus siglas en inglés) dio a conocer a finales de abril sus nuevos estándares de emisiones de CO2 para camiones pesados, que cubren los años modelo 2027 a 2032, con una regla definitiva. Los nuevos estándares de emisiones establecidos en la regla final son algo más ambiciosos que los propuestos el año pasado. Por ejemplo, a los fabricantes de camiones se les concede más tiempo (2027-2030) antes de que las reducciones de CO2 comiencen a aplicarse a los tractores con cabina dormitorio, pero, por otro lado, se han fijado objetivos de reducción de CO2 más estrictos para 2031 y 2032.

La regla de la EPA no especifica ninguna solución de emisiones particular para los fabricantes de camiones en sus reglas, manteniendo su promesa de un enfoque "tecnológicamente neutral". Sin embargo, muchos observadores creen que será difícil para los fabricantes alcanzar los puntos de referencia de emisiones sin ventas de camiones híbridos, eléctricos de batería o eléctricos de hidrógeno. En particular, en la regla final, la EPA traza dos posibles caminos tecnológicos diferentes para que los fabricantes lleguen allí: una gran parte de la consternación entre los intereses del transporte por carretera sobre los nuevos estándares, dado que una de esas proyecciones muestra porcentajes de ventas de ZEV iguales a un 25% de los camiones dormitorio vendidos en 2032 sean cero emisiones.

Tanto la Asociación de Conductores Independientes Propietarios-Operadores (OOIDA por sus siglas en inglés) como las Asociaciones de Transportistas Americanos (ATA) se apresuraron a señalar su creencia de que los objetivos son simplemente inalcanzables. El presidente de OOIDA, Todd Spencer, dijo que "la administración parece decidida a regular la desaparición de todas las empresas familiares locales con su avalancha de mandatos ambientales inviables". Por una vez, Spencer y el director de ATA, Chris Spear, parecen estar en la misma página. Spear señaló que ATA se opone a la regla en su forma actual porque los objetivos posteriores a 2030 siguen siendo "completamente inalcanzables dado el estado actual de la tecnología de cero emisiones, la falta de infraestructura de carga y las restricciones en la red eléctrica. Cualquier regulación que no tenga en cuenta las realidades operativas del transporte por carretera prepararán a la industria y a la cadena de suministro de Estados Unidos al fracaso".

Un informe publicado a principios de abril por Clean Freight Coalition (CFC), una alianza de partes interesadas en el transporte por camión cuyos miembros fundadores incluyen la ATA y la



# CAMBIOS A INSPECCIONES PIDE CVSA A FMCSA

Truckload Carriers Association, entre otros, descubrieron que la electrificación total de la flota de camiones comerciales de servicio mediano y pesado de EE. UU. es una empresa de casi \$1 billón de dólares solo en inversión en infraestructura: más de \$620 mil millones de la industria del transporte por carretera en cargadores, infraestructura del sitio y mejoras del servicio eléctrico. El total de un billón de dólares no incluye el costo de los camiones en sí. Sin subsidio, según los informes, estos costes son actualmente dos veces o más, en algunos casos, superiores a los de sus homólogos diésel. El administrador de la EPA, Michael Regan, calificó la regla de la Fase 3 como "el estándar nacional de gases de efecto invernadero más estricto de la historia para vehículos pesados" y afirmó que, a largo plazo, ahorrará costos de combustible a las flotas. La EPA estima que los camiones nuevos podrían ahorrar a los transportistas más de \$3.5 mil millones en combustible y otros costos durante el período de seis años del modelo.

La regla de la Fase 3 es parte de la estrategia de la administración actual, el llamado "Plan Camiones Limpios", y sigue las regulaciones de diciembre de 2022 que exigían límites muy bajos de óxidos de nitrógeno y mayores reducciones de partículas para el año modelo 2027. Como se señaló anteriormente, la EPA no exige una tecnología particular para cumplir con los nuevos

estándares, pero la regla deja en claro que la agencia cree que los camiones eléctricos desempeñarán un papel importante. Además de los estándares de reducción de emisiones, la EPA también instituye requisitos de garantía y monitoreo de la durabilidad de las baterías y otros componentes de camiones de cero emisiones. La EPA dijo que debido al papel cada vez mayor esperado de los camiones eléctricos de alguna forma o modo (vehículos eléctricos de batería (BEV), vehículos eléctricos híbridos enchufables (PHEV) y vehículos eléctricos de celda de combustible (FCEV), incluyó "requisitos para garantizar que dichos vehículos que certifican según las normas de la EPA sean duraderos y capaces de proporcionar las reducciones de emisiones previstas para las que están certificados".

Los fabricantes deberán proporcionar un monitor del estado de salud de la batería (SOH) de cara al cliente para todos los BEV y PHEV de servicio pesado. Este monitor estimará, monitoreará y comunicará el estado de energía certificada del vehículo, brindando a los clientes una estimación del estado actual de salud de la batería del camión, en términos del estado de su energía utilizable de la batería (UBE) expresada como un porcentaje de la original UBE cuando el vehículo era nuevo. "Estamos finalizando el nuevo monitoreo de la durabilidad de la batería para aplicar a



los BEV y PHEV HD MY 2030 y posteriores como un paso clave para garantizar que las reducciones de emisiones proyectadas para este programa se logren en uso", dijo la EPA. Los fabricantes también deberán garantizar las baterías y los "componentes relacionados con las emisiones". La EPA identificó la batería de alto voltaje y los componentes del tren motriz que dependen de ella (incluido cualquier pila de combustible, motores eléctricos e inversores) como "componentes relacionados con las emisiones" a los efectos de la norma. La agencia dijo que cree haber "definido qué componentes están cubiertos, dejando al mismo tiempo los requisitos lo suficientemente generales como para cubrir tecnologías que no están actualmente en el mercado". En su propuesta del año pasado, la EPA recibió comentarios pidiendo a la agencia que también defina qué fallas están cubiertas por la garantía de emisiones, pero la agencia decidió dejar eso en manos de los fabricantes, "dado que los requisitos de garantía actuales ya proporcionan el marco para que los fabricantes definan las fallas específicas que están cubiertas por la garantía, como lo han hecho durante muchos años". La EPA se apega a sus períodos de garantía mínimos propuestos de 5 años o 50,000 millas para vehículos pesados livianos y 5 años o 100,000 millas para vehículos pesados medianos y pesados. 

## ADIÓS A WAUPUN TRUCK-N-SHOW FINALIZA DESPUÉS DE 35 AÑOS


**A** sí es. Uno de los pilares del circuito de exhibiciones de camiones está llegando a su fin después de que se lleve a cabo la 35ª edición de la feria este año. El Waupun Truck-N-Show, una de las exhibiciones de camiones más antiguas del país, se llevará a cabo del 9 al 10 de agosto en Waupun, Wisconsin, en lo que los organizadores de la feria llaman "Our Last Ride Thru Waupun".

Kutschenreuter, quien ha sido parte del espectáculo durante 27 de sus 35 años, dijo que todos los organizadores están envejeciendo y buscan retirarse. "Es una organización sin fines de lucro, por lo que no te pagan por hacer este trabajo", dijo, pero eso no ha hecho que la decisión de terminar el programa sea más fácil. "Fue una decisión muy difícil". A lo largo de los años, ha apoyado a la Fundación Make-a-Wish, recaudando casi \$400,000 y regalando 47 deseos a los niños del programa. El programa también ha ayudado a apoyar las Olimpiadas Especiales y REACH Relief, una organización que ayuda a los niños necesitados.

El Waupun Truck-N-Show se lanzó después de que cinco amigos (Ron VandeZande, Don Schultz, Steve Wendt, Don Williamson y Alton Asmus) se detuvieran en un restaurante en su camino a casa en Waupun después de una exhibición de camiones en Green Bay, Wisconsin. Mientras se sentaban alrededor de la mesa, nació Waupun Truck-N-Show. Comenzó muy pequeño, con "niñas en la parte trasera de un carro de heno" registrando camiones para el espectáculo mientras llegaban a la ciudad, dijo Kutschenreuter, y creció a lo largo de los años hasta presentar hasta 500 camiones en su punto más alto. Hoy en día, Kutschenreuter dijo que la feria cuenta con un promedio de entre 300 y 350 camiones cada año.

Uno de los aspectos más destacados es el par de desfiles, uno de los cuales, según Kutschenreuter, presenta "uno de los espectáculos de luces más grandes del Medio Oeste". Se llevará a cabo un desfile nocturno por Waupun el viernes 9 de agosto por la noche y un desfile "Ride of Pride" el sábado por la tarde. Para cada uno, una subasta de lugares para el desfile beneficiará a REACH Relief (evento del viernes) y Make-a-Wish (sábado).

Para celebrar la edición final, los organizadores traerán de regreso a personas que han sido parte del espectáculo durante numerosos años. Basándose en los primeros comentarios de la comunidad de camioneros y en el hecho de que esta es la última feria, Kutschenreuter dijo que cree que "va a ser un gran año".

Dado el personal limitado del espectáculo, no habrá preinscripción para los competidores del espectáculo de camiones ni para los participantes del desfile este año. Todo el registro se realizará en el sitio. Las inscripciones para la competencia y el desfile comienzan al mediodía del jueves 8 de agosto. Los competidores del espectáculo tienen hasta el viernes 9 de agosto a las 8 p. m. para registrarse. La evaluación comenzará temprano el sábado por la mañana. La inscripción únicamente para el desfile permanecerá abierta hasta el mediodía del sábado 10 de agosto. Como siempre, habrá entretenimiento en vivo tanto el viernes como el sábado, muchos vendedores y más. El espectáculo es gratuito para los asistentes que no participan: "no se paga estacionamiento ni se paga para entrar por las puertas. Lo único que pagas es tu comida", dijo Kutschenreuter. "El espectáculo nunca hubiera sido posible sin todos los miembros, voluntarios y patrocinadores que nos han apoyado durante muchos, muchos años". 



# IMPACTA SUMINISTRO DE DEF COLAPSO DE PUENTE DE BALTIMORE

**E**l espectacular colapso del puente Francis Scott Key a finales de marzo cerró el puerto de Baltimore indefinidamente y, en el proceso, cerró uno de los principales puntos de entrada de DEF al noreste. ¿El DEF se volverá escaso o excesivamente caro en respuesta?? Dominick Tullo, gerente general de T&R Oil Co., uno de los mayores revendedores de DEF, diésel y otros combustibles de la región, causó un poco de revuelo en Twitter señalando que el cierre del puerto podría crear una "restricción de suministro en la terminal IMTT DEF de Bayona, Nueva Jersey" y "esperar un aumento de precios" en respuesta.

"Bayona, donde cargo, trabaja en horario de banquero, de 6 a 16 horas", dijo Tullo en una entrevista. "Allí todos están sindicalizados y se toman una hora de descanso para almorzar. No podrías presentarte mañana con el doble de camiones, porque no hay capacidad suficiente ni para cargarte. No importaría si tuvieras el producto". Pero las cosas no son del todo sombrías en cuanto a la disponibilidad de DEF. "Algunos serán desviados a Virginia, otros a Filadelfia y otros a Bayona", dijo.

Y en cuanto al aumento de precios, podría tardar un tiempo, si es que alguna vez se produce. "En este momento, no planeamos ajustar los precios", dijo Tullo, explicando que sus proveedores cambian los precios del DEF una vez al mes basándose en un rastreador de precios de productos básicos y que a finales de marzo, los precios podrían tardar hasta el 1 de mayo en subir. Y para ese entonces también hay muchos otros factores en juego. "También debemos considerar que la



urea", el insumo más importante del DEF, "se utiliza principalmente para producir fertilizantes. Se acerca la temporada agrícola en el noreste, así que pónganlo en juego también". Tullo dijo que en interrupciones anteriores del puerto de Baltimore, como huracanes de corta duración, "las cosas se pusieron complicadas", pero no cree que los camioneros necesiten acumular DEF. En cambio, predijo una disponibilidad irregular aquí y allá en las paradas de camiones, pero no una escasez generalizada. Tullo dijo que tiene tres proveedores importantes de DEF que "harán todo lo posible" para conseguirle el producto, así como una serie de fuentes redundantes para mantener el flujo del fluido crítico.

El puerto de Baltimore representa el vigésimo puerto más grande de EE. UU. en términos de tonelaje, pero ocupa el

puesto más alto en importaciones de vehículos y repuestos, así como de otros productos manufacturados y algunos fletes más baratos, como productos de papel. El Secretario del Tesoro de los Estados Unidos convocó a una reunión del Grupo de Trabajo de la Cadena de Suministro sobre el colapso del puente, y el presidente Joe Biden esencialmente se ha comprometido a pagar la reconstrucción de todo. **STL**



**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](http://www.ooida.com)**

# NUEVA PLANTA VOLVO ESTARÁ EN MÉXICO

**V**olvo Group dijo en abril que planea construir una planta de fabricación de camiones pesados de 1.7 millones de pies cuadrados en México para complementar su producción en Estados Unidos y agregar capacidad para respaldar el crecimiento de Volvo y Mack. Se espera que la planta, que será una instalación completa de ensamblaje de vehículos convencionales, incluida la producción de carrocerías blancas y pintura de cabinas, esté operativa en 2026.

Con una planta en México ubicada en una ciudad que la compañía no nombró durante el anuncio, Volvo se une a sus rivales del transporte por carretera en la fabricación transfronteriza: Daimler Truck North America en Saltillo y Santiago; Paccar en Mexicali, Baja California; y Navistar en Nuevo León. El anuncio llega justo cuando México ha superado a China como el principal socio exportador de Estados Unidos.

Agregar producción en México, dijo Volvo a través de un comunicado, "brindará eficiencias

logísticas para respaldar las ventas a las regiones suroeste/oeste de EE. UU., y a México y América Latina. También proporciona un ecosistema maduro de suministro y producción que complementará el sistema estadounidense y aumentará la resiliencia y flexibilidad de la huella industrial del Grupo en América del Norte".

La planta de Volvo en México se centrará en la producción de vehículos convencionales de servicio pesado para las marcas Volvo y Mack, pero la compañía dijo que la planta de Lehigh Valley (LVO) en Pensilvania y la planta de Volvo New River Valley (NRV) en Virginia seguirán siendo los principales sitios de producción de camiones pesados de la compañía en América del Norte. Volvo ha invertido más de 73 millones de dólares en los últimos cinco años en ampliación y actualizaciones de LVO, y actualmente está invirtiendo \$80 millones adicionales para prepararse para la producción futura. La planta NRV está completando una expansión/actualización de



seis años por un costo de \$400 millones de dólares para prepararse para la producción del nuevo Volvo VNL.

Si bien Volvo ha estado invirtiendo toneladas de dólares en la producción estadounidense, no todo ha sido fácil en el frente laboral. Los miembros del United Auto Workers (UAW) a fines del año pasado iniciaron un paro laboral de 39 días en las instalaciones de Mack Trucks en

## ¡1,000,000 DE CASCADIA! FREIGHTLINER CELEBRA HITO DE PRODUCCIÓN

**F**reightliner ha celebrado un objetivo importante con la producción del millonésimo Tractor Cascadia Clase 8. El fabricante dijo que el camión es el primer camión Clase 8 de América del Norte que alcanza esa cifra de producción. Lo que comenzó como una idea para desarrollar un camión con nuevas características aerodinámicas, livianas y que mejoren el tiempo de actividad ha evolucionado a lo largo de cuatro generaciones de la plataforma, dijo Freightliner en un comunicado de prensa. Desde entonces, añade Freightliner, el modelo se ha convertido en el camión comercial Clase 8 líder del mercado en Norteamérica. Freightliner atribuye esto a las con-


tinuas innovaciones para la comodidad del conductor, mayor seguridad y reducción del consumo de combustible. En particular, desde su introducción original, el Cascadia ha mejorado su eficiencia de combustible en más de un 35 por ciento.

Cascadia sigue siendo un pionero en características innovadoras en la industria y la base para proyectos transformadores en DTNA. A modo de ejemplo, Cascadia sirve como base de vehículos para la iniciativa SuperTruck, el proyecto de varios años cofinanciado por el Departamento de Energía (DOE) que investiga tecnologías de próxima generación para camiones comerciales de servicio pesado y la posible integración de pro-

ductos en Camiones de producción en serie.

El camión eléctrico de batería Freightliner eCascadia, que se lanzó en 2022, ha recorrido hoy más de 6 millones de millas en el mundo real con clientes en más de 50 flotas en los EE. UU. Y mirando aún más hacia el futuro, DTNA también diseñó un Cascadia listo para ser autónomo con características de seguridad redundantes, que incluyen frenado y dirección para un camión hecho a medida para funcionalidades de conducción autónoma y para la integración de cualquier conductor virtual. Actualmente, Torc Robotics, una subsidiaria independiente de DTNA desde 2019, está probando el Cascadia autónomo como un



Pensilvania, Maryland y Florida. Los miembros del UAW de Mack Trucks, aproximadamente 3,900 empleados de Mack, se declararon en huelga el 9 de octubre de 2023, poco más de una semana después de que los líderes del UAW acordaron un acuerdo tentativo que habría evitado los paros laborales, un acuerdo que esos empleados rechazaron por un margen del 73%. La huelga terminó el 20 de noviembre. 

# CAMBIARÁ REGISTRO

## FMCSA TRABAJAN PARA ACTUALIZAR SISTEMA

La Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA por sus siglas en inglés) está solicitando la aprobación de la Oficina de Gestión y Presupuesto de la Casa Blanca para una nueva solicitud de recopilación de información (ICR por sus siglas en inglés) titulada "Sistema de registro FMCSA (FRS)".


En un Aviso del Registro Federal programado para publicación el viernes 19 de abril, la FMCSA dijo que está reemplazando su Sistema de Registro Unificado (URS) con un nuevo sistema de registro en línea, que se llamará Sistema de Registro FMCSA. La FMCSA anunció que planea reformar su sistema de registro durante el Mid-America Trucking Show del mes pasado, en parte en un esfuerzo por "limpiar a los malos actores" en la industria.

También se aplicará a los agentes designados y aquellas entidades que proporcionen pruebas de requisitos de responsabilidad financiera, como compañías de seguros y agentes corredores de bonos, señaló la FMCSA.

Según la FMCSA, la nueva FRS eliminará una serie de formularios utilizados actualmente por los transportistas y otros en la industria del transporte, incluidos MCS-150, BOC-3, OP-1 y más, integrándolos todos en un nuevo sistema en línea. La agencia aceptará comentarios

**EL NUEVO SISTEMA PERMITIRÁ QUE CUALQUIER PERSONA QUE DEBA REGISTRARSE BAJO LA JURISDICCIÓN COMERCIAL O DE SEGURIDAD DE LA AGENCIA LO HAGA EN LÍNEA. EN CONCRETO, ESTA NUEVA ICR SE APLICARÁ A:**

- Nuevos solicitantes de registro que solicitan el registro de autoridad operativa y/o de seguridad por primera vez ante la FMCSA.
- Solicitantes registrados existentes (es decir, entidades que ya tienen un número USDOT y/o autoridad operativa) que están sujetos a las regulaciones de registro y certificación de la FMCSA y que desean solicitar autoridades adicionales.
- Transportistas domiciliados en México que deseen operar más allá de los municipios estadounidenses en la frontera entre Estados Unidos y México y sus zonas comerciales.
- Solicitantes registrados que buscan procesar cambios de nombre, cambios de dirección y restablecimiento de la autoridad operativa para transportistas, transitarios y corredores.
- Registrantes que solicitan suspender voluntariamente su registro de seguridad y/o autoridad operativa ante la FMCSA.

sobre la recopilación de información propuesta durante 60 días después de su publicación. Los comentarios pueden presentarse en [www.regulations.gov](http://www.regulations.gov) buscando en el Expediente No. FMCSA-2024-0109. 



camión autónomo en operaciones del mundo real, estableciendo estándares de seguridad en la carretera.

"Durante más de 80 años, Freightliner se ha dedicado a servir a sus clientes con soluciones de transporte innovadoras y decididas para ayudar a las empresas a tener éxito. Cuando Freightliner Cascadia se lanzó en 2007, fue diseñado para

hacer exactamente eso, y estamos increíblemente agradecidos con nuestros clientes que han depositado su confianza en Cascadia y Freightliner para ayudarnos a alcanzar la marca del millón", dijo David Carson, vicepresidente senior de ventas y marketing de DTNA. "Con nuestro buque insignia Cascadia, nuestro compromiso de crear una solución más segura, limpia y rentable para nuestros

clientes nunca ha flaqueado. Y aún no hemos terminado. Contamos con el respaldo de una amplia red de soporte de distribuidores", agregó Carson, "que incluye casi 500 ubicaciones en toda América del Norte, el Freightliner Cascadia continúa sirviendo fielmente a todos aquellos que mantienen el mundo en movimiento, y esperamos alcanzar pronto el segundo millón". 



## NAVISTAR SE ELECTRIFICA LISTOS 100 CONCESIONARIOS PARA EV

Más de 100 ubicaciones de distribuidores Navistar están listas para guiar a las flotas a través de la electrificación de su parque vehicular, anunció el fabricante original de camiones y autobuses. Con más de cien distribuidores autorizados de vehículos eléctricos ahora y muchos más en proceso, Navistar dijo que pronto tendrá más del 30% de sus distribuidores listos para respaldar la venta y el servicio tanto de camiones International como de vehículos eléctricos de IC Bus. Estos distribuidores cubren 41 estados y siete de las 10 provincias canadienses.

### PARA ESTAR AUTORIZADO PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS, LOS DISTRIBUIDORES NAVISTAR DEBEN:

- Proporcionar un plan de ventas y recursos para apoyar al cliente durante las fases de planificación y entrega de su recorrido por el vehículo eléctrico.
- Invertir en capacitación de técnicos para brindar mantenimiento y reparaciones oportunas.
- Invertir en equipos de servicio, incluidos elevadores, herramientas y cargadores, para garantizar que los concesionarios estén completamente preparados para diagnosticar todos los aspectos de los vehículos eléctricos y mantener los vehículos de los clientes en la carretera.

En conjunto, esto representa una inversión significativa para los distribuidores y es un testimonio de su compromiso con una experiencia perfecta para el cliente, según Navistar. "La red

### NAVISTAR APOYA A DISTRIBUIDORES Y CLIENTES CON UN DEDICADO EQUIPO DE CERO EMISIONES, SIGUIENDO UN ENFOQUE CONSULTIVO DE TRES PASOS PARA AYUDAR A LOS CLIENTES A REALIZAR UNA TRANSICIÓN MÁS SENCILLA A LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS. ESTOS ESFUERZOS INCLUYEN:

- Consultas. Comprender las preocupaciones, las motivaciones para adoptar vehículos eléctricos y discutir planes a corto y largo plazo. Esto permite a Navistar ayudar a elaborar una hoja de ruta de adopción para el cliente que puede incluir análisis de ruta y alcance, financiación de subvenciones y planificación de carga e infraestructura.
- Carga e infraestructura. Comprender las necesidades de energía, ayudar al cliente a tomar las decisiones adecuadas sobre el hardware de carga en función de sus rutas y aplicaciones específicas, y preparar las operaciones para el futuro analizando los objetivos de vehículos eléctricos a largo plazo del cliente. Navistar y sus socios pueden ayudar a los clientes en el diseño y construcción de infraestructura y carga.
- Incorporación de clientes. Coordinación del tiempo de construcción de camiones y carrocerías, carga y construcción de infraestructura, así como capacitación para clientes, conductores y otros para garantizar que cuando llegue el vehículo, pueda integrarse en las operaciones de los clientes con una interrupción mínima.

de distribuidores de International e IC Bus vive nuestro valor de dar prioridad al cliente y eso no es diferente en la transición a los vehículos eléctricos", dijo Debbie Shust, vicepresidenta del negocio de camiones de trabajo de Navistar. "Un futuro sin emisiones requiere la colaboración de todas las partes interesadas. Para que nuestros clientes tengan una experiencia positiva con los vehículos eléctricos, nuestros distribuidores deben estar adecuadamente preparados para venderlos y darles servicio".

Navistar dijo que sus distribuidores autorizados de vehículos eléctricos entienden que el camino hacia los vehículos eléctricos está lleno de incertidumbre. Están enfocados en toda la experiencia desde el proceso de venta hasta el mantenimiento y operación. "Vemos que el futuro del transporte comercial será

cada vez más eléctrico con baterías en ciertas aplicaciones", dijo Rick Otten, presidente de Cumberland, un distribuidor de autobuses internacionales e IC con nueve ubicaciones en Tennessee y Florida. "Queremos estar a la vanguardia para servir mejor a nuestros clientes y brindar una experiencia de servicio al cliente impecable para todos los vehículos que ofrecemos, ya sean diésel, eléctricos u otras opciones de combustible, mediante su aplicación como puente hacia una solución potencialmente eléctrica. preparar nuestro negocio para el futuro y educarnos para que podamos ser asesores confiables para nuestros clientes de camiones y autobuses en su camino hacia operaciones sustentables, independientemente de dónde se encuentren ahora en ese viaje". 





E-ACTT Modelo Monstrado

## **Diseño a su medida. Soporte Técnico de Fabrica**

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

**Proximas soluciones electricas a su disponibilidad con el nuevo. Autocar E-ACTT. Descubre más en [autocartruck.com/actt](http://autocartruck.com/actt)**





# VIEJA ESCUELA

## KENWORTH T680E 2024

KENWORTH TOMÓ SU NUEVO T680, SU BUQUE INSIGNIA Y EL CUAL TIENE UNA GRAN AERODINÁMICA, PARA QUE LLEVE EL ESTANDARTE DE LA ELECTRIFICACIÓN DE LA MARCA. CON 670 HP Y 1,630 LB-PIE DISPONIBLES DESDE QUE TOCAS EL ACELERADOR, ES IMPRESIONANTE LA RESPUESTA DE ESTE COLOSO QUE LIDERA LOS ESFUERZOS DE KENWORTH HACIA LAS CERO EMISIONES. »



**H**ace unos años Kenworth presentó una actualización significativa del T680, el cual vivió casi 9 años sin cambios muy radicales, aparte de la incorporación de la transmisión automatizada Paccar en 2017 -que si bien no es poca cosa, no alteró otras partes además del tren motriz. Adelantemos el reloj unos años y hoy nos encontramos con un significativo avance que lleva al T680 a un transporte libre de emisiones. ¿Que cómo lo hicieron? Pues "fácilmente" al reemplazar los enormes motores diesel por un tren motriz eléctrico.

El Kenworth T680E es el camión más suave y potente al que nos hemos subido hasta ahora. Por supuesto, no es ningún secreto que la combustión interna no puede competir con la aceleración silenciosa de un vehículo totalmente eléctrico, ni con el par instantáneo que induce confianza que, según Kenworth, puede hacer que el T680E avance desde un punto muerto hasta una pendiente del 25%.

### MOTOR Y TRANSMISIÓN

El T680E alcanza un máximo de 670 caballos de fuerza, mientras que el T680 convencional equipado con un motor diésel Paccar



MX-13 de 12,9 litros ofrece hasta 510 caballos. El T680 con motor diésel alcanza hasta 1,850 lb-pie. torque en las ruedas, mientras que la versión totalmente eléctrica alcanza un máximo de 1,632 lb-pie. Pero el T680E tiene

un acceso más rápido a ese torque que su contraparte diésel, que tiene que acelerar y pasar por varias marchas: 18 en el caso de las nuevas transmisiones manuales automatizadas TX-18 y TX-18 Pro de Paccar. No es así con





los ejes tándem del tren motriz Meritor 14Xe, que pueden girar rápidamente las ruedas del T680E con componentes electrónicos de potencia de alto/bajo voltaje debajo del cofre.

### AL VOLANTE

Hace un tiempo Kenworth realizó una prueba de manejo para la prensa donde colocaron dos T680, uno a diesel y uno eléctrico, para que pudiéramos experimentar las ventajas y sensa-

ciones del segundo con un punto de comparación fresco, fresco. Ambos camiones remolcaban entre 65,000 y 75,000 libras en cajas secas según Kenworth. ¿Pusieron una carga más liviana en el T680E? Nadie podría decirlo. Sin embargo, lo que estaba claro fue la impresionante aceleración del T680E en la recta, que rápidamente subió a 60 mph y bajó a un ritmo manejable después de que simplemente levantamos el pie del acelerador y dejamos que el freno regenerativo se activara a medida que nos acercábamos a una curva.

Ésta es otra ventaja del T680E: tres niveles de frenado regenerativo. No puedes evitar sentirte inclinado a dominar esa característica sabiendo que estás aprovechando los paquetes de baterías durante la desaceleración y preservando la vida útil de los frenos. Otra ventaja del T680E se manifiesta en carreteras con curvas. Mientras tomábamos una curva cerrada en la pista de pruebas de 1.5 millas de largo de Kenworth en el Centro Técnico de Paccar en Mount Vernon, Washington, notamos que el totalmente eléctrico se sentía más ágil y a la altura de la tarea que el T680 convencional. Me venía a la mente la palabra "suave". Esto podría deberse a un centro de gravedad más bajo, cortesía del peso adicional de dos paquetes de baterías que suman 396 kWh. >>





El peso en vacío del T680E es de 22,500 libras. en comparación con el T680 con motor diésel, que con 15,500 libras es considerablemente más delgado. Si bien Kenworth no proporcionó el peso de la batería del T680E, una pequeña búsqueda en línea puede ayudar. Una batería de iones de litio de 100 kW en un Tesla pesa 1,377 libras. Los paquetes de baterías del T680E tienen casi cuatro veces ese tamaño, lo que, en igualdad de condiciones, sumaría 5,508 libras.

Pero no todos los elementos de la química de las baterías son siempre iguales. Si bien Kenworth informa que las baterías de fosfato de hierro y litio utilizadas en el T680E son más seguras debido a su mayor estabilidad e incombustibilidad que las baterías de dióxido de cobalto y litio utilizadas en Teslas y otros vehículos eléctricos de pasajeros de Clase 1, son más pesadas y tienen menos densidad de energía. Sin embargo, más seguro es mejor en un camión Clase 8 en un

momento en que abogados ávidos de demandas aparecen en innumerables carteles a lo largo de las carreteras del país.

Realmente, lo extraño del T680E es su naturaleza suave y silenciosa. No hay ruido ni vibración de un motor diésel robusto. Es un zumbido relajante, al menos por dentro. Mientras observaba un T680E viajar por la pista de pruebas, pude escuchar el chirrido de la suspensión y recordamos algo que nos señalaron en una con-



ferencia de prensa. “Cuando estás en un vehículo más silencioso, hay cosas a las que posiblemente no les prestamos atención antes porque estaban enmascaradas por otros sonidos y ahora les estás prestando atención”, dijo el ingeniero jefe de Kenworth, Kenworth Joe Adams. “Eso hace que el producto sea mucho mejor para nuestros clientes. Es un paquete completo. No estamos simplemente incorporando un tren motriz diferente”. >>

# 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.



zMAX.com

No, no lo son. También están agregando un robusto puerto de carga CCS1 para permitir una carga rápida de CC a una velocidad máxima de 150 kWh, lo que carga las baterías en aproximadamente 3.3 horas. Bien, esa es la parte difícil, o al menos una de las partes difíciles. Otra es el alcance. Espera un máximo de alrededor de 150 millas según la aplicación.

El precio es un poco más difícil de concretar, pero está entre 450-500 mil dólares. Eso sí, te puedes hacer acreedor a varios incentivos fiscales. Por ejemplo, en California viene con un incentivo de \$120,000 a través del Proyecto de Incentivos de Vales para Camiones y Autobuses Híbridos y Cero Emisiones, o HVIP, por sus siglas en inglés. Otra consideración son los cargadores rápidos de CC capaces de proporcionar hasta 150 kWh. Paccar también puede proporcionárselos. Así que sí, los camiones eléctricos Clase 8 como el T680E se enfrentan a algunos desafíos difíciles en términos de adopción de flotas, pero vaya... son divertidos de conducir.

## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTOR

- Dos Meritor 14Xe con 200kW por eje

#### TRANSMISIÓN

- 2 velocidades

#### BATERÍA

- 396 kWh

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Taperleaf

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática

## INTERIOR

Kenworth hizo pocos cambios en la cabina, de hecho, es difícil darte cuenta que no estás en un T680 tradicional. Por el momento solo está disponible con cabina de día, lo cual hace mucho sentido en un camión con autonomía limitada. Ese rango de 150 millas no da para

muchas ocasiones de pasar la noche fuera de casa. Como sus hermanos a diesel, el T680 lleva un moderno interior. Lo que genera más entusiasmo es la pantalla de instrumentación digital. Es un concepto de "cabina de cristal" que ofrece un alto nivel de personalización con casi 50 opciones de visualización. El diseño es intuitivo y fácilmente ajustable para permitir que los conductores elijan sus preferencias, al mismo tiempo que muestra automáticamente contenido crítico.

Los conductores pueden elegir entre dos vistas "minimizadas" que muestran solo la velocidad del camión, el tacómetro y el contenido estándar en el área superior e inferior para minimizar la distracción visual y el impacto en la visión nocturna. La opción de vista básica agrega indicadores digitales como combustible, aire, refrigerante y presión de aceite al contenido en pantalla. En cualquier modo de visualización, los conductores aún recibirán alertas sobre advertencias o fallas mostrándolas automáticamente en la pantalla. >>



americano: **KENWORTH T680E 2024**





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





Los conductores que prefieran ver toda la información destacada del camión verán indicadores adicionales, como la temperatura del eje, el torque, la restricción del filtro de aire, la presión de aplicación de los frenos y más, según se especifica en el camión. Los camiones actuales muestran alrededor de 23 funciones de calibre, pero el sistema puede mostrar hasta 38 en la pantalla, todas en el panel A directamente frente al conductor en lugar de en el panel B.

### SEGURIDAD ACTIVA

El T680E lleva las dos más recientes tecnologías de asistencia al conductor al portafolio de Kenworth: asistencia para mantenerse en el carril y dirección asistida por torque, junto con un conjunto de otras funciones ADAS. La dirección asistida está diseñada para reducir la fatiga del conductor al proporcionar torsión adicional a la columna de dirección. La cantidad de asistencia de torsión se basa en la velocidad del vehículo; las velocidades más altas dan como resultado menos asistencia y una sensación de dirección más firme. El sistema se ajusta de acuerdo a las



diferentes condiciones de manejo y aplica el torque necesario para manejar mejor las condiciones adversas de manejo, como fuertes vientos cruzados. El sistema de asistencia para mantenerse en el carril utiliza la entrada de la cámara para identificar cuándo el camión se está saliendo del carril y proporciona un "empujón" para

corregir la dirección del camión. La función requiere Bendix Fusion y viene con dirección asistida por torsión. Otras tecnologías avanzadas de asistencia al conductor incluyen control de crucero adaptativo, advertencia de cambio de carril, mitigación de colisiones y detección de objetos laterales. [T7L](#)

americano: **KENWORTH T680E 2024**

PHOENIX GAGA  
FOLIE A DEUX  
**JOKER**

THE WORLD IS A STAGE

10.04.24



Soundtrack Album on Interscope Records/WaterTower Music



WARNER BROS. PICTURES

# MULTIFACÉTICO

## INTERNATIONAL HX SERIES 2024

UN CAMIÓN VOCACIONAL TIENE QUE SER DURADERO Y, MUY IMPORTANTE, TENER UN CONSUMO DE COMBUSTIBLE EFICIENTE. PERO, SOBRE TODO, DEBE SER CAPAZ DE HACER TAREAS MUY DIFERENTES; CARACTERÍSTICA EN LA QUE INTERNATIONAL SUBIÓ LA BARRA AL INCORPORAR UNA CABINA DORMITORIO. »





**S**i bien el transporte comercial está lejos de renovarse tan rápido como lo hace el de los vehículos de pasajeros, en International no se duermen en sus laureles y a tan solo cinco años de la presentación de la Serie HX, la marca renovó este camión para incorporar tecnología moderna y características centradas en el conductor mientras mantiene un aspecto clásico que tanto gusta a los conductores. International piensa que el nuevo camión de servicio severo lo ayudará a expandir su presencia en el mercado de la construcción. La nueva serie HX está disponible en versiones de eje adelantado (HX520) como retrasado (HX620). Ambos vehículos ya están a la venta y son producidos en la planta de International en Escobedo, México, al igual que el HX actual.

Contrario a lo que muchas veces pasa en la industria, las versiones antigua y nueva del camión no se superponen. "La nueva serie HX representa nuestro camión de servicio severo



ro más cómodo, duradero, tecnológicamente integrado y centrado en el conductor", dijo Mark Stasell, vicepresidente de camiones vocacionales de Navistar. "Es la representación física de nuestra estrategia Navistar 4.0: poner al cliente en el centro de todo lo que hacemos". Navistar 4.0 se centra en la construcción de un éxito sostenible.

## INTERIOR

El enfoque de la estrategia Navistar 4.0 es evidente en la cabina de acero para servicio extremo, basada en la cabina para la Serie LT. Navistar agregó refuerzos estructurales en ubicaciones clave y añadió una capa triple de protección contra la corrosión para resistir condiciones de servicio severo. El uso de acero de alta resistencia en

## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTORES

- International A26 con con 370 a 515 HP y 1,350 a 1,850 lb-pie
- Cummins ISX15 con 430 a 605 HP y 1,650 a 2,050 lb-pie

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Multihoja
- Muelles parabólicos
- Tipo slipper

#### TRANSMISIONES

- Manuales Eaton de 10, 11, 13 y 18 velocidades
- Automatizadas Eaton UltraShift+ de 10, 11, 13 y 18 velocidades
- Eaton Fuller Advantage de 10 velocidades
- Automáticas Allison 4000 EVS, RDS, OFS

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Chalmers
- Hendrickson RT y R
- Hendrickson Haulmaax, HAS, PRIMAAX y PAX Tridem



vocacional: **INTERNATIONAL HX SERIES 2024**



ubicaciones estratégicas significa que la cabina es comparable en peso a las cabinas de aluminio. La cabina está protegida por ChemGuard en el exterior, LineX en el interior y el proceso de acabado de International Truck, lo que la hace casi impenetrable a la sal, según funcionarios de la compañía. Demostrando la resistencia a la corrosión de la

cabina, la nueva serie HX está respaldada por una garantía de perforación de 10 años.

Las flotas municipales que utilizan el HX para quitar la nieve fueron el catalizador para que Navistar agregara la opción de piso LineX a la cabina. Habían demostrado que mucha corrosión comienza desde adentro. Los conductores entran a la cabina con nieve, sal y otros mate-

riales corrosivos en sus botas de trabajo, y eso se filtra debajo del piso y corroe el piso de la cabina de adentro hacia afuera. En la parte delantera, un cofre de material compuesto de tres piezas es resistente a las grietas, fuerte y diseñado para ofrecer una gran visibilidad frontal. Con una herencia que se remonta a 1907, cuando International comenzó a fabricar camiones profesionales, el exterior del HX rinde homenaje a los camiones más clásicos, incluido el 9900i de finales de la década de 1990 y principios de la de 2000. Por ejemplo, viene con filtros de aire externos duales funcionales, que ofrecen una mayor filtración fundamental cuando se trabaja en entornos polvorientos, al tiempo que mantienen un aspecto de la vieja escuela que muchos conductores prefieren. Todas las luces de posición se han reemplazado por LED para una visibilidad nocturna superior y una frecuencia de reparación reducida. La nueva serie HX también se puede personalizar con visores de acero inoxidable, espejos con acabado brillante y otras opciones adicionales de acero inoxidable. >>



Uno de los cambios más evidentes en el interior es que la cabina es más grande, lo que brinda a los conductores más espacio para el abdomen y más espacio entre los pedales y la pared trasera. Las puertas se abren más para facilitar la entrada y la salida. Está equipado con lo que Navistar llama el "mejor sistema de calefacción y aire acondicionado en su clase". Las ventanas eléctricas más grandes mejoran la visibilidad. La nueva cabina también está disponible con el paquete de equipamiento más nuevo y más alto de International Truck, Diamond Elite, que incluye una nueva línea de asientos premium con calefacción y ventilación.

La tecnología de asistencia al conductor integrada de Bendix ayuda a mejorar la concientización y la seguridad del conductor. Navistar ha ofrecido el sistema Bendix Fusion en el pasado, y ahora también es una opción en el HX. Los sensores de la parte delantera están protegidos de los lugares de trabajo más duros con una cubierta especial.

### MOTOR Y TRANSMISIÓN

La Serie HX está equipada por default con el motor International A26, que entrega hasta 515 HP con un peso contenido. Los modelos HX520 y HX620 se pueden pedir con el motor Cummins X15, con una variedad de clasificaciones de



hasta 605 hp y 2,050 lb-pie de torsión. La gran novedad para 2023 es la posibilidad de equipar el tren motriz integrado S13, que se compone del motor S13 de 13 litros, la transmisión manual

automatizada T14 de 14 velocidades y el sistema de postratamiento de dos etapas.

La nueva Serie HX incluye transmisiones manuales Eaton Fuller, transmisiones manua-



vocacional: **INTERNATIONAL HX SERIES 2024**



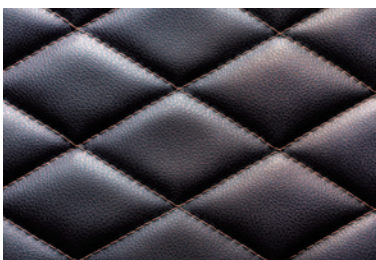


les automatizadas Eaton Ultrashift o transmisiones Allison 4000 Series. Las transmisiones automáticas manuales y automáticas se controlan a través del control intuitivo de la palanca de cambios de la palanca de International Truck que permite a los conductores mantener la vista en el trabajo.

Las transmisiones automáticas y automatizadas se están volviendo cada vez más populares, dijo Bruce Vabinder, director de comercialización de productos de servicio severo de International, con las manuales perdiendo terreno. Aún así, todavía ocupan un 40% del mercado en este segmento, con las automáticas de Allison en una cifra similar y las automatizadas de Eaton con el 20% restante.

El HX está disponible con engranajes de dirección dobles y avanzados sistemas de frenos antibloqueo para un giro, tracción y control superiores. La Serie HX continúa ofreciendo una opción de bastidor de riel único de alta resistencia de 12.5 "x 0.5" que entrega 3.5M RBM para soportar cargas pesadas. El HX también incluye un bastidor con tornillos Huck y travesaños en el chasis que minimizan el movimiento y el desgaste. La nueva suspensión Hendrickson Haulmaax HMX-EX brinda mayor confiabilidad y mayores calificaciones en el lugar de trabajo.

Se encuentra disponible una amplia gama de ejes elevados Watson y Chalin instalados de fábrica, e International ahora ofrece la opción de que todos



los controles se coloquen en el tablero para mejorar la ergonomía y la apariencia. Para las raras ocasiones en que un conductor queda atascado, hay un perno de remolque delantero con una clasificación de hasta 150,000 libras.

## CONECTADO

International ha integrado el sistema eléctrico Diamond Logic en la nueva Serie HX. Este es un sistema eléctrico integrado, fácilmente programable y personalizable que opera directamente desde el tablero. Reduce el trabajo de instalación de la carrocería, aumenta el tiempo de actividad y la seguridad, y permite a los conductores operar con más facilidad las carrocerías de los camiones. "Atrás quedaron los días de las torpes cajas de control montadas entre los asientos", dijo Stasell. Diamond Logic ofrece un sistema integrado y personalizable que funciona desde el tablero, reduce el tiempo de instalación de la carrocería y aumenta la productividad del conductor. 

### Asegúrate de tener el ELD indicado.



[www.vdoroadlog.com](http://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.



A large Volvo FH16 750 truck is shown from a low angle, driving on a paved road that curves to the right. The road is bordered by a steep, rocky cliff face on the right side. The scene is illuminated by the warm, golden light of a setting or rising sun, creating a strong lens flare effect on the left side of the image. The truck's headlights and taillights are visible, and the overall atmosphere is one of ruggedness and reliability.

# MARCA EL CAMINO

## **VOLVO** FH16 750 2024

POCAS MARCAS TIENEN EL RENOMBRE DE VOLVO Y LA VERDAD ES QUE EL FH16 DEJA CLARO POR QUÉ TANTOS CAMIONEROS ALREDEDOR DEL MUNDO JURAN POR ESTA MARCA. ES UN ICONO EN EL SECTOR, UNA HERRAMIENTA FIABLE Y PUEDE MOVER PESOS COLOSALES; TODO EN MEDIO DE LA COMODIDAD MÁS ABSOLUTA Y UNA CABINA PENSADA PARA HACER LA VIDA FÁCIL Y CÓMODA AL CONDUCTOR. »



POR: **TRANSPORTE LATINO** / DIEGO GUERRA

**C**uando eres una marca con fama mundial, es claro que cada movida que hagas debe estar bien pensada, pues tus rivales están siempre a la caza y aprovecharán cualquier descuido. Por eso no nos extraña que el buque insignia de Volvo en el segmento de larga distancia esté completamente a la altura del desafío. Bajo una refinada fachada, hay un titán capaz de mover toneladas con una excelente eficiencia de combustible y la confiabilidad que caracteriza a esta marca sueca.

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

El 750 en el nombre hace referencia a los caballos de fuerza del motor de 16 litros, pero lo que es realmente impresionante es el par motor



del mundo: **VOLVO FH16 750 2024**



del mismo: 2,617 lb-pie, del que el 90% está disponible en cuestión de segundos, lo que lo convierte en uno de los camiones más aptos para la industria del transporte por carretera, minería, madera o construcción. Por supuesto, también está disponible con otros rangos de potencia y

torque para quien no requiere todo el poder que el motor D16G es capaz de otorgar.

### DISEÑO

La imagen es la misma con la que se presentó hace unos años para celebrar el 25 ani-

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

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





## INTERIOR

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

nada de qué preocuparte, pues todas las cabinas han superado las pruebas de impacto suecas, que son de las más exigentes del mundo.

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

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

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



## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTOR

- Volvo D17 de 17.3 litros, 600 a 780 HP y 2,219 a 2,800 lb-pie

#### TRANSMISIONES

- Automática Volvo I-Shift de 12 velocidades

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática



hay un nuevo turbocompresor que mejora la respuesta del motor y la experiencia de conducción; un innovador diseño de pistón ondulado patentado por Volvo que optimiza la combustión y reduce las emisiones; un aumento de la presión máxima del cilindro, lo que permite una mayor potencia y una caja de cambios actualizada capaz de gestionar la enorme potencia y torque, entre otras cosas. La potencia va de los 600 a 780 caballos de fuerza y el par motor de 2,210 a 2,800 lb-pie.

En lo que respecta a la transmisión, lo más interesante es la caja de cambios automática I-Shift, que ofrece un nivel de conducción antes inalcanzable para transportes de 80 o más toneladas gracias a que se ha desarrollado un nuevo software en el sistema de transmisión. La caja de cambios se ha diseñado para que se adapte a las necesidades requeridas según las condiciones de cada actividad. También es posible pedir I-Shift con marchas ultracortas, marchas ultrabajas y varias velocidades marcha atrás. >>

como una litera abatible, los sistemas de seguridad activa de Volvo y funciones de gama alta para el sistema de sonido estéreo.

### MOTOR Y TRANSMISIONES

Para 2024, la gran novedad es la llegada de una nueva mecánica, que Volvo denomina simplemente D17 de 17.3 litros de cilindrada. La potencia y la eficiencia de combustible son el resultado de muchas mejoras diferentes. Los ingenieros de Volvo han buscado todas las formas posibles de reducir la fricción interna y, al mismo tiempo, generar potencia de forma más eficiente. Entre ellas




## MANEJO

Por mucho que tratemos de ponerlo en aprietos, el FH16 sólo nos reclamará que estemos atentos a la conducción, debido a lo rápido que podemos circular en cualquier situación. El sistema de suspensión neumática controlada electrónicamente (ECS por sus siglas en inglés) ofrece una gran comodidad y protección para la carga, ya que se ajusta automáticamente, por lo que el camión mantiene una altura constante y compensa la distribución desigual de las cargas.

El control manual de la altura facilita el ajuste de la altura de la plataforma de carga para adaptarla a la del resorte de carga. ECS está disponible en dos versiones: Suspensión neumática integral para todas las ruedas del camión y suspensión neumática trasera. Para los mayores pesos brutos, existe el eje



Tridem con suspensión neumática, combinado con un eje direccional. El eje Tridem se caracteriza por una alta estabilidad y buena tracción incluso en condiciones difíciles. Un

eje direccional, combinado con una distancia entre ejes corta, significa que el camión es muy fácil de maniobrar, con radios de giro pequeños. 



del mundo: **VOLVO FH16 750 2024**





# EFICIENCIA CONSECUENTE

MAN es Gama de Camiones





**LA OPCIÓN CORRECTA**



T 480  
RENAULT TRUCKS



480

RENAULT TRUCKS  
T 480

W-710-GR

520

GR





# SEMPITERNA

## CHEVROLET EXPRESS 2024

PASAN LOS AÑOS Y LA CHEVROLET EXPRESS SIGUE CON NOSOTROS. PERO LA COMPETENCIA EN EL SEGMENTO ES FUERTE Y LA FALTA DE ACTUALIZACIONES COMIENZA A PASARLE FACTURA. »



**É**rrese una vez hace no mucho tiempo en que si querías una van para tu negocio, tenías muy pocas opciones (tres para ser exactos, una de Ford y dos de Chevrolet/GMC). Pero de un tiempo a la fecha otros fabricantes voltearon a ver ese nicho y, si bien es cierto que han desaparecido algunas como la Nissan NV Cargo y NV200, aún hay suficientes competidores en este nicho para hacer interesante. Vamos, que varios modelos, como la Ford Transit, la Ram ProMaster o la Mercedes-Benz Sprinter, incluso se dan el lujo de lucir bien!

Chevrolet, por su parte, se ha mantenido fiel al modelo que le ha dado buenos resultados durante más de dos décadas (¿si no está roto para qué arreglarlo?). A primera vista, uno creería que esto le pasaría una mayor factura a sus cifras de ventas, pero todo parece indicar que saben que están en un segmento donde la confiabilidad y abundancia de refacciones le da un valor extra al vehículo. La van grande más vendida en 2018 fue la Ford Transit, con casi 154 mil unidades, pero la segunda fue la Chevrolet Express, que colocó en las calles 77,457 mil vans. Sí, están bastante lejos de la líder, pero su más cercana competidora, la ProMaster, vendió 21 mil unidades menos.

Lo que sí es una realidad es que la época en que la Express podía considerarse la van de carga más sofisticada y moderna quedaron en el pasado; aunque sigue siendo una buena opción para quienes buscan un vehículo asequible, capaz y versátil. Ciertamente, los 20 años de vida son notorios, pero una Clasificación de Peso Bruto Combinado (GCVR por sus siglas en inglés) 16,000 libras, cuatro motores disponibles y dos longitudes de chasis la mantienen como una buena opción para quien no busca mayores refinamientos.

## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTORES

- V6 de 4.3 litros con 276 HP y 298 lb-pie
- V8 de 6.6 litros con 401 HP y 464 lb-pie

#### TRANSMISIÓN

- Automática de 6 velocidades
- Automática de 8 velocidades

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos

#### PRECIO

- Desde \$38,100



## DISEÑO

Durante su más reciente rediseño, los diseñadores de Chevrolet trataron de darle una nariz más pronunciada 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 consideramos que la Express ya está en edad de votar, hay que reconocer que ha envejecido bien. La cintura

que recorre la van 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, Chevrolet no consideró pertinente dotarla de una también del lado del conductor. >>





## INTERIOR

La cabina de la Express 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. La elección de qué material elegir quizá se vea. Como es de esperar en un vehículo de estas características, el espacio de carga es enorme. En la Express 2500 Regular hay 270 pies cúbicos con una Clasificación de Peso Bruto Vehicular (GVWR por sus siglas en inglés) de 8,600 libras; por su parte, la 3500 Extended tienen 314 pies cúbicos de espacio de carga con un GVWR de 9,600 libras. >>





# SUSCRÍBETE A TRANSPORTE LATINO ¡ES GRATIS!



Envía tu suscripción a:  
Transporte Latino Publishing, Inc.  
880 West First St. Suite #310, Los Angeles, CA 90012  
Visítanos en:  
[www.transportelatino.com](http://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"/>



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, convirtiéndolo 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

Hasta hace poco, bajo el cofre de la Express había tres posibles alternativas, pero Chevrolet se despidió del motor diesel y ahora solo hay dos opciones de gasolina. El más pequeño es un V6 de 4.3 litros con 276 HP y 298 lb-pie; pero si necesitas más potencia la opción es el V8 de 6.6 litros con 401 y 464 lb-pie.

Quizá haya algunos que añoren el Duramax de ocho cilindros con 265 HP y 525 lb-pie de torque, pero no creemos que haya sido una decisión tomada a la ligera. Además, en esta época las restricciones ambientales son cada vez más fuertes, por lo cual es necesario hacer más eficientes los motores. En cuanto a la transmisión, es automática de ocho velocidades para ambas mecánicas, pero también hay disponible una de seis cambios de uso rudo para quienes requieran mover cargas más pesadas.

## 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 lo 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 frenar sea pan comido.

## SEGURIDAD

Además del ya mencionado ABS, la Express 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. 



**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.

# 2 Revolu



## RAM 1500 REV 2025

Quizá no tanto como nos hicieron pensar con el concepto que mostraron en el Salón de Nueva York, pero la Ram 1500 REV hace más nutrido un ya interesante segmento prometiendo una autonomía de hasta 500 millas con su batería más grande, 14,000 libras de capacidad de arrastre y recarga para recorrer 110 millas en solo 10 minutos. »



# ccionaria?



POR: TRANSPORTE LATINO / ENRIQUE KOGAN

Las pickups eléctricas son la nueva tendencia más candente en la industria automotriz. Los fabricantes de automóviles están invirtiendo miles de millones de dólares en el desarrollo y producción de camionetas eléctricas, y los consumidores están ansiosos por tenerlos en sus manos. Hay varias razones que explican la popularidad de las camionetas eléctricas.

Primero, ofrecen una serie de ventajas sobre las pickups tradicionales propulsadas por gasolina; las pickups eléctricas son más eficientes, más silenciosas y no producen emisiones. También suelen ser más potentes y tener mejor torque que su contraparte de gasolina. En segundo lugar, las camionetas eléctricas son cada vez más asequibles. El costo de las baterías ha ido cayendo constantemente en los últimos años y los fabricantes de automóviles están trasladando esos ahorros a los consumidores. Como resultado, las alguna vez inasequibles pickups eléctricas están ahora al alcance de una gama más amplia de compradores.

En tercer lugar, las camionetas eléctricas son cada vez más capaces. Los primeros modelos eléctricos tenían una autonomía y capacidad de remolque limitadas, pero los modelos más nuevos ofrecen un rendimiento significativamente mejorado. La Ram 1500 REV está causando sensación en el mundo de los vehículos eléctricos, aportando una combinación excepcional de rendimiento, gran autonomía y lujo sin concesiones.

Diseñada sobre la robusta plataforma STLA Frame de Stellantis, la Ram 1500 REV totalmente eléctrica combina rendimiento, autonomía y lujo excepcionales. Con un potente motor eléctrico de 654 caballos de fuerza y 620 libras-pie de torque, la Ram 1500 REV ofrece una aceleración emocionante de 0 a 60 mph en sólo 4.4 segundos. Hace unos años, esos eran tiempos de superdeportivos. Pero la



camioneta: **RAM 1500 REV 2025**

54

MAYO DE 2024 | TRANSPORTE LATINO



## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTOR

- Eléctrico de 654 HP y 620 lb-pie

#### BATERÍA

- 168 kWh (350 millas de autonomía)

#### TRANSMISIÓN

- Continua

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Neumática

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática



Ram 1500 REV también ofrece un alcance más que respetable, con hasta 350 millas con una sola carga con la batería de 168 kWh disponible cuando llegue a las calles. Para finales de 2026 Ram planea lanzar una batería más grande de 229 kWh, que incrementará la autonomía hasta 500 millas. Y gracias a su puerto de carga inteligente, la Ram 1500 REV puede cargar suficiente batería para recorrer hasta 110 millas en solo 10 minutos, lo que facilita mantener la batería cargada. >>



Al elegir una pickup, la capacidad de remolque es una consideración crucial, especialmente si se planea transportar cargas pesadas. La Ram 1500 REV sobresale en esta área, empatada con la Tesla Cybertruck con una capacidad máxima de remolque de 14,000 libras. Esto lo convierte en una fuerte candidata a la lista de pickups con mejor capacidad de remolque del mercado, capaz de arrastrar una pequeña embarcación, caravana o remolque con facilidad. Para darte una idea, la Ram 1500 de gasolina más equipada puede remolcar 12,750 libras.

Cuando la Ram 1500 REV era solo un concepto, mostraba varias características que hacían honor a su nombre de revolucionaria. Para empezar había puertas suicidas (de bisagra en el poste C en lugar del B); así como una puerta trasera eléctrica con diseño de puerta dividida que creaba espacio de carga adicional en la caja y un túnel de carga de 18 pies de



largo que se extendía desde la parte trasera de la plataforma de la camioneta hacia la parte delantera de la cajuela -en el vano del motor de las versiones de combustible- proporcionaba un almacenamiento conveniente para objetos

largos y delgados. Lamentablemente, como ocurre siempre con los autos concepto, la realidad financiera hizo que varias de estas emocionantes características no llegaran a la versión de producción. >>





CHASE. RIDE. SURVIVE.

# TWISTERS



IN THEATERS JULY

## AL VOLANTE

El sistema de asistencia activa a la conducción manos libres es una tecnología de vanguardia de asistencia al conductor que hace que los viajes de larga distancia sean más cómodos y eficientes. Utiliza un conjunto de sensores, cámaras y radar para mantener una velocidad constante y una distancia segura detrás de otros vehículos, lo que te permite relajarte, quitar las manos del volante y concentrarte en la carretera. La asistencia activa a la conducción manos libres está disponible en carreteras aprobadas, donde puedes dirigir el camión dentro de su carril, mantener una velocidad segura y adaptarse a los cambios en el flujo del tráfico. El sistema también es capaz de realizar cambios de carril y rebasar a otros vehículos con tu aprobación.

La Ram 1500 REV también cuenta con One Pedal Driving, una característica innovadora que mejora la eficiencia al activar el sistema de frenado regenerativo cuando sueltas el acelerador. Esto permite que la camioneta reduzca la velocidad gradualmente mientras recupera energía cinética para recargar la batería. La gestión autó-



noma de los motores eléctricos de la 1500 REV mejora aún más la eficiencia al optimizar el uso de los motores eléctricos duales de la camioneta.

Esto da como resultado una experiencia de conducción más suave y con mayor capacidad de respuesta, al mismo tiempo que maximiza el alcance. Las funciones de asistencia activa a la

conducción con manos libres y conducción con un solo pedal de la Ram 1500 REV se combinan para ofrecer un nuevo nivel de eficiencia para la conducción de largas distancias. Con estos sistemas funcionando, podrás relajarte, disfrutar del viaje y saber que la pickup está trabajando duro para maximizar el alcance y la eficiencia. >>



camioneta: **RAM 1500 REV 2025**

# WHY ADVERTISE WITH ARBOL PUBLISHING

DELIVERS 2,500,000 + HISPANICS CONSUMERS MONTHLY IN THE US MARKET



automundo

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
- 45% of Affluent Hispanic households are concentrated in Los Angeles, New York, Houston, Miami and Chicago
- Approximately 70% of Hispanics speak Spanish and nearly half of the total population are at ease with the English Language.
- 27.7 is the median age of the Hispanic population in 2008. This compared with 36.8 years for the population as a whole.
- Hispanics are now the nation's second largest consumer market after white non-Hispanics.

INFO: 1.888.628.2188 - CONTACT: [Publisher@arbolpublishing.com](mailto:Publisher@arbolpublishing.com)  
880 West First St. Suite #310 Los Angeles CA, 90012

ARBOL  
PUBLISHING



## INTERIOR

La cabina de la 1500 REV está preparada para revolucionar el lujo de las camionetas, estableciendo un nuevo estándar con una paleta de materiales premium y duraderos. La cabina está diseñada centrándose en texturas, colores y materiales de calidad que se eligen meticulosamente para mejorar el confort, el lujo y la funcionalidad. El compromiso de Ram de brindar una experiencia sin concesiones es evidente en el uso de materiales de primera calidad como fibra de carbono, metal y cuero en todo el interior.

Los asientos del conductor y del pasajero delantero están equipados con calefacción y ventilación, ajustes eléctricos de 24 posiciones con configuraciones de memoria y función de masaje, complementados con lujosos reposacabezas eléctricos de cuatro direcciones. El interior de la Ram 1500 REV también cuenta con un sistema de audio Klipsch Reference Premiere ultra premium con 23 bocinas y un sistema de cargador inalámbrico dual para teléfonos inteligentes para garantizar un viaje cómodo y placentero.

También ofrece la opción de dos grandes pantallas de información y entretenimiento:



una pantalla táctil estándar de 12 pulgadas y una pantalla táctil reconfigurable opcional de 14.5 pulgadas con capacidad de pantalla dividida para aplicaciones duales. La Ram 1500 REV también cuenta con una pantalla para el pasajero de 10.25 pulgadas, visible sólo para el pasajero delantero, con controles dinámicos de pantalla táctil y un conector HDMI para duplicación de teléfonos inteligentes.

Esta función de duplicación de pantalla integra perfectamente el sistema UConnect 5 de la Ram 1500 REV con búsquedas populares en Internet, reproducción de música y otras funciones útiles. Además, la aplicación Ram se puede emparejar con un teléfono inteligente para usarla como llave, que se puede compartir



con múltiples usuarios y permite el acceso completo y el encendido de la camioneta.

La Ram 1500 REV es un excelente ejemplo de ingeniería y diseño, que combina un rendimiento excepcional, una autonomía impresionante y un lujo sin concesiones. Con sus potentes motores eléctricos duales, la Ram 1500 REV ofrece una aceleración estimulante y una capacidad de remolque impresionante. Su sistema de carga inteligente y de largo alcance facilita mantener la batería cargada, incluso en viajes largos.

Su lujoso interior con materiales de primera calidad y tecnología de última generación te hará sentir como si estuvieras viajando en primera clase. Ya sea que estés buscando un potente caballo de batalla, un vehículo familiar lujoso o una opción sustentable y ecológica, la Ram 1500 REV tiene algo que ofrecer a todos. Por el momento, Ram no ha dado información oficial acerca del precio, pero todo mundo espera que ronde los 58,000 dólares. Aunque ciertamente no es el vehículo revolucionario que nos vendieron cuando mostraron el concepto, es una bienvenida adición a un segmento cada vez más competido. 





**BUSINESSFUNDING4YOU**  
BUSINESS LENDING EXPERTS

# PRESTAMOS PARA TODO TIPO DE NEGOCIOS!

Tel: 866.832.9991 — 562.665.5397 — [info@businessfunding4you.com](mailto:info@businessfunding4you.com) — [www.businessfunding4you.com](http://www.businessfunding4you.com)

## REQUISITOS:

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



## UTILIZARLO PARA:

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

**MAL CREDITO  
NO HAY PROBLEMA!**

**RAPIDO  
Y FACIL!**

Si ha sido rechazado por su banco  
nosotros le podemos ayudar

# ¿RONCAS COMO CAMIÓN?

## **APNEA** DEL SUEÑO

RONCAR ES UN PROBLEMA QUE VA MÁS ALLÁ DE MOLESTAR A QUIENES DUERMEN CERCA DE TI, PUES PUEDE LLEGAR A CONVERTIRSE EN APNEA DEL SUEÑO, UNA AFECCIÓN RESPIRATORIA QUE NO SOLO AFECTA TU CALIDAD DE VIDA, TAMBIÉN PUEDE DEJarte SIN TRABAJO COMO CONDUCTOR DE UN VEHÍCULO COMERCIAL. »



La Administración Federal para la Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés) a menudo recibe críticas por las normas que impone y uno de los casos más o menos recientes es la falta de directrices claras para los examinadores médicos al momento de revisar y tratar la apnea del sueño. En diciembre de 2014, la FMCSA prometió que aclararía un poco el tema de la apnea del sueño, por lo que en febrero de 2015 emitió un boletín dirigido tanto a examinadores médicos como a organizaciones de entrenamiento que proveen planes de estudio para la certificación de los examinadores en el Registro Nacional.

En dicho boletín se puede ver en detalle el estado actual de las regulaciones relativas a la apnea del sueño en las certificaciones médicas para conductores, además de exhortar a los examinadores a que revisen esta condición médica, que pertenece a la categoría de problemas respiratorios en las calificaciones físicas de los conductores. >>





# QUÉ ES LA APNEA

El Instituto Nacional de Corazón, Pulmón y Sangre define la apnea del sueño como "un trastorno en el que la persona hace una o más pausas en la respiración o tiene respiraciones superficiales durante el sueño. Las pausas pueden durar entre unos pocos segundos y varios minutos. A menudo ocurren entre 30 veces o más por hora. Por lo general, la respiración vuelve a la normalidad, a veces con un ronquido fuerte o con un sonido parecido al que una persona hace cuando se atraganta. Casi siempre es un problema crónico (constante) de salud que altera el sueño. La persona pasa de un sueño profundo a un sueño liviano cuando hay una pausa en la respiración o cuando la respiración se vuelve superficial".

Para más información sobre la apnea visita el sitio de internet [www.nhlbi.nih.gov/health-spanish/health-topics/temas/sleep\\_apnea](http://www.nhlbi.nih.gov/health-spanish/health-topics/temas/sleep_apnea)

## CÓMO SABER SI TIENES APNEA

De acuerdo a los Institutos Nacionales de Salud (NIH por sus siglas en inglés), no todo aquel que ronca tiene apnea del sueño, pero hacerlo de manera particularmente fuerte y de forma frecuente pueden ser síntomas del problema. Los NIH recomiendan consultar con un familiar acerca de las características del ronquido, dado que los pacientes dormidos no se pueden monitorear a sí mismos.

## ENTRE LAS CARACTERÍSTICAS DEL RONQUIDO QUE PUEDEN SEÑALAR LA APNEA ESTÁN:

1. Que sean más fuertes al dormir boca arriba.
2. Que haya pausas al roncar, seguidas de un sonido de ahogo o jadeo.

## OTROS SÍNTOMAS DE LA APNEA:

- Fatiga excesiva durante el día (especialmente al manejar o en periodos de inactividad)
- Dolores de cabeza matutinos
- Problemas de memoria y concentración
- Frecuentes cambios de humor, depresión o irritabilidad
- Despertarse a orinar frecuentemente
- Boca seca o irritada al despertar

## POSIBLES INDICADORES DE APNEA:

- Historial de diabetes
- Historial de hipertensión
- Índice de masa corporal superior a 33
- Talla de cuello superior a 17" en hombres y 16" en mujeres
- Calificación de 16-24 en la Escala de Sueño de Epworth
- Calificación Clase III o IV en la escala de Mallampati, que mide la visibilidad del fondo de la garganta

Fuente: NIH.gov



**¡No asumas riesgos!**

**Rastreo Satrack GPS**

Te alerta cuando encienden o mueven tu camión sin autorización.

**¡COTIZA AHORA!**

(786) 8339897  
(786) 3326933  
[www.satrack.com](http://www.satrack.com)

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

**satrack**



# SLEEP APNEA

Bajo las regulaciones actuales, publicadas en el año 2000, la FMCSA dice que “recomienda que, si un examinador médico cree que es posible que el problema respiratorio interfiera en cualquier manera con la capacidad del conductor para controlar de forma segura y manejar un vehículo motorizado comercial, el conductor debe ser remitido a un especialista para una evaluación más a fondo y terapia”.

Si un examinador médico cree que un paciente tiene apnea, o si el conductor reporta que ha sido diagnosticado con ella, el examinador “debería considerar remitir al conductor con un especialista para ser eva-

luado antes de emitir un certificado médico”, dice el boletín con las reglas del año 2000. También puede “solicitar información adicional al conductor y al profesional de la salud que lo esté tratando acerca del manejo de la apnea obstructiva del sueño del primero”.

En octubre de 2016, dos comités asesores de la FMCSA la Junta de Revisión Médica y el Comité Asesor para la Seguridad en el Transporte Motorizado, emitieron recomendaciones finales sobre qué conductores deben ser examinados para apnea del sueño (OSA por sus siglas en inglés). Los camioneros con un Índice de Masa Corporal superior (BMI por sus siglas en inglés) a 40 serían

marcados para revisión y se les daría un certificado médico de 90 días. Si se les diagnostica con OSA; los conductores deberán comenzar un tratamiento en ese mismo periodo. Las juntas también recomendaron que los conductores que tengan un BMI mayor a 33 sean revisados si cumplen con otras condiciones, como tener hipertensión, más de 42 años, diabetes Tipo 2, historial de afecciones cardíacas, ronquidos fuertes, talla de cuello superior a 17” en hombres y 16” en mujeres, entre otros.

Sin embargo, a pesar de que un diagnóstico de OSA puede ser una condición descalificatoria, y la sospecha de ella una razón para retener la certificación o emitir una temporal hasta que se obtenga mayor información, la agencia más bien “exhorta” a los examinadores médicos a considerar lo siguiente:

## AHI MAYOR O IGUAL A 15

Los conductores con una apnea obstructiva del sueño “moderada a severa” son el objetivo principal para obtener tratamiento. El boletín define apnea moderada a severa como una condición señalada por el hecho de tener un “Índice de Apnea-Hipopnea (AHI por sus siglas en inglés) mayor o igual a 15”.

## TENER APNEA NO DESCALIFICA AUTOMÁTICAMENTE

Los conductores no deben ser “considerados no aptos para continuar con su carrera”, los examinadores médicos deben “determinar si necesitan ser evaluados y, de ser necesario, demostrar que están tratando su OSA para reducir el riesgo de manejar soñolientos”. >>

# LOS CAMIONEROS

LOSCAMIONEROS.US



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

**NATIONAL TV  
ADVERTISING**



CLICK TO WATCH

**NATIONWIDE CO-OP  
ADVERTISING PROGRAM**



**TRANSPORTE LATINO  
PRINT MAGAZINES**

a **360**  
**APPROACH**

**NATIONAL RADIO  
PROGRAMS**



CLICK TO LISTEN

**CALL CENTER**



**TL APP DIGITAL  
PLATFORMS**



**PH: 310.429.0250 / publisher@transportelatino.com**



## LOS EXAMINADORES TIENEN AMPLIAS LIBERTADES AL HACER CHEQUEOS

A pesar de que la FMCSA no tiene directrices recomendadas actualmente para conductores con apnea no diagnosticada, "los examinadores deben considerar síntomas comunes de la OSA como ronquidos fuertes, apneas presenciadas o sentirse soñoliento durante la mayor parte del tiempo de vigilia". Otros factores de riesgo son un alto índice de masa corporal, tamaño del cuello y accidentes que involucran a un solo vehículo, entre otros.

## CONDUCTORES Y ESPECIALISTAS TIENEN OPCIONES PARA EXAMINAR

Al diagnosticar apnea, los examinadores deben apoyarse en "polisomnografía de laboratorio, de casa o algún otro dispositivo ambulatorio de canal limitado de prueba que asegure la cadena de custodia".



## LOS CONDUCTORES TIENEN LIBERTAD PARA ELEGIR TRATAMIENTOS

La FMCSA reconoce que la apnea del sueño "es un problema tratable, y los conductores con OSA moderada a severa pueden tratar el proble-

ma de manera efectiva para reducir el riesgo de manejar fatigados". Como opciones de tratamiento, el boletín menciona la terapia de Presión Positiva Continua en la Vía Aérea (CPAP por sus siglas en inglés), así como perder peso, aparatos dentales y/o una combinación de los tratamien-



tos. “Las regulaciones y criterios de asesoramiento de la agencia no incluyen recomendaciones de tratamientos para la OSA”, dice la FMCSA. “y la FMCSA cree que es mejor dejar el tema de la elección del tratamiento en manos del profesional de la salud responsable y del conductor”.

Sin embargo, esta historia aún no termina y está por verse cuál será la postura final de la FMCSA. Por ahora, han declinado seguir los pasos de la Administración Federal de Trenes (FRA por sus siglas en inglés), la cual recomendó que se les realicen pruebas sobre apnea del sueño a los conductores durante los exámenes médicos requeridos por el Departamento del Transporte. Al respecto, el vocero de la FMCSA Duane DeBruyne comentó en diciembre pasado que la posición de la agencia sobre la apnea del sueño permanece igual que en 2013, es decir, que la agencia “emitirá una notificación para tratar la apnea obstructiva del sueño a través del proceso formal de reglamentación después de recolectar y analizar la información e investigaciones necesarias”. 





¿QUIERES SER

# CA MIO NE RO?



# CÓMO VALUAR UNA CARGA

AL EVALUAR EL VALOR DE CUALQUIER CARGA DETERMINADA, ES CRUCIAL NO SOLO CONSIDERAR LOS COSTOS INCURRIDOS PARA TRANSPORTAR LA CARGA POR MILLA, SINO TAMBIÉN EN RELACIÓN CON EL TIEMPO. LOS COSTOS FIJOS COMO EL SEGURO, EL PAGO DEL CAMIÓN Y OTROS OCURREN INDEPENDIEMENTE DE QUE UN PROPIETARIO-OPERADOR MUEVA FÍSICAMENTE UNA CARGA O NO, Y DEBEN CONTABILIZARSE. MUCHOS PROPIETARIOS TAMPOCO CONSIDERAN SU PROPIA COMPENSACIÓN PERSONAL POR LA TAREA OPERATIVA COMO PARTE DE ESOS COSTOS FIJOS.

**S**i aún no te estás pagando un salario como empleado W2 de su empresa en una estructura S Corp, el beneficio por día trabajado puede ser un buen indicador de la cifra de salario por día. Para algunos propietarios-operadores, esa ganancia/salario por día trabajado llega a un promedio de \$268 después de contabilizar todos los costos. Los costos fijos, a su vez, en 2023 promediaron 269 dólares por día, sin contar el salario. Armados también con costos variables por milla (combustible, neumáticos y otros gastos de mantenimiento, entre otros) a un promedio de 85 centavos/milla en 2023, podemos estimar los costos totales para que ese propietario promedio transporte cualquier carga determinada dependiendo tanto de tiempo como de distancia.

Por ejemplo, considera una carga de 600 millas que, de manera realista, espera consumir 1.5 días de tiempo con carga y descarga, horarios de citas y/u otras complejidades de programación. Según los promedios, si el factor tiempo se mantiene, la carga deberá pagar al menos \$2.19 por milla para cubrir los costos fijos y variables y generar ganancias suficientes para cubrir un salario basado en los promedios.

Eso es un aumento del 20% en los costos a cubrir después del aumento del tiempo incurrido bajo la carga. Si reservaste la carga a \$2.19, estarás a solo \$270 de tu ganancia/salario mínimo esperado, eliminando efectivamente casi todo. Sin embargo, ten en cuenta que el impacto opuesto también es cierto. Si puedes completar

## ¿QUÉ SUCEDE SI ESA CARRERA DE 600 MILLAS SE EXTIENDE MEDIO DÍA MÁS CON RETRASOS EN LA CARGA O DESCARGA?

### DISTANCIA:

- 600 millas X costo variable: 0.85 centavos/milla = \$510


### + TIEMPO:

- 2 días X Salario + Costos fijos: \$537 = \$1,074

### COSTO TOTAL PARA TRANSPORTAR LA CARGA = DISTANCIA + TIEMPO:

- \$1,584, o \$2.64/milla

el recorrido de 600 millas con una carga y descarga rápida en solo un día, una tarifa de \$1.75/milla cubrirá todos los costos y la cifra de ganancia promedio. Si reservaste a \$2.19, casi has duplicado tu ganancia: tienes una ventaja de \$264 en tu salario y puedes guardar esa cantidad para futuras inversiones comerciales, ahorros para la jubilación u otros usos. La eficiencia del tiempo durante toda la operación puede tener un gran impacto a largo plazo.

Por supuesto, no todo eso está bajo tu control en los muelles, pero en última instancia, puedes reconocer el valor del tiempo al principio de cualquier negociación de carga para asegurarte de que el flete se pague adecuadamente para mantener la rentabilidad. 



Credit Reporting Service

# CREDIT REPORT



Poor

Good

	03/2016	02/2016	01/2016	12/2015	11/2015	10/2015	09/2015
Balance	\$1,355	\$2,247	\$2,353	\$2,326	\$2,472	\$2,400	\$2,46
Scheduled Payment	\$68	\$71	\$75	\$67	\$52	\$75	\$7



es

# PORT

740

Excellent

	08/2015	07/2015	06/2015
1	\$2,500	\$2,275	\$1,094
6	\$40		

07/2015	06/2015	05/2015	04/2015
\$2,275	\$1,094	\$32	\$32
\$31	\$32	\$85	\$0
\$0	\$85	\$0	OK
OK			

09/2014	08/2014	07/2014	06/2014
\$0	\$0	\$0	\$0
\$10	\$10	\$10	\$10
\$0	\$0	\$0	\$0



# ¡CONGELA TU CRÉDITO!

**CÓMO Y POR QUÉ** CONGELAR TU CRÉDITO

EN ESTA ÉPOCA EN LA QUE LAS ESTAFAS DE SUPLANTACIÓN DE IDENTIDAD ESTÁN A LA ORDEN DEL DÍA, EL CONGELAMIENTO DE CRÉDITO ES UNA HERRAMIENTA QUE PUEDE AYUDARTE A ESTAR MÁS PROTEGIDO. SI QUIERES SABER MÁS SOBRE ESTE PROCESO, TE INVITAMOS A LEER ESTE ARTÍCULO. »



POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

**U**n congelamiento de crédito puede ser de gran ayuda para evitar que alguien use tu identidad. Si bien no existe una forma cien por ciento eficaz de evitar que alguien robe tu identidad y dañe tu crédito en el proceso, congelar tu crédito puede ofrecerte una gran protección y brindarte tranquilidad. Y puedes congelar tu crédito gratis. Es posible que desees considerarlo, ya que hacerlo significaría que incluso si un delincuente obtiene tu información, será difícil o imposible para esa persona abrir una cuenta fraudulenta a tu nombre.

En 2018, una nueva ley permitió congelar tu crédito de manera gratuita. Antes de dicha ley, cada una de los tres burós de crédito podía cobrarte si deseabas congelar el crédito (generalmente alrededor de \$10 en cada uno). Luego, a menudo tenías que pagar nuevamente para descongelarlo si querías hacer algo que requiriera una verificación de crédito, como solicitar un nuevo préstamo. Sin embargo, después de la masiva violación de datos de Equifax en 2017, los defensores de los consumidores pidieron al Congreso que brindara acceso gratuito a la congelación de créditos.

### **¿QUÉ ES UN CONGELAMIENTO DE CRÉDITO?**

Cuando congelas tu crédito, las agencias de informes crediticios no pueden brindar ninguna información a nadie que haga una consulta sobre ti. Normalmente, las empresas preguntan sobre tu crédito cuando tú (o alguien que se hace pasar por ti) intenta, por ejemplo, abrir una nueva tarjeta de crédito, solicitar un préstamo para comprar un automóvil o alquilar un apartamento. La verificación de crédito ayuda a la empresa a determi-

nar si quieren prestarte o alquilarte, y puede ayudar a establecer sus tasas y términos de préstamo para préstamos y tarjetas de crédito.

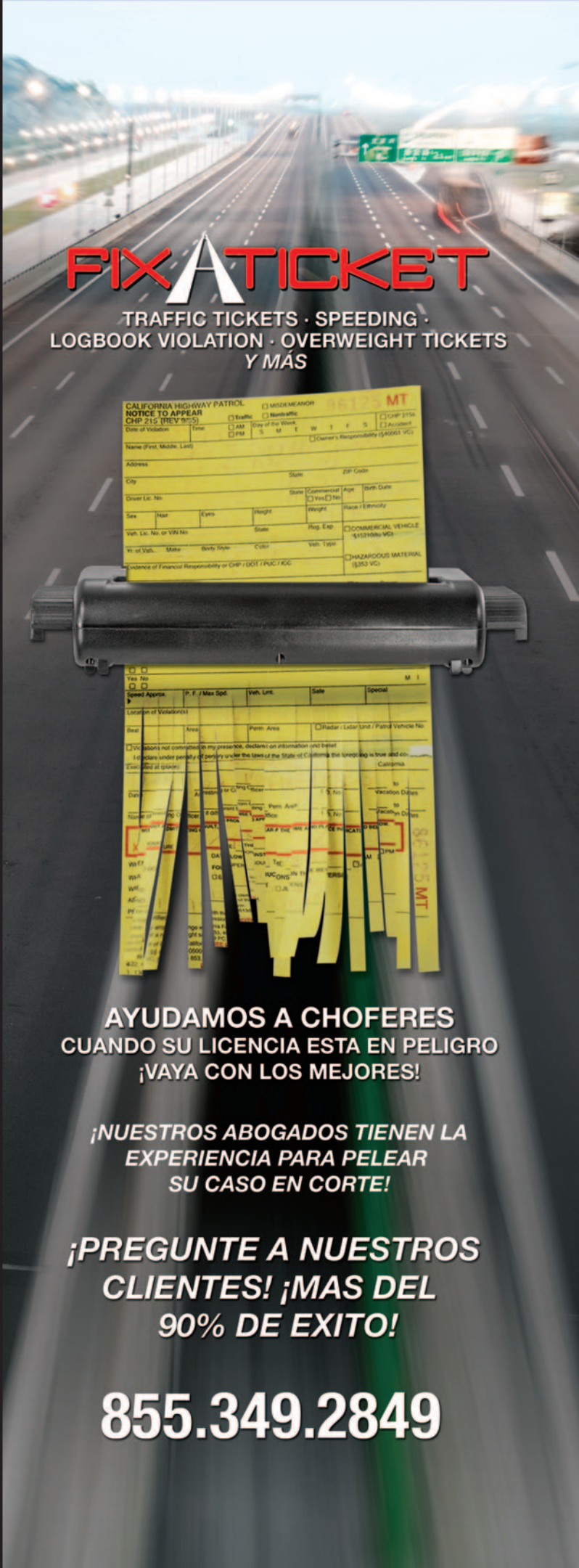
Cuando congelas tu crédito y la empresa no puede obtener ninguna información sobre ti, normalmente detiene el proceso, lo que significa que un estafador no podrá abrir una cuenta mientras usa tu identidad. Tú también puedes congelar el crédito de tu hijo o congelar el crédito de un ser querido (con la documentación legal adecuada que indique su capacidad para actuar legalmente en su nombre).

Congelar tu crédito parece una medida bastante fácil y lógica para proteger tu identidad, entonces, ¿por qué no todos congelan su crédito? Congelar el crédito conlleva ciertos inconvenientes. Para congelar tu crédito, deberás comunicarte con cada oficina por separado y trabajar con cada una de ellas para congelar tu crédito por completo. Así como evitaría que un delincuente abra una cuenta a su nombre, también te impedirá obtener crédito hasta que lo descongelines temporalmente cuando estés listo para realizar una compra importante. Por lo tanto, puede retrasar el proceso de verificación de crédito si no estás preparado.

### **MONITOREO VS CONGELACIÓN DE CRÉDITO**

Puedes optar por un monitoreo del crédito en lugar de una congelación total. Cuando pagas por un servicio de monitoreo de crédito, recibirás alertas sobre cualquier actividad relacionada con tu informe crediticio. Esto puede llamarte la atención rápidamente sobre un problema potencial, pero no es preventivo, por lo que no sabrás si alguien ha usado tu identidad hasta después de que suceda. >>





# FIX A TICKET

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**



También puedes solicitar una copia gratuita de tu informe de crédito anualmente de cada una de las principales agencias de crédito y verificarlo para detectar cualquier actividad que no reconozcas. Si encuentras algo sospechoso, infórmalo de inmediato y toma medidas para bloquear tu crédito mediante una alerta de fraude o un congelamiento de crédito.

## CONGELACIÓN VS BLOQUEO DE CRÉDITO

Un congelamiento y un bloqueo de crédito tienen el mismo objetivo: están ahí para proteger tus datos personales. Sin embargo, su funcionamiento es un poco diferente. Tu pones un congelamiento de crédito en tus cuentas de forma gratuita al trabajar con los burós de crédito para implementar el congelamiento (y eliminarlo). Con un bloqueo de crédito, es posible que tengas que pagar una tarifa adicional, pero tienes más libertad para bloquear y desbloquear tu crédito, lo que lo convierte en una opción conveniente para proteger tu identidad y al mismo tiempo tener la posibilidad de realizar compras.

## CÓMO CONGELAR TU CRÉDITO

Si deseas congelar tu crédito, debes hacerlo en cada una de las tres principales agencias de crédito:

- Equifax (1-800-349-9960)
- TransUnion (1-888-909-8872)
- Experian (1-888-397-3742).

Una vez que te comuniques con la agencia de crédito, deberás proporcionar tu número de seguro social, fecha de nacimiento y dirección para iniciar el congelamiento de crédito. Dependiendo de cómo realices la solicitud (en línea o por teléfono), es posible que también debas proporcionar un pasaporte o licencia de conducir o comprobante de domicilio y responder algunas preguntas de autenticación. Si solicitas un congelamiento, asegúrate de guardar las contraseñas que necesitarás para descongelar tu crédito en un lugar seguro.

Ya sea que elijas congelar tu crédito o no, los estafadores aún podrían aprovecharse de ti obteniendo cosas como tu(s) número(s) de tarjeta de crédito o contraseñas de cuentas en línea. Asegúrate de estar tomando las medidas adecuadas para asegurar tu información para que no caiga en malas manos.

## ¿CONGELAR TU CRÉDITO PUEDE DAÑAR TU PUNTAJE CREDITICIO?


No. Congelar tu crédito no afectará tu puntuación de crédito de cualquier manera. Congelar tu crédito tampoco debería obstaculizar tu capacidad para abrir nuevas cuentas o realizar consultas de crédito (para cosas como solicitar un préstamo o comprar un seguro de vida), siempre y cuando descongeles tu crédito a tiempo.

Además, congelar tu crédito no tiene ningún impacto en el crédito renovable, como las tarjetas de crédito. Así, incluso si tu crédito está congelado, podrás continuar construyendo un historial crediticio mediante el uso de crédito renovable y realizando pagos regulares a ese crédito (y otras líneas de crédito existentes). Si estás buscando desarrollar tu crédito agregando otra línea de crédito, deberás descongelar tu crédito para hacerlo.

## CUÁNDO Y CÓMO DESCONGELAR TU CRÉDITO

La buena noticia es que puedes descongelar tu crédito con relativa rapidez. De hecho, las tres principales agencias de crédito deben descongelar tu crédito dentro de una hora después de realizar la solicitud. En muchos casos, es casi instantáneo. El proceso para descongelarlo es similar al proceso

para congelarlo. Te comunicarás con la agencia de crédito (generalmente en línea) y les solicitarás que descongeles tu crédito, proporcionando la información de verificación y la documentación requerida según sea necesario. Puedes solicitar que la oficina descongele permanentemente su crédito (luego vuelve a congelarlo cuando esté listo) o que lo descongele por un período de tiempo específico. Cuando expire ese plazo, la oficina volverá a congelar automáticamente su crédito.

Congelar tu crédito puede ser una excelente manera de proteger tu identidad, pero querrás tener en cuenta cualquier plan que tengas para grandes compras en el futuro. Se trata de planificar con anticipación. La manera más fácil de hacer este tipo de maniobras es acercarse con un asesor financiero, quien puede ayudarte a comprender los pasos financieros importantes que debes tomar para prepararte para esas grandes compras y otros hitos financieros en tu futuro. 





# CAMBIAR LLANTAS NO ES TAN SIMPLE

## LA CIENCIA DE LA INSTALACIÓN DE LLANTAS

SI BIEN REEMPLAZAR UN NEUMÁTICO ES UNA TAREA SENCILLA, HACERLO CORRECTAMENTE NO ES UNA TAREA TAN FÁCIL COMO PODRÍAS PENSAR. ENTRE OTRAS COSAS, LA PRESIÓN QUE SE APLIQUE A LAS TUERCAS DEBE SER LA CORRECTA, MUY POCAS O DEMASIADAS PODRÍAN HACER QUE ESTA PIEZA NO SUJETE CORRECTAMENTE EL PERNO, LO QUE PODRÍA DESEMBOCAR EN UNA PÉRDIDA DE RUEDA. POR ESO, ES MEJOR DEJÁRSELO A LOS ESPECIALISTAS. »



La instalación de las llantas es bastante sencilla, ¿verdad? Atornillar, apretar y listo. Si eso es lo que crees, entonces quizás haya tenido más que ver de lo que le crees en incidentes de separación de ruedas de camiones. No iría tan lejos como para decir que la instalación de ruedas es una ciencia espacial, pero hacerlo bien implica mucho más de lo que piensas, y muchos más peligros al tomar atajos. Si no has revisado los procedimientos de instalación de tus ruedas últimamente, lo que sigue te dará algo en qué pensar.

## MÁS QUE APRETAR LAS TUERCAS

Cuando los técnicos trabajan con rines, a menudo se refieren al proceso de apriete de las tuercas de las ruedas como “torquing the nuts”, pero eso realmente no cuenta toda la historia. En lugar del término torque, los fabricantes de extremos de rueda utilizan el término fuerza de sujeción. La fuerza de sujeción es causada por la tensión en el perno. La tensión es función del par y la fricción. Un perno y una tuerca de rueda nuevos de Grado 8 M22-1.5 pueden proporcionar aproximadamente 50,000 libras de fuerza de sujeción, por lo que cuando aplicas 500 lb-pie de torsión a todo el extremo de la rueda de 10 pernos, tendrás 500,000 libras de fuerza de sujeción para sujetar la rueda en su lugar. Esto, sin embargo, sólo es en condiciones óptimas, como cuando el montaje es nuevo o cuando se han seguido todos los pasos de instalación necesarios y el equipo está en muy buenas condiciones.

## INSPECCIONAR LAS RUEDAS DE TU CAMIÓN

Comencemos con el equipo. Este proceso comienza cuando se retira la rueda del camión. Primero, asegúrate de que el rin no esté agrietado ni roto y que los orificios para los pernos estén perfectamente redondos. Los agujeros alargados son indicaciones de que la rueda estuvo suelta del cubo en algún momento. Obviamente, si el rin está dañado, debe retirarse del servicio.

Luego, revisa el cubo y asegúrate de que los pernos no estén dañados, estirados o muy corroídos. Las roscas deben estar en buenas condiciones, no tener pintura ni contaminantes y tener la longitud y el diámetro correctos para el tipo de rin (aluminio o acero). Las roscas deben coincidir con las tuercas, por ejemplo,



tamaño métrico o inglés. Si tienes que reemplazar un perno dañado, también se deben reemplazar los dos pernos adyacentes. Si tienes dos o más pernos dañados, los 10 pernos deben reemplazarse con equipo nuevo del tamaño y grado correctos para la aplicación.

“No es necesario reemplazar todos los pernos cada vez que se instala una rueda”, dice

Brandon Uzarek, ingeniero de campo para ruedas de Accuride Corp. “Los pernos de buena calidad durarán mucho tiempo siempre que no se hayan estirado ni dañado. [Por otro lado] He visto ejemplos en los que puedes frotar el hilo del perno con el pulgar. Obviamente, pernos como ese deben ser reemplazados”.

El estado de los pernos es fundamental





para obtener la fuerza de sujeción adecuada en la rueda. “El torque es crítico porque el perno se estira como un resorte; si no se aplica el par correcto, no se obtendrá la carga de sujeción correcta”, explica David Walters, gerente de garantía y servicio de campo de Arconic, que fabrica llantas Alcoa. “Por lo tanto, se podría aplicar un torque insuficien-

te para tener ruedas sueltas o un torque excesivo y ceder [estirar] el perno. El exceso de torsión es el más común en la industria”.

La pérdida de fuerza de sujeción puede deberse a otros errores comunes de instalación, como no preparar minuciosamente las caras de montaje del cubo y de la rueda. Cualquier superficie de contacto debe estar absolutamente libre de

suciedad, óxido, exceso de pintura u otro material que pueda comprimirse al aplicarse la fuerza de sujeción. “La pintura, el óxido o la suciedad eventualmente se eliminarán o caerán, lo que reducirá la fuerza de sujeción”, dice Walters. “En particular, las ruedas de acero pintadas son las más susceptibles. La corrosión del acero y la pintura vieja pueden desprenderse”. >>

Un repaso minucioso con un cepillo de alambre generalmente eliminará el material suelto, pero las ruedas de acero repintadas también pueden ser un problema. La pintura se comprimirá bajo la pesada carga de la abrazadera y, al igual que las escamas de óxido o la suciedad que se desprenden con el tiempo, la compresión de la pintura dejará un espacio que podría hacer que la tuerca se afloje debido a la pérdida de fuerza de sujeción.

Los rines no se deben pintar con un pincel, porque no se puede garantizar un espesor uniforme del revestimiento. "El recubrimiento no puede tener más de 3-3.5 mils (0.001 pulgadas) de espesor, especialmente en las superficies de montaje y entre los orificios de los pernos", advierte Jeff Redding, gerente nacional de equipos y recubrimientos de IMI, un reconocido pintor de rines. "Un espesor excesivo del recubrimiento puede provocar una pérdida de la fuerza de sujeción y eventualmente tuercas sueltas y posiblemente pérdida de la rueda".

## REACONDICIONAMIENTO DE RINES DE ACERO

El reacondicionamiento de rines de acero puede ahorrar mucho dinero a las flotas, pero puede causar problemas si no se hace correctamente. El proceso de remoción debe controlarse cuidadosamente para que no se elimine demasiado del metal original de la rueda. Según Maxion Wheels, las picaduras por corrosión son el metal de la rueda que ha sido comido. La empresa recomienda precaución al trabajar con ruedas profundamente picadas.

La pintura debe aplicarse lo más uniformemente posible. Algunas tiendas de neumáticos que ofrecen reacondicionamiento de rines utilizan una cabina de pintura para volver a aplicar el recubrimiento, pero eso no siempre produce un espesor uniforme. Accuride ofrece un programa de acabado llamado ProFinish en el que se quita la corrosión y la pintura vieja de las ruedas y luego se vuelven a pintar en la misma línea que las ruedas nuevas.

"Podemos obtener un acabado OE con los mismos controles OE porque utilizamos el mismo proceso para rines nuevos y reacondicionados", explica Uzarek. "Las flotas deben realizar auditorías del espesor de la pintura de sus pintores de rines para garantizar que obtengan un espesor de recubrimiento consistente y uniforme, especialmente en la cara de montaje".

Ahora que ya inspeccionaste todos los per-

nos de las ruedas, reemplazaste los dañados, eliminaste el óxido y la suciedad de las bandas de rodadura y determinaste que las superficies de montaje de la maza y las caras de montaje de las ruedas están limpias y libres de óxido, pintura vieja, suciedad y escombros, es hora de colocar el rin en su lugar y comenzar a apretarlo.

Cuando utilices tuercas con brida de dos piezas, no reutilices tuercas agarrotadas o difíciles de mover en la arandela. Está atento a la

acumulación de pintura entre la tuerca y la arandela, así como a la suciedad o los residuos. Cualquier restricción en el movimiento entre la tuerca y la arandela reducirá la fuerza de sujeción con el par aplicado. Si tienes que reemplazar alguna de las tuercas o los pernos, asegúrate de reemplazarlos con piezas de calidad OE con el grado y las clasificaciones correctas.

"Estas piezas son importantes y un fallo puede tener consecuencias drásticas",



advierte Brian Thomas, director de comunicaciones de marketing de Arconic. "Es posible que las piezas falsificadas no cumplan con los estándares y/o calidad OEM. No existe supervisión de la industria ni requisitos de calidad con las imitaciones, por lo que no es fácil verificar la calidad de piezas sin nombre".

Antes de instalar las tuercas, coloca 2 o 3 gotas de aceite de motor en las roscas limpias de los espárragos y 1 o 2 gotas de aceite

de motor entre la arandela y la tuerca en la tuerca con brida de dos piezas. Este proceso reduce la fricción y te permite lograr una fuerza de sujeción deseable una vez que se aprieta la rueda. Está bien apretar las tuercas con una herramienta eléctrica, pero nunca se deben usar pistolas de impacto para lograr el torque final a menos que sean herramientas de torque calibradas. Utiliza una llave dinamométrica adecuada.


## MÁS APRETADO NO ES MEJOR

Muchos técnicos intentan lograr la máxima fuerza de sujeción aplicando más de 500 libras-pie de par sin darse cuenta de las posibles consecuencias. "Si un perno de rueda se somete a un torque excesivo, es posible estirarlo más allá de su límite elástico", advierte Uzarek. "Si esto ocurre, la junta actuará como si no tuviera suficiente torsión y habrá poca fuerza de sujeción".

El RP 237A de TMC, Pautas de verificación de torsión para ruedas de disco, muestra recomendaciones de torsión para sujetadores que van de 300 a 900 libras-pie, según el tipo de rueda, el sujetador y el procedimiento. Aquí no existe una solución única para todos. Consulta este RP para conocer los valores y procedimientos de torsión adecuados para su configuración particular o consulta con el fabricante.

El último paso del proceso es volver a apretar las tuercas de las ruedas entre 50 y 100 millas después de instalar la rueda. Esto es importante porque el rin se asentará en su lugar durante este período. Es posible que materias extrañas salgan de las superficies de montaje, provocando una pérdida de tensión en los pernos y una pérdida de fuerza de sujeción.

"Esta es una recomendación clave que en muchos casos la industria parece ignorar", advierte Uzarek. "El incumplimiento de este requisito parece ser la dificultad para realizar este trabajo a las distancias recomendadas. Las empresas afirman que es difícil planificar la ruta de un vehículo que lo llevará a un lugar donde se pueda realizar este trabajo para cumplir la distancia especificada". Y, por supuesto, las tuercas de las ruedas se deben volver a apretar a intervalos de mantenimiento regulares o cada 10,000 millas para tener en cuenta cualquier cambio en la fuerza de sujeción.

Una nota de precaución aquí: la instalación de "dispositivos de bloqueo" de tuercas de rueda puede brindar la tranquilidad de que las tuercas de las ruedas no se aflojan, pero no pueden brindar ninguna protección contra una pérdida de fuerza de sujeción, como un perno estirado o el caída de cualquier residuo que pueda haber estado presente entre las superficies de montaje cuando se instaló la rueda. Por supuesto, utilízalos, pero hacerlo no debería eliminar la necesidad de realizar inspecciones y ajustes periódicos. Y tú que pensabas que instalar ruedas era fácil. 





# ¡MUCHO OJO CON LOS QR!

## CUIDADO CON LOS CÓDIGOS QR

EL AVANCE DE LA TECNOLOGÍA HA HECHO QUE ESCRIBIR DIRECCIONES DE INTERNET A MANO SEA CASI COSA DEL PASADO. LA LLEGADA DE LOS CÓDIGOS QR, POR EJEMPLO, HA ACELERADO ESTE PROCESO AL DIRIGIR AL USUARIO AUTOMÁTICAMENTE. DESAFORTUNADAMENTE, HAY QUIENES SE VALEN DE ESTE MEDIO PARA HACER ESTAFAS, POR LO CUAL ES IMPORTANTE QUE ESTÉS ATENTO PARA NO SER VÍCTIMA DE UN ENGAÑO. »



La mayoría de las personas con un teléfono celular o una computadora ya saben que deben ser conscientes de hacer clic en enlaces aleatorios sin saber a dónde van. Saben buscar la letra diferente en la URL, como una mayúscula que yo usé en lugar de una L minúscula. Pero una tecnología que se ha vuelto más popular en los últimos años está dificultando que los usuarios reconozcan las estafas.

El Informe de Tendencias de Ciberseguridad 2024 de la Asociación Nacional de Tráfico de Mercancías Motorizadas (NMFTA por sus siglas en inglés) destacó un aumento en los ataques con códigos QR, llamados quishing, en los que los atacantes manipulan la tecnología de códigos QR para engañar a los usuarios para que visiten sitios maliciosos y así poder robar sus datos. Cada vez más empresas de la cadena de suministro, incluidos los transportistas, utilizan códigos QR en sus operaciones diarias y, si bien no existe ningún peligro en su uso con enlaces legítimos, existen algunas preocupaciones a tener en cuenta.

El equipo de ciberseguridad de la NMFTA dijo que el código QR por sí solo no es una amenaza, pero la información o acción que desencadena puede serlo. Dos directores de información de dos empresas de transporte diferentes que utilizan códigos QR de una forma u otra coinciden en que la amenaza reside en el consumidor o usuario. El director de información de First Fleet, Austin Henderson, dijo que esto es solo una nueva forma de phishing y no es diferente a hacer que un usuario haga clic en un enlace aleatorio.

"Esto es un riesgo, pero, en mi opinión, no es realmente culpa de la tecnología sino que es el consumidor que apunta con su cámara quien luego proporciona detalles que no debería",

### SEGURIDAD DE FLOTAS/ACTIVOS

Cuando utilices lectores de códigos de barras, asegúrate de lo siguiente:

- Los escáneres QR no recuperan automáticamente las URL en códigos QR.
- Si se dirigen automáticamente a Internet, debe ser a una dirección/ubicación IP fija.
- No deben modificarse fácilmente para redirigirlos a un sitio no deseado.
- Realiza inspecciones de rutina para garantizar que los códigos de barras/QR legítimos no hayan sido reemplazados por códigos de barras/QR maliciosos.





dijo Henderson. "Si recibe un mensaje de texto aleatorio que dice haga clic aquí para obtener su 'paquete de beneficios' o lo que sea, entonces irá a un sitio donde lo someterán a phishing; si ingresa sus credenciales, es un problema de concienciación del usuario y necesita algo como KnowBe4 para capacitar a sus usuarios. Para mí esto no es un riesgo de la tecnología sino del consumidor".

Pero los operadores deben ser conscientes de que los delincuentes pueden reemplazar el código QR del operador por uno malicioso. La matriz de pequeños cuadrados blancos y negros se puede crear fácilmente con un gene-

rador de códigos QR y guiar al usuario directamente a las manos de una estafa. Y esos códigos QR maliciosos pueden colocarse fácilmente encima del código QR legítimo de un operador, lo que podría provocar daños a la reputación del operador a pesar de que no sea su culpa.

"La amenaza a la seguridad de los QR surge realmente cuando alguien coloca una etiqueta QR sobre otra cosa con un enlace malicioso. Un lugar donde esto se ha visto es en los bares y salones de los aeropuertos con códigos QR para menús, pero puede estar en cualquier lugar donde alguien pueda acceder al código. Los piratas informáticos superponen la parte

QR con cuidado o simplemente reimprimen una pegatina completa con el código QR apuntando a su sitio", dijo John Reed, CIO y vicepresidente ejecutivo de tecnología de la información de Aim Transportation Solutions. "El código QR que apunta a una aplicación para descargar no es más una amenaza para la seguridad que imprimir la URL que apunta a ella. No existe ninguna amenaza inherente al publicar el QR legítimo en nuestros servidores. Dicho esto, ¿podría una persona imprimir una pegatina con un código QR y pegarla sobre la nuestra? Absolutamente, pero si aún no tuviéramos un código allí, aún podrían imprimirlo todo". >>



## ¿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](http://www.comdata.com/expresscode)



Al igual que los bares o restaurantes de los aeropuertos, estos códigos QR podrían estar al acecho en lugares como paradas de camiones para que los conductores sean víctimas si escanean el código con su teléfono personal o con un teléfono proporcionado por la empresa que tenga acceso a los datos de la empresa. El equipo de ciberseguridad de la NMFTA dijo que los riesgos en los almacenes y muelles aumentan aún más ya que el escaneo de códigos de barras se realiza allí todo el día, todos los días, y podría usarse con fines nefastos si no se controla ni se vigila.

Y el correo electrónico también sigue siendo una preocupación. A medida que las empresas se vuelven más inteligentes y mejoran su ciberseguridad en torno al correo electrónico, los atacantes encuentran nuevas formas de invadir estos sistemas, incluso mediante el uso de códigos QR. "Hemos visto un aumento en ataques como este en los que el archivo adjunto a las cuentas de correo electrónico corporativas es, por ejemplo, un PDF, y cuando lo abres, hay un documento que tiene un código QR, que el atacante espera que escanees con tu teléfono", dijo Henderson. "Cuando lo escaneas con tu teléfono, ese tráfico no pasará a través de los firewalls ni será inspeccionado, así que sí, esto es un problema, pero no es diferente a recibir un enlace aleatorio en tu teléfono". Henderson dijo que la concientización y la capacitación de los usuarios es el camino adecuado a seguir. [TTL](#)

## MITIGAR LAS VULNERABILIDADES DEL CÓDIGO QR

ESTOS SON ALGUNOS DE LOS CONSEJOS QUE OFRECE EL EQUIPO DE CIBERSEGURIDAD DE LA NMFTA:

- Antes de escanear un código, especialmente uno en material impreso en un lugar público, asegúrate de que no haya sido alterado con un código diferente pegado por encima que podría ser potencialmente malicioso. Es mejor no utilizar códigos QR que parezcan alterados de alguna manera. Presta atención a la URL a la que se dirige, aunque esto no siempre es posible hacerlo antes de visitar el sitio, ya que algunos códigos no mostrarán la URL de antemano.
- Nunca inicies sesión en una aplicación usando un código QR.
- Ten cuidado antes de confiar y escanear un código QR. Primero, pregúntate: ¿puedes confiar en la fuente? ¿Confías en el cartel, restaurante o sitio web que muestra el código QR? Si alguien dejara un folleto en tu coche con un código QR, ¿puedes confiar en él?
- Descarga aplicaciones únicamente de tiendas de aplicaciones verificadas en lugar de obtenerlas a través de códigos QR.
- Comprueba si hay códigos QR (calcomanías) manipulados y páginas web comprometidas que soliciten información personal innecesaria.



- Proporciona la cantidad mínima de información personal solicitada al completar formularios en línea a través de códigos QR.
- No es necesario instalar aplicaciones móviles especiales para decodificar códigos QR. Debería poder utilizar simplemente la cámara integrada de tu dispositivo. Si un sitio web requiere que descargues una aplicación especializada para escanear QR, lo más probable es que sea falsificada o falsa.
- Una vez que escanees un código QR, tu dispositivo te preguntará si deseas actuar según la información que lees antes de hacer algo. Por ejemplo, si el código QR es un enlace a un sitio web, tu dispositi-

- vo te preguntará si deseas visitar el sitio antes de acceder. Tómalo el tiempo para revisar el llamado a la acción o el enlace en sí y asegúrate de sentirte cómodo visitándolo.
- Confirma que tus dispositivos móviles estén siempre actualizados y ejecutando la última versión de su sistema operativo. Esto garantiza que tengan las últimas funciones de seguridad.
- Piénsalo dos veces antes de proporcionar información confidencial o personal a cualquier sitio web al que hayas accedido mediante un código QR públicamente visible.
- No realices pagos financieros a través de códigos QR.





# REDUCE TU COSTO DE PROPIEDAD

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

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

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

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



# VOLVER AL FUTURO

## HARLEY-DAVIDSON HYDRA-GLIDE REVIVAL 2024

El tema retro es usado constantemente en el mundo del motociclismo, pero pocos lo hacen tan bien como Harley-Davidson con su línea Icons. La más reciente integrante es una moto que te transporta totalmente al pasado en cuanto pones los ojos sobre ella, pero te deja saber que es una máquina del siglo XXI cuando sientes el empuje de su poderoso motor Milwaukee-Eight 114. »







## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTOR

- V-twin de 1,868 cc (114 ci), enfriado por líquido

#### FRENOS

- Disco de 300 y 292 mm, cámpers de 4 y 2 pistones.

#### SUSPENSIÓN

- Horquilla telescópica de 49mm y monoamortiguador

#### TANQUE

- 5 galones (18.9 litros)

#### TRANSMISIÓN

- 6 cambios, por cadena

#### POTENCIA

- 94 HP y 119 lb-pie



POR: TRANSPORTE LATINO / MANUEL HUICI

Una de las primeras acciones Harley-Davidson emprendió en 2021 tras desechar su estrategia "Más Caminos" fue lanzar la colección Icons, una línea de motocicletas de producción limitada que celebra sus motos icónicas y diseños pasados. Para calificar para la colección, las motos solo se producirían una vez en cantidades limitadas y tendrían un precio razonable, y cada modelo celebraría una motocicleta o tecnología importante del pasado de Harley-Davidson.

No hace falta decir que Harley tiene un catálogo significativamente amplio de candidatos para aprovechar, y con la FLI Hydra-Glide Revival 2024, la última motocicleta Icons, The Motor Company menciona específicamente el 75.º aniversario de la suspensión Hydra-Glide de 1949 para modelos E y F. La Hydra-Glide de 1949 se destacó por su horquilla telescópica hidráulica (de ahí el nombre "Hydra"), que marcó un alejamiento de la suspensión delantera con resortes en motos anteriores, un movimiento impactante en ese momento.

Oficialmente, la Hydra-Glide Revival toma prestadas sus señales de estilo en gran medida de la FLH Hydra-Glide del 56, aunque Bjorn Shuster, director de diseño de Harley, dijo que las motos Icons "no pretenden ser réplicas textuales y literales de ningún modelo", sino más bien una celebración de una época. La nueva Hydra-Glide también presentó una oportunidad para que la marca incorporara algunas de las nuevas estéticas del diseño industrial de posguerra que estaban empezando a infiltrarse en la cultura popular de la época.

El clásico esquema de pintura de dos tonos rojo y blanco de la Hydra actual, por ejemplo, está inspirado en los modelos de 1956, al igual que la clásica insignia del tanque en forma de medallón, que destaca una gran "V" para indicar el motor de construcción V-twin, también un elemento común para la época. La estilizada fuente Hydra-Glide en la salpicadera delantera cromada



hace eco del estilo de la época.

Incluso la experiencia de sentarse en ella tiene ecos del pasado con el indicador redondo de apariencia analógica montado en el tanque con una fuente extraída directamente de los diseños de los años 50. Hay muchas texturas en juego en esta moto Revival, y el asiento individual abombado incluye una cenefa de cuero con flecos, tachuelas y emblemas cromados, y un riel cromado para enmarcar el acolchado con costuras en contraste. Y mirar a través de ese parabrisas desmontable de dos tonos, del mismo color que el del tanque, es definitivamente un viaje a otra época.

Otros toques de época incluyen un freno delantero con apariencia de tambor con una cubierta cromada, que oculta el disco completamente moderno que se esconde al otro lado de la rueda, y un filtro de aire estilo sartén Screamin' Eagle Hi-Flow encajado entre las jarras en el completamente moderno motor bicilíndrico en V Milwaukee-Eight 114ci.

Así es, no encontrarás un motor Panhead aquí, la Hydra-Glide Revival se basa casi por

completo en la actual Heritage Classic, por lo que debajo del tanque de combustible de 5 galones hay un propulsor de 1,868 cc que produce 94 HP a 4,750 rpm y 119 lb-pie de par a 3,000 revoluciones. En un movimiento inusual, Harley decidió no etiquetar el motor como tal, lo que le da un sabor aún más retro. Como de costumbre, los propietarios pueden aumentar aún más la potencia con los accesorios Screamin' Eagle.

Si la característica destacada de la Hydra-Glide original era su suspensión delantera

con amortiguación hidráulica, los fundamentos de la Revival son totalmente Softail modernos, con una horquilla telescópica Showa de doble válvula de flexión de 49 mm y un amortiguador ajustable con precarga oculto debajo de la salpicadera trasera. Los rines de radios, los neumáticos y los frenos también son sacados directamente de la Heritage Classic. De acuerdo con el tema de las Icon, la electrónica en la Hydra-Glide es mínima, aunque aún obtienes los elementos básicos como ABS, control de crucero, iluminación LED y alforjas con cerradura, simplemente estilizados para rendir homenaje al pasado.

Shuster dice que el período de la Hydra-Glide atrajo al equipo por su importancia cultural, pero ciertos elementos visuales como la larga caja principal, los tanques en forma de lágrima y la disposición de la varilla de empuje han sido una característica distintiva de las Harleys durante décadas. Así que no era necesario que las cosas se vieran tan diferentes en 2024 para desencadenar ese recuerdo nostálgico del pasado. >>




A pesar de todos los adornos y galas, esta moto se siente como una vieja amiga, con los modales serenos, la excelente calidad de marcha y la estabilidad envidiable a los que nos tiene acostumbrados la Heritage Classic. Ya sea en curvas de baja velocidad o a velocidades extralegales en las autopistas, la Hydra/Heritage es sólida, está bien amortiguada y ofrece una buena protección gracias al parabrisas más alto que el original. La ergonomía es de primer nivel y realmente no se puede subestimar lo cómoda que es la moto. Con mucha potencia, amplio espacio de almacenamiento, buena comodidad y protección decente, no hay mucho que objetar a la decisión de Harley de tomar la Heritage como base.

Al final del día, la Hydra-Glide Revival marca bastante bien la línea entre lo retro y lo moderno. Se las arregla para usar sus adornos de época de manera auténtica sin sentirse atrapada en el pasado, eligiendo resaltar ciertas señales sin ir demasiado lejos en el ángulo de la nostalgia. Esta



motocicleta no duda en su tema, pero debajo del parabrisas de color rosa se encuentra una motocicleta completamente competente, con componentes bien clasificados que tienen un historial comprobado de comodidad y rendimiento. Agrega a esto un precio de compra que no es escandalosamente elevado (\$24,999, o solo \$2,500 más que

una Heritage Classic básica) y las cosas comienzan a verse aún mejor (siempre que el estilo te atraiga). Considera también que solo se fabricarán 1,750 unidades del Hydra-Glide Revival, todas numeradas y serializadas, y no vemos ninguna razón para que la más reciente Revival no se venda tan bien como las tres primeras. 





**No Espere.**



**Comuníquese.**

**Haga su plan de emergencia hoy.**

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



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

## LANDSTAR

LANDSTAR | 800.435.4010

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

## SCHNEIDER NATIONAL

SCHNEIDER | 800.447.7433

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

## SAIA

SAIA | 800.765.7242

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



servicios: **BOLSA DE TRABAJO**





# ¿BUSCAS EMPLEO?

## BOLSA DE TRABAJO

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



# LA RELACIÓN CALIDAD PRECIO TE ESTÁ ESPERANDO



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



**UD TRUCKS**



HASTA 9.5%  
EN AHORRO DE  
COMBUSTIBLE\*

MEJOR  
ACELERACIÓN

MENOR  
CONSUMO DE  
COMBUSTIBLE

MÁS  
EFICIENTE



MENORES  
EMISIONES

MENOR  
PESO

# Convierte las MPG en OMG.

Obtén hasta 11 millas por galón y más con  
la siguiente generación del motor MP<sup>®</sup> 8HE.



Escanea con tu  
teléfono para acceder

Descubre más en [MackTrucks.com/OMG](https://www.MackTrucks.com/OMG)

\*Comparado con un motor distinto al MP8HE.

**BORN READY.**