

ISUZU FTR | INTERNATIONAL MV SERIES | RAM PROMASTER

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

DICIEMBRE

MAGAZINE

2024

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com



CAMIONETA

XCIENT Fuel Cell

DEL MUNDO

XCIENT FCEV



2024 CHEVROLET COLORADO

HYUNDAI PRESENTA UN NUEVO CONTENIDIENTE EN EL TRANSPORTE PESADO. EL XCIENT FCEV, UN CAMIÓN CLASE 8 DE CELDA DE COMBUSTIBLE DE HIDRÓGENO, TIENE LA ENORME VENTAJA DE TENER CERO EMISIONES CONTAMINANTES Y UN TIEMPO DE RECARGA DE MÁXIMO 30 MINUTOS, LO QUE LO CONVIERTE EN UNA ALTERNATIVA IDEAL PARA TRABAJAR EN LOS PUERTOS DE CARGA.



FOTON
福田汽车

**The year 2024 is the year of quality
attack for Foton Trucks.**





PAG. 18

HYUNDAI XCIENT FCEV 2024

HYUNDAI PRESENTA UN NUEVO CONTENDIENTE EN EL TRANSPORTE PESADO. EL XCIENT FCEV, UN CAMIÓN CLASE 8 DE CELDA DE COMBUSTIBLE DE HIDRÓGENO, TIENE LA ENORME VENTAJA DE TENER CERO EMISIONES CONTAMINANTES Y UN TIEMPO DE RECARGA DE MÁXIMO 30 MINUTOS, LO QUE LO CONVIERTE EN UNA ALTERNATIVA IDEAL PARA TRABAJAR EN LOS PUERTOS DE CARGA.



28

AMERICANO



INTERNATIONAL LT SERIES 2024

Reducir la resistencia al aire es clave para mejorar la eficiencia de combustible, algo que la LT Series hace excelentemente. Y si a ello le sumas el tren motriz integrado S13, tendrás entre manos uno de los camiones más eficientes del camino que hace las delicias de los conductores con sus bien equipadas cabinas.

34

VOCACIONAL



ISUZU FTR 2024

El Isuzu FTR se ha forjado una reputación de confiabilidad y eficiencia desde mediados de los ochenta, pero la reciente incorporación del motor Cummins B6.7 lo elevó a un nuevo nivel de potencia y durabilidad, convirtiéndolo en uno de los rivales más completos de su segmento.

40

UTILITARIO



RAM PROMASTER 2024

Pocos vehículos de trabajo medianos son tan versátiles y prácticos como las vans si no necesitas mover mucha mercancía o herramienta en tu trabajo. Especialmente cuando puedes elegir entre cuatro largos de carrocería y tres alturas de techo, amén de un numeroso equipamiento opcional que la adaptará específicamente a tus necesidades.

CONTENIDO | DIRECTORIO

4

DICIEMBRE DE 2024 | TRANSPORTE LATINO

ISUZU

REUNIMOS A LA GENTE.



Felices Fiestas

DE PARTE DE TODOS EN ISUZU COMMERCIAL TRUCK OF AMERICA



SCAN QR



**ENCUENTRA
LA NUEVA
REVISTA
EN LA WEB**

WWW.TRANSPORTELATINO.NET

**¡LO MEJOR ES QUE ES
GRATIS!**



PAG.

90

BMW G 310 R

Una moto para principiantes que deleita incluso a motociclistas experimentados, BMW creó en la G 310 R una máquina ideal para rodar por la ciudad todos los días en la que puedes salir a carretera y rodar a velocidades más que competentes con mucha confianza.



50

CAMIONETA

CHEVROLET COLORADO

La Colorado se parece a su hermana mayor más que nunca, lo cual es una gran noticia pues la Silverado es bastante sexy. El diseño más moderno, con formas geométricas complejas en la carrocería y alrededor de la parrilla.



60

SALUD

¡CUIDADO CON EL INVIERNO!

Las condiciones de la carretera no son el único peligro que acecha cuando la temperatura baja. Por ello, es importante tomar precauciones para mantenerse sano durante la temporada invernal, física y, aún más importante, mentalmente.



70

FINANZAS

¡AGUAS CON LA DEUDA!

Pocos son los negocios que tienen una abultada cuenta bancaria a la que pueden recurrir cuando se necesita resolver un problema de financiamiento. Por lo mismo, casi todas recurren a endeudarse para mantener las operaciones y equipamiento al día.



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]
Executive Editor Steve Sturgess
 [sturgess@transportelatino.com]

Art Director Luz Lezama
 [luz.lezama@transportelatino.com]
Digital Platforms Mariana Montero
 [mariana.montero@transportelatino.com]

PR Director Leslie Johnson
 [pr@transportelatino.com]
Contributors Ivo Cutzarida, Mauro Becerra, Pablo Olavarrieta, Diego Guerra, Moises Saldívar, y Eunice Becerra

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

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

BPA
 WORLDWIDE
 CONSUMER
 Audited Circulation
 95,500 monthly

Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.



CONTENIDO | DIRECTORIO

6

NOVIEMBRE 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.



Las redes sociales y los medios tradicionales parecen convencidos de que la pre-compra de camiones antes de 2027 es una realidad inevitable. Me imagino al pregonero de la feria anunciando: "¡Consigue tus motores diésel mientras aún estén calientes!" Es probable que la postura sea que la pre-compra será la última oportunidad de comprar un diésel en tus condiciones. No parece importar cuáles sean los hechos. Esa es la naturaleza de las ventas y el marketing.

Uno de los mitos que se propaga es que de alguna manera una compra anticipada reducirá el costo de los camiones. Analicémoslo un poco. Si hay una precompra significativa, como algunos predicen, las ranuras de producción serán un bien escaso. ¿Qué sucede cuando hay más pedidos de camiones de los que los fabricantes pueden fabricar? La oferta y la demanda generalmente significan que los OEM y los distribuidores no tienen motivos para negociar precios. De manera similar, los valores residuales en los intercambios no tendrán mucho margen de negociación porque un alto volumen de compras de camiones nuevos probablemente también signifique un alto volumen de inventario de camiones usados siendo comercializado.

El final del mito del ahorro de costos de compra anticipada es que de alguna manera 2028 y 2029 serán años rentables gracias a los camiones precomprados. Pero esos camiones eventualmente tendrán que comercializarse en un mercado que está menos interesado en camiones con mayores emisiones.

Se espera que los camiones 2027 tengan garantías más largas bajo las regulaciones. Es probable que eso signifique un aumento en el período de primera propiedad: un tiempo más largo antes del intercambio. En lugar de cambiar los camiones cada 3, 4 o 5 años, porque eso tiene sentido desde el punto de vista de los costos de mantenimiento hoy en día, los camiones de 2027 pueden reemplazarse luego de 5, 6 o 7 años. ¿Qué efecto tendrá esto en el precio de los camiones nuevos y usados?

Todas las compras y ventas de camiones también ocurren en una economía cada vez más impredecible. ¿Recuerdas que la pre-

PRE-COMPRA 2027, ¿APUESTA ARRIESGADA O MAL NECESARIO?

compra de 2007 provocó que los fabricantes de equipos originales redujeran sustancialmente la producción en 2007 y luego nos golpeó la Gran Recesión de 2008-2009, agravada por aumentos dramáticos en los precios del petróleo? ¿Qué efecto tuvo todo eso en los valores residuales? Recuerdo haber visto lotes de concesionarios llenos de vehículos largos y altos, no aerodinámicos, camiones poco eficientes en el consumo de combustible acumulando polvo a medida que el mercado giraba hacia los más aerodinámicos y sus mejores MPG.

Realmente no importa cuál sea tu política, el mercado hace lo que hace y las flotas, los OEM y los distribuidores tienen que aceptar eso. Una compra anticipada puede parecer inevitable e inteligente para algunos, pero una perspectiva más amplia puede significar cosas diferentes.

Permítanme hacer de abogado del diablo por un momento. ¿Qué pasa si los camiones autónomos despegan después de 2027? Supongo que tendrán una prima debido al aumento de la demanda, la escasez de oferta y el costo de capital inherente. ¿Cuántos crees que obtendrás por tu camión diésel precomprado en un mercado que quiere vehículos autónomos?

Digamos que una empresa en particular lanza un camión eléctrico Clase 8 de larga distancia verdaderamente viable, como han afirmado que lo harán desde 2017. ¿Qué efecto tendrá eso en el mercado de vehículos diésel de precompra? Predecir el valor residual de los camiones es básicamente un juego de azar. Nadie lo sabe con seguridad. ¿Qué pasa si todas las regulaciones de 2027 desaparecen el próximo año? ¿Qué efecto tiene eso en

todas las predicciones de una precompra? ¿Qué efecto tendrá esto en todos los fabricantes de equipos originales que ya han incorporado características de 2027 en sus planes de productos? ¿Qué efecto tendrá esto en las expectativas de pérdidas y ganancias de los concesionarios, fabricantes de equipos originales, flotas e inversores?

Uno de los fundamentos del transporte por carretera es que el futuro siempre es bastante turbio y la industria lo descubre sobre la marcha. A menudo, lo único que sabes con certeza es cómo es hoy. Todo lo demás son conjeturas fundamentadas o descabelladas.

Las precompras han ocurrido antes. Hemos visto lo que eso afecta a los precios de los vehículos en los años siguientes. Los picos de ventas van seguidos de caídas. Los picos de demanda aumentan el costo de los camiones y los picos de demanda posteriores disminuyen el valor residual. Estas depresiones generalmente significan que los OEM reducen las inversiones en I+D y reducen la dotación de personal, lo que ralentiza el desarrollo de nuevos productos. Los proveedores también enfrentan desafíos similares en los valles. Las flotas y los fabricantes más pequeños tienden a fracasar en los momentos más bajos.

¿Es la precompra una realidad, una necesidad, una inevitabilidad? Si es así, la depresión posterior que conlleva es lo más posible. Con el tiempo, las ventas de camiones tienden a seguir una forma de montaña rusa, con altibajos. Esa volatilidad tiene consecuencias para los fabricantes de equipos originales, las flotas y los distribuidores del mundo real. En el camino hacia una pre-compra en 2027, espero que haya más discusión sobre las perspectivas posteriores a la compra. 

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



¿AUMENTARÁ TRANSPORTE CON TRUMP? QUÉ PASARÁ CON LAS POLÍTICAS ARANCELARIAS

Los impuestos sustanciales a las importaciones sugeridos por el presidente electo Donald Trump están a punto de sacudir las cosas en la industria. Durante la campaña electoral, Trump prometió promulgar un aumento del 10% al 20% en los aranceles sobre casi todas las importaciones, del 60% o más en las importaciones desde China y un arancel del 100% sobre los automóviles de México. Si bien los planes de la administración Trump siguen sin estar claros, la anticipación de aranceles más altos puede llevar a los importadores a retrasar los envíos. Algunos analistas señalan que los aranceles propuestos podrían generar una mayor demanda de servicios de transporte nacionales, ya que los bienes fabricados en Estados Unidos tendrían que transportarse por todo el país.

Sin embargo, Jason Miller, profesor asociado de gestión de la cadena de suministro en la Universidad Estatal de Michigan y presidente interino del Departamento de Gestión de la Cadena de Suministro, señaló que varios resultados de investigaciones académicas indican que los planes propuestos por Trump no impulsarán significativamente la demanda nacional de transporte. Los aranceles más altos no conducen al crecimiento del empleo, según muestran los estudios.

Una investigación de la Oficina Nacional de Investigación Económica encontró que no hay evidencia de que el empleo aumentara en industrias protegidas por aranceles, incluso suponiendo rendimientos constantes a escala en la manufactura en el corto plazo, como lo sugiere Chad Syverson en un estudio de 2011. Por el contrario, se observó una disminución del empleo debido a acciones de represalia y es probable que esta



tendencia se repita, dijo Miller.

En 2011, Justin R. Pierce descubrió que las plantas manufactureras protegidas por derechos antidumping no aumentaron su productividad física, sino que optaron por subir sus precios. Miller dijo que esto sugiere que los fabricantes nacionales pueden priorizar los aumentos de precios más que aumentar la producción. Amity et al. (2019) muestran que los aranceles se trasladan íntegramente a los precios al consumo, lo que implica un impacto inflacionario que podría frenar la demanda y potencialmente llevar a la Reserva Federal a limitar los recortes de las tasas de interés.

A principios de noviembre, la Federación Nacional de Minoristas (NRF por sus siglas en inglés) publicó un estudio sobre el efecto que los aranceles previstos por Trump tendría sobre seis productos de consumo, incluidos prendas de vestir, juguetes, muebles, electrodomésticos, calzado y artículos de viaje. En esas seis categorías, la NRF dijo que reduciría el poder adquisitivo de los

consumidores estadounidenses entre 46 millones de dólares y 78 mil millones de dólares por cada año en que los aranceles estén vigentes.

El informe señaló que los aranceles propuestos causarían mayores costos que serían demasiado grandes para que los minoristas los absorbieran, lo que resultaría en precios más altos de los que muchos consumidores estarían dispuestos o serían capaces de pagar, particularmente en productos donde China es el principal proveedor. Se estimó que los consumidores pagarían entre 13,900 y 24,000 millones de dólares más por la ropa; entre 8,800 y 14,200 millones de dólares más para juguetes; entre 8,500 y 13,100 millones de dólares más para muebles; entre 6,400 y 10,900 millones de dólares más para electrodomésticos; entre 6,400 y 10,700 millones de dólares más para el calzado, y entre 2,200 y 3,900 millones de dólares más para los artículos de viaje. Las investigaciones también muestran que en lugar de trasladar la producción nuevamente a los EE. UU., lo que general-





mente genera precios al consumidor mucho más altos, los productos afectados por los aranceles de Trump sobre China a menudo se envían a otros países. Estos países procesan algo y luego envían los productos de regreso a los EE. UU., un patrón observado por otro estudio.

Por otro lado, Gregory Speier, socio del grupo de transporte del bufete de abogados Reed Smith, dijo que los aranceles propuestos serán bienvenidos por los fabricantes estadounidenses, particularmente aquellos con competidores extranjeros. "Esos competidores extranjeros tendrán más dificultades para participar en el mercado estadounidense", dijo Speier. Al mismo tiempo, Speier señaló que los aranceles también pueden dar lugar a guerras comerciales que causarán una complejidad innecesaria al mercado global. "Por ejemplo, que China tomara represalias y cerrara la puerta al comercio estadounidense tendría un impacto adverso en la economía. México también amenaza ahora con tomar represalias contra cualquier

arancel impuesto a las importaciones mexicanas a Estados Unidos con sus propios aranceles", añadió Speier. "Por ahora, a medida que nos acercamos cada vez más al segundo mandato de Trump, estamos viendo una escalada de retórica y posturas en lo que respecta al potencial de guerras comerciales".

Como los aranceles propuestos podrían encarecer la importación de bienes, Jon Man, consultor de originación de acuerdos de fusiones y adquisiciones para América del Norte en Freight Mergers, dijo que esto podría impulsar a más empresas a trasladar la producción más cerca de Estados Unidos. Speier dijo que la complejidad de las operaciones transfronterizas aumentará durante la segunda administración Trump, particularmente a medida que aumenten las tensiones geopolíticas con China, México y otros.

"Las tensiones comerciales con China y México pueden escalar y las operaciones transfronterizas pueden volverse más complejas. Sin

embargo, la deslocalización con México y Canadá en el marco del T-MEC podría sostener el comercio esencial y al mismo tiempo reducir los costos", añadió. "Las políticas propuestas señalan un aumento en la manufactura estadounidense, pero pueden introducir desafíos a medida que las industrias se adaptan a un panorama comercial global cambiante". Man señaló que vale la pena estar atento al volumen de las importaciones, especialmente de los países afectados por los aranceles. "La prisa por superar los plazos arancelarios puede afectar la capacidad y las tarifas de transporte", dijo. Añadió que las tendencias en el gasto de los consumidores pueden influir en la demanda de transporte, ya que los mayores costos debido a los aranceles podrían reducir el gasto de los consumidores, afectando el volumen de bienes que deben transportarse. Con el nuevo panorama tarifario, Man dijo que es vital que las flotas se mantengan informadas y se adapten para afrontar posibles desafíos.

Petrolero presidirá Energía Chris Wright sería Secretario de Energía con Trump

Chris Wright, elegido por el presidente electo Donald Trump para dirigir el Departamento de Energía, es un ejecutivo de combustibles fósiles que fundó y se desempeña como director ejecutivo y presidente de la junta directiva de la empresa Liberty Energy, con sede en Denver. La elección parece una clara indicación de las intenciones de la administración entrante en torno a gran parte de las políticas energéticas de la administración saliente bajo la actual secretaria del DOE, Jennifer Granholm.

Para muchos en el sector del transporte por carretera, la experiencia de Wright en combustibles fósiles será un cambio bienvenido, ya que representa la probabilidad de un enfoque de dominio energético de producción nacional que seguirá dependiendo en gran medida del uso de combustibles fósiles, o incluso lo ampliará. "Todo el tema del cambio climático y lo que hacemos al respecto necesita un pragmático al mando, no un creyente incondicional en ninguno de los lados", dijo Joe Rajkovicz, director de asuntos gubernamentales y comunicaciones de la Asociación de Camioneros de los Estados Occidentales.

Al anunciar la nominación de Wright, Trump describió a Wright como "un tecnólogo y empresario líder en energía", señalando que Wright ha trabajado en las industrias nuclear, solar, geotérmica, de petróleo y de gas. Las prioridades de Wright están en directa contradicción con las de muchos grupos ambientalistas, también con partes de la comunidad científica y con varios gobiernos estatales, específicamente California. Es un escéptico respecto de muchos enfoques sobre el cambio climático, un defensor del fracking y un autodenominado "nerd tecnológico convertido en empresario... a quien no le importa de dónde viene la energía, siempre y cuando sea segura, confiable, asequible y mejore las vidas humanas".

No niega el cambio climático, sino que más bien no está de acuerdo con la forma en que los demócratas y muchos miembros de la comunidad internacional quieren abordarlo. La industria del transporte por carretera ha adoptado durante mucho tiempo una postura conservadora con respecto a la transición de los combustibles fósiles a tecnologías de "cero emisiones", pero no ha



declarado abiertamente que no esté abierta a la electrificación. En cambio, mantiene el enfoque de que el camino hacia las "cero emisiones" no puede ser obligatorio, ni a nivel estatal ni federal.

"Chris Wright es un pragmático en política energética y, al igual que nosotros, cree que con la política energética es necesario construir 'puentes' hacia el futuro", añadió Rajkovicz. "Él realmente cree que el dióxido de carbono es un gas de efecto invernadero y está calentando la atmósfera. Su desacuerdo es qué hacemos al respecto y cómo continuamos teniendo una economía estable y en expansión mientras avanzamos hacia un futuro más verde".

3 ELD salen de la lista de dispositivos registrados de la FMCSA

Chris Wright, elegido por el presidente electo Donald Trump para dirigir el Departamento de Energía, es un ejecutivo de combustibles fósiles que fundó y se desempeña como director ejecutivo y presidente de la junta directiva de la empresa Liberty Energy, con sede en Denver. La elección parece una clara indicación de las intenciones de la administración entrante en torno a gran parte de las políticas energéticas de la administración saliente bajo la actual secretaria del DOE, Jennifer Granholm.

Para muchos en el sector del transporte por carretera, la experiencia de Wright en combustibles fósiles será un cambio bienvenido, ya que representa la probabilidad de un enfoque de dominio energético de producción nacional que seguirá dependiendo en gran medida del uso de combustibles fósiles, o incluso lo ampliará. "Todo el tema del cambio climático y lo que hacemos al respecto necesita un pragmático al mando, no un creyente incondicional en ninguno de los lados",

dijo Joe Rajkovicz, director de asuntos gubernamentales y comunicaciones de la Asociación de Camioneros de los Estados Occidentales.

Al anunciar la nominación de Wright, Trump describió a Wright como "un tecnólogo y empresario líder en energía", señalando que Wright ha trabajado en las industrias nuclear, solar, geotérmica, de petróleo y de gas. Las prioridades de Wright están en directa contradicción con las de muchos grupos ambientalistas, también con partes de la comunidad científica y con varios gobiernos estatales, específicamente California. Es un escéptico respecto de muchos enfoques sobre el cambio climático, un defensor del fracking y un autodenominado "nerd tecnológico convertido en empresario... a quien no le importa de dónde viene la energía, siempre y cuando sea segura, confiable, asequible y mejore las vidas humanas".

No niega el cambio climático, sino que más bien no está de acuerdo con la forma en que

los demócratas y muchos miembros de la comunidad internacional quieren abordarlo. La industria del transporte por carretera ha adoptado durante mucho tiempo una postura conservadora con respecto a la transición de los combustibles fósiles a tecnologías de "cero emisiones", pero no ha declarado abiertamente que no esté abierta a la electrificación. En cambio, mantiene el enfoque de que el camino hacia las "cero emisiones" no puede ser obligatorio, ni a nivel estatal ni federal.

"Chris Wright es un pragmático en política energética y, al igual que nosotros, cree que con la política energética es necesario construir 'puentes' hacia el futuro", añadió Rajkovicz. "Él realmente cree que el dióxido de carbono es un gas de efecto invernadero y está calentando la atmósfera. Su desacuerdo es qué hacemos al respecto y cómo continuamos teniendo una economía estable y en expansión mientras avanzamos hacia un futuro más verde".

Si manejas un camión

deberías ser Miembro.



Conviértete en miembro de OOIDA.

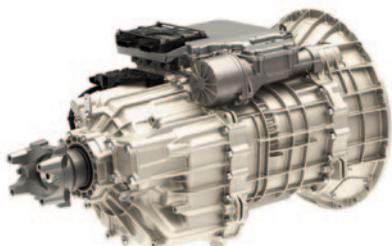
Representación • Información • Seguro de camión
Beneficios médicos • Servicios empresariales
Pruebas de drogas del DOT • Tarjeta de combustible
Descuentos en productos

800-444-5791 • www.ooida.com

ENDURANT V PARA VOCACIONALES CRECEN LAS TRANSMISIONES ENDURANT DE EATON CUMMINS

Eaton Cummins Automated Transmission Technologies anunció en noviembre la expansión de su serie de transmisiones Endurant mediante la introducción de la transmisión Endurant HD V. Diseñada para aplicaciones de camiones vocacionales, la V tiene un peso bruto combinado máximo de 70,000 lb (32,000 kg) con motores de 9 y 11 litros y los próximos motores Cummins X10. El torque máximo del motor es de 1,700 lb-pie. (2300 Nm). Eaton Cummins afirma que la nueva Endurant HD V está repleta de funciones que se utilizan en el lugar de trabajo, como un embrague de servicio extremo para mejorar las maniobras a baja velocidad, una función sin rocas para ayudar a despegarse en barro o arena, un modo fuera de carretera que ajusta automáticamente la transmisión para un rendimiento óptimo en condiciones cambiantes del suelo y aperturas dobles de toma de fuerza (PTO) para alimentar los sistemas hidráulicos.

Los conductores también apreciarán el rendimiento de arranque seguro en pendientes gracias a su función de ayuda al arranque en pendientes, los cambios suaves y la lógica de selección de marchas. La compañía dice que el nuevo modo de configuración secundaria brinda a los conductores la capacidad de alternar entre dos objetivos de rendimiento, características que optimizan los puntos de cambio de la transmisión y la calibración del embrague, lo que permite una experiencia de conducción personalizada que tiene en cuenta la carga o el terreno. "La nueva Endurant HD V es la solución ideal para nuestros clientes que buscan una transmisión de camión vocacional confiable y capaz", dice Nathan Schuler, director ejecutivo de Ventas de Eaton Cummins Automated Transmission Technologies. "Características como embragues de servicio extremo, objetivos de rendimiento fuera de carretera, modo libre de rocas y configuración secundaria la distinguen de la competencia".



NUEVO E-CONTENDIENTE PRESENTAN PICKUP SCOUT TERRA

Poco más de dos años después de que Volkswagen revelara que una nueva empresa reviviría la marca Scout y construiría una camioneta eléctrica en los EE. UU., se ha presentado la nueva camioneta de preproducción y ya están aceptando reservas. La nueva pickup Scout Terra se fabricará en Carolina del Sur y la producción está programada tentativamente para comenzar en 2027. La compañía dice que su diseño está inspirado en los vehículos Scout originales de International Harvester producidos entre 1961 y 1980. La nueva SUV Scout Traveler también será producida en Carolina del Sur.

La nueva compañía dice que la camioneta Terra se puede configurar como 100% eléctrica con hasta 350 millas de alcance de la batería o con un pequeño generador de gasolina incorporado que extiende el alcance a más de 500 millas. El sistema de autonomía extendida, llamado Harvester, recarga la batería del



camión mientras viaja. La compañía dice que Harvester ofrece a los conductores "la opción de repostar en cualquier lugar donde puedan encontrar una bomba o un enchufe, manteniendo al mismo tiempo los beneficios de rendimiento de un vehículo eléctrico".

La camioneta podrá remolcar hasta 10,000 libras y transportar hasta 2,000 libras en la caja, según Scout. Otros atributos del Terra incluyen más de 1 pie de distancia al suelo y casi 3 pies de capacidad para vadear agua. La Terra



contará con tracción en las cuatro ruedas impulsada por una unidad de propulsión eléctrica en cada eje. Scout dice que la versión totalmente eléctrica está "destinada a subir pendientes al 100% y acelerar de 0 a 60 mph en tan solo 3.5 segundos, lo que es posible gracias a un torque estimado de casi 1,000 libras-pie". La caja de la Terra mide 5.5 pies de largo y tiene dos tomacorrientes de 120 voltios y un tomacorriente de 240 voltios para herramientas y electrodomésticos. La Terra viene con un baúl delantero en el que cabe una pequeña hielera y tiene tomas de 120 voltios y USB-C para alimentar dispositivos.

Scout dice que los precios de la Terra base son tan bajos como \$50,000 con incentivos disponibles, con precios minoristas a partir de \$60,000. La compañía está aceptando reservas para la SUV Terra y Traveler a través de su sitio web scoutmotors.com. Las reservas requieren una tarifa de \$100, que según la compañía es totalmente reembolsable. Los clientes pueden elegir sus configuraciones en el sitio para el pedido de su vehículo. 

¿USADOS A LA ALZA? ACT PRONOSTICA INCREMENTO EN VOLUMEN

El vicepresidente de investigación de ACT, Steve Tam, comparte sus conocimientos sobre el mercado de camiones usados. Ya casi ha terminado. Steve Tam dice que eso es lo que muestran los datos. El mercado de camiones usados ha estado débil durante más de dos años, estancado en el punto bajo de su ciclo económico debido a la débil dinámica del transporte de mercancías y al exceso de capacidad.

Hablando en la Convención de la Asociación de Camiones Usados (UTA), Tam dijo que ninguno de esos desafíos se ha resuelto, pero ambos están mejorando. El transporte de carga está comenzando a aumentar, y los datos históricos del ciclo económico y las proyecciones económicas indican que es probable que las cargas y el tonelaje aumenten en 2025. En cuanto a la capacidad, Tam dice que el mercado de camiones usados tiene demasiados camiones, pero no se está "ahogando en inventario", lo que significa que si el mercado del transporte de mercancías se recupera, el sector de camiones usados debería recuperarse rápidamente para respaldarlo. Tam dice que los índices de carga muestran que las condiciones de envío deberían nivelarse para los transportistas y transportistas alrededor del nuevo año, y que las flotas ganarán ventaja a medida que las tendencias de carga aumenten hacia 2025. ¿Qué tan rápido subirá el mercado? Tam no espera un impulso repentino, pero dice que cuando el mercado comience a crecer, cree que el mercado al contado se beneficiará primero y las tasas podrían aumentar entre un 10% y un 20%. Esas son buenas cifras para los concesionarios de camiones usados porque las flotas pequeñas y los propietarios-operadores dominan el mercado spot y probablemente se sentirán atraídos a expandirse y capitalizar nuevas oportunidades. "Las barreras de entrada son bajas. Los camiones ahora son baratos", afirma.

Tam también dice que la forma en que los OEM han trasladado nuevos equipos a la flota nacional ha beneficiado el espacio de los camiones usados y continuará ayudando al mercado hasta 2025. Tam dice que los OEM han estado construyendo a un ritmo superior al necesario durante la mayor parte del año, pero han podido utilizar la flota privada y los mercados vocacio-

nales para descargar esas unidades y no abrumar el espacio de los transportistas de alquiler.

Los datos muestran que los inventarios de camiones nuevos son históricamente altos, pero Tam dice que esas cifras son algo engañosas. La mayoría de esas unidades todavía están en la línea de ensamblaje hacia el cliente, en proceso de mejora o trabajos de ensamblaje por parte del fabricante de carrocerías, y no están esperando ser vendidas. "No hay muchos camiones en inventario especulativo; eso no ha estado sucediendo en este ciclo", dice.

Pero las buenas señales para el próximo año no mejoran la dinámica actual del mercado. Tam dice que los datos de camiones usados de ACT para 2024 coinciden con lo que la mayoría de los concesionarios sienten en sus lotes. Los volúmenes de ventas han aumentado ligeramente, pero los precios no. Hasta septiembre, Tam afirma que los volúmenes de camiones usados han aumentado un 18% en lo que va del año, pero sólo un 3% en el sector minorista. Los precios han bajado un 22%, pero el ritmo al que han estado cayendo se ha desacelerado sustancialmente. Dice que después del meteórico ascenso del mercado en 2021, siempre se iba a volver a la normalidad, pero agrega: "Nos está tomando más tiempo bajar por la parte trasera que subir por la parte delantera".

La buena noticia es que cree que la corrección del mercado quizás esté en marcha. El pronóstico de camiones usados de ACT muestra que los precios mensuales tienen una tendencia positiva ya en diciembre y luego aumentan mes tras mes hasta la segunda mitad de 2026, cuando la compra anticipada podría comenzar a generar más oferta en el sector. Pero Tam añade que es poco probable que la crisis sea tan larga como ésta, ya que las flotas que se perdió la precompra recurrirán al mercado de camiones usados para complementar sus necesidades de crecimiento inmediato en 2027. "Si van al concesionario y les dicen que un camión nuevo costará \$30,000 más, dirán 'oh, no'", dice. "En su lugar, comprarán un camión usado". 

SE ANTICIPA UNA AGENDA DE DESREGULACIÓN; EL NUEVO DIRIGENTE DE LA EPA TENDRÍA ESA INTENCIÓN

El presidente electo Donald Trump ya ha comenzado a anunciar la elección de puestos en el gabinete junto con un plan para potenciar el proceso de nominación y la agenda desreguladora, y una de sus primeras decisiones oficiales de contratación fue para el ex congresista de Long Island, Nueva York y candidato republicano a gobernador de 2022, Lee Zeldin.

Zeldin, "con una formación jurídica muy sólida, ha sido un verdadero luchador por las políticas de Estados Unidos primero", escribió Trump en un comunicado de prensa anunciando la elección. "Garantizará decisiones desregulatorias justas y rápidas que se implementarán de manera que liberen el poder de las empresas estadounidenses, manteniendo al mismo tiempo los más altos estándares ambientales, incluido el aire y el agua más limpios del planeta". Zeldin se hizo eco de ese sentimiento y dijo en una aparición en Fox News que "el primer día y los primeros 100 días tenemos la oportunidad de revertir las regulaciones que están obligando a las empresas a luchar".

Las elecciones del gabinete presidencial deben pasar por una confirmación del Senado, lo que puede llevar semanas o meses. El actual secretario del Departamento de Transporte, Pete Buttigieg, por ejemplo, fue confirmado dos semanas después de la toma de posesión del presidente Joe Biden en 2021. Ahora que los republicanos tomarán el control del Senado en enero, Trump ha presentado un plan para acelerar sus elecciones con "nombramientos en receso". Básicamente, Trump quiere que el nuevo líder de la mayoría del Senado, aún por ser elegido, para el próximo Congreso convoque un breve período de receso, lo que le permitiría a Trump instalar a los jefes de gabinete en capacidad "interina" en espera de una confirmación completa. Zeldin, potencialmente, podría comenzar a trabajar en la EPA aún más rápido. "Estoy deseando empezar a trabajar directamente como parte del gabinete del presidente Trump para desatar el dominio energético de Estados Unidos, hacer de Estados Unidos la capital mundial de la IA, traer de vuelta a casa los empleos automotrices estadounidenses y mucho más", dijo Zeldin.

Aunque no ha dicho nada específico sobre la regulación del transporte por carretera o el actual impulso a los vehículos eléctricos, sí se postuló para gobernador de Nueva York y se opuso al plan del estado para eliminar gradualmente la venta de



vehículos con motor de combustión interna para 2035. Mientras tanto, Trump dijo que detendrá lo que él llama "mandatos de vehículos eléctricos" en seco y se quejó de las limitaciones de peso y autonomía de los camiones eléctricos.

La Liga de Votantes por la Conservación, una organización que clasifica a los políticos según su historial de votos para proteger el medio ambiente, evalúa que Zeldin sólo ha votado a favor de legislación proambiental el 14% de las veces. El actual director de la EPA, Michael S. Regan, ha pasado casi toda su carrera dentro de la agencia, a diferencia de Zeldin, que sirvió en el ejército y luego como abogado de la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey antes de ser elegido al Senado del estado de Nueva York en 2010. Se desempeñó como Representante de los Estados Unidos por Nueva York de 2015 a 2023.

El gobernador de California, Gavin Newsom, pareció tomarse muy en serio el cambio de administración y emitió el jueves una proclama pidiendo la convocatoria de una sesión especial legisla-

tiva en respuesta a la reelección de Trump. Citando el "historial" de la administración Trump en una serie de cuestiones (entre ellas las regulaciones de emisiones). La proclamación de Newsom señaló la posibilidad de "deshacer las políticas de vehículos limpios que son fundamentales para combatir el cambio climático y dismantelar otras protecciones ambientales de larga data para el aire y el agua limpios". Trump tiene planes ya anunciados para prohibir a los estados prohibir la venta de automóviles o camiones propulsados por gasolina. Actualmente, la regulación de Flotas Limpias Avanzadas (ACF por sus siglas en inglés) de la Junta de Recursos del Aire de California necesita recibir una exención de la Ley de Aire Limpio de la EPA, lo que permitiría que entre en vigor. La ACF establece requisitos para la compra de los llamados camiones de "cero emisiones" (ZEV) dentro del estado y exige que ciertas flotas, a saber, operaciones de acarreo portuario y flotas de "alta prioridad" con 50 o más camiones, compren y operen ZEV. camiones. 



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



CLARIFICAN REGLA ACF CARB ACLARA CÓMO APLICARÁ

Como resultado de una demanda de la Asociación de Camioneros de los Estados del Oeste (WSTA por sus siglas en inglés) que impugna la regulación de Flotas Limpias Avanzadas (ACF por sus siglas en inglés) de la Junta de Recursos del Aire de California (CARB por sus siglas en inglés), la agencia gubernamental ha anunciado dos aclaraciones a la norma para aclarar cierta incertidumbre sobre cómo podría aplicarse.

En particular, CARB está todavía a la espera de una resolución de la Agencia de Protección Ambiental sobre si la regulación recibirá una exención de la Ley de Aire Limpio, lo que permitiría que la ACF entre en vigor. CARB necesita esa exención antes de implementar la ACF. Es la regla complementaria que CARB promulgó junto con la regla Advanced Clean Trucks, que establece requisitos de venta para los llamados camiones de "cero emisiones" (ZEV) dentro del estado. La ACF, por otro lado, exige que ciertas flotas (a saber, operaciones de acarreo portuario y flotas de "alta prioridad" con 50 o más camiones o aquellas con más de 50 millones de dólares en ingresos anuales) compren y operen los camiones en diversos horarios.

La EPA concluyó recientemente un período de comentarios sobre por qué debería o no conceder la exención. Actualmente se desconoce el cronograma para una decisión final de exención. En el caso de que CARB reciba la exención, WSTA ha llegado a dos acuerdos con CARB relacionados con el ACF; uno aclara quiénes son las flotas de "alta prioridad" bajo el ACF, mientras que el otro ofrece cierta indulgencia para esas flotas cuando se trata de una posible aplicación "retroactiva".

Primero, CARB se retractó el 16 de octubre del Documento de preguntas frecuentes de noviembre de 2023. Ese documento respondió preguntas relacionadas con la propiedad y el control comunes en relación con el cumplimiento del ACF. WSTA dijo que las preguntas frecuentes contenían declaraciones "que parecían ampliar la definición de 'Propiedad y control comunes' para que más flotas de camiones independientes estuvieran sujetas al mandato de compra de camiones sin emisiones de ACF". WSTA objetó las preguntas frecuentes como una "regulación clandestina" que ampliaba la aplicabilidad de la regulación ACF y que era inconsistente con el texto real de la regla.



Joe Rajkovacz, Director de Comunicaciones y Asuntos Gubernamentales de WSTA, dijo que la preocupación de WSTA con las antiguas preguntas frecuentes era que CARB "realmente insinuaba" que si un propietario-operador independiente transportaba exclusivamente para un corredor, el corredor podría caer bajo el ámbito de competencia de ACF si el número de camiones con los que trabajaban ascendía a al menos 50. Esencialmente, el transporte para un solo corredor podría haber establecido "control" en una relación entre corredor y transportista.

Rajkovacz señaló a los muchos propietarios-operadores que solo transportan carga de Amazon como ejemplos de aquellos que podrían verse atrapados en el ACF si las preguntas frecuentes se mantuvieran vigentes. "Esa fue una verdadera preocupación para nuestros miembros intermediarios... porque decían: 'Bueno, ¿cómo diablos le digo al tipo de un solo camión que tiene que cambiar a un camión eléctrico?'", añadió Rajkovacz.

WSTA dijo que consideraba la retractación de las preguntas frecuentes "una victoria parcial en nuestros esfuerzos por reducir los mandatos de camiones de cero emisiones tanto para nuestros miembros como para los no miembros hasta que la tecnología de los camiones funcione, la infraestructura esté construida y sea accesible, y el costo total de propiedad esté en a la par con las operaciones de flota actuales".

Un segundo acuerdo anunciado el 25 de octubre por CARB se relacionaba con cómo se aplica

la ACF, que originalmente debía comenzar el 1 de enero de 2024, si la EPA concede la exención de la Ley de Aire Limpio. En un Aviso de cumplimiento actualizado, CARB dijo que no aplicará retroactivamente las regulaciones de la ACF contra flotas de alta prioridad (nuevamente, aquellas con 50 o más camiones, o más de \$50 millones en ingresos anuales). CARB dijo que "ha decidido ejercer su discreción de cumplimiento para no buscar, y CARB no le pedirá al Fiscal General que busque, sanciones monetarias" contra flotas de alta prioridad por violaciones del ACF que ocurran entre el 1 de enero de 2024 y 90 días después de la fecha en que la EPA tome medidas finales sobre la exención y autorización del reglamento.

El Aviso de cumplimiento actualizado no menciona ningún cambio en la aplicación de la ley contra las flotas de acarreo, que, según la ACF, tienen prohibido registrar nuevos camiones diésel para trabajar en puertos y patios ferroviarios del estado después del 1 de enero de 2024. A pesar de que la norma fue puesta en suspenso hasta la decisión de exención de la EPA, y a las flotas de acarreo se les ha permitido registrar motores diésel este año, el Aviso de Cumplimiento original decía que las flotas que agregaron cualquier vehículo con motor de combustión interna a los informes de CARB sistema después del 31 de diciembre de 2023, podrían dar marcha atrás en esta decisión. Básicamente, cualquier camión con motor diésel agregado al sistema de informes de CARB este año probablemente será eliminado y ya no se le permitirá realizar operaciones de acarreo en California. 



LOS DESASTRES
NO PLANIFICAN.

SIN EMBARGO,
USTED SÍ.

NO ESPERE. PREPÁRESE.

Comience por hablar con sus seres queridos
para hacer un plan de emergencias.

[VISITE LISTO.GOV.](https://www.listo.gov)



NUEVA ESPECIE



HYUNDAI XCIENT FCEV 2024

HYUNDAI PRESENTA UN NUEVO CONTENDIENTE EN EL TRANSPORTE PESADO. EL XCIENT FCEV, UN CAMIÓN CLASE 8 DE CELDA DE COMBUSTIBLE DE HIDRÓGENO, TIENE LA ENORME VENTAJA DE TENER CERO EMISIONES CONTAMINANTES Y UN TIEMPO DE RECARGA DE MÁXIMO 30 MINUTOS, LO QUE LO CONVIERTE EN UNA ALTERNATIVA IDEAL PARA TRABAJAR EN LOS PUERTOS DE CARGA. »





POR: TRANSPORTE LATINO / EDGARDO IORIO

Si bien hace unos años había incertidumbre sobre si la industria del transporte podría evolucionar a utilizar combustibles que no fueran fósiles, hoy en día está claro que la pregunta no es si los camiones pesados pueden funcionar con otra fuente de energía, sino cuál es la más conveniente para cada trabajo. En este momento, casi todos los fabricantes tienen al menos un camión

eléctrico de batería a la venta. Freightliner tiene el eCascadia y el eM2; Mack el LRe y el MDe; Kenworth el T680e, T680 FCEV y los K270e y 370e; Volvo al VNR Electric... y es con las marcas de toda la vida, también están el Tesla Semi y los Nikola Tre EV y FCEV.

Las siglas FCEV se refieren a un vehículo eléctrico de celda de combustible, lo cual quiere decir -de la manera más simple posible- que son camiones que utilizan un combustible (hidrógeno en este caso) para gene-

rar la energía eléctrica para impulsar el motor eléctrico, que es el encargado de mover el camión. Este mes abordaremos el Hyundai XCIENT FCEV, un tractor Clase 8 a la venta ahora y que entrará en servicio de flota en el Puerto de Oakland este verano. El XCIENT FCEV adapta los puntos fuertes del XCIENT con motor diésel existente que se ha vendido en todo el mundo desde 2013. Esto explica algunas de las partes de la vieja escuela metidas entre la nueva tecnología que ayudaron a llevar el XCIENT al mercado rápidamente.

¿Cómo funciona el XCIENT FCEV? Pues básicamente lleva diez tanques de hidrógeno dispuestos de dos en dos en un marco detrás de la cabina, elevándose a casi los 13 pies de altura del carenado del techo del tractor. Los tanques tienen un volumen de un poco más de 462 galones de hidrógeno comprimido a más de 10,000 psi, con un total de 151 libras de combustible. Recargar desde vacío tarda unos 30 minutos. Los tanques alimentan dos sistemas de celdas de combustible de hidrógeno debajo de la cabina, las cuales Hyundai ya ha probado en la SUV Nexo FCEV. Las adaptaciones se centraron en reforzar los componentes para los rigores de un ciclo de trabajo de Clase 8. Cada sistema contiene dos pilas de 121 hp, para una salida combinada de 483 caballos de fuerza. >>



del mundo: **HYUNDAI XCIENT FCEV 2024**



Ahora es momento de empezar a aprender un nuevo lenguaje y uno de estos conceptos es que las pilas funcionan mejor con una potencia de salida constante. Los fabricantes de automóviles abordan esto mediante el uso del sistema de celdas de combustible para cargar una batería de baja capacidad y alto voltaje que alimenta los motores eléctricos que hacen girar las ruedas. En el XCIENT, los sistemas alimentan una batería de alto voltaje y bastante capacidad. El paquete de iones de litio del Nexo tiene una capacidad de 40,0 kWh, mientras que los tres paquetes de iones de litio de 24 kWh en el XCIENT equivalen a un total de 72 kWh. El marco del paquete se atornilla al riel del marco del lado del pasajero, opuesto al aparato de enfriamiento conectado al riel del lado del conductor. Ubicado entre los rieles se encuentra un motor eléctrico

que genera 469 caballos de fuerza y 1,650 libras-pie de torque (el XCIENT a diesel produce hasta 512 caballos de fuerza y 1,844 libras-pie).

El motor se conecta a una transmisión automática Allison de seis velocidades. Dado que la velocidad máxima de conducción del XCIENT es de solo 57 mph, el camión solo usa los primeros cinco engranajes de la caja. Curiosamente, esta no es la velocidad máxima del camión, porque una función de desplazamiento del control de cruce permite que éste alcance 9 mph por encima de la velocidad de cruce cuando va cuesta abajo, por lo que la velocidad máxima asistida por la gravedad es de 66 mph. La carcasa de la transmisión contiene un retardador mecánico que ayuda a reducir la velocidad del camión cuando la batería está llena y no se puede emplear el frenado regenerativo. En un

futuro, el camión dirá adiós a la transmisión convencional y colocarán motores eléctricos en los ejes, eliminando el retardador mecánico y mejorando el rendimiento de la regeneración.

Un eje de transmisión gira ambos ejes en tándem hacia atrás, creando el tren de transmisión 6x4 que es la norma para los Clase 8 en EE. UU. Con los tanques llenos y cuando se carga hasta el límite de peso bruto combinado de 82,000 libras para camiones con remolque eléctricos, Hyundai afirma que el XCIENT puede recorrer 450 millas. Hyundai y otros fabricantes de vehículos comerciales FCEV dicen que el beneficio no es solo que estas millas serán mucho más respetuosas con el medio ambiente en comparación con las recorridas con diésel, sino que también serán mucho más respetuosas con los conductores. >>





EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Eléctrico de 350 kW con 483 HP y 1,650 lb-pie

CELIDAS DE COMBUSTIBLE

- 180 kW

TRANSMISIÓN

- Automática Allison 4500 R

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Neumática

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática



MAXIMA PROTECCION

Para su motor, transmisión y el sistema de combustible

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

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

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



Advance
Auto Parts

AutoZone

BENNETT
Auto Supply

O'Reilly AUTO PARTS
PROFESSIONAL PARTS PEOPLE

Pep Boys

Walmart



zMAX.com

INTERIOR

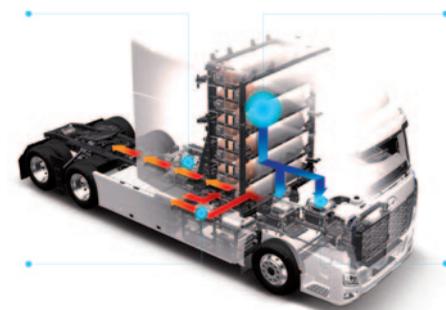
Lo primero que notas al subir al XCIENT es que la cabina es inusualmente alta. En Estados Unidos lo normal es que los camiones tengan el motor enfrente de la cabina, por lo cual la posición de la misma no es muy alta. Sin embargo, la cabina del XCIENT debe pasar por encima de toda la altura y la anchura del motor, por lo cual ponerse al volante de este camión se asemeja más a sentarse al timón de un barco de dos pisos que a un camión como lo conocemos.

Una vez que estás dentro, te sientes en un entorno familiar. Los indicadores analógicos en el grupo flanquean una pantalla central que muestra información del vehículo. Una pequeña pantalla de información y entretenimiento en la consola central está inclinada hacia el conductor. En el volante y el tablero, múltiples filas de botones administran funciones como cambiar la presión de la bolsa de aire, activar características de conveniencia como la asistencia de arranque en pendientes, recorrer el infoentretenimiento y controlar el HVAC.

Hay dos palancas del lado derecho de la columna de dirección. Si mueves la palanca superior hacia arriba y hacia abajo, alternas entre los cuatro niveles de frenado regenerativo, y también puedes empujarla o jalarla para seleccionar la marcha más alta permitida. (Al descender una colina larga, configurar la tercera velocidad como máxima limita la velocidad del camión con la regeneración en lugar de los frenos de fricción). La palanca inferior es la palanca de cambios; girando la perilla al final de la palanca se cambia de marcha.

MANEJO

Conducir un camión grande a diésel es estar sumergido en ruido, vibración y aspereza urgentes durante las 11 horas al día que la ley federal permite que los conductores de camiones pasen detrás del volante. Si el camión debe funcionar



mientras está estacionado, el NVH se convierte en una canción de cuna durante las 13 horas restantes del día. El punto es que todas las ventajas tranquilizadoras atribuidas a los coches eléctricos cuentan exponencialmente más para los camiones pesados y sus conductores. El ralentí, la conducción y la robusta aceleración del XCIENT a cada velocidad están acompañados solo por un gemido sordo ocasional, fácilmente ignorado. Las conversaciones se pueden mantener a un volumen natural, una maravilla en un equipo. El XCIENT se maneja muy parecido a un automóvil,

de hecho, hay que hacer un esfuerzo mental para recordar que estás en un Clase 8.

Pero los beneficios no se limitan al conductor. Hyundai se está enfocando primero en el mercado de acarreo, que ofrece rutas cortas y regulares ancladas en ubicaciones industriales adecuadas para estaciones de recarga de hidrógeno. Los camiones de acarreo pasan mucho tiempo al ralentí en áreas residenciales alrededor de los puertos mientras esperan su turno para tomar una carga. La energía del hidrógeno silencia la cacofonía que los ciudadanos locales se han visto obligados a escuchar y también mejora el aire que respiran.

Hyundai aún no ha dicho cuánto cuesta el nuevo XCIENT; pero la esperanza de los directivos es que los subsidios estatales y federales actuales para vehículos limpios pongan el XCIENT FCEV a la par en precio con los modelos diésel actuales durante una vida útil de seis a ocho años. Esas son buenas noticias para las flotas, los camioneros y los residentes en áreas con mucho tráfico de camiones. **7TL**





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







CORTANDO EL VIENTO

INTERNATIONAL LT SERIES 2024

REDUCIR LA RESISTENCIA AL AIRE ES CLAVE PARA MEJORAR LA EFICIENCIA DE COMBUSTIBLE, ALGO QUE LA LT SERIES HACE EXCELENTEMENTE. Y SI A ELLO LE SUMAS EL TREN MOTRIZ INTEGRADO S13, TENDRÁS ENTRE MANOS UNO DE LOS CAMIONES MÁS EFICIENTES DEL CAMINO QUE HACE LAS DELICIAS DE LOS CONDUCTORES CON SUS BIEN EQUIPADAS CABINAS. »



POR: TRANSPORTE LATINO / EDGARDO IORIO

Es bien sabido que los camiones de larga distancia son los primeros en recibir la tecnología más reciente de los diferentes fabricantes, especialmente en lo referente a ahorrar combustible. Evidentemente, el International LT no es ninguna excepción. El año pasado este camión recibió el tren motriz integrado S13, la joya de la corona de International; pero no también llegaron actualizaciones de seguridad y rendimiento, incluido un paquete aerodinámico mejorado y un nuevo diseño en la parte frontal.

International comenzó a renovar su portafolio de productos hace ya varios años, bajo lo que entonces denominaron Project Horizon, el cual hoy se ha convertido en cinco diferentes series de camiones (CV, MV, HV, HX y RH) para diferentes aplicaciones. El LT es un Clase 8 desarrollado con un diseño centrado en el conductor que incorpora avanzadas tecnologías para lograr un mejor rendimiento en el consumo de combustible y maximizar el tiempo en servicio. La Serie LT está disponible con cuatro cabinas dormitorio: techo bajo de 56", hi-rise de 56" y 73", y sky-rise de 73". Además, existen dos niveles de acabados: Classic y Diamond.

El diseño frontal actualizado incluye un nuevo estilo de parachoques y parrilla que se alinea con las actualizaciones recientes de otros modelos de camiones International. Un nuevo colchón para dormir premium de 9 pulgadas y una litera abatible ayudan a maximizar el espacio de la cabina para los conductores que circulan por la carretera cuando no están conduciendo el vehículo. Las mejoras avanzadas de seguridad del conductor en los sistemas de frenado y mitigación de colisiones mejoran aún más la seguridad y la comodidad del conductor. Esto incluye la tecnología de freno de estacionamiento electrónico para aplicar automáticamente los frenos de estacionamiento del vehículo y del remolque

si el conductor se olvida de configurarlos.

DISEÑO

La encomienda para los diseñadores fue crear un camión más aerodinámico y vaya que hicieron bien su trabajo, pues tiene un consumo de combustible 7 por ciento más eficiente que el camión que hace seis años era el más eficiente de la compañía, un ProStar 2017 con motor Cummins ISX15. El tres por ciento de esa eficiencia se debe a la aerodinámica gracias a elementos con menor resistencia al aire: cofre, defensa de tres piezas, apertura las ruedas, faldones y extensores laterales más largos que reducen el espacio con el tráiler. Del cuatro por ciento restante se encarga el tren motriz. Para darte una idea de cuánto dinero estamos hablando, hay que considerar que un camión de 18 rue-





EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- S13 de 12.7 litros con 400 a 515 HP y 1,450 a 1,850 lb-pie
- International A26 de 13 litros con 400 a 515 HP y 1,450 a 1,850 lb-pie
- Cummins X15 de 15 litros con 400 a 565 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie

TRANSMISIONES

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

AUTOMATIZADAS

- Eaton Endurant de 11 y 12 velocidades
- Eaton UltraShift Plus de 13 y 18 velocidades
- Eaton Fuller Advantage de 10 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos y taperleaf

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumáticas International
- Neumáticas Hendrickson HAS y HTB



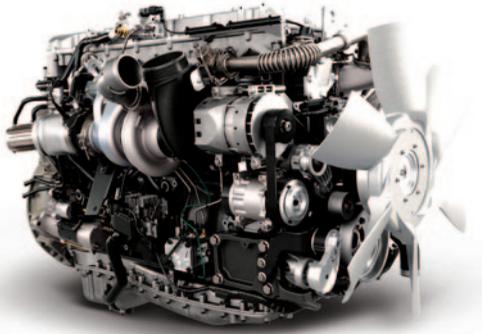
das consume en promedio 20,500 galones de diesel al año. Un consumo 7% menor se traduce en 1,435 galones de diesel que no quemas. Eso quiere decir que a final de año te habrás ahorrado casi 5,200 dólares. Nada mal, ¿no lo crees?

Ahora, estos números son aún mejores con el nuevo paquete aerodinámico, donde los cierres de las ruedas de dirección y un borde del faldón inferior modificado mejoran

el flujo de aire debajo de la carrocería al restringir el flujo de aire a través de la abertura de la rueda; un nuevo extensor de techo mejora el flujo de aire entre el espacio del tractor y el remolque, entre otras mejoras.

INTERIOR

International trabajó para asegurarse que los conductores encuentren un espacio de trabajo más cómodo y amigable con el usuario. El panel de instrumentos -con hasta quince medidores virtuales personalizables-, ofrece una buena vista de todos los medidores e incluye una pantalla donde se despliega información en tiempo real importante para el conductor, como el consumo de combustible. Además, la bocina de aire está en su posición tradicional e intuitiva sobre la puerta del conductor. »



Las líneas de la Serie LT fueron diseñadas para reducir la resistencia al viento, haciéndolo gastar menos combustible. Pero esto tiene una ventaja adicional, pues además se logró una reducción de cuatro Sones en el ruido causado por el viento, lo cual hace más silencioso y cómodo el camino. En cuanto a otros aditamentos que mejoran la seguridad, el camión lleva faros de LED de serie con micas de policarbonato que son resistentes a los impactos, un selector de velocidad en el volante que permite a los conductores mantener la atención en el camino, un parabrisas de una sola pieza que mejora la visibilidad, además del sistema de Mitigación de Colisiones Bendix Wingman Advanced, que también forma parte del equipamiento de serie.

International también trabajó en otras características para mejorar la confiabilidad y mantenimiento, así como la funcionalidad. Un ejemplo de ello es que el nuevo sistema de postratamiento de envase individual no solo es 60% más pequeño y 40% más ligero, sino que también es más fácil realizarle el servicio. Otro es que el cableado lleva un nuevo arnés y un módulo de distribución de energía para la cabina colocado dentro del camión, protegiéndolo así de los elementos. Uno más es que los puntos clave de servicio bajo el cofre, dentro de la cabina y alrededor del vehículo fueron diseñados ergonómicamente para un fácil acceso y servicio, y muchos componentes tienen un mayor intervalo entre mantenimientos.

MOTORES Y TRANSMISIÓN

En un principio, International lanzó el camión los motores Cummins X15 y el N13 de Navistar; pero éste último fue reemplazado hace unos años por el más novedoso y ligero A26. Las cifras de potencia y torque del A26 son muy similares a las del N13 -370 a 475 HP y 1,350 a 1,750 lb-pie-, pero la diferencia más importante es que el A26 es 55 libras más ligero y tiene un consumo de combus-



tible hasta 5% más eficiente que el N13. En cuanto al Cummins X15, tiene una potencia que oscila entre los 400 y 565 caballos de fuerza y un par motor que va de 1,450 a 2,050 lb-pie. En cuanto a la transmisión, hay manuales y automatizadas, todas firmadas por Eaton Fuller.

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. En comparación con el motor A26 de primera generación con la transmisión automatizada Eaton Endurant HD de 12 velocidades, el nuevo tren motriz integrado S13, junto con las últimas actualizaciones de la serie LT, ofrece hasta un 15 % de aumento en la eficiencia del combustible.

SEGURIDAD

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

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



Asegúrate de tener el ELD indicado.



www.vdoroadlog.com

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

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

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

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

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



VDO y RoadLog son marcas registradas de Continental Corporation.

RoadLog

VDO

IMBATIBLE

ISUZU FTR 2024

EL ISUZU FTR SE HA FORJADO UNA REPUTACIÓN DE CONFIABILIDAD Y EFICIENCIA DESDE MEDIADOS DE LOS OCHENTA, PERO LA RECIENTE INCORPORACIÓN DEL MOTOR CUMMINS B6.7 LO ELEVÓ A UN NUEVO NIVEL DE POTENCIA Y DURABILIDAD, CONVIRTIÉNDOLO EN UNO DE LOS RIVALES MÁS COMPLETOS DE SU SEGMENTO. »





El Isuzu FTR recibió el premio como el mejor en su clase en 2018 gracias a su calidad, durabilidad y costo de propiedad, entre muchas otras características, y desde entonces, se ha convertido en un referente entre los Clase 6. Aún así, los mandamases de Isuzu tienen claro que no hay que confiarse y, para reafirmar su liderazgo, se asociaron con Cummins para darle a este eficiente camión un motor que lo hace aún más capaz.

A primera vista, podría parecer que no hay mayores novedades para este año. Sin embargo, un examen más detallado te permite ver que el cambio más evidente está en los juegos ópticos, que ahora están conformados por tres segmentos en lugar de dos. Claro que más importante que la estética es el hecho que ahora son LED, por lo que otorgan una mejor visibilidad, algo que contribuye a un manejo más seguro y reduce la fatiga del chofer al manejar de noche.

En cuanto al chasis, reubicaron algunos elementos como el sistema de reducción catalítica



selectiva (SCR por sus siglas en inglés), que ahora está en la parte central; así como la batería, que está más adelante. Esto genera un mayor espacio en el costado derecho del camión, lo que facilita la vida de los carroceros y permite utilizar ese espacio para cosas más útiles.

DISEÑO

El Isuzu FTR está diseñado para aplicaciones de reparto urbanas como camiones de bebidas, con caja cerrada o refrigerados, y

esa capacidad sale a relucir en espacios reducidos. Los dirigentes de Isuzu esperan que dichas aplicaciones conduzcan a un crecimiento de la marca en los próximos años. En el 2016, el porcentaje del mercado para Isuzu era del 85 por ciento (¡inada más!), y conforme los hábitos de consumo de los clientes evolucionen, su apuesta es que la venta de camiones medianos sobrepasará a la de camiones pesados.

La filosofía de los diseñadores de Isuzu es



totalmente práctica, pues en el FTR la forma sigue a la función. La cabina es cuadrada, con un enorme parabrisas que te garantiza una excelente visibilidad, algo a lo que también contribuyen las grandes ventanas y el tamaño de los espejos retrovisores. Para acceder al motor hay que levantar la cabina, aunque para llenar el tanque del líquido refrigerante basta levantar una pequeña tapa (¿el cofre?) en la parte superior de la parrilla; además gracias a su depósito de líquido DPF de 10 litros, el tiempo entre llenados del mismo es más largo de lo habitual.

Están disponibles ocho distancias entre ejes, que van de las 152 a las 248 pulgadas, las cuales pueden llevar carrocerías de 14 a 30 pies a la altura de las rampas. Además, el paso de rueda de 50 grados facilita enormemente la maniobrabilidad del camión. Con una clasificación de peso bruto vehicular (GVWR por sus siglas en inglés) de 25,950 libras, el FTR tiene una carga útil de hasta 14,505 a 16,264 libras,. En cuanto a la clasificación de peso bruto combinado (GCWR por sus siglas en inglés), la báscula se detiene en las 30,000 libras. >>



INTERIOR

A pesar de que es un camión alto, es fácil entrar a la cabina del FTR gracias a los amplios escalones y a la generosa apertura de la puerta. En el interior encontramos tres asientos individuales, aunque el de enmedio es más pequeño y no tiene cabecera. El del conductor queda separado de los otros dos por una pequeña consola, donde se encuentran ubicadas la palanca de la transmisión y la del freno neumático de estacionamiento. Una de las novedades más notorias es el nuevo color del tapizado, el cual hace bastante más vistosa la cabina.

El asiento del conductor tiene suspensión neumática y es totalmente ajustable, lo que lo hace muy cómodo. Además, como la disposición de los instrumentos e interruptores es similar a la de la Serie N, la transición de una a otra será muy sencilla para quienes tengan experiencia con la segunda. El asiento de en medio se dobla hacia el frente, por si lo quieres usar a modo de mesa, y detrás de la fila de asientos hay un espacio de almacenamiento de unas 20 pulgadas hacia la pared de la cabina, por lo cual hay mucho lugar para guardar cosas.

El panel de instrumentos es muy sencillo, con un velocímetro y un tacómetro de tamaño grande, y otros cuatro indicadores más pequeños, entre los que encontramos el de temperatura del motor y nivel del combustible. Además, hay una pequeña pantalla en color verde en la parte central superior. Otras amenidades incluyen un espejo lateral que mira hacia el piso en la parte superior de las puertas, y una consola en la parte supe-



rior de la cabina, donde hay un par de espacios para guardar cosas. Los plásticos del tablero y paneles de las puertas ahora son de un gris un poco más oscuro.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Hasta 2022, el FTR llevaba un motor diésel de cuatro cilindros en línea de 5.2 litros con 215 HP y 520 lb-pie. Pero ahora, la estrella del show es el Cummins B6.7, un seis cilindros con 260 caballos de fuerza y 660 lb-pie de torque, un incremento más que considerable en ambos apartados. El Cummins B6.7 está acoplado a una transmisión automática Allison de seis velocidades RDS (Serie 2550). Construido para proporcionar la potencia que los conductores exigen al mismo tiempo que ofrece eficiencia de combustible y confiabilidad, el Isuzu FTR moverá fácilmente cargas útiles más pesadas a través de los entornos urbanos actuales y por carretera entre los centros de distribución.

Por supuesto, el consumo es un tema cru-

cial en el transporte comercial y si bien aún no hay cifras oficiales definitivas, el promedio de consumo del FTR ronda las 9.2 a 10 millas por galón. Con esto, la autonomía está



vocacional: **ISUZU FTR 2024**

MOTOR

- Cummins B6.7 de 6.7 litros con 260 HP y 660 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Allison 2550 automática de 6 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Hojas cónicas

SUSPENSIÓN TRASERA

- Multihoja
- Neumática Hendrickson

EN DETALLE
FICHA TÉCNICA



asegurada, pues los tanques de combustible pueden ser de 50 o de 100 litros. De hecho, en un estudio realizado hace un par de años por una firma independiente contra sus rivales directos (Freightliner M2 106, Navistar DuraStar 4300, Hino 268A, Ford F-650 y Kenworth K270), terminó como el camión más eficiente de todo el grupo.

Desde su regreso a escena en 2018, el

Isuzu FTR hizo más competitivo el segmento de los camiones de reparto urbanos, pero más importante aún, elevó el estándar en los importantes rubros de consumo y maniobrabilidad, dos características que son muy apreciadas por gerentes de flota y conductores. Ahora, con la adición del potente y eficiente motor Cummins B6.7, el FTR se perfila para seguir a la cabeza de su segmento. 





LA OPCIÓN CORRECTA



T 480 PREDICT
RENAULT TRUCKS

480

RENAULT TRUCKS
T 480

GH 520
RENAULT TRUCKS
520

W-710-GR

W-707-GR

NAVAJA SUIZA

RAM PROMASTER 2024

POCOS VEHÍCULOS DE TRABAJO MEDIANOS SON TAN VERSÁTILES Y PRÁCTICOS COMO LAS VANS SI NO NECESITAS MOVER MUCHA MERCANCÍA O HERRAMIENTA EN TU TRABAJO. ESPECIALMENTE CUANDO PUEDES ELEGIR ENTRE CUATRO LARGOS DE CARROCERÍA Y TRES ALTURAS DE TECHO, AMÉN DE UN NUMEROSO EQUIPAMIENTO OPCIONAL QUE LA ADAPTARÁ ESPECÍFICAMENTE A TUS NECESIDADES .»







POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

Una de las cosas en las que menos se fijan los diseñadores de los vehículos comerciales es en la estética, pues en este rubro es más importante hacer el trabajo que lucir bien. Aún así, en Ram son conscientes de que una buena imagen no está peleada con la capacidad. La ProMaster resulta agradable a la vista gracias a varios elementos, como los faros delanteros, que ahora son más brillantes y elegantes. Junto con el nuevo diseño frontal, la ProMaster se beneficia de un puñado de nuevas opciones y mejoras de apariencia. Los faros de halógeno estándar rediseñados son un 29 por ciento más brillantes y brindan un 15 por ciento más de alcance que los anteriores. Asimismo, los faros LED opcionales son un 70 por ciento más brillantes con un 50 por ciento más de alcance. Debajo de los principales elementos de iluminación hay una fascia delantera de aspecto más moderno. También lleva una defensa modular que ahora incluye un escalón integrado destinado a facilitar la limpieza del parabrisas y el cambio de las escobillas del limpiaparabrisas.

Las opciones de pintura ahora incluyen Ceramic Gray y Spitfire Orange, y hay nuevos rines opcionales que vienen en plata o negro. Para una apariencia más siniestra, el nuevo paquete Black Appearance incluye detalles oscuros para las insignias exteriores, la parrilla y los rines. Sin embargo, lo realmente importante es que la ProMaster 2023 ofrece una tercera altura de techo que es más alta que las opciones bajas y altas existentes.



Apodada la configuración Súper Alta y solo disponible en la camioneta de carga de 13 pies, Ram dice que proporciona el mayor volumen de carga y espacio para la cabeza en el segmento.

Dejando la estética aparte, el año pasado la ProMaster recibió una plétora de elementos de seguridad de serie como advertencia de colisión frontal a alta velocidad, asistente a vientos laterales, cámara trasera con líneas de cuadrícula dinámicas, detección de conductor somnoliento, reconocimiento de señales de tráfico, botón de arranque, entrada sin llave (en todas las puertas) y freno de estacionamiento eléctrico. Entre las tecnologías de asistencia al conductor disponibles de manera opcional se encuentran asistente de velocidad inteligente, ayuda al mantenimiento de carril, información de señales de tráfi-



utilitario: **RAM PROMASTER 2024**



co, control de cruce adaptativo con Stop & Go, sistema Active Drive Assist de asistencia activa a la conducción, sensores de estacionamiento delanteros, luces de carretera

automáticas y luces antiniebla con función de giro, y limpiaparabrisas sensibles a la lluvia. Para 2024, las novedades son pocas y entre ellas encontramos asientos y volante cale-

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 y 8 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos

factados como equipamiento opcional, así como el asistente de estacionamiento Parksense con stop, alerta de ruido blanco o sonido normal. >>

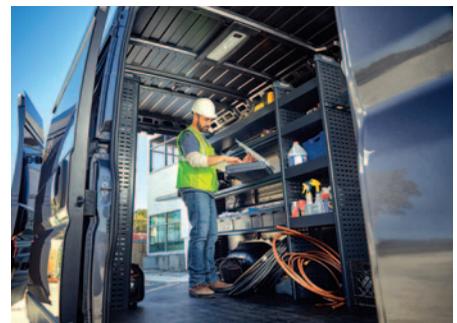


La ProMaster tiene varias características que uno busca en un vehículo de trabajo como eficiencia de combustible, capacidad de carga, facilidad de uso y, por supuesto, costo total de propiedad, por lo que es una excelente opción para negocios y flotillas. Acorda con los tiempos, hay múltiples opciones de personalización, para que puedas configurarla justo a tus necesidades. Hay tres modelos con una distan-

cia entre ejes de 136 pulgadas (2500 de techo bajo y 3500 de techo bajo y alto); aunque lo realmente importante es la capacidad de carga -un máximo de 4,680 en la 3500-, lo que le vale convertirse en la mejor en su clase. Si bien incrementaron la capacidad de arrastre a un máximo de 6,910 libras, éste es un rubro en el que la ProMaster aún se ubica detrás de la Mercedes-Benz Sprinter o la Ford Transit.

DISEÑO

En la ProMaster la forma está completamente supeditada a la función, como es habitual en los vehículos de reparto. Entre lo más destacable del exterior está la posición de la cabina, que permite posiciones de asientos más altas y una mejor visibilidad, y que la defensa delantera tiene un diseño modular de tres piezas, lo que reduce los costos y el tiempo de reparación. Además, hay un pequeño escalón en las dos esquinas de la defensa que facilita la limpieza del parabrisas. La parrilla mantiene el marco ancho cromado, rejilla en forma de panal de abeja e incluye la palabra "RAM" -tal y como ocurre en las pickups de la marca-. Por lo demás, la ProMaster permanece sin cambios significativos en el exterior, aunque hay ventanas de policarbonato para las versiones de techo alto y ventanas con rejilla para las de techo bajo. >>



SUSCRÍBETE A TRANSPORTE LATINO ¡ES GRATIS!



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

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

¿Cuál es su papel en la compra de lubricantes?

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

¿Cuál es su título y posición

- Gerente de flota Técnico
 Encargado de mantenimiento Chofer
 Gerente concesionario

¿Cuál es su camión preferido?

- Freightliner Peterbilt
 International Western Star
 Kenworth Mack
 Volvo Sterling

¿Quién repara su camión?

- Lo hace usted mismo Taller independiente
 Truck Stop Concesionario

¿Dónde trabaja?

- California 48 Estados
 11 Western Otros

¿Cuál es su aceite preferido?

- Shell Chevron
 Lucas Oil Texaco
 Mobil Otro

¿Qué compañía de celular usa?

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

¿Cuánto hace que tiene su licencia comercial?

- 6 meses 2 años
 1 año 3 o más años

Su motor preferido es:

- S-60 Detroit Volvo
 CAT Mack
 Cummins International

Su neumático preferido

- Firestone BFGoodrich
 Michelin Goodyear
 Dayton Dunlop
 Hankook Bridgestone

Lo más importante del camión para usted es:

- El consumo La potencia
 La comodidad La velocidad

Su edad es:

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

¿A dónde quieres recibir tu revista?

Nombre _____

Email _____

Domicilio _____

Ciudad _____ Estado _____ ZIP _____

Teléfono _____ Fecha _____

Firma _____

Desea suscribirse a la revista: SI NO



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

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

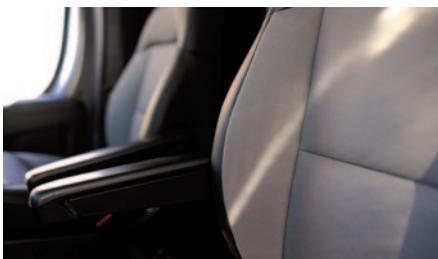


La Ram ProMaster está disponible en 18 configuraciones diferentes gracias a que hay tres alturas de techo (66", 77" y 86"), tres distancias entre ejes (118, 136 y 159 pulgadas) y cuatro longitudes de carrocería (195, 213, 236 y 250 pulgadas). El área de carga puede ser de cuatro longitudes diferentes: 8, 10, 12 y 13 pies. Esto nos da un volúmen de carga con hasta 520 pies cúbicos en la configuración más amplia.

INTERIOR

Algo que hace el conductor de cualquier vehículo de carga, independientemente de si tiene cuatro o dieciocho ruedas, es pasar muchas horas tras el volante. Razón por la cual la ergonomía es primordial en la cabina. Los asientos completamente ajustables facilitan encontrar una posición cómoda de manejo, algo a lo que también ayuda la dirección ajustable en altura y profundidad. Los diseñadores de interior de Ram Commercial también han mejorado el volante, con una mayor capacidad de control del sistema electrónico, la palanca de cambios y las salidas de aire, y lo han dotado de controles HVAC y de un freno de estacionamiento electrónico. Además, los asientos tienen varias características opcionales interesantes, pues hay unos que se ajustan automáticamente al peso del conductor y otros que giran 180 grados hacia adentro y 35 hacia fuera para facilitar el desplazamiento en la cabina. La capacidad de la ProMaster varía de dos a tres personas dependiendo de si pides el asiento del pasajero individual o de banca.

Otra de las novedades es el sistema de infotretenimiento Uconnect 5, controlado desde pantalla táctil de 7 pulgadas de serie (la anterior era de 5) divisible que ofrece acceso a contenido de SiriusXM con 360L. Como opción, está disponible una pantalla de 10 pulgadas. El sistema es cinco veces más rápido que la generación anterior y dispone de capacidad Wi-Fi y de cinco perfiles de usuario individuales. En la primera fila hay una plataforma de carga inalámbrica y puertos de conectividad configurados para un rápido recono-



cimiento. Hay dos salidas USB, más dos puertos USB tipo C, así como una toma de corriente opcional de 115 voltios justo debajo de los USB.

Entre la tecnología adicional disponible para flotillas está Ram Telematics, un módulo que permite hacer seguimiento del vehículo y de los datos del comportamiento del conductor para ayudar a reducir el gasto de combustible, mejorar la eficiencia de la ruta y promover una conducción segura. Ram Telematics también ofrece diagnósticos del vehículo en tiempo real y datos de rendimiento; así como casi 50 funciones de servicio, incluidas actualizaciones inalámbricas de firmware, punto de acceso Wi-Fi 4G LTE, asistentes Alexa y Google del hogar al vehículo y aplicaciones de instalación inalámbrica.

El área de carga tiene una puerta corrediza del lado del pasajero y puede llevar otra igual del lado del conductor. El tamaño de estas es de 49 x 60 pulgadas para el modelo de techo bajo y de 49 x 70 pulgadas para los de techo alto. En el interior hay 17 anillos de sujeción con 1,000 libras

de capacidad, las cuales se pueden plegar para mantener plano el piso, facilitando las maniobras de carga y descarga. Por su parte, las puertas traseras se abren hasta 260 grados, con lo que prácticamente tocan las paredes de la van.

MOTORES Y TRANSMISIONES

Esta van de carga está disponible con únicamente una mecánica, algo que la pone inmediatamente en desventaja respecto a sus rivales, que ofrecen al menos una alternativa de propulsión. El motor es el viejo conocido Pentastar V6 de 3.6 litros con 280 caballos y 260 lb-pie, y todas las versiones están equipadas con una transmisión automática de nueve velocidades que, según Ram, mejora el consumo de combustible hasta un 9%. La ProMaster tiene una impresionante capacidad de carga útil de hasta 4,680 libras y una capacidad de remolque máxima de hasta 6,910 libras. La clasificación de peso bruto combinado (GCWR por sus siglas en inglés) es de 11,500 libras.

SEGURIDAD

Que hablemos de un vehículo utilitario no quiere decir que se deje de lado la seguridad. Por eso es que la ProMaster tiene seis bolsas de aire como equipamiento estándar (conductor, pasajero, cortinas laterales y para la pelvis y tórax), con otras disponibles de manera opcional (rodillas). Para minimizar las ocasiones de poner a prueba los sistemas de seguridad pasiva la van equipa un control electrónico de estabilidad activo de 4 canales (control independiente de las 4 esquinas del vehículo) que te ayuda a mantener el control en condiciones exigentes o adversas, como en carreteras mojadas, nevadas o con hielo, en giros bruscos y maniobras evasivas. La Ram ProMaster 2024 Cargo Tradesman tiene un precio inicial de 45 mil y tantos dólares, lo que la pone en el punto medio en su segmento, pues es más asequible que la Sprinter o la Transit, pero no tanto como la GMC Savana o la Chevrolet Express -aunque es bastante más moderna y conveniente que éstas-. 



**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.

Hermana menor

CHEVROLET COLORADO 2024

La Colorado se parece a su hermana mayor más que nunca, lo cual es una gran noticia pues la Silverado es bastante sexy. El diseño más moderno, con formas geométricas complejas en la carrocería y alrededor de la parrilla, hace que la Ford Ranger parezca desaliñada en comparación. »





Chevrolet ha rediseñado la Colorado enfocándose en agregar comodidades modernas, expandir los niveles de equipamiento todo terreno y la capacidad, y reducir las variaciones del tren motriz. Hay un estilo de carrocería única con esta generación: una cabina doble de cuatro puertas con una caja corta. No se ofrecerá un modelo de cabina extendida con caja larga con la nueva camioneta. También se dejan de lado los motores V6 y diesel, dejando la camioneta centrada en un motor turboalimentado de cuatro cilindros disponible con diferentes clasificaciones de caballos de fuerza.

Hay un enfoque llamativo en el aspecto todoterreno, tal vez inspirado por el éxito que la competencia ha obtenido con sus camionetas y SUV centrados en los senderos. Solo hay dos modelos entre cinco que están disponibles con tracción en las dos ruedas. Los otros son estrictamente de tracción en las cuatro ruedas, con una gama de actualizaciones de hardware para ampliar sus capacidades.

Todas las versiones utilizan un nuevo chasis que amplía la distancia entre ejes en 3.1 pulgadas en comparación con la cabina doble de caja corta saliente, que se utiliza para acortar el voladizo delantero y mejorar la capacidad de la camioneta para abordar pendientes pronunciadas. La longitud total es casi la misma. Y lo que es más importante, cada versión ahora viene con un conjunto completo de características de seguridad activa, algo que no estaba presente en el modelo anterior.

La mayor parte de la Colorado es nueva, con una apariencia exterior fresca, una distribución interior moderna y un solo tren motriz compartido con la Chevrolet Silverado más grande. Las versiones disponibles son las conocidas Work Truck, LT, Trailboss, Z71 y ZR2, cada modelo ofrece un giro diferente sobre cómo los propietarios pueden usar la camioneta o, lo que es más importante, cómo quieren ser vistos mientras manejan.

Todas lucen una cresta en el cofre que se sumerge en faros delgados en la parte superior de la parrilla. El resto de la nariz es una rejilla de plástico negro pesado, con la WT base que tiene todo el carácter de una bota de trabajo con casquillo. Sus rines de acero de 17 pulgadas debajo de las defensas cuadradas bajan por una carrocería que solo





viene en una configuración de cabina doble con una caja corta de 5 pies 2 pulgadas.

La Trail Boss agrega un labio inferior gris para emular una placa protectora y defensas negras que muestran la elevación extra de 2.0 pulgadas, así como rines de 18 pulgadas envueltos en llantas todo terreno con tacos. La LT opta por un aspecto más urbano, con rines de 17 pulgadas y neumáticos para todas las estaciones, así como una barra de color de la carrocería que divide los elementos superior e inferior de la parrilla. La "deportiva" Z71 va un paso más allá con una parrilla negra brillante, defensas y cubiertas de espejos negros e iluminación LED en la parte delantera y trasera. »

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- 4L de 2.7 litros con 237 a 310 HP y 259 a 430 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática de 8 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente tipo McPherson

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos





Al igual que el niño en el patio de recreo con el que sabes que no debes jugar, el ZR2 parece más alto, más ancho y más corpulento con su elevación de fábrica de 3.0 pulgadas.

Lleva llantas para terreno fangoso de 33 pulgadas alrededor de rines de 17 pulgadas, tiene una placa de deslizamiento pronunciada debajo de la parte delantera para un

mayor ángulo de aproximación y usa una barra doble negra en la cara. Hay un montón de accesorios para equipar aún más al matón todoterreno.



INTERIOR

La nueva Colorado tiene una cabina mucho más refinada, con pantallas gemelas que abarcan un tablero temático horizontal flanqueado a cada lado por ventilaciones estilo turbina como las de la Blazer. Los diversos adornos lucen diferentes adornos, como detalles plateados y detalles suaves al tacto en el LT, y cuero sintético negro con detalles en rojo en el Z71. Los diales de clima y una perilla de volumen adornan la interfaz, pero la consola central tiene un cambio asimétrico, con el modo de manejo y los botones de freno de estacionamiento electrónico en el lado del conductor, y la palanca de cambios mecánica en el lado del pasajero. Según Chevrolet, esto hace que el selector de modo sea más fácil de alcanzar para el conductor. »»

FROM THE AWARD-WINNING DIRECTOR OF
BRAVEHEART, APOCALYPTO AND HACKSAW RIDGE

MARK WAHLBERG

FLIGHT RISK

Y'ALL NEED A PILOT?

DIRECTED BY MEL GIBSON
WRITTEN BY JARED ROSENBERG

IN THEATERS OCTOBER 18

LIONSGATE



El equipamiento estándar mejoró bastante y ahora incluye funciones de asistencia al conductor destinadas a hacer que el transporte sea más seguro. Viene con frenado de emergencia automático con detección de peatones, control de carril activo y luces altas automáticas. Opcionales son los monitores de puntos ciegos, el control de crucero adaptativo y un sistema de cámara de vista envolvente, pero todavía no vendrá con el

sistema de conducción en carretera manos libres Super Cruise de GM.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Hay hasta cinco modos de manejo, que van desde Tow/Haul, que ajusta la transmisión automática de 8 velocidades para remolcar mejor hasta 7,700 lb, hasta un modo Terrain para arrastrarse y un modo Baja para recorrer recorridos todoterreno sin obstácu-

los. El motor de todas estas es un 4 en línea turbocargado de 2.7 litros compartido con la Silverado, pero modificado en tres aspectos diferentes. La salida base, estándar en los grados WT y LT, es de 237 HP y 259 lb-pie de torque; pueden remolcar hasta 3,500 lb.

El Turbo Plus produce 310 caballos y 390 lb-pie, y es estándar en la Z71 y la Trail Boss, pero está disponible en las otras dos variantes de potencia. El remolque alcanza un máximo de 7,700 lb. La ZR2 viene de serie con el motor de alto rendimiento que produce 310 hp y 430 lb-ft, aunque se puede optar por otros modelos a través de los concesionarios. La capacidad de remolque cae a 6,000 lb en la ZR2, pero en otras versiones con el turbo-4 de alto rendimiento, la capacidad de remolque permanece en 7,700 lb. »»



camioneta: **CHEVROLET COLORADO 2024**

WHY ADVERTISE WITH ARBOL PUBLISHING

DELIVERS 2,500,000 + HISPANIC 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
880 West First St. Suite #310 Los Angeles CA, 90012

ARBOL
PUBLISHING

Chevrolet dice que incluso el turbo-4 básico tiene un 18% más de potencia y un 36% más de torque que el motor de cuatro cilindros en línea de 2.5 litros de la Colorado actual (eso esperamos), y los otros niveles del turbo-4 son mejoras sobre el V-6 y el turbodiesel de la Colorado saliente. La marca afirma que la transmisión automática de 8 velocidades es una nueva iteración con cambios descendentes más rápidos, y la Colorado evita la transmisión automática de 10 velocidades omnipresente en otras camionetas grandes de la marca porque la Colorado no necesita las relaciones, de acuerdo con el fabricante.

La tracción en las cuatro ruedas está disponible en toda la línea, pero es estándar en las Trail Boss, Z71 y ZR2. Las ruedas delanteras se desplazan sobre amortiguadores helicoidales y la suspensión trasera cuenta con un eje sólido sobre ballestas, aunque la ZR2 tiene amortiguadores Multimatic. También tiene diferenciales delanteros y traseros con bloqueo. Los grados Trail Boss y Z71 agregan un diferencial trasero de deslizamiento limitado electrónico.

La Colorado se extiende sobre una distancia entre ejes que es 3.1 pulgadas más larga, aunque la longitud total es apenas una fracción de pulgada más grande. Tiene la misma caja corta de 5 pies 2 pulgadas, pero Chevy no había confirmado las especificaciones interiores al cierre de esta edición y dijo que la distancia entre ejes más larga representa un compartimiento del motor más grande, por lo que no esperamos que la cabina doble sea más espaciosa. La distancia al suelo en las camionetas WT y LT aumenta de 8.3 a 8.7 pul-

gadas, y la altura aumenta media pulgada.

La cama tiene ocho ganchos de amarre estándar, pero se puede complementar con nueve más, y 14 bolsillos brindan el tipo de organización que agrada a Marie Kondo. Dos ranuras para llantas en la pared delantera de la caja y una puerta que se puede levantar a la mitad mientras soporta 500lb agregan algo de versatilidad a lo que se puede transportar en la caja. Aunque la puerta trasera no ofrece la capacidad multifunción de las camionetas más grandes de GM, hay una característica de almacenamiento disponible en la puerta trasera. Cuando está abajo, una tapa con cierre se abre para revelar un área de almacenamiento de 4.0 pulgadas de profundidad y 45 pulgadas de largo con drenaje, por lo que puede funcionar como una caja de herramientas o una hielera, buena para el trabajo, mejor para el fin de semana. La carga útil alcanza un máximo de 1,684 lb en los grados WT y LT.

Remolcar debería ser más fácil con líneas de guía de enganche estándar en la cámara retrovisora y un ángulo ampliado del enganche. Las características opcionales incluyen 10 vistas de cámara, con una debajo de la carrocería de los modelos Z71 y ZR2 para proporcionar más ojos cuando se conduce fuera de la carretera o se remolca. La Colorado es una camioneta pickup de tamaño mediano emparentada con la GMC Canyon. Compite no solo con la Nissan Frontier y la Ford Ranger, sino también con camionetas más pequeñas como la Ford Maverick y la Hyundai Santa Cruz y camionetas de tamaño completo como la Silverado y la Ford F-150 -no



directamente, sino como alternativa para quienes no necesitan algo tan grande-. Además, con un precio inicial de 29,800 dólares, es una opción más que atractiva. 



camioneta: **CHEVROLET COLORADO 2024**



BUSINESSFUNDING4YOU
BUSINESS LENDING EXPERTS



PRESTAMOS PARA TODO TIPO DE NEGOCIOS!

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

REQUISITOS:

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



UTILIZARLO PARA:

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

MAL CREDITO NO HAY PROBLEMA!

Si ha sido rechazado por su banco
nosotros le podemos ayudar

RAPIDO Y FACIL!



PELIGROS DE SALUD PARA LOS CONDUCTORES EN INVIERNO



¡CUIDADO CON EL INVIERNO!

LAS CONDICIONES DE LA CARRETERA NO SON EL ÚNICO PELIGRO QUE ACECHA CUANDO LA TEMPERATURA BAJA. POR ELLO, ES IMPORTANTE TOMAR PRECAUCIONES PARA MANTENERTE SANO DURANTE LA TEMPORADA INVERNAL, FÍSICA Y, AÚN MÁS IMPORTANTE, MENTALMENTE. »

Conducir en invierno puede representar un desafío incluso para los camioneros más experimentados. Las nevadas provocan poca visibilidad, las carreteras suelen estar cubiertas de hielo y hay que lidiar constantemente con otros conductores que no están bien equipados para las condiciones invernales de las carreteras. Todos estos factores pueden hacer que los camioneros corran un mayor riesgo al realizar transporte durante el invierno, pero hay incluso más preocupaciones que simplemente el hidroplaneo en la carretera o sufrir accidentes vehiculares: el invierno plantea numerosos peligros para la salud que los conductores de camiones también deben tener en cuenta. Aquí hay 5 peligros para la salud a los que los camioneros deben prestar atención este invierno:

1. CONGELACIÓN

Si no estás abrigado adecuadamente, se pueden producir quemaduras en las partes expuestas del cuerpo en un período de tiempo relativamente corto. De hecho, la congelación puede comenzar a ocurrir en menos de 30 minutos cuando la temperatura es de 5 grados y el



viento sopla a 30 mph. Es un tiempo sorprendentemente corto, pero puedes evitar que esto suceda usando guantes, orejeras y limitando el tiempo que pasas al aire libre.

2. RESBALONES

Resbalar en un clima cálido no es divertido, pero resbalar en un clima helado puede ser francamente mortal. Durante esta tempe-

rada de frío, el pavimento (e incluso el estribo de tu camión) puede estar resbaladizo por el hielo, y eso genera un peligro potencial real. Cuando te resbalas sobre hielo, es difícil controlar qué tan fuerte y con qué gracia aterrizas, por lo que el impacto puede ser mucho peor, siendo los hematomas y cortes complicaciones menores y los huesos rotos y las conmociones cerebrales los principales pro-





blemas a tener en cuenta. Si te caes y te golpeas la cabeza, recuerda hacerte revisar de inmediato para descartar una conmoción cerebral. Incluso si no pierdes el conocimiento, aún puedes sufrir una conmoción cerebral! Si bien a veces resbalar puede ser inevitable, observar cuidadosamente dónde colocas los pies al entrar y salir de la cabina y usar zapatos o botas antideslizantes puede ayudarte a

mantenerte erguido y fuera de peligro.

3. PIE DE TRINCHERA

El pie de trinchera ocurre cuando los pies están expuestos al agua helada durante largos períodos de tiempo. Después de un tiempo, se pueden formar ampollas en los pies e incluso puedes experimentar entumecimiento, hormigueo, picazón, piel arrugada o con

manchas o dolor cuando se expone al calor. Esto se puede evitar poniéndote inmediatamente calcetines limpios y secos y cambiándote de botas si se empapan demasiado. El pie de trinchera es una afección grave, por lo que si descubres alguno de los signos o síntomas enumerados, asegúrate de consultar con tu proveedor de atención primaria lo antes posible. »

 **Vehículo Encendido** X

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

¡No asumas riesgos!

Rastreo Satrack GPS

Te alerta cuando encienden o mueven tu camión sin autorización.

¡COTIZA AHORA!

 (786) 8339897

 (786) 3326933

www.satrack.com





4. ENFERMEDADES

Dado que los camioneros pasan gran parte de su tiempo viajando por todo el país, son algunas de las primeras personas expuestas a virus que prevalecen durante los meses de clima frío. Pero los camioneros pueden evitar enfermarse utilizando medidas preventivas como lavarse y desinfectarse las manos adecuadamente, evitar a las personas que obviamente están enfermas, desinfectar sus camio-

nes y recibir las vacunas recomendadas. La vacuna contra la gripe y la vacuna contra el COVID-19 son las vacunas más importantes que se deben recibir durante el invierno, cuando las personas tienden a estar encerradas juntas y, por lo tanto, corren un mayor riesgo de propagarse entre sí. ¡Mantente saludable y en buen estado de funcionamiento asegurándote de tomarte el tiempo para vacunarte contra la gripe y actualizar el refuerzo de COVID-19!

5. DEPRESIÓN

Sí, la tristeza invernal es algo real para todas las personas, pero puede ser un poco más grave que eso, especialmente cuando se combina con el aislamiento de la carretera. Si experimentas una tristeza prolongada e inquebrantable; letargo; desinterés en las cosas que normalmente te encanta hacer; o pérdida de concentración; es posible que estés experimentando un trastorno afectivo estacional (SAD por sus siglas en inglés). Se estima que el SAD afecta a casi 10 millones de estadounidenses cada año y es un tipo de depresión provocada por las temporadas de otoño e invierno. Se cree que el SAD se debe a los cambios en los niveles de serotonina y melatonina que alteran los ritmos diarios a medida que cambian las estaciones. Dormir lo suficiente, consumir más vitamina D y hacer ejercicio con regularidad puede ayudar a aliviar los síntomas del SAD, pero es posible que necesites un tratamiento más intensivo, como fototerapia, psicoterapia o incluso medicamentos, para controlarlo. Si experimentas algún síntoma de depresión, no te demores: consulta a un médico lo antes posible. Tu médico puede ayudarte a controlar tu depresión, independientemente de su origen. Si estás experimentando una crisis activa o tienes pensamientos suicidas, llama o envía un mensaje de texto a la línea directa de crisis y suicidio 988 para que te conecten de inmediato con un consejero de salud mental capacitado que pueda ayudarte. »



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



MANERAS EN QUE LOS CAMIONEROS PUEDEN PROTEGERSE DE LA TRISTEZA DEL INVIERNO

La tristeza invernal puede afectar a cualquiera. De hecho, para el 5 por ciento de la población, esta tristeza estacional se clasifica como trastorno afectivo estacional (TAE) o depresión clínicamente diagnosticada con un inicio estacional. Sin embargo, incluso si no eres parte de ese 5 por ciento, aún puedes sufrir la tristeza invernal. Para los camioneros, la tristeza invernal puede afectar duramente: los días cortos y fríos con poca luz solar, junto con el aislamiento de estar en la carretera durante largos períodos de tiempo, pueden pasar factura. A continuación se ofrecen algunos consejos sólidos que te ayudarán a evitar sentirte deprimido este invierno.

1. HABLA CON TUS SERES QUERIDOS

No hay nada que le levante más el ánimo que hablar con tus seres queridos que están a cargo de la casa. Pero asegúrate de que esas conversaciones duren más de unos pocos minutos para obtener los beneficios de bienestar que puede brindar una excelente charla. Si tienes una conexión a Internet buena y potente, puedes incluso chatear por video mientras estás descansando, pues ver a tus familiares y amigos permite que la conexión se sienta aún más fuerte y satisfactoria. Nunca subestimes el poder de conectarte con las personas que más amas en casa; esas relaciones pueden ayudarte a encontrar tu luz, sin importar cuán triste sea el clima fuera de tu cabina.



2. USA LAS REDES SOCIALES

Si bien las redes sociales pueden ser deprimentes si pasas demasiado tiempo en ellas, también pueden traer muchos beneficios para mejorar el estado de ánimo. De hecho, pasar unos 20 minutos en Facebook, Instagram o cualquier aplicación de redes sociales que prefieras puede actuar como un pequeño microdescanso para tu día y hacerte más feliz. Ver a tu amigo publicar su lindo perro, a tu mamá publicar su receta favorita

o a tu cónyuge compartir lo que están haciendo los niños: estos pequeños momentos son preciosos y te ayudan a sentirte más conectado. Toda esa dopamina se sumará y ayudará a deshacerte de parte de la tristeza que puedas estar experimentando.

3. DISFRUTA DEL AIRE LIBRE

A veces, un poco de movimiento en la naturaleza es exactamente lo que necesitas para sentirte feliz, especialmente después de estar sentado todo el día. Tómame un tiempo para salir y estirar las piernas realizando una caminata corta o larga. ¡Asegúrate de estar preparado adecuadamente para lo que pueda traer el clima y haz que tu sangre bombee! Ese pequeño paseo te conectará con el mundo que te rodea y llenará tus pulmones de aire fresco. ¿Qué puede ser mejor para mejorar el estado de ánimo que eso?

4. DUERME LO SUFICIENTE

Una de las cosas más importantes que puedes hacer para protegerte de la tristeza invernal es dormir lo suficiente. Tu cuerpo necesita descanso para funcionar correctamente y, sin él, tu cerebro envía todo tipo de señales que pueden afectar en gran medida tu estado de ánimo. Cosas como horarios apresurados, conducir de noche, dormir durante el día y horarios al revés pueden





alterar tu ciclo de sueño. Para ayudar a lograr un sueño de calidad, evita la cafeína unas horas antes de saber que vas a detenerte para pasar la noche e invierte en un buen colchón. A algunos camioneros incluso les gusta usar una máquina de ruido blanco o

música relajante de meditación para tranquilizarse.

5. OBTÉN AYUDA CUANDO LA NECESITES

Si la tristeza invernal te resulta imposible



de superar, es hora de buscar ayuda profesional. No es ninguna vergüenza buscar servicios de salud mental si los necesitas, y es mucho mejor prevenir que lamentar. Afortunadamente, vivimos en un mundo donde la ayuda para la salud mental está al alcance de la mano. Puedes utilizar servicios de asesoramiento en línea como TalkSpace o Cerebral, los cuales incluso aceptan seguros. Si estás experimentando activamente una crisis, siempre puedes marcar a la Línea de Crisis de vida y Suicidio. Al llamar o enviar un mensaje de texto al 988, te conectarás con profesionales de la salud mental que brindan apoyo confidencial las 24 horas del día, los 7 días de la semana a personas en crisis suicidas o angustia relacionada con la salud mental. 



¿Cuántos Códigos Expresos lleva?

CONSULTE Y CARGUE AL INSTANTE EL SALDO DE SUS CÓDIGOS EXPRESOS

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

www.comdata.com/expresscode



 **COMDATA**
Payment Innovation



¿QUIERES SER

1. CONSULTA LAS POLÍTICAS DE TIEMPO LIBRE DE TU EMPRESA

Supón que prefieres llegar a casa durante las fiestas y pasar tiempo con familiares y amigos. En ese caso, puede resultar útil consultar las políticas de tiempo libre de tu empresa. Por ejemplo, dependiendo de para quién conduces, es posible que tengas opciones como la garantía de poder elegir un día festivo para pasar el tiempo en casa y tener que trabajar los demás días festivos. Otras empresas pueden dar a sus conductores el día libre durante días festivos específicos, como Acción de Gracias y Navidad. Y muchos no ofrecen ninguna consideración especial a sus conductores para regresar a casa durante las vacaciones.

2. PRESENTA TU SOLICITUD DE TIEMPO LIBRE LO ANTES POSIBLE

Si es esencial llegar a casa para las vacaciones, solicita tu tiempo libre lo antes posible para que se apruebe tu solicitud. Cada empresa maneja las solicitudes de vacaciones de manera diferente, así que asegúrate de consultar con el administrador de tu flota.

3. APROVECHA LA TECNOLOGÍA

Supón que no puedes regresar a casa con tu familia durante las fiestas pero deseas ser parte de las celebraciones. En ese caso, puedes utilizar tu teléfono o computadora portátil con Internet inalámbrico para mantenerte en contacto. Hay una variedad de aplicaciones, tales como:

- Facetime para usuarios de Apple
- Dúo para usuarios de Android
- Zoom
- Skype

Las aplicaciones anteriores generalmente requieren planes de datos únicos con su proveedor de telefonía celular o Wi-Fi. Afortunadamente, las principales cadenas de paradas de camiones, muchos centros estatales de bienvenida y otros establecimientos ofrecen Wi-Fi accesible a los camioneros.

4. COMIDAS NAVIDEÑAS

Estás de suerte si no puedes llegar a casa o si decides quedarte fuera pero aún quieres una cena navideña tradicional. La mayoría de las principales cadenas de restaurantes de paradas de camiones ofrecen cenas navideñas de temporada. Encontrarás sus anuncios en las semanas previas a las vacaciones. Con un poco de planificación, aún puedes disfrutar de una abundante cena navideña mientras estás de viaje. Ten en cuenta que algunos restaurantes ofrecen cenas previa confirmación de asistencia, por lo que si tienes en mente un lugar específico para detenerte durante las vacaciones, será útil verificar si necesitas confirmar tu asistencia o no.

5. CELEBRA CON OTROS CONDUCTORES

Celebrar juntos en los salones de conductores de las paradas de camiones o incluso conseguir regalos prácticos para los camioneros compañeros es una hermosa manera de participar en el espíritu navideño. La camaradería y el compañerismo, junto con la experiencia compartida de estar trabajando duro juntos durante las vacaciones, pueden ser una experiencia gratificante y ayudar a los conductores a afrontar los sentimientos de soledad.

6. DECORA TU CAMIÓN

Una forma en que muchos conductores participan en actividades navideñas y muestran el espíritu de la temporada es decorando el interior (donde conduces y también donde duermes como camionero) y/o el exterior de sus camiones. Es probable que hayas visto conductores con sus camiones adornados con luces navideñas, coronas y otras decoraciones. Sólo ten en cuenta que cualquier decoración que utilices en el exterior de tu camión debe colocarse de manera segura y no violar ninguna norma de seguridad. En lo que respecta a la decoración interior, un pequeño árbol, conos aromáticos y otros elementos decorativos colocados en tu litera pueden ayudarte a mantenerte en contacto con las prácticas y sentimientos tradicionales de las fiestas.



9 CONSEJOS PARA MANEJAR TU CAMIÓN DURANTE LAS FIESTAS

EN TRANSPORTE LATINO QUEREMOS DESEAR UNAS FELICES FIESTAS A LOS CAMIONEROS, A SUS FAMILIAS Y A TODOS LOS QUE TRABAJAN DETRÁS DE ESCENA PARA MANTENER A NUESTRO PAÍS EN MOVIMIENTO. ESTA ES UNA ÉPOCA DEL AÑO MUY OCUPADA PARA LOS CAMIONEROS, YA QUE LOS ENVÍOS NAVIDEÑOS SE ENVÍAN A LAS TIENDAS DE TODO EL PAÍS. DEBIDO A ESTA GRAN DEMANDA DE ENVÍOS, MUCHOS CONDUCTORES NECESITAN AYUDA PARA LLEGAR A CASA DURANTE LAS VACACIONES. POR ESO, HEMOS ELABORADO ESTE ARTÍCULO PARA BRINDARTE NUEVE CONSEJOS PARA VIAJAR EN CAMIÓN DURANTE LAS VACACIONES.



7. MANTÉNTE ALERTA Y SEGURO

En una nota orientada a la seguridad, mantente alerta y seguro mientras viajas en la carretera durante las vacaciones. Las autopistas suelen experimentar niveles más altos de tráfico durante las fiestas y con más automóviles en la carretera es importante evitar no bajar la guardia. Voltea para todos lados, mantén distancias seguras y está alerta a los automovilistas que no están acostumbrados a conducir en el sistema de autopistas interestatales. También es útil tener suficiente tiempo para llegar a tu destino tenien-

do en cuenta el aumento del tráfico.

8. CREA UNA LISTA DE REPRODUCCIÓN NAVIDEÑA DE CAMIONEROS

Crear una lista de reproducción navideña para camioneros es una excelente manera de llevar el espíritu navideño contigo en la carretera. Con los principales servicios de transmisión, como Pandora, Spotify y Apple Music, puedes crear una lista de reproducción personalizada, elegir un álbum o seleccionar una de sus estaciones navideñas ya preparadas.

9. ENCUENTRA UNA EXCELENTE PARADA PARA CAMIONES DURANTE LAS FIESTAS

Encontrar una excelente parada para camiones durante las vacaciones requiere un poco de investigación y algo de suerte. TA/Petro con sus restaurantes Iron Skillet y Country Pride tradicionalmente han hecho todo lo posible con una comida navideña con todos los adornos. También puedes buscar un Pilot o Flying J con Denny's como alternativa.

¿CUÁNTA DEUDA PUEDE MANEJAR TU EMPRESA DE FORMA SEGURA?

¡AGUAS CON LA DEUDA!

POCOS SON LOS NEGOCIOS QUE TIENEN UNA ABULTADA CUENTA BANCARIA A LA QUE PUEDEN RECURRIR CUANDO SE NECESITA RESOLVER UN PROBLEMA DE FINANCIAMIENTO. POR LO MISMO, CASI TODAS RECURREN A ENDEUDARSE PARA MANTENER LAS OPERACIONES Y EQUIPAMIENTO AL DÍA. PERO ES MUY IMPORTANTE HACERLO CON UNA ESTRATEGIA Y TENIENDO MUY CLAROS LOS OBJETIVOS PARA NO DEJAR LA ECONOMÍA DE LA EMPRESA SUJETA CON ALFILERES. »







POR: TRANSPORTE LATINO / STEVE STURGESS

Una gran carga de deuda puede dejar a una pequeña empresa vulnerable a problemas financieros. La empresa no podrá responder a las condiciones cambiantes del mercado o a las emergencias comerciales. Desafortunadamente, muchas pequeñas y medianas empresas fracasan debido a un endeudamiento excesivo. Todo el mundo está de acuerdo en que demasiada deuda es mala. Pese a ello, existe desacuerdo sobre el monto de la deuda que se considera segura. Si bien algunas deudas pueden ser beneficiosas, depende del tipo de deuda, su uso y su objetivo. Este artículo cubre un enfoque para utilizar la deuda empresarial y ofrece pautas prácticas para evitar una deuda excesiva.

1. ¿EXISTE UNA CANTIDAD SEGURA DE DEUDA?

No existe una cantidad de deuda segura específica que funcione para todo tipo de empresa y toda situación. En realidad, ni siquiera existe un consenso entre los expertos sobre qué es un nivel de deuda "seguro". Algunos expertos advierten que toda la deuda es mala. Otros insisten en que las empresas deberían endeudarse, ya que esto puede aumentar la rentabilidad empresarial. Entonces, ¿quién tiene razón? Esta situación puede resultar confusa para los propietarios de pequeñas empresas.

Creemos que el mejor enfoque es que las empresas utilicen la menor cantidad de deuda posible para lograr sus objetivos. Este consejo suena simplista, pero no lo es. Es difícil de implementar y las empresas a menudo lo

hacen incorrectamente. Por eso muchas empresas gestionadas profesionalmente fracasan debido al exceso de deuda. Gran parte de este problema es que las empresas suelen tener dos objetivos en competencia: longevidad y crecimiento. Desgraciadamente, uno se produce a expensas del otro.

A) LONGEVIDAD VERSUS CRECIMIENTO

Los dueños de negocios quieren que sus empresas permanezcan en el negocio por mucho tiempo. Por otro lado, quieren crecer tanto y tan rápido como sea posible. Estos objetivos suelen ser contradictorios. Puedes intentar crecer rápidamente a expensas de la

seguridad. Alternativamente, puede operar tu negocio de manera "segura" a expensas del crecimiento. Pocas empresas pueden operar de forma segura mientras crecen rápidamente.

¿Cómo se relaciona esto con la deuda? La deuda necesaria para que tu empresa pueda permanecer en el negocio el mayor tiempo posible (longevidad) no es lo mismo que el nivel necesario para crecer tanto como sea posible.

B) EL INCONVENIENTE DEL CRECIMIENTO AGRESIVO

Las empresas que se centran en crecer tanto como sea posible suelen gastar mucho dinero buscando nuevas oportunidades. Por lo general, utilizan la deuda para financiar sus pla-

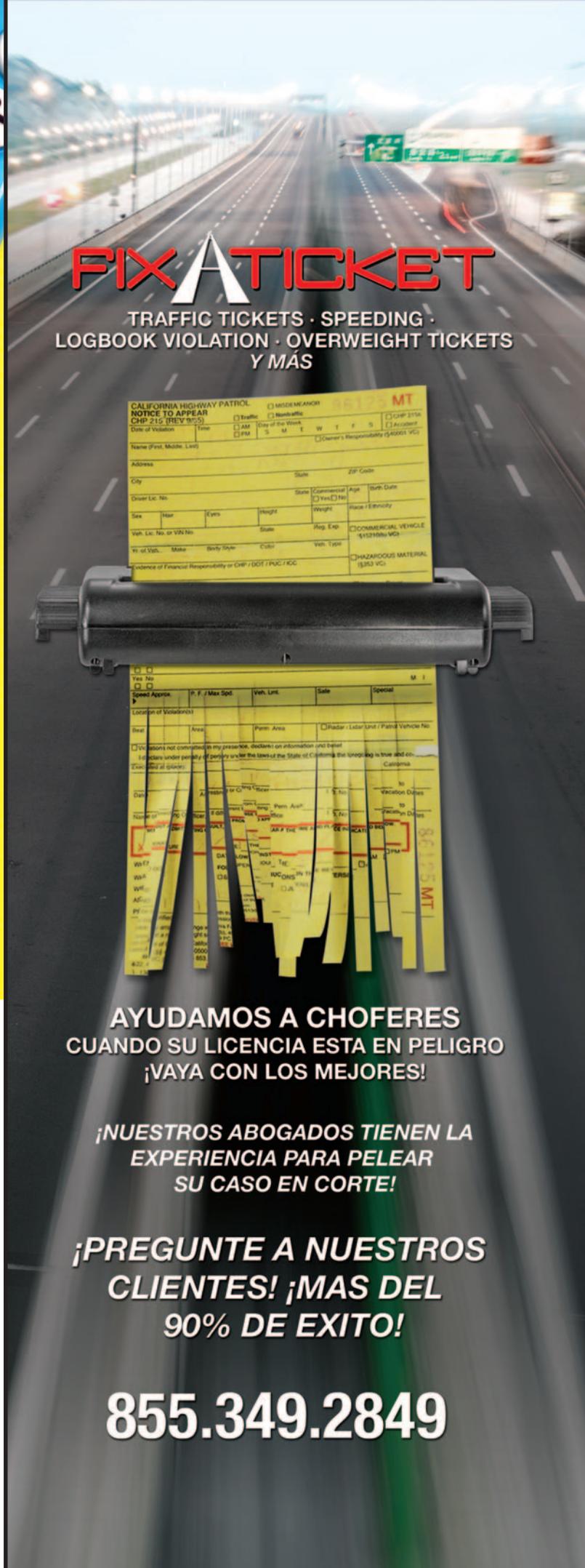




nes, maximizar los rendimientos o ambas cosas. Esta situación puede llevar a que las empresas tengan demasiada deuda. Una gran cantidad de deuda deja a una empresa vulnerable a problemas financieros o al fracaso. Estos problemas de flujo de caja normalmente salen a la luz durante las recesiones, cuando las ventas disminuyen y mantener la deuda se vuelve difícil.

2. TIPOS DE DEUDA

Hay varias formas de clasificar la deuda. Preferimos analizar la deuda en función de si respalda la longevidad o el crecimiento. En algunos casos puede apoyar ambos objetivos. Sin embargo, esto es poco común y rara vez a largo plazo.



FIX A TICKET

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

CALIFORNIA HIGHWAY PATROL NOTICE TO APPEAR
 CHP 215 (REV 9/05) MIDDLE MEANOR MT

Date of Violation: _____ Time: _____ AM _____ PM

Name (First, Middle, Last): _____

Address: _____

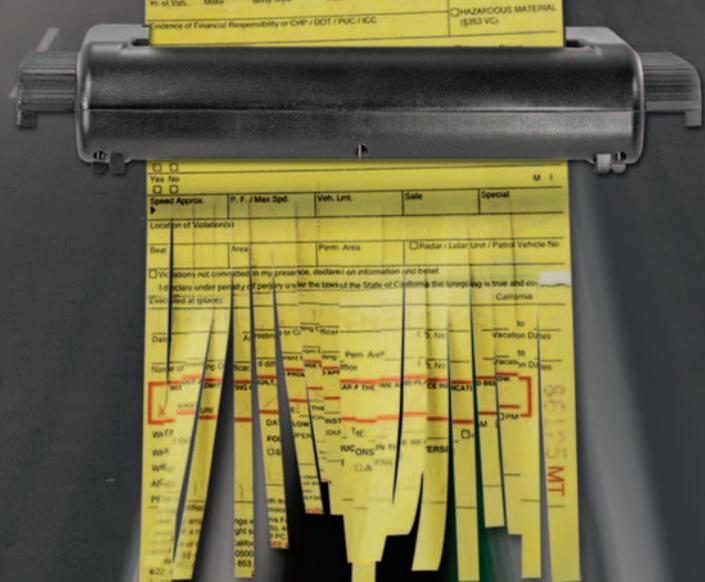
City: _____ State: _____ ZIP Code: _____

Driver Lic. No.: _____ State: _____ Commercial: Yes No Age: _____ Sex: _____ Height: _____ Weight: _____ Race: _____ Ethnicity: _____

Veh. Lic. No. or VIN No.: _____ State: _____ Reg. Exp: _____ COMMERCIAL VEHICLE (1/12/98b)(WC)

Yr. of Veh.: _____ Make: _____ Body Style: _____ Color: _____ Veh. Type: _____ HAZARDOUS MATERIAL (1/12/98b)(WC)

Signature of Financial Responsibility or CHP / DOT / PUC / KCC _____



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

A) DEUDA PARA PERMANECER EN EL NEGOCIO (LONGEVIDAD)

Este tipo de deuda es necesaria para mantener el negocio operativo. Por ejemplo, las empresas manufactureras reemplazan o mejoran la maquinaria cuando ésta se vuelve obsoleta. Necesitan la maquinaria para seguir en el negocio. La mayoría de empresas financian la compra de maquinaria con un préstamo o financiación de equipos. Esta deuda podría calificarse como "necesaria para permanecer en el negocio". Otros ejemplos de este tipo de deuda incluyen la financiación utilizada para adquirir herramientas, renovar instalaciones, etc. Esta deuda no se puede evitar. Estas inversiones son necesarias para permanecer en el negocio y seguir siendo competitivos.

B) DEUDA PARA HACER CRECER EL NEGOCIO

Este tipo de deuda es necesaria para buscar oportunidades de crecimiento. Preferimos etiquetar este tipo de deuda como "opcional". Las empresas tienen la opción de seguir -o no seguir- una estrategia de crecimiento que requiera endeudamiento. Es una decisión de gestión basada en sus objetivos. Los ejemplos incluyen cualquier deuda contraída para lanzar nuevas líneas de productos, implementarlas en nuevas ubicaciones, ampliar instalaciones o adquirir competidores. La deuda utilizada para financiar estas oportunidades conlleva el potencial de generar grandes recompensas. Sin embargo, estos proyectos podrían convertirse en costosos fracasos.



3. UNA ESTRATEGIA PARA LA LONGEVIDAD

Ninguna estrategia única funciona para todas las empresas en todas las situaciones. Sin embargo, considera algunas pautas antes de solicitar un préstamo comercial. El principio fundamental es utilizar la deuda de forma selectiva y estratégica. Si es necesario, utiliza deuda para financiar las transacciones necesari-

rias para mantener el negocio. Tienes pocas opciones. Cuando sea posible, financia las oportunidades de crecimiento con las ganancias retenidas de la empresa en lugar de con deuda. Utiliza la deuda para buscar una oportunidad de crecimiento sólo si los rendimientos son altos y el riesgo es muy bajo.

Nunca utilices tanta deuda que la inversión pueda poner en peligro tu capacidad para permanecer en el negocio si la inversión fracasa. Este resultado deja a tu empresa vulnerable. Esta estrategia restringe la cantidad de oportunidades de crecimiento que puedes aprovechar. La empresa no crecerá tan rápido como podría. Sin embargo, esta estrategia tiene ventajas. Es fácil de entender, sencillo de implementar y conduce a una empresa con mayor resiliencia financiera.

4. SUGERENCIAS PARA LA LONGEVIDAD FINANCIERA

A menudo hemos visto empresas que tienen problemas financieros y demasiada deuda. Notamos similitudes y sus problemas generalmente se reducen a tres áreas. Muchos de sus problemas podrían haberse evitado, o al menos reducido, siguiendo tres sencillas pautas:





A) CONSTRUIR UNA RESERVA DE EFECTIVO

Una reserva de efectivo adecuada es un sello distintivo de las empresas que duran mucho tiempo. Tener suficiente efectivo disponible para manejar emergencias es una red de seguridad esencial. La reserva de efectivo te permite comprar opciones y tiempo para superar la emergencia y seguir adelante con el negocio. Cada propietario de empresa debe decidir el tamaño correcto de su reserva en función de las necesidades, la industria, las circunstancias y la tolerancia al riesgo. Probablemente lo mínimo sea uno o dos meses de gastos. Sin embargo, más es mejor.

B) ADECUAR EL PRODUCTO FINANCIERO A SU FINALIDAD

Utilizar el producto adecuado para el problema que intentas resolver es esencial para el éxito. Un error común de las pequeñas empresas es que suelen utilizar productos de financiación inadecuados. Este enfoque puede generar problemas costosos y a largo plazo. Por ejemplo, las empresas suelen recurrir a un préstamo para solucionar la mayoría de sus necesidades financieras. Sin embargo, esta estrategia puede resultar contraproducente ya que los préstamos tienen un propósito específico. Los préstamos y

productos a plazos similares son muy adecuados para comprar activos, como equipos, maquinaria, etc. El préstamo cubre el alto costo inicial del activo y permite a la empresa reembolsarlo con el tiempo.

Un préstamo no es la mejor solución para los problemas de flujo de caja. Es posible que funcionen bien al principio, pero su utilidad disminuye a medida que se devuelve el préstamo.



Los problemas de flujo de caja no son fijos, como el precio de un activo. Varían, tienden a ser continuos y se resuelven mejor con una línea de financiamiento renovable, como una línea de crédito o factoraje de facturas.

C) CUIDADO CON LA "DEUDA FÁCIL"

Las empresas tienen acceso a muchos tipos de financiación. Algunos productos de financiación son fáciles de conseguir y requieren documentación mínima. Esta facilidad de acceso puede permitir que algunos propietarios de empresas contraigan más deudas de las que sus empresas pueden gestionar. Salir de este problema es difícil. Refinanciar el préstamo con más "deuda fácil" rara vez funciona. A menudo crea más problemas porque la "deuda fácil" tiende a ser muy cara. En algunos casos, las empresas han apilado varias líneas al mismo tiempo. Este escenario suele dejar a las empresas en peor situación financiera.

5. OBTÉN ASESORAMIENTO FINANCIERO COMPETENTE

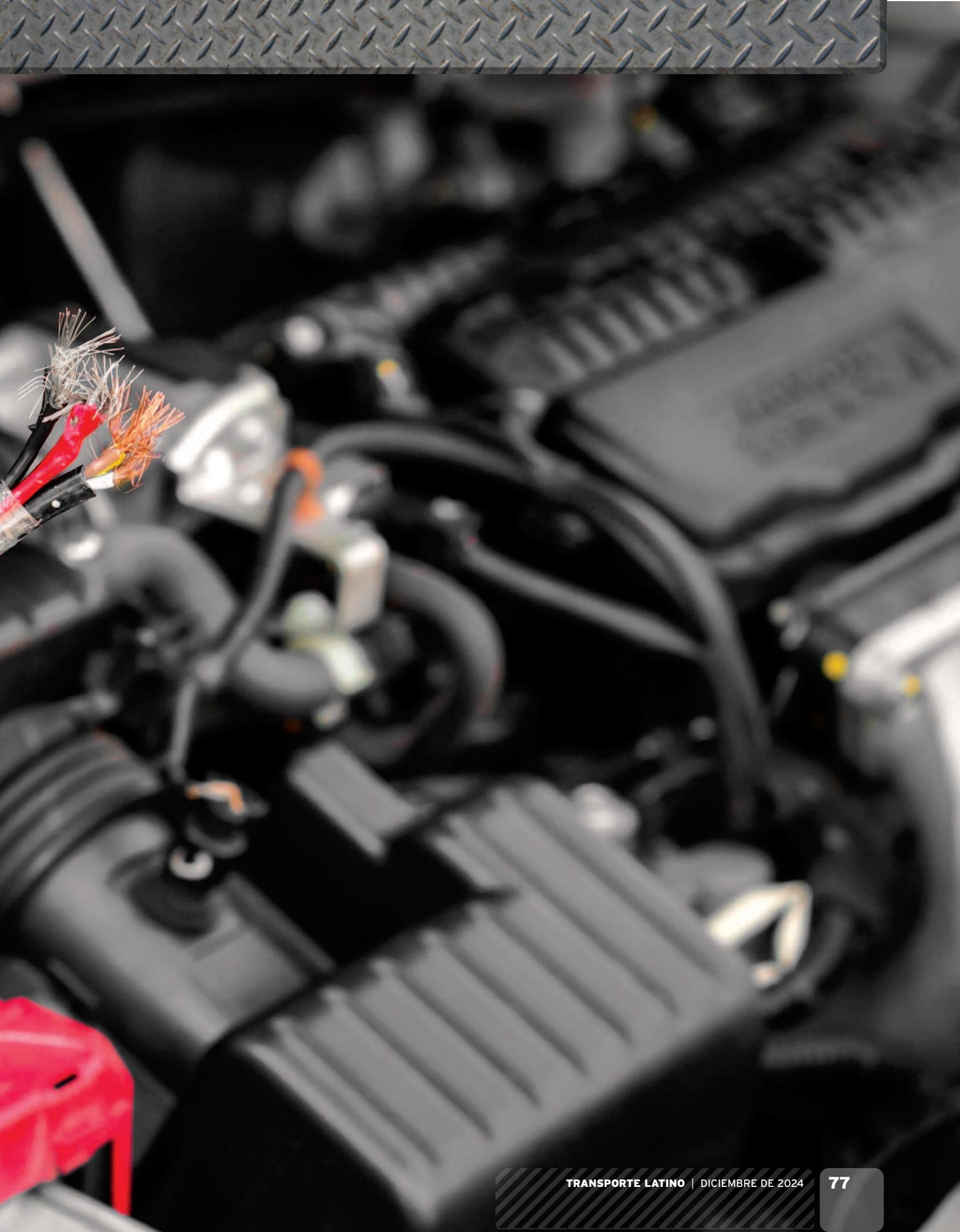
No existe una forma única ni sencilla de determinar qué tipo de deuda o cuánto es el adecuado para tu empresa. Toma la decisión con cuidado ya que puede tener consecuencias a largo plazo para tu negocio. Considera la posibilidad de obtener asesoramiento financiero competente si no estás seguro de cómo proceder. Es altamente recomendable reunirse con un contador público certificado con experiencia en financiación de pequeñas empresas. Pueden ayudarte a tomar la decisión correcta para tu negocio. 

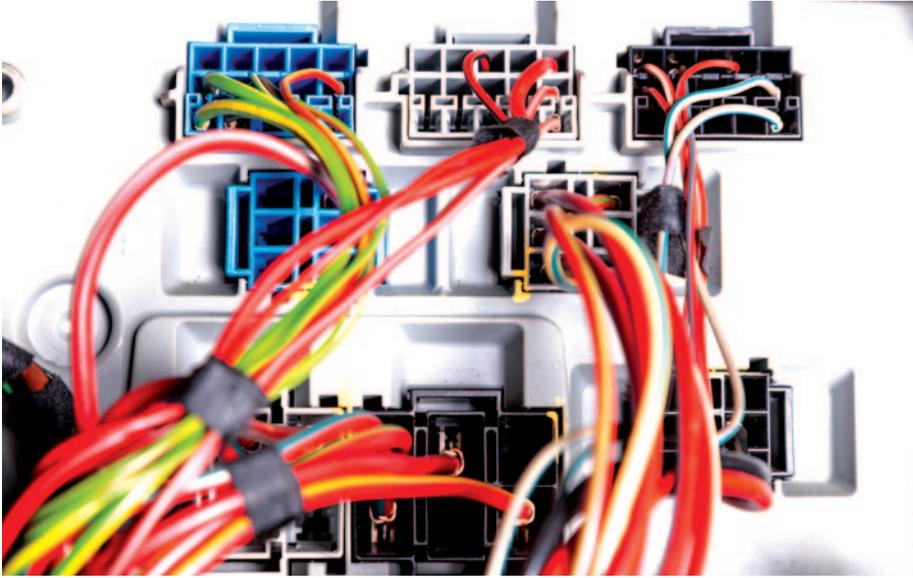
CUIDA TU SISTEMA ELÉCTRICO

MANTENIMIENTO PREVENTIVO DEL SISTEMA ELÉCTRICO

PRESTAR ATENCIÓN AL MANTENIMIENTO DEL SISTEMA ELÉCTRICO EVITARÁ QUE TE QUEDES VARADO TRAS APAGAR EL CAMIÓN PARA DESCANSAR; ESPECIALMENTE AHORA QUE LOS CAMIONES TIENEN CADA VEZ MÁS COMPONENTES QUE FUNCIONAN CON ELECTRICIDAD. TAMBIÉN ES CRUCIAL PARA NO TENER PÉRDIDAS REPENTINAS DE POTENCIA Y ALARGAR LA VIDA ÚTIL DEL ALTERNADOR. »







POR: TRANSPORTE LATINO / STEVE STURGESS

El alternador es el componente de tu camión que conecta el motor y el sistema eléctrico. Convierte la potencia de rotación del cigüeñal en corriente de 14 voltios para cargar las baterías y operar todas las luces, los indicadores, el ECM del motor y la parte electrónica del sistema de inyección. El motor de arranque desempeña el papel inverso: convierte la electricidad almacenada en la batería en energía de arranque.

Si bien el alternador prácticamente no presenta problemas, su funcionamiento y su larga vida útil dependen del mantenimiento de la batería y de todo el cableado y los sistemas de tierra que garantizan circuitos eléctricos de baja resistencia. Un determinado síntoma del sistema eléctrico puede indicar un problema en una o más áreas, por lo que el mantenimiento y la resolución de problemas no deben limitarse a uno o dos componentes.

MANTENIMIENTO DE LA BATERÍA

El mantenimiento del alternador se trata más de mantener las baterías que del alternador en sí. Un buen alternador dura casi para siempre, pero sólo si no se sobrecalienta. Una buena forma de evitar dicho sobrecalentamiento es mantener las baterías funcionando de manera eficiente.

La función principal del alternador es manejar la carga eléctrica del vehículo, consumiendo el 75 por ciento o más de su poten-

cia. Las baterías nuevas y un buen cableado reducen las necesidades de carga de la batería, lo que facilita la vida del alternador. A medida que las baterías y los cables desarrollan resistencia, el alternador trabaja más y durante más tiempo para reemplazar lo que se usa para arrancar o suministrar cargas de apagado nocturno.

Es fundamental probar las baterías una vez al año, preferiblemente justo antes de que empiece a hacer frío.

PRUEBA DE POTENCIA DE ARRANQUE CONFIABLE

1. Desconecta los cables para aislar las baterías.
2. Utiliza un probador de carga de pilotes de carbono (una gran resistencia eléctrica) para aplicar la mitad de la carga nominal a cada uno.
3. Verifica el voltaje de salida durante 20 segundos de carga continua con un voltímetro. Si el voltaje se mantiene en 9.5 voltios o más durante más de 20 segundos, la batería está en condiciones de arrancar el camión.

El voltaje de una batería que está a punto de fallar disminuirá al cabo de 20 segundos. Si alguna batería no supera esta prueba, reemplaza todo el conjunto para garantizar una larga vida útil. Puedes realizar esta prueba de forma económica en un distribuidor o taller de reparación si no puedes hacerlo tú mismo.

Si bien esta prueba ayudará a garantizar arranques confiables, es más difícil determinar si las baterías están comenzando gradualmente a sobrecargar el alternador al



perder su capacidad de reserva, señala Bruce Purkey, presidente de Fleet Electric de Purkey. Sugiere dos formas de comprobar esto:

CAPACIDAD DE RESERVA DE PRUEBA

1. Establece una base para obtener baterías en buen estado probándolas cuando sean nuevas.
 - Apaga el motor. Mide el voltaje de la batería.
 - Enciende las luces y déjalas agotar las baterías durante 30 minutos. Vuelve a probar el voltaje de salida y registra la lectura.



- Después de uno o dos años, puedes repetir la prueba. Después de 30 minutos, si el voltaje cae más que cuando estaba nuevo, muestra una reducción en la capacidad de reserva.

2 Supervisa cuidadosamente el rendimiento de la batería mientras está apagada durante la noche si tienes un inversor con corte de bajo voltaje. Si su carga nocturna típica es bastante constante, ten en cuenta cuánto tiempo lleva recibir una advertencia o un corte de bajo voltaje. Cuando ese intervalo se acorta significativamente, es hora de reemplazar las baterías.

Las baterías convencionales requieren la

adición regular de agua destilada. Mantén las celdas llenas para obtener el máximo rendimiento y vida útil, haciéndolo una vez al mes. Cuando realices tu control mensual del nivel de electrolitos, limpia con cuidado la parte superior de cada batería. Haz esto también con las baterías sin mantenimiento. Mantener las baterías limpias reduce la pérdida de carga durante las paradas.

Las baterías convencionales tienen la ventaja de que la densidad del electrolito líquido en las celdas se puede comprobar fácilmente con un hidrómetro. Retira la tapa de cada celda, extrae una muestra de electrolito en el hidrómetro y observa lo que

hacen las bolas indicadoras. Si suben a la superficie del líquido, la celda está cargada. Si se hunden, la celda está defectuosa y se debe reemplazar la batería. Siempre devuelve el electrolito a la celda una vez probado. Realizar pruebas cada seis meses es una excelente manera de anticipar problemas con la batería.

Las baterías libres de mantenimiento tienen un indicador que cambia de color cuando se deterioran. Consulta el manual del propietario para obtener una descripción de cómo debe verse el indicador. Cuando cambie de color, haz revisar la batería y, si es necesario, reemplázala. »

MÁS CONSEJOS SOBRE MP DE BATERÍA

- Limpiar y apretar las conexiones. Dos veces al año desconecta todos los conectores de la batería y utiliza un cepillo motorizado para limpiar tanto el diámetro interior de cada conector como el poste. Vuelve a conectar todas las conexiones de forma segura y luego cúbreelas con grasa dieléctrica o un protector en aerosol. Ten en cuenta que los conectores de cables blandos típicos se estiran continuamente. Aprieta los pernos de sujeción una vez al mes para garantizar la máxima conductividad, u obtener conectores de latón chapado que son mucho más duros.

- Ten cuidado con las temperaturas frías. El clima frío afecta la capacidad de una batería para liberar la energía almacenada y permitir la recarga. "Una batería perderá el 35 por ciento de su amperaje de arranque en frío a 0 grados Fahrenheit", dice Purkey, "por lo que necesitas una carga completa de la batería para garantizar un arranque confiable. También tenga en cuenta que un arranque rápido puede no ser suficiente para preparar el camión para una parada, incluso unas horas más tarde. A temperaturas frías, las baterías pueden tardar hasta dos días en cargarse completamente".

Esto significa que conectar el camión a un cargador de batería es la mejor manera de hacer que el camión vuelva a funcionar de manera confiable, dice Tim Ruth de Warehouse Battery Outlet. "Para llevar una batería descargada a su carga completa de 12.6 voltios, cárgala a baja velocidad durante 18 a 24 horas, no sólo 2 o 3 horas", comentó.

MANTENIMIENTO DEL CABLEADO

Purkey dice que muchos cables de batería han sido los verdaderos culpables cuando los propietarios de camiones creen que tienen un problema de carga o de batería. Entonces, cuando revises tus baterías antes del clima frío, inspecciona también los cables. La práctica recomendada 129 del Consejo de Tecnología y Mantenimiento exige una caída de voltaje de 0.5 voltios o menos a 500 amperios de flujo de corriente. Si la caída de voltaje es mayor que esto, es necesario reemplazar el cable.

Sin embargo, no se puede saber mucho simplemente colocando un voltímetro en las conexiones porque la resistencia no aparece hasta que hay alta corriente. Por eso, Purkey recomienda que un profesional pruebe cada

cable con un instrumento especial que utiliza electrónica para medir la resistencia. En cuatro segundos, un técnico puede saber si es necesario reemplazar un cable.

ALTERNADORES Y CALOR

A medida que el cableado dentro del alternador se calienta, la resistencia aumenta, lo que reduce la salida de la unidad. Los devanados interiores tienen aislamiento y conexiones soldadas sensibles al calor. A medida que las cargas aumentan más allá de lo que fue diseñada la unidad, esta puede fallar. Una carga inusual puede tener el mismo efecto que las baterías ineficientes, produciendo un efecto de bola de nieve que significa largas horas con cargas máximas, sobrecargando el alternador. »





EFICIENCIA CONSECUENTE

MAN es Gama de Camiones



También puedes hacerlo tú mismo. Mide el voltaje en el conector positivo del motor de arranque mientras otra persona arranca el motor. Luego toma una medida similar en el terminal positivo de la batería y resta la primera lectura de la segunda. "Tiene mucho más sentido reemplazar un cable de batería de \$4 que una batería de \$80 cuando el problema es en realidad el cable", dice Purkey. Él recomienda revisar el cableado trimestralmente o cada vez que vea que comienza a desarrollarse corrosión. "Si puedes ver verde, hay más corrosión que aún es invisible", comenta.

MÁS CONSEJOS DE CABLEADO

- Es necesario verificar las conexiones positivas y de tierra del motor de arranque y del alternador y cualquier cable de tierra en el chasis para garantizar que las conexiones estén limpias y apretadas. Inspecciona y, según sea necesario, limpia las conexiones de cableado, ya sea de voltaje o de tierra. Puedes limpiar las superficies de contacto con un abrasivo como papel de lija. Luego vuelve a instalar los sujetadores firmemente y reemplázalos si están corroídos.

- Inspecciona todo el cableado en busca

de aislamiento agrietado o deshilachado o roce contra otras piezas. Repara el cableado defectuoso y protégelo usando bridas para mantenerlo alejado de las superficies circundantes.

MANTENIMIENTO DEL SISTEMA DE REFRIGERACIÓN DEL ALTERNADOR Y DE LA BANDA

Tu alternador tiene un sistema de enfriamiento: un ventilador que fuerza el aire a través de pasajes en los devanados. Este flujo



de aire mantiene la resistencia lo suficientemente baja para un buen rendimiento y protege el aislamiento percedero y las conexiones internas a menos que se vean amenazados por aspas de ventilador sucias o conductos obstruidos, dice Purkey. El problema con la ubicación del alternador es que son comunes las pequeñas fugas de aceite en el compartimiento del motor. El polvo se adhiere a la capa de aceite y eventualmente cubre las aspas del ventilador y posiblemente obstruye los conductos de enfriamiento. Si ves aceite en el alternador, rastréalo hasta la fuente y repara la fuga. Luego, limpia cuidadosamente

las aspas del ventilador y las entradas de aire en el cuerpo del alternador con un trapo limpio para restaurar el flujo de aire.

Dado que el diésel es la principal fuente de energía del camión, es importante mantener el sistema de correas que hace girar el alternador en óptimas condiciones. Dado que las correas dependen de la tensión para la fricción que las hace efectivas, verifique el mecanismo tensor y el sistema de montaje del alternador.

COMPROBANDO LA BANDA Y SISTEMA DE MONTAJE

1. Coloca una llave en cada perno de montaje del alternador y en cualquier perno ajustable que permita ajustar la tensión de la correa para asegurarse de que todos los pernos estén ajustados. Además, observa la alineación de las poleas para asegurarte de que el alternador y las ranuras de la polea tensora o del cigüeñal estén rectas una frente a la otra. Si la parte posterior de la correa se dobla hacia los lados en cualquier dirección al salir de la ranura de la polea, el accesorio en sí o alguna otra parte del sistema está suelto o tiene un soporte doblado o uno de diseño incorrecto. Es necesario reemplazar los soportes deformados o incorrectos, al igual que los pernos faltantes.

2. Inspecciona cada banda, buscando grietas en la banda exterior o en el interior donde la banda pasa por la ranura. Mira cuidadosamente la superficie de fricción a cada lado del área en forma de V. Si hay algún signo de grietas, o si estas dos superficies están lisas por el deslizamiento, lo que se conoce como "vidriado", se debe reemplazar la banda. Cuando se utilizan bandas serpentinas que rodean varios accesorios, verifica que no haya los mismos tipos de grietas y vidriados, además de deshilachados que comiencen en los bordes exteriores y avancen hacia el centro. Además, revisa que la correa esté limpia y seca. Si está empapada de aceite, reemplázala y repara la fuga de aceite. Cambia las poleas que sean tan viejas que tengan ranuras donde pasan las bandas.

3. Prueba la tensión de todas las bandas que se pueden ajustar manualmente con un medidor de tensión. Puedes buscar la tensión requerida en el manual del propietario. Los técnicos experimentados en bricolaje pueden probar la tensión con el pulgar. Debería poder presionar la correa entre media pulga-

da y tres cuartos de pulgada por cada espacio de 10 pulgadas entre las poleas. El cinturón debe estar ajustado, pero ligeramente elástico, no sólido como una roca. Ajusta la tensión si es necesario aflojando los pernos de montaje y ajuste, girando el accesorio con un dado para obtener la tensión correcta y luego volviendo a apretar los pernos.

4. Si los accesorios son accionados por banda serpentina, el sistema tendrá un tensor automático. Verifica para asegurarte de que la línea indicadora del tensor se encuentre entre las dos líneas cercanas al bloque. Si el indicador está fuera de las otras dos líneas, entonces el tensor está débil o se ha instalado una banda de tamaño incorrecto. Cualquiera de las dos condiciones hace imposible que el tensor haga su trabajo. Si hay algo de tensión en la banda pero el indicador no está donde debería estar, reemplaza la banda con una de la longitud correcta.

5. Para comprobar el tensor, aléjalo de la banda con un desarmador hexagonal para eliminar la tensión y luego desconecte la banda. Ahora usa el desarmador para girar lentamente el tensor desde su posición neutral completamente hacia adentro. Si sientes aspereza o fricción excesiva, el amortiguador del tensor está desgastado y se debe reemplazar la unidad. Reemplace la banda y arranca el motor. Si el tensor funciona correctamente, la correa funcionará sin problemas. Si la correa vibra y el tensor no permanece en una posición relativamente estable, esta es otra señal de que el amortiguador del tensor está desgastado y debe reemplazarse. 



TELEMÁTICA, PROS Y CONTRAS

ESPECIAL TELEMÁTICA, PARTE 2

YA DEJAMOS CLARO EL MES PASADO QUÉ ES LA TELEMÁTICA Y CÓMO SE APLICA A LA GESTIÓN DE FLOTAS. ESTE MES HABLAREMOS MÁS A DETALLE SOBRE LOS BENEFICIOS Y DESVENTAJAS QUE PRESENTA ESTA HERRAMIENTA. LO BUENO, LOS PRIMEROS SON MUCHO PERO MUCHO MAYORES QUE LAS SEGUNDAS. »





El mes pasado publicamos la parte 1 de nuestro especial sobre telemática, esta herramienta relativamente nueva que te ayudará a gestionar tu flota de la manera más eficiente al proveerte con una impresionante cantidad de información que te permitirá saber no solo dónde están tu camiones, sino si ya les toca mantenimiento, si los están conduciendo adecuadamente o incluso cómo optimizar las rutas de reparto. Mientras que un sistema GPS puede indicarle dónde está un camión y durante cuánto tiempo, la telemática le indica qué está haciendo el camión en ese momento y lugar. Piensa en el GPS como “dónde y cuándo” y en la telemática como “quién, qué, por qué y cómo”.

La telemática proporciona información

detallada sobre lo que hace tu flota a lo largo del tiempo proporcionándote métricas de rendimiento vitales. El GPS puede indicar dónde se encuentra un camión en su ruta, pero la telemática puede dejarte saber si el camión está estacionado y apagado, o en ralentí mientras un conductor está dentro haciendo una entrega.

De manera similar, el GPS puede brindarte una buena indicación de cuánto tiempo tardó un conductor en completar su ruta, mientras que la telemática puede ayudarte a optimizar la ruta para la próxima vez. El GPS es una pieza importante del rompecabezas de la telemática, y la telemática requiere que el GPS sea una pieza fundamental de los datos generales enviados al centro sobre un camión en particular. Sin GPS, la telemática no sería capaz de trazar datos con precisión,

dejando una gran brecha en el conocimiento y la comprensión de cualquier camión en particular y su conductor.

A medida que las aplicaciones telemáticas han evolucionado en los últimos años, también lo han hecho sus capacidades, lo que permite que la telemática sea ahora un sistema fácilmente integrado con numerosas aplicaciones. Algunas integraciones incluyen ELD, cámaras de tablero e incluso optimización de ruta. Integrar un sistema telemático con varias plataformas puede permitirle a su flota ventajas estratégicas en eficiencia y rentabilidad. Además, la telemática de flotas ayuda con cosas como el mantenimiento y la gestión de flotas, lo que hace que la telemática sea una opción atractiva para las empresas que necesitan una solución de gestión de flotas. »



DELIVERY TRACKING



PROS Y CONTRAS DE LA TELEMÁTICA DE FLOTAS

VENTAJAS

- **AHORROS** – Un mejor resultado final es un gran motivador para cualquier negocio y no es ningún secreto que la telemática es una excelente manera de darle un impulso a tu negocio. Además de ayudar a reducir costos en aspectos como mantenimiento y combustible, agregar la telemática puede ayudar a identificar formas de atender a una mayor cantidad de clientes con aspectos como la optimización de rutas. Ahorra más dinero en costos y genera más ingresos nuevos.
- **SEGURIDAD** – Mantener a su personal y equipo seguros es una prioridad absoluta para cada flota. Aparte del dolor de cabeza y los costos del seguro, los accidentes en el lugar de trabajo perjudican la moral, causan trastornos y potencialmente pueden dejar tu negocio fuera de servicio por completo. Los sistemas telemáticos ayudan a mantener seguros a los conductores y a sus camiones; asegurando que tu negocio siga funcionando sin problemas.

ALGUNAS VENTAJAS ADICIONALES DE AGREGAR TELEMÁTICA INCLUYEN:

- **VISIBILIDAD** – La telemática te permite ver cada ruta, parada y evento.
- **ACCESIBILIDAD** – La telemática identifica las tendencias de costos de toda su flota.
- **OPORTUNIDADES DE ENTRENAMIENTO** – La telemática permite a los conductores cambiar comportamientos de conducción ineficientes.

CONTRAS

Si bien la telemática no necesariamente tiene desventajas reales de las que hablar, existen algunos inconvenientes potenciales que deberá superar. A continuación se presentan algunas de las objeciones más comunes a la telemática y algunas sugerencias sobre cómo superarlas en caso de que surjan:

- **PRIVACIDAD DEL CONDUCTOR** – Esta es quizás la mayor preocupación manifestada en lo que respecta a la telemática. Hay muchos conductores a quienes no les importaría si están siendo monitoreados o no, pero siempre habrá personas que exijan privacidad en un grado extremo. Es importante recordarles a los conductores que la telemática solo se utiliza durante el horario comercial para rastrear y monitorear el desempeño del vehículo y del conductor. Además, puedes recordar a los conductores que cualquier sugerencia sobre cómo optimizar la conducción de un individuo siempre se realizará en una sesión de entrenamiento privada.
- **PROCESAMIENTO DE DATOS** – Los gestores de flotas pueden sentirse aprensivos con respecto a la telemática al principio debido a la cantidad de datos informativos que tendrán que clasificar. Si bien estos datos pueden parecer abrumadores, un buen sistema telemático como Omnitrac ordenará los datos en segundos, dejando que los administradores de la flota apliquen la información en su tiempo. Es una herramienta que implica más tiempo y esfuerzo al principio, pero mucho menos tiempo y esfuerzo a largo plazo.



¿DEBO COMPRAR UNA SOLUCIÓN TELEMÁTICA PARA FLOTAS?

Quizás te preguntes si necesitas soluciones telemáticas para tu creciente flota y la respuesta corta es sí. Los muchos beneficios de la telemática incluyen productividad, seguridad, cumplimiento, optimización de flotas y sostenibilidad, todo accesible a través de una única solución telemática de gestión de flotas como Omnitracs. El seguimiento telemático de vehículos no sólo te brinda información valiosa sobre tu flota y tus conductores, sino que también te ayuda a ahorrar dinero a largo plazo.

Por ejemplo, un sistema telemático de seguimiento de vehículos puede ayudar a agilizar y optimizar las rutas de los conductores mediante evaluaciones comparativas. Al aplicar datos pasados a los resultados actuales, puede reducir los costos generales de combustible, minimizando los gastos generales y, como resultado, aumentando los beneficios. Además, la información valiosa y las alertas en tiempo real proporcionadas a tu centro de despacho permiten capacitar a los conductores cuando sea necesario, lo que ayuda a reducir el desgaste de los vehículos con el tiempo.

Si un conductor es propenso a frenar bruscamente o a permanecer inactivo durante largos períodos, una solución telemática te proporcionará esa información. Estos datos no solo le brindarán la oportunidad de recibir capacitación, sino que también lo ayudarán a tomar medidas proactivas para garantizar que el camión reciba mantenimiento antes de lo que lo hubiera hecho de otra manera.

Por último, una solución telemática ayuda a tu flota en tiempo real. Con una solución de monitoreo telemático, puedes configurar alertas para camiones individuales. ¿Un camión está parado por mucho tiempo? Envía un mensaje de texto notificando al conductor para que pueda ajustar su estrategia en el momento.

Con la telemática, tu flota está protegida y tus conductores están mejor equipados para tomar las medidas adecuadas. Si estás buscando una manera de mejorar el rendimiento, proteger tu inversión y mejorar tus resultados, entonces agregar la telemática es absolutamente imprescindible. 

PRINCIPALES BENEFICIOS DE LA TELEMÁTICA DE CAMIONES PARA OPERACIONES DE FLOTAS

LOS BENEFICIOS DE AGREGAR UN SISTEMA TELEMÁTICO SUPERAN CON CRECES CUALQUIER PROBLEMA POTENCIAL QUE PUEDA SURGIR. A CONTINUACIÓN SE DESGLOSAN ALGUNOS DE LOS PRINCIPALES BENEFICIOS DE AGREGAR LA TELEMÁTICA A TU FLOTA.

- **PRODUCTIVIDAD** - La telemática proporciona datos e información en tiempo real sobre diversos aspectos de las operaciones, como la ubicación del vehículo, el comportamiento del conductor, el consumo de combustible y las necesidades de mantenimiento.
- **SEGURIDAD** - La seguridad telemática ofrece varios beneficios, incluido el monitoreo en tiempo real del comportamiento de conducción, notificaciones automáticas de accidentes y respuesta de emergencia, entrenamiento del conductor y capacitación específica, y mantenimiento del vehículo para garantizar que los vehículos estén en óptimas condiciones, reduciendo el riesgo de averías o accidentes causados por fallas mecánicas.
- **OPTIMIZACIÓN DE FLOTA** - La telemática permite a las empresas monitorear y rastrear la ubicación de sus vehículos, la eficiencia de las rutas y las condiciones del tráfico, lo que les permite asignar mejor los recursos basándose en datos en tiempo real. La telemática también maximiza la eficiencia operativa, lo que se traduce en ahorro de tiempo y combustible.
- **CUMPLIMIENTO** - Las organizaciones pueden aprovechar la recopilación de datos, el seguimiento, la generación de informes y la documentación para mejorar su capacidad de lograr y mantener el cumplimiento de una variedad de regulaciones específicas de la industria.
- **EVALUACIÓN DE RIESGOS DE SEGUROS** - La telemática permite a las aseguradoras alejarse de los factores de calificación tradicionales en favor de una atención personalizada y evaluación basada en datos. Al aprovechar la información en tiempo real sobre el comportamiento del conductor, la telemática ayuda a las aseguradoras a evaluar el riesgo, gestionar las reclamaciones y reducir la actividad fraudulenta.
- **INTEGRACIÓN** - La telemática se puede integrar con otras tecnologías y plataformas, como sistemas de gestión de flotas, aplicaciones de navegación y generación de rutas, y sistemas de diagnóstico y mantenimiento de vehículos, para mejorar su funcionalidad y proporcionar valor adicional. Además, la flexibilidad de las integraciones telemáticas permite la personalización y soluciones adaptadas a las necesidades específicas de la industria, los requisitos operativos y los objetivos comerciales.
- **INFORMES IFTA AUTOMATIZADOS** - La automatización de los informes IFTA utilizando sistemas telemáticos permite a los operadores de flotas mejorar la precisión y agilizar los procesos durante el proceso de presentación de informes para garantizar el cumplimiento de regulaciones del impuesto al combustible en múltiples jurisdicciones.



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.

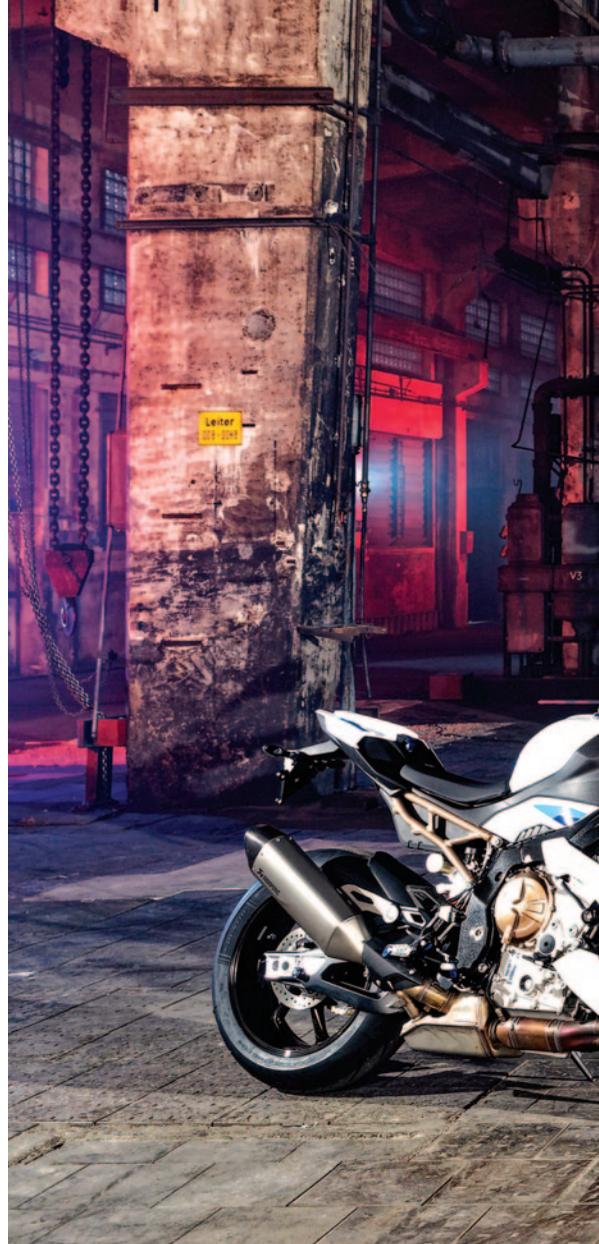


PESO PLUMA

BMW G 310 R

Una moto para principiantes que deleita incluso a motociclistas experimentados, BMW creó en la G 310 R una máquina ideal para rodar por la ciudad todos los días en la que puedes salir a carretera y rodar a velocidades más que competentes con mucha confianza. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / MANUEL HUICI

Las motocicletas de nivel básico con demasiada frecuencia parecen bicicletas para principiantes. Incluso si no tienen ruedas auxiliares, tienen la sensación de las primeras bicicletas que rápidamente quedan pequeñas y olvidadas. BMW ha escapado de esta trampa con la G 310 R, que es una motocicleta ideal para principiantes debido a su precio asequible de \$4,995, su asiento bajo fácil de usar que hace que sea más fácil plantar ambos pies en el suelo y su peso de 349 libras. La compañía incluso redujo su tarifa de destino habitual de \$495 a \$245 para ayudar a mantener el precio al alcance de los compradores con un presupuesto limitado. BMW dice que la G 310 R es una de las favoritas en el curso básico para conductores de la Motorcycle Safety Foundation. Es fácil ver por qué, considerando la combinación de estilo atre-

moto: **BMW G 310 R**



vido y facilidad de uso de la moto.

El invierno está a la vuelta de la esquina, si las temperaturas frías que se han sentido son una indicación. Sin embargo, recientemente tomé una moto para dar una vuelta en un día de cielo azul y cero viento y me olvidé por completo del frío. Y es que qué agradable fue el viaje, a pesar de que la moto era una pequeña monocilíndrica de BMW, la G 310 R. Hay un dicho que dice que es preferible andar rápido en una moto lenta que despacio en una moto rápida. Supongo que eso depende hasta cierto punto de las motos en cuestión, pero después de toda una serie de motos grandes de estilo crucero, es reconfortante saltar a una pequeña estándar decente que te sorprende muchísimo con un manejo excelente y frenos decentes, además de un rendimiento que podría no esperarse de una monocilíndrica de 310 cc. Esta cosa funcionará a 150 km/h a toda velocidad, por lo que se desliza fácilmente a veloci-

dades de carretera abierta, el tacómetro marca 6,300 rpm, mientras consume combustible a una velocidad de alrededor de 3 litros/100 km.

El modelo 2024 de la oferta más pequeña de BMW Motorrad no es una actualización en sí porque se realizó en 2021, pero el trabajo de pintura es nuevo y bastante llamativo, en rojo y blanco contrastante. Lo nuevo de la última actualización fue un "puño de acelerador electrónico", también conocido como ride-by-wire para una entrega más sensible y deportiva, además de un embrague asistido y antirrebote para arranques y cambios descendentes más suaves. Ahora también cuenta con iluminación LED completa, incluso los intermitentes, y cumple con la normativa de emisiones Euro 5. Y, afortunadamente, la G 310 R ahora viene con palancas de freno y embrague ajustables que deberían ayudar a los conductores más pequeños o al menos a aquellos con dedos rechonchos. »



En cuanto al tamaño, con poco más de 180 cm, probablemente soy un poco alto para esto, un poco abultado. Pero los ciclistas con un empeine más corto deberían adaptarse bien a esto, especialmente con una altura de asiento de 785 mm. Por lo demás, es una posición de conducción bastante sensata, las rodillas probablemente un poco más flexionadas de lo ideal en mi caso, pero no te tienes que estirar para llegar al manillar. Al asiento le vendría bien un poco más de acolchado, pero tiene dos niveles para que puedas apoyarte sentándote hacia atrás cuando aceleras a fondo.

No es que esto te arranque los brazos, ya que es una máquina con 34 HP y 20 lb-pie, pero solo pesa 159 kg y es fácil de manipular en el garaje. Con solo el pistón solitario, esperas algunas vibraciones, pero su zumbido de alta frecuencia no es especialmente intrusivo. Desafortunadamente, se fija en unos 80 km/h y no mejora nada a medida que aumenta la velocidad. Los espejos reflejan eso, con imágenes menos que prístinas.

Desde su lanzamiento, la G 310 R disponía de una pinza ByBre de cuatro pistones con montaje radial, es decir, Brembo, procedente de la India. Al igual que toda la moto, construida por TVS bajo licencia. Un freno radial es algo inusual en una oferta que cuesta menos de \$10 mil, aunque no es algo desconocido, ya que el modelo Duke 390 de su rival KTM presenta lo mismo. La última vez que comprobamos la mejor frenada de emergencia a partir de 100 km/h fue de 45 m. Esta vez todos estuvieron más cerca de los 40 m con un mejor de 39 m. Quizás estos neumáticos radiales Michelin Pilot Street estén un paso adelante con respecto a los que usaba originalmente.

Lo que no ha cambiado es la gran capacidad en carretera de esta moto. BMW atribuye la combinación de agilidad y estabilidad a la orientación cambiada de la cabeza. Al pasar el escape por la parte trasera del monoplaza, han podido estirar la longitud del basculante pero mantener la distancia entre ejes abreviada, mejorando la estabilidad y manteniendo la agilidad. Y así es

como se conduce, posiblemente el mejor aspecto de la moto, junto con su fuerte capacidad de frenado y una suspensión sorprendentemente bien ordenada, a pesar de ser fija en la parte delantera y solo ajustable en precarga en la parte trasera.

La pantalla LCD es bastante completa e incluye la distancia hasta el vacío y un indica-



dor de combustible a la izquierda, pero los números son bastante pequeños, especialmente las revoluciones. No es que importe mucho; Siempre y cuando veas 4,000 rpm estás listo para comenzar, la mejor potencia se activa alrededor de las 6,000 rpm y aumenta suavemente a partir de ahí. Una palanca de cambios ligera y positiva facilita

mantener el motor en ebullición, pero tiene un tirón decente en el rango medio, por lo que en tareas de desplazamiento generales 4000-6000 rpm es suficiente.

Todo esto habla del beneficio de repensar el desafío de ingeniería desde el comienzo de un proyecto y descartar las convenciones para ofrecer un resultado superior. La G 310 R es

divertida de conducir para ciclistas de todos los niveles, no solo para principiantes. Pero los trata especialmente bien, como si fueran la escuela de motociclistas de la Motorcycle Safety Foundation. El equipo de ingenieros de BMW debería estar orgulloso de sus soluciones inteligentes para crear una moto asequible que sea una auténtica BMW. 



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- 1 cilindro, 313 cc, enfriada por líquido

POTENCIA

- 34 HP y 20 lb-pie

TRANSMISIÓN

- 6 velocidades, por cadena.

SUSPENSIÓN

- Horquilla invertida, monoamortiguador

FRENOS

- Disco de 11.8" adelante y 9.5" atrás.

TANQUE

- 2.9 galones

PRECIO

- \$4,995

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.

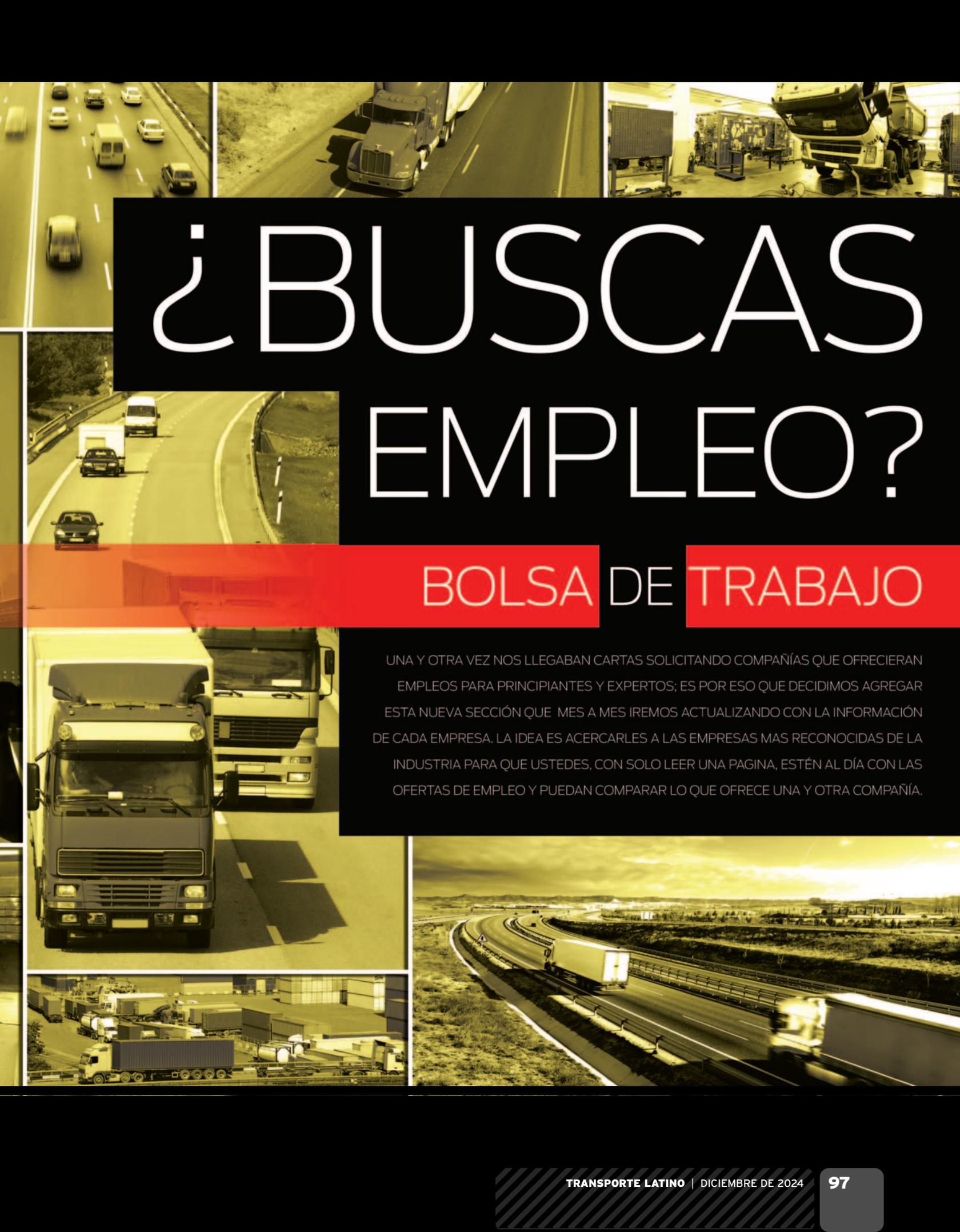
SAIA

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[®] 8HE.



Escanea con tu
teléfono para acceder

Descubre más en MackTrucks.com/OMG

*Comparado con un motor distinto al MP8HE.

BORN READY.