

FREIGHTLINER EM2

KENWORTH T680

HONDA SCL500

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

AGOSTO • MAGAZINE • 2023

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com



CAMIONETA

DEL MUNDO

FUEL CELL

XCIENT



2024 TOYOTA TACOMA

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.



**ACELERANDO
LOS CAMIONES ELÉCTRICOS.**



DAF



PAG.

18

HYUNDAI XCIENT FCEV

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.



26

VOCACIONAL

FREIGHTLINER EM2

El eM2 lleva la innovación eléctrica al camión de servicio mediano de Freightliner. Lo suficientemente flexible como para admitir aplicaciones vocacionales y en carretera, el eM2 está diseñado para satisfacer las demandas de tu negocio al tiempo que te lleva al mundo de la movilidad cero emisiones.



34

AMERICANO

KENWORTH T680 2023

Kenworth se tomó casi una década para renovar el exitoso T680, enfocándose principalmente en la aerodinámica para crear un camión más eficiente que aprovecha al máximo cada gota de combustible. Además, lleva un impresionante panel digital de 15 pulgadas con toda la información que puedes necesitar y las más recientes asistencias al conductor.



44

UTILITARIO

MERCEDES-BENZ ESPRINTER 2024

Mercedes-Benz continúa con la electrificación del transporte con su nueva eSprinter, la cual comparte capacidad de carga, equipamiento y tecnología con sus hermanas de gasolina; pero añade un elemento de movilidad libre de emisiones. Sin duda, una opción más que interesante para quien busca vehículos cero emisiones.



ESAS LARGAS HORAS DE RECORRIDO REQUIEREN UN ACEITE DE ALTO RENDIMIENTO



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

**Shell
ROTELLA**

El aceite de motor que trabaja tan duro como usted.

**ENCUENTRA
LA NUEVA APP DE**



**PARA IPAD,
IPHONE Y
ANDROID**



ES GRATIS!



Available on the App Store



PAG. 90

HONDA SCL500 2023

La SCL500 es una moto perfecta para comenzar a moverte en dos ruedas, con potencia suficiente para moverse con agilidad pero sin llegar a ser intimidante. Un estilo clásico de corte scrambler la convierten en una opción atractiva para quien busque una montura chic para moverse en el día a día.



CAMIONETA

52

TOYOTA TACOMA

Toyota quiere seguir liderando el segmento de las pickup medianas, cosa que seguramente logrará con la más reciente generación de la Tacoma. Con una importante modernización del interior, mucha tecnología incluyendo un tren motriz híbrido y numerosas versiones.



SALUD

60

¡CUIDADO CON EL AZÚCAR!

La diabetes aumentó de 108 millones de personas afectadas a más de 420 millones en las últimas cuatro décadas; además, entre los camioneros se presenta un 50% más que en el resto de la población.



MANTENIMIENTO

76

EXTIENDE LA VIDA DEL DPF

Conforme avanza la tecnología, los camiones se han vuelto más eficientes y más limpios, pero también más complejos y con un mantenimiento más complicado que antes.



TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.

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

Advertising: 888.628.2188

Distribution T.L.P. Distribution 310.429.0250

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

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

PR Director Leslie Johnson
[pr@transportelatino.com]

Executive Editor Steve Sturgess
[sturgess@transportelatino.com]

Digital Platforms Oscar Waryl
[oscar@waryl.com]

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

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

Transporte Latino Magazine serves the commercial market truck and trucks of Class 3 to 8. Entire contents of Transporte Latino Magazine are copyright ©2023 by Transporte Latino Publishing Inc. No part of this magazine may be reproduced or transmitted in any form or by any means. Statements, opinions and points of view expressed by the writers and advertisers are their own and do not necessarily represent those of the publisher. Published in the USA.



Audited Circulation **95,500** monthly

Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.



CONTENIDO | DIRECTORIO

6

AGOSTO DE 2023 | **TRANSPORTE LATINO**

ISUZU

ISUZU CLASE 5 DE GASOLINA EL CAMIÓN CORRECTO PARA EL TRABAJO CORRECTO



Disfruta la conveniencia de la gasolina con un camión Isuzu Clase 5. Ensamblados en Michigan, los camiones Isuzu Clase 5 de gasolina expanden nuestro portafolio de gasolina del N-Series y son capaces de realizar trabajos más pesados.

Para más información visita a tu distribuidor Isuzu autorizado.

WWW.ISUZUCV.COM

Los vehículos se ensamblan con piezas fabricadas por Isuzu Motors Limited, sus compañías afiliadas y por proveedores independientes que producen dichos componentes bajo los rigurosos estándares de calidad, desempeño y seguridad. Los vehículos se muestran con equipamiento opcional. Parte del equipo es instalado por el distribuidor. © 2023 Isuzu Commercial Truck of America, Inc.

Últimamente he estado pensando mucho en un estudio reciente de ACT Research que predice una precompra masiva de camiones Clase 8 en 2026, antes de la próxima ronda de regulaciones de emisiones de la Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. y la Junta de Recursos del Aire de California destinadas a reducir los gases de efecto invernadero en los gases de escape de los camiones diésel. Estudio al respecto de ACT Research predice que los camiones Clase 8 del año modelo 2027 podrían aumentar su precio hasta en \$25,000 por unidad gracias a las nuevas regulaciones de emisiones. Ese aumento de precios, combinado con condiciones económicas favorables, empujará a las flotas a encargar modelos anteriores a 2027 mientras puedan, para evitar esos aumentos de precios y no lidiar con la nueva tecnología de emisiones (que todavía está en el aire) hasta más adelante.

Las compras anticipadas parecen ser parte de cualquier nueva regulación de emisiones en el transporte por carretera. Entonces, el hecho de que una grande se avecine en el horizonte es lógico. Pero lo que es diferente en 2027 es toda la nueva tecnología que poco a poco se está abriendo camino en las aplicaciones de flotas, como sistemas avanzados de seguridad del conductor, sistemas de control autónomo y tecnologías de vehículos de combustible alternativo/batería eléctrica/cero emisiones. Tomando esto en cuenta, ¿qué impacto podría tener una compra masiva de camiones a diésel sobre estas tecnologías y sus tasas de adopción en las aplicaciones de flota?

En el lado de los vehículos eléctricos y de combustible alternativo, un aumento de precio de \$25,000 para un tractor Clase 8 estándar cambia el costo delta considerablemente. Suponiendo que los OEM estén alcanzando cierto grado de escala de fabricación para 2025 o 2026 (una suposición razonable, creo), podría comenzar a ver cierto grado de paridad de costos entre los camiones diésel y los camiones eléctricos de batería o de celda de combustible de hidrógeno. También deberíamos tener algunos informes/cifras sólidas de evaluación de flotas sobre camiones BEV y ZEV en operaciones de flota para entonces. Y si esos números se mantienen, es muy posible que, de repente, los camiones eléctricos o de combustible alternativo se conviertan en una alternativa atractiva para las flotas que tal vez no estén interesadas en esa tecnología en la actualidad. Por supuesto, no es una comparación estricta de manzanas con manzanas.

2027


¿EL AÑO EN QUE CAMBIARÁ TODO?



Todavía hay factores como la infraestructura y la compatibilidad de la tienda que deberán resolverse e invertirse. Pero no me sorprendería si muchas flotas echaran otro vistazo a los camiones eléctricos y los trenes motrices de celdas de combustible de hidrógeno si están mirando a un aumento de \$25,000 por camión.

La imagen es un poco más difícil de leer en términos de tecnología autónoma. Por un lado, creo que estamos llegando rápidamente al punto en que las asistencias avanzadas (ADAS por sus siglas en inglés) son prácticamente una tecnología "imprescindible" para las flotas, dados todos los abogados que persiguen camiones y la posibilidad de un "veredicto nuclear" a raíz de un accidente grave. Por lo tanto, los administradores de flotas pueden simplemente considerar los sistemas con alta funcionalidad autónoma como una especificación de camión diésel estándar para 2026, independientemente de los aumentos de precios. Donde las cosas se ponen realmente borrosas es en la tecnología autónoma. Esto se

debe a que si puedes eliminar por completo a un conductor del camión, reducir su salario y beneficios directamente al resultado final... Bueno, eso hace que un aumento de precio de \$25,000 al año para un camión nuevo sea mucho más aceptable, ¿no es así? Por supuesto, debes desembolsar más dinero además del aumento de precio exigido por EPA/CARB. Pero el retorno de la inversión en un camión sin conductor con un aumento de precio adicional de \$25,000 también podría convertir repentinamente a los sistemas de control autónomos en una opción viable para las flotas comprometidas con el diésel.

Ahora, para ser claros, esto es mera especulación. Pero un aumento de precio de \$25,000 para un camión nuevo es una sacudida bastante significativa para el mercado de la Clase 8. Y hay mucha tecnología nueva en juego que podría brindarles a las flotas nuevas formas de mitigar ese costo. No sé qué pasará. Pero sé que va a ser muy interesante ver cómo se desarrollan las cosas. 

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



UPS y la International Brotherhood of Teamsters (IBT) llegaron a un acuerdo de negociación colectiva tentativo de cinco años a finales de julio, evitando un paro laboral que estaba programado para el 31 de julio. UPS e IBT habían estado enfrascados en una batalla por la renovación de un contrato laboral. Los Teamsters representan a más de 340,000 trabajadores de UPS a tiempo completo y parcial y el sindicato dejó en claro que sus miembros de UPS no trabajarían más allá de la expiración del contrato actual. Los miembros del sindicato ya habían autorizado una huelga.

"Juntos llegamos a un acuerdo en el que todos ganan sobre los temas que son importantes para el liderazgo de Teamsters, nuestros empleados y para UPS y nuestros clientes", dijo Carol Tomé, directora ejecutiva de UPS. "Este acuerdo continúa recompensando a los empleados de tiempo completo y tiempo parcial de UPS con salarios y beneficios líderes en la industria, al mismo tiempo que retenemos la flexibilidad que necesitamos para seguir siendo competitivos, atender a nuestros clientes y mantener la solidez de nuestro negocio". El acuerdo aún debe ser votado y ratificado por los miembros del sindicato.

"UPS ha puesto sobre la mesa \$30 mil millones en dinero nuevo como resultado directo de estas negociaciones. Hemos cambiado el juego, luchando día y noche para asegurarnos de que nuestros miembros obtengan un acuerdo que pague salarios sólidos, recompense su trabajo y no requiera una sola concesión", dijo el presidente general de Teamsters, Sean M. O'Brien. "Este contrato establece un nuevo estándar en el movimiento laboral y sube el listón para todos los trabajadores".

Brandy Harris, un Teamster de UPS a tiempo parcial con el Local 174 en Seattle y miembro del Comité Nacional de Negociación de los Teamsters agregó que: "Hemos alcanzado todos los objetivos que los miembros de los Teamsters de UPS querían y pidieron con este acuerdo. Es un voto de 'sí' por el contrato más histórico que hemos tenido".

Teamsters anunció su acuerdo con UPS como "el acuerdo tentativo más histórico para los trabajadores en la historia de UPS", después de asegurar a los Teamsters de UPS de tiempo completo y medio tiempo \$2.75 más por hora este año y \$7.50 más por hora durante la duración del contrato. Los aumentos salariales para los trabajadores de tiempo completo mantendrán a UPS Teamsters como los conductores de entrega mejor pagados del país, mejorando su tarifa




UPS EVITA HUELGA ACUERDAN CON TEAMSTERS

máxima promedio a \$49 por hora, dijo IBT.

Todos los conductores de UPS Teamster clasificados como 22.4s (trabajadores combinados que realizan trabajos híbridos en UPS) serían reclasificados inmediatamente a Conductores de Autos de Paquetes Regulares y colocados en antigüedad, poniendo fin a un sistema salarial de dos niveles en el transportista.

Las nuevas protecciones de seguridad y


salud incluyen el aire acondicionado del vehículo y la ventilación de la carga, y el requisito de que UPS equipe todos los vehículos de entrega más grandes, camionetas Sprinter y vagones de paquetería comprados después del 1 de enero de 2024 con aire acondicionado en la cabina. Todos los autos tienen dos ventiladores y salidas de inducción de aire en los compartimientos de carga. 

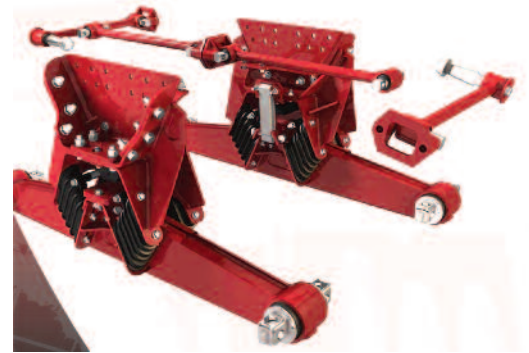
HAULMAAX EX

Hendrickson Truck Commercial Vehicle Systems dijo que se asoció con Freightliner Trucks para ofrecer HAULMAAX EX, el sistema de suspensión trasera de goma de servicio pesado de próxima generación de Hendrickson como parte de las mejoras del chasis para todos los modelos Freightliner Vocational M2, SD y Plus. Esta suspensión brinda versatilidad para camiones que operan tanto dentro como fuera de la carretera. Las vigas igualadoras de la suspensión distribuyen la carga por igual entre ambos ejes para mantener la tracción en terrenos irregulares y todoterreno. Un tope de rebote integrado protege el sistema de resortes de la sobrecompresión, lo que ayuda a prolongar la vida útil de los componentes y reducir los costos de mantenimiento.

Cuando se combina con las barras de torsión TRAAX ROD de Hendrickson, la compañía dijo

EN VOCACIONALES FREIGHTLINER

que se mejora la estabilidad y se aumenta la articulación para mejorar la operación dentro y fuera de la carretera. "Los clientes de hoy esperan más de sus suspensiones vocacionales. HAULMAAX EX supera las expectativas al ampliar las capacidades del diseño original de HAULMAAX, con una clasificación de sitio de trabajo de hasta 70,000 libras para la suspensión con capacidad de 46,000 libras. HAULMAAX EX ofrece capacidades de 40,000 libras, 46,000 libras y ahora 52,000 libras. 



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

 **satrack**

Volvo Group y Westport Fuel Systems planean unirse para impulsar la adopción global de la tecnología del sistema de combustible HPDI de Westport para ayudar a reducir las emisiones utilizando combustibles alternativos. Este sistema ofrece a los fabricantes de equipos originales de camiones la flexibilidad para diferenciar fácilmente sus líneas de productos de biogás, gas natural, hidrógeno y otros combustibles, manteniendo al mismo tiempo la máxima similitud con sus productos convencionales alimentados con diésel. Con los sistemas HDPI, los combustibles que emiten gases de efecto invernadero, como el diésel, se pueden reemplazar con combustibles de carbono neutral o sin carbono, como el biogás o el hidrógeno. Westport dijo que el sistema de combustible mantiene las características de durabilidad, asequibilidad, eficiencia y rendimiento que se han asociado con el motor diésel.

Si bien Volvo será un cliente clave de la empresa conjunta, el mandato de la empresa conjunta será mejorar la comercialización de HPDI mediante la incorporación de nuevos fabricantes de camiones y equipos como clientes. Según la carta de intención no vinculante firmada por las dos empresas, Westport contribuirá con los activos y actividades actuales de HPDI, incluidos los activos fijos relacionados, la propiedad intelectual y los negocios, a la empresa conjunta. Volvo adquirirá una participación del 45% en la empresa conjunta por aproximadamente \$28 millones más hasta \$45 millones adicionales, dependiendo del desempeño de la misma.

Según Westport, el sistema de combustible HPDI consiste en una solución "tanque hasta la punta" completamente integrada, basada en la tecnología de combustión del motor diésel. En el corazón del motor se encuentra un inyector de combustible patentado con un diseño de doble aguja concéntrica. Se inyecta una pequeña cantidad de combustible piloto (que puede ser combustible diésel o biodiésel renovable) en el cilindro antes del gas para iniciar el encendido.

Al usar HDPI, los motores de combustión interna pueden lograr una mayor potencia y torque al usar inyección directa y depender de altas presiones en la cámara de combustión para la ignición. Por lo tanto, la característica del motor que utiliza un sistema de combustible HPDI es muy similar a la de uno a diésel. HDPI fue diseñado para operaciones pesadas de distribución y de larga distancia, así como para aplicaciones fuera de carretera, como aplicaciones mineras, ferroviarias y marítimas. Westport dijo que los sistemas de combustible HPDI ofrecen una alter-

UNIÓN CERO EMISIONES EMPRESA CONJUNTA DE VOLVO Y WESTPORT




nativa con bajo impacto climático mientras cumplen con los altos estándares de rendimiento, eficiencia de combustible y rango operativo requerido para el transporte pesado.

Volvo declaró que su objetivo climático es ofrecer solo productos, soluciones y servicios con cero emisiones netas de gases de efecto invernadero para 2040. Para cumplir con este objetivo, Volvo cree que se requerirán diversas soluciones de propulsión para diversas aplicaciones para satisfacer las necesidades de los clientes y las demandas ambientales.

"La descarbonización con motores de combustión interna que funcionan con combustibles renovables, especialmente con HPDI, juega un papel importante en las soluciones sostenibles", dijo Lars Stenqvist, director de tecnología de Volvo. "HPDI ha estado en la carretera en camiones Volvo durante más de cinco años y es una tecnología comprobada que permite a los clientes reducir significativamente las emisiones de

CO2 en aplicaciones LBG (biogás licuado) aquí y ahora y es una vía potencial para el hidrógeno".

"Westport está avanzando en soluciones de sistemas de combustible para ayudar a nuestros clientes a abordar de manera asequible el desafío más apremiante de la reducción de carbono, mientras continúa utilizando la infraestructura de fabricación existente", agregó David Johnson, director ejecutivo de Westport. "La empresa conjunta con Volvo es una extensión natural del compromiso de ambas compañías para acelerar la reducción global de carbono y estamos orgullosos de asociarnos con un partidario tan audaz del futuro del motor de combustión interna".

La finalización de la empresa conjunta está condicionada a las negociaciones exitosas y la ejecución de un acuerdo de inversión definitivo, un acuerdo de empresa conjunta, un acuerdo de suministro y un acuerdo de desarrollo. Se espera que la empresa conjunta se lance en la primera mitad de 2024. 

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



¡A TRABAJAR! NUEVA COOPER RHT 2

Goodyear presentó una nueva incorporación a la línea de llantas de la serie Cooper Work: la Regional Haul Trailer (RHT) 2. El nuevo neumático para remolque está verificado por SmartWay y está diseñado para ayudar a los propietarios de flotas a satisfacer las demandas de transporte regional en aplicaciones de remolque en tándem y de eje extendido. "La confiabilidad y la durabilidad son lo más importante para los operadores de flotas cuando eligen un neumático que satisfaga las demandas únicas de las aplicaciones regionales de las llantas para remolques", dijo Tom Lippello, director sénior de marketing comercial de Goodyear North America. "Las flotas pueden sentirse seguras de que pueden navegar por caminos difíciles mientras brindan eficiencia para su negocio con esta nueva oferta de neumáticos para remolques de la Serie Work".

Las llantas RHT 2 cuentan con tecnología avanzada que, según Goodyear, ofrece un desgaste uniforme de la banda de rodadura y una alta resistencia a la abrasión para lograr la combinación adecuada de eficiencia y durabilidad para las aplicaciones de neumáticos para remol-

ques de transporte regional. Disponible en ocho tamaños diferentes, las RHT 2 presentan una serie de elementos de diseño adecuados para las posibles aplicaciones.

El neumático ofrece cifras de baja resistencia a la rodadura y cuenta con un compuesto de banda de rodadura de alto desgaste que tiene como objetivo equilibrar el rendimiento, mejorar el desgaste, ayudar a resistir el desgarramiento y promover la eficiencia del combustible. La construcción del cinturón de acero de ancho completo y servicio pesado del neumático promueve la durabilidad en aplicaciones de eje extendido al mismo tiempo que preserva la carcasa para el recauchutado. Además, el neumático cuenta con un diseño de banda de rodadura avanzado y un perfil de hombro que ayuda a minimizar el desgarramiento y fragmentación en aplicaciones de alta fricción. El RHT 2 también está equipado con un indicador visual cuadrado de desgaste que ayuda a determinar la banda de rodadura restante en el neumático y que puede ayudar a detectar problemas de alineación de las ruedas con el vehículo. 

Un bulldog dorado de metro y medio de altura te saluda en la entrada y el bulldog más grande del mundo está a pocos pasos del museo. Es The Mack Experience Center en Allentown, Pensilvania, y aunque los icónicos perros no cambiaron durante una reciente renovación de \$3.2 millones, muchas otras cosas sí, incluida la lista de invitados. Una nueva sala de reuniones permite que un camión Mack se una a las reuniones desde un piso de exposición adyacente. Durante la presentación, un Mack LR Electric entró en la sala antes de una conferencia de prensa organizada por el presidente de Mack Trucks North America, Jonathan Randall.

Tener el primer camión totalmente eléctrico de Mack en la sala sirvió como un fuerte recordatorio de un cambio radical en la industria que Randall y el resto del equipo de Mack están adoptando. Además del análisis predictivo y las funciones avanzadas de asistencia al conductor que mejoran la seguridad y el resultado final, vienen camiones de cero emisiones y expertos en la materia listos para ayudar a las flotas a hacer la transición.

"Lo que realmente me emociona aquí es que la industria, y Mack en particular, está pasando de ser un proveedor de equipos a un proveedor de servicios y soluciones", dijo Randall a los periodistas. "Nos encantan nuestros camiones. Puedo ser un poco parcial, pero creo que nuestro hierro es el hierro más atractivo en la carretera, pero se trata de más que el hierro", continuó Randall. "Se trata de los servicios y soluciones que brindamos para envolver eso con servicios y apoyo a nuestros clientes para que, en última instancia, nuestros clientes tengan éxito con sus clientes".

En resumen, Randall y el vicepresidente de marketing y marca global de Mack, David Galbraith, quieren que los clientes y distribuido-

PRESENTA REGIONAL NUEVA CONTI SCANDINAVIA HD3

Continental ha agregado a su cartera de neumáticos para camiones la nueva Conti Scandinavia HD3, una llanta regional para ejes motrices. El neumático tiene varias tecnologías de laminillas que incluyen laminillas 3D para proporcionar una gran tracción en condiciones difíciles durante toda la vida útil de la llanta.

Con una profundidad de dibujo de 27/32", el neumático se crea con un compuesto para todas

TODO POR EL CLIENTE MACK MEJORA CENTRO DE EXPERIENCIA



res sepan que Mack los respalda y ven que Mack Experience Center desempeña un papel vital en la reafirmación de ese mensaje. "El Mack Experience Center da vida a la marca Mack a través de la experiencia y la educación", dijo Galbraith. "El edificio ha sido modernizado con elementos de diseño que permiten a los visitantes capturar la profundidad de los productos y el núcleo de innovación de la marca Mack".

Al complementar y extenderse más allá de la

experiencia del concesionario, los clientes y los concesionarios pueden reunirse directamente con los expertos en la materia del fabricante, ver los camiones en el nuevo piso de la sala de exhibición y hacer una prueba de manejo en pistas mejoradas en carretera y todoterreno, que cuentan con nuevos obstáculos. incluyendo una fosa con lodo y un campo de rocas. Han pasado aproximadamente tres años desde que los clientes pudieron salir a la pista y la lista de pruebas

de manejo se está llenando rápidamente.

Otras mejoras incluyen un vestíbulo renovado, una nueva sala de reuniones y un nuevo elevador de camiones en el piso de la sala de exposición "que puede elevar los camiones lo suficientemente alto como para que los clientes y distribuidores pasen por debajo y vean realmente lo que hace que un Mack sea un Mack", dijo Randall.

Los clientes también pueden inscribirse en recorridos por la planta. En las cercanías de Macungie, en las instalaciones de Lehigh Valley Operations (LVO), los modelos de servicio pesado de Mack se ensamblan para América del Norte y se exportan. "Cuando recorres Mack, es diferente porque las personas en la línea dejan de hacer lo que están haciendo y hablan con los clientes. Quieren saber cómo están funcionando las cosas. Están realmente comprometidos con nuestros clientes", dijo Randall.

Un viaje de dos horas y media al norte de Maryland te lleva a la planta Hagerstown de Volvo Group North America, que fabrica motores, transmisiones y ejes para Mack, Volvo Trucks, autocares Prevost y Volvo Buses. "Puedes ir allí y experimentar todo eso también", dijo Randall sobre la planta de Hagerstown. "Realmente brinda a los clientes un mayor nivel de comodidad y confianza en lo que están comprando".

Los clientes también pueden experimentar los 123 años de historia de Mack en el Mack Truck Museum, una organización sin fines de lucro apoyada por Mack y sus clientes, algunos de los cuales han donado o prestado camiones históricos para exhibición. Un préstamo reciente incluye un prototipo Mack LR Electric del Departamento de Saneamiento de la Ciudad de Nueva York. Desde entonces, DSNY ha trabajado en estrecha colaboración con Mack para ampliar las pruebas de los camiones de basura LR Electric en cada uno de los distritos de la ciudad. [TFL](#)

las estaciones para brindar rendimiento en cualquier temporada. El dibujo direccional de la banda de rodadura para barro y nieve (M+S) del neumático proporciona un desgaste uniforme y tracción tanto en nieve como en barro, y el neumático también cuenta con la certificación Three Peak Mountain Snowflake (3PMSF). El símbolo 3PMSF es una certificación más estricta que identifica los neumáticos de invierno de acuerdo con la normativa sobre neumáticos. El neumático Conti Scandinavia HD3 está disponible en dos tamaños: 11R22.5 y 11R24.5, rango de carga H.

Otra característica es la carcasa Conti 3G con una cuarta correa extendida para mejorar

la capacidad de recauchutado. La carcasa Conti 3G es un diseño de carcasa innovador que proporciona una mayor capacidad de recauchutado a través de innovaciones de durabilidad en los talones, el paquete de la correa y el compuesto de caucho. La Scandinavia HD3 tiene un recauchutado a juego, el ContiTread Scandinavia HD3 tamaño 210-240, que representa una oferta de la cuna a la tumba para las flotas. Muchas flotas saben que recauchutar un neumático es económico y respetuoso con el medio ambiente. La compra de una llanta recauchutada permite a las flotas alcanzar el costo total de manejo más bajo con esa llanta. [TFL](#)



ENFRIAMIENTO ECOLÓGICO NUEVOS EQUIPOS CARRIER



Carrier Transcold ahora ofrece dos versiones de rendimiento superior de su sistema de refrigeración vectorial de remolque. Las nuevas versiones están diseñadas para ofrecer altas eficiencias y emisiones significativamente reducidas para el cumplimiento normativo y una mayor sostenibilidad, dijo la compañía. La nueva unidad de temperatura única Vector 8700 y la unidad de temperatura múltiple Vector 8800MT se basan en el legado de la tecnología de refrigeración totalmente eléctrica E-Drive de Carrier, explicó Bill Maddox, gerente sénior de gestión de productos, camión remolque América, Carrier Transcold. 

“ESTAS UNIDADES DE RENDIMIENTO PREMIUM REDUCEN LAS EMISIONES DE PARTÍCULAS EN UN 96 % AL TIEMPO QUE AGREGAN GANANCIAS SIGNIFICATIVAS EN LA EFICIENCIA DEL COMBUSTIBLE EN COMPARACIÓN CON LOS MODELOS VECTOR ESTÁNDAR”. LAS NUEVAS UNIDADES CUENTAN CON UNA VERSIÓN AVANZADA DEL MOTOR INTELIGENTE UTILIZADO EN TODAS LAS PLATAFORMAS DE REMOLQUE EXISTENTES DE CARRIER TRANSICOLD. CARRIER TRANSICOLD DIJO QUE ESTOS BENEFICIOS INCLUYEN:

- **Cumplimiento mejorado** - De acuerdo con las regulaciones actuales, las unidades Vector de rendimiento superior brindan cumplimiento de por vida con las reglas de emisiones más estrictas de la Junta de Recursos del Aire de California para sistemas de refrigeración para remolques.
- **Mejor economía de combustible** - El motor utilizado en ambas unidades cuenta con inyección de combustible de riel común que reduce el consumo entre un 5% y un 10%, según Carrier. Una nueva tercera velocidad, denominada "velocidad ecológica", reduce automáticamente las rpm del motor durante los intervalos en los que las condiciones lo permiten, lo que mejora la eficiencia operativa en comparación con el funcionamiento normal a baja velocidad y brinda aún más ahorro de combustible.
- **Mayor sostenibilidad** - Las unidades utilizan refrigerante R-452A con un potencial de calentamiento global un 45% inferior al del refrigerante de la unidad de refrigeración de transporte tradicional, R-404A.
- **Modo de espera eléctrico incorporado** - Las capacidades de refrigeración y congelación de las unidades permanecen constantes cuando se utiliza la capacidad de reserva eléctrica enchufable integrada. Durante el uso, la capacidad de espera eléctrica de las unidades Vector elimina el consumo de combustible del motor, el ruido y las emisiones, y reduce los costos operativos.
- **Mantenimiento simplificado** - La tecnología E-Drive proporciona un diseño de unidad aerodinámico en el que el motor diésel está acoplado directamente a un generador de alto rendimiento que produce energía para el sistema de refrigeración totalmente eléctrico, eliminando muchos componentes reparables comunes y facilitando el mantenimiento de las unidades. Los controles inteligentes activan automáticamente los componentes individuales, haciendo funcionar solo lo que necesita el sistema de refrigeración, precisamente cuando lo necesita, para que los componentes funcionen menos y duren más que sus contrapartes tradicionales.

Las unidades están equipadas con la solución Lynx Telematics de Carrier Transcold para el monitoreo remoto de temperaturas, ubicación, movimiento y rendimiento operativo del sistema (se requiere suscripción).



E-ACTT Modelo Monstrado

Diseño a su medida. Soporte Técnico de Fabrica

En Autocar, no solo vendemos camiones, nos enfocamos en crear soluciones innovadoras 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



NUEVA ESPECIE

HYUNDAI XCIENT FCEV

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. »





We move forward with zero emissions.



HTWO



Hyundai America Technical Center Inc.

XCIENT Fuel Cell



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 generar 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 medidas 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.

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 diésel produce hasta 512 caballos de fuerza y 1,844 libras-pie). >>



del mundo: **HYUNDAI XCIENT FCEV**

20

AGOSTO DE 2023 | TRANSPORTE LATINO



XCIENT Fuel Cell

Fuel Cell

Fuel Cell

XCIENT Fuel Cell



Hydrogen,
The Perfect Solution for Better Future.

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 cruceo permite que éste alcance 9 mph por encima de la velocidad de cruceo 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.

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 del 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. >>>



MAXIMA PROTECCION

Para su motor, transmisión y el sistema de combustible

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

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

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



zMAX.com

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

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

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

CELDA DE COMBUSTIBLE

- 190 kW

TRANSMISIÓN

- Automática Allison 4500 R

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Neumática


SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática

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. 



del mundo: **HYUNDAI XCIENT FCEV**



WITNESS
THE RETURN
OF JIGSAW

SAW X

IN THEATERS
SEPTEMBER 29

tristar pictures LIONSGATE



EL NUEVO MIEMBRO

FREIGHTLINER EM2

EL EM2 LLEVA LA INNOVACIÓN ELÉCTRICA AL CAMIÓN DE SERVICIO MEDIANO DE FREIGHTLINER. LO SUFICIENTEMENTE FLEXIBLE COMO PARA ADMITIR APLICACIONES VOCACIONALES Y EN CARRETERA, EL EM2 ESTÁ DISEÑADO PARA SATISFACER LAS DEMANDAS DE TU NEGOCIO AL TIEMPO QUE TE LLEVA AL MUNDO DE LA MOVILIDAD CERO EMISIONES. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

Parece que fue ayer cuando se discutía la **POSIBILIDAD** de que existieran vehículos eléctricos comerciales. En aquel entonces, nadie dudaba que la electrificación llegaría a los autos particulares; pero mucha gente no estaba convencida de que esta tecnología pudiera funcionar para las necesidades de una flota comercial. Pero hoy en día no solamente los camiones eléctricos son una realidad, también se exploran otros caminos para lograr una movilidad menos contaminante, como el hidrógeno o el biodiésel -una gran alternativa que no necesita tanta inversión en infraestructura, el talón de

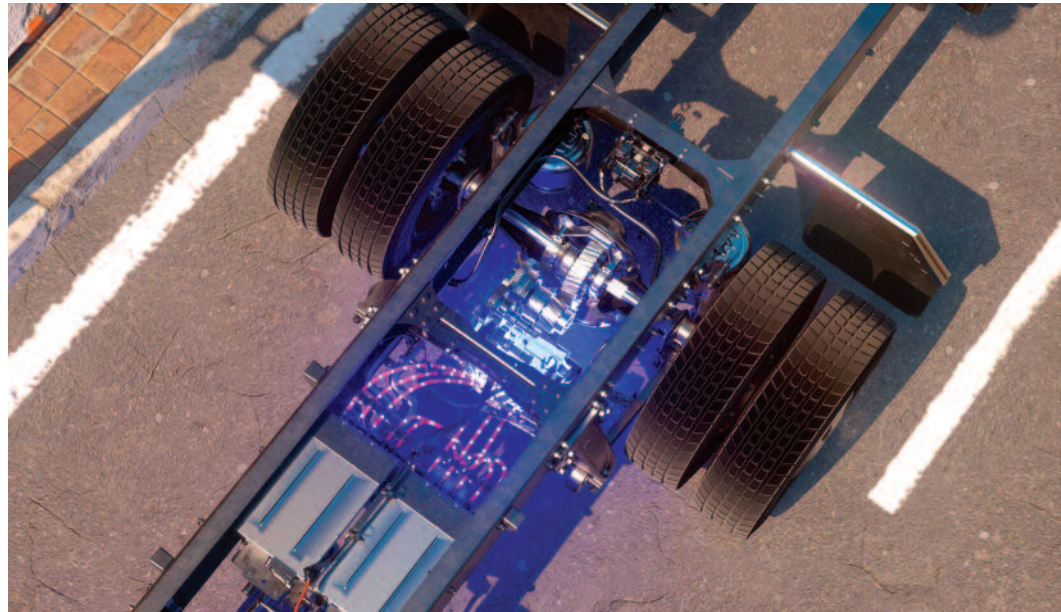
Aquiles de las nuevas tecnologías-

En este momento, casi todos los fabricantes de camiones tienen ya un vehículo eléctrico y, Freightliner no es la excepción. De hecho, ya tienen dos, el eCascadia, un Clase 8 que, con una autonomía de 230 millas está pensado para trayectos cortos, y el que nos ocupa en esta ocasión: el eM2. Este modelo es un Clase 6-7 pensado para rutas de recogida y entrega, así como para reparto de última milla. Con la misma autonomía que su hermano mayor, será una excelente opción para flotas que trabajen en zonas donde las restricciones ambientales son cada vez más estrictas o que simplemente busquen reducir sus emisiones.

"Hemos tenido el eCascadia en producción desde el año pasado; se está entregando a flotas de todo el país mientras hablamos. Y hoy nos complace presentar al próximo miembro más nuevo de la familia, el eM2 on Highway", dijo Rakesh Aneja, vicepresidente de Daimler y jefe de eMobility, en un evento de prensa previo a la inauguración de ACT Expo en Anaheim, California. "El eM2 se beneficia de todo lo que aprendimos con el eCascadia desde una perspectiva de desarrollo y validación, así como las pruebas de verano e invierno, y las pruebas de durabilidad en la primera generación".

"Expandir nuestra cartera de productos eléctricos con el eM2 marca otro momento histórico

vocacional: FREIGHTLINER eM2



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Detroit ePowertrain de 200 y 300 HP

BATERÍAS

- 194 y 291 kWh

TRANSMISIÓN

- Contínua

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Taperleaf dual

SUSPENSIÓN TRASERA

- Airliner, TufTrac, Haulmaax/Primaax

para nuestros clientes y la industria en nuestro viaje conjunto hacia cero emisiones", dijo David Carson, vicepresidente senior de ventas y marketing de Daimler. "Con su versatilidad, el eM2 será perfecto para los clientes de recogida y entrega que requieren una solución eléctrica adaptable. Nuestros vehículos de innovación vocacional están diseñados para preparar el escenario para expandir la cobertura de eM2 a aplicaciones de clientes adicionales en el futuro".

El eM2 cuenta con una batería eléctrica patentada, totalmente integrada Detroit ePowertrain, incluidos Detroit eAxles y baterías. "Al integrar el motor y una transmisión de dos velocidades en el eje en lugar de usar un

motor central, podemos ahorrar peso y mejorar la eficiencia al eliminar la línea de transmisión", dijo Katie Rabideau, gerente de marketing de productos eMobility de Daimler. "Al ubicar el motor en el centro del eje, todavía podemos usar los extremos de las ruedas y los sistemas de frenado estándar de la industria, y las ruedas y los neumáticos se pueden compartir con cualquier vehículo diésel de la flota".

MOTOR

Hay disponibles múltiples opciones de tamaño de batería, lo que permite a los clientes encontrar el equilibrio adecuado entre rango/tiempo de funcionamiento y precio. La

versión Clase 6 viene con un solo motor que proporciona hasta 190 HP continuos. Se ofrece con una batería de 194 kWh con un alcance típico de 180 millas con una carga completa. El motor dual en la versión Clase 7 proporciona hasta 255 HP continuos de una batería de 291 kWh con un alcance típico de 250 millas. En cuanto a los tiempos de carga, el eM2 puede alcanzar el 80% de carga en 60 minutos para el Clase 6 y en 90 para el Clase 7. Esto, claro, utilizando un cargador de corriente directa CCS 1 de 400 amperes; si se emplea uno de 200 amperes los tiempos aumentan a 130 y 200 minutos, respectivamente.

El eM2 inicialmente estará disponible configurado para una caja de 26 pies para operaciones de redilas, caja seca de plataforma plana o caja refrigerada. Para los operadores refrigerados, hay disponible una opción de toma de fuerza eléctrica (ePTO), que permite elegir entre unidades de refrigeración que pueden funcionar con la energía de la batería de alto voltaje del vehículo.

SEGURIDAD Y CONECTIVIDAD

El eM2 viene de serie con el conjunto de sistemas de seguridad Detroit Assurance, que incluye Active Brake Assist 5.0, control de crucero adaptativo a 0 mph y advertencia de cambio de carril. Las características de seguridad estándar adicionales incluyen aviso de portón trasero, faros de luz alta inteligentes, limpiaparabrisas/faros automáticos y asistencia de colisión de deslizamiento lateral. De hecho, el camión está configurado con una protección a la batería contra impactos laterales para proteger este componente en caso de colisión. >>

Los administradores de flotas apreciarán la oferta de vehículos conectados de Detroit Connect, que ofrece nuevos servicios electrónicos y brinda información de carga y datos sobre el estado del vehículo en tiempo real. Los administradores pueden monitorear el estado de la batería y el estado de carga de varias unidades en tiempo real y recopilar datos para informes de análisis posteriores al viaje. Esto puede ayudar a los conductores a maximizar la eficiencia energética y ampliar la vida útil de la batería y rango de viaje, lo que facilita la transición a la electricidad para los conductores.

INTERIOR

Dentro de la cabina, los conductores encontrarán un tablero envolvente con dos pantallas de panel de vidrio en lugar de los indicadores analógicos tradicionales. La pantalla del panel A es totalmente personalizable para el conductor e incluye toda la información relacionada con el funcionamiento del vehículo, como el velocímetro y un indicador de estado de carga.

El panel B incluye una pantalla táctil con infoentretenimiento



e información de navegación e información sobre el sistema de carga del vehículo. El volante estilo automóvil pone muchos otros controles al alcance de la mano del conductor.

Basado en la plataforma de servicio medio y creado conjuntamente con los clientes para satisfacer las necesidades de las flotas del mundo real, el eM2 está construido y probado con los mismos estándares rigurosos de la marca. El eM2 se sometió a extensas pruebas de verano e invierno, así como a pruebas de choque y carreteras difíciles para poder operar en diversas condiciones y temperaturas.

Junto con el eCascadia, el eM2 también

acumuló más de 1.5 millones de millas de prueba en innovación de clientes y flotas de experiencias impulsadas en una variedad de aplicaciones del mundo real. Estas pruebas de los clientes transformaron el proceso de prueba al recopilar la experiencia del rendimiento del vehículo en el mundo real, al tiempo que brindan a esas empresas la oportunidad de probar la integración de camiones eléctricos de batería en sus propias flotas.

Continuando con su esfuerzo por obtener experiencias del mundo real, Daimler Trucks North America comenzará a ejecutar un programa de innovación vocacional eM2 con líderes en



vocacional: **FREIGHTLINER eM2**

la industria de fabricación de equipos para camiones y sus clientes para enfocarse en brindar soluciones cero emisiones para los requisitos únicos de clientes y aplicaciones profesionales. Este programa se enfoca particularmente en los segmentos de servicios públicos, barrenderas, basureros, remolque y recuperación, y recolección de basura, y se diseñará para aprovechar al máximo el espacio del bastidor con un impacto mínimo en la mejora, especialmente en el segmento de servicios públicos.

"Lo que es único acerca de las aplicaciones vocacionales es que muy rara vez Daimler construye un camión vocacional con el que no tiene que asociarse con otra persona que coloca el equipo en la parte trasera de ese camión", dijo Brian Daniels, vicepresidente de vocacional de Daimler cuentas nacionales. "Es importante que colaboremos con nuestros socios para llevar la solución correcta al mercado, una que sea fácil de empaquetar y fácil de integrar para nuestros socios fabricantes de camiones". >>



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.





Mientras los ingenieros exponen la eM2 para los clientes vocacionales, comenzarán con una especificación ligeramente diferente de la versión P&D del camión. En el nivel de innovación vocacional, vendrá con hasta 330 kWh de capacidad de batería utilizable con un alcance objetivo de 150 millas, según la aplicación. Se ofrecerá con distancias entre ejes de entre 155 y 220 pulgadas. Lo más significativo es que solo tendrá un espacio saliente en la parte trasera de la cabina de 10 pulgadas para la batería. También admitirá opciones ePTO eléctricas y mecánicas para equipos de carrocería hidráulicos y alimentados por batería que utilizan la batería HV del vehículo.

ATENCIÓN AL CLIENTE

Después de haber trabajado con muchos clientes de Freightliner en los últimos años para hacer la transición de sus flotas de camiones comerciales a electricidad, un equipo de expertos, Detroit eConsultants, puede conectar los puntos para los clientes, incluida la infraestructura del tamaño adecuado, la elección de los cargadores ideales, la navegación por reembolsos e incentivos, ayudando con la selección del sitio, brindando información de conectividad y ofreciendo opciones de almacenamiento de energía y fotovoltaica, y más.

También presentan a los clientes la línea completa de cargadores eFill de Detroit, evalúan los




ciclos de trabajo y ayudan a identificar formas de hacer que los camiones eM2 funcionen de manera eficiente. El sistema de gestión de cargadores de Detroit brinda a los administradores de flotas información para comprender los patrones de consumo de energía de sus flotas y crear un cronograma de carga que reduzca el costo por milla.

Con más del 90% de la base de distribuidores de Freightliner que ha completado un curso de capacitación exclusivo de EV Masters Sales, los distribuidores están completamente equipados para responder preguntas sobre vehículos eléctricos y evaluar los mejores casos de uso para las aplicaciones eCascadia y eM2, así como para identificar reembolsos de vehículos eléctricos potencialmente relevantes en una base de datos especializada. "Estamos tratando de dar un vuelco, ya sabes, una sola fuente de energía que usamos durante 100 años, y simplemente no

queremos entregarles a nuestros clientes un camión eléctrico o impulsado por hidrógeno y decir, está bien, ahí lo tienes, que tengas un buen día, el resto depende de ti", dice Aneja. "Queremos apoyarlos en cada paso del ecosistema y cada paso del viaje porque este es un tema nuevo para todos nosotros".

Por el lado de la financiación, donde se necesitan opciones privadas para respaldar las implementaciones comerciales de vehículos eléctricos, Daimler Truck Financial ofrece un conjunto completo de productos de financiación específicamente adaptados tanto a los vehículos como a la infraestructura de carga, incluidas las opciones de arrendamiento y préstamos minoristas, líneas de crédito renovables para clientes, financiación de planes de piso y préstamos inmobiliarios y de construcción. La estructura de arrendamiento permite una disminución en la inversión inicial inicial, lo que hace que los vehículos eléctricos sean más accesibles para flotas de todos los tamaños, y ayuda a controlar los costos de pasar a la electricidad con pagos predecibles y los términos y condiciones habituales de riesgo de fondo relacionados con el arrendamiento.

Freightliner ya está recibiendo pedidos para la Clase 6/7 eM2, y la producción completa está programada para comenzar en el otoño de 2023 en su planta de fabricación de camiones de Portland, Oregón. 



EFICIENCIA CONSECUENTE

MAN es Gama de Camiones



RENOVADO

KENWORTH T680 2023

KENWORTH SE TOMÓ CASI UNA DÉCADA PARA RENOVAR EL EXITOSO T680, ENFOCÁNDOSE PRINCIPALMENTE EN LA AERODINÁMICA PARA CREAR UN CAMIÓN MÁS EFICIENTE QUE APROVECHA AL MÁXIMO CADA GOTA DE COMBUSTIBLE. ADEMÁS, LLEVA UN IMPRESIONANTE PANEL DIGITAL DE 15 PULGADAS CON TODA LA INFORMACIÓN QUE PUEDES NECESITAR Y LAS MÁS RECIENTES ASISTENCIAS AL CONDUCTOR. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / DIEGO GUERRA

Hace un par de años Kenworth presentó una actualización significativa del T680, el cual vivió casi 9 años sin cambios muy radicales, aparte de la incorporación de la transmisión automatizada Paccar en 2017 -que si bien no es poca cosa, no alteró otras partes además del tren motriz. Kenworth ha producido más de 100,000 T680 desde 2012, cuando rompió el molde con la cabina 10 pulgadas más ancha y un aumento del 10% en la eficiencia de combustible en comparación con su predecesor, el T660. De pie frente al camión, puedes ver las diferencias, pero salvo por la parrilla más estrecha y el aspecto más cincelado de los carenados laterales, los cambios son sutiles. El lado frontal de las salpicaderas delanteras todavía es redondo, pero son más bajas y tienen un corte más profundo hacia el centro, mientras que la parte posterior está cortada abruptamente hacia abajo y está rematado con una señal de giro lateral LED de aspecto atractivo.

Los ingenieros de Kenworth realizaron algunas mejoras aerodinámicas interesantes, enfocándose en el flujo de aire debajo del camión, donde viven todos los elementos nudosos como cárteres de aceite y ejes motrices. También han desarrollado una extensión de carenado de extensión lateral abatible que logra cerrar la brecha entre el tractor y el remolque sin limitar el acceso de los conductores a la plataforma tra-



sera y las líneas de aire y eléctricas.

También se incluyeron en el rediseño algunos colores interiores nuevos y detalles decorativos, y solo algunas comodidades nuevas en la cabina. Es la misma cabina, el mismo diseño básico del tablero, pero la estrella de la actualización es un panel A digital altamente personalizable de 15 pulgadas. A juzgar por los comentarios que hemos visto en línea, a la mayoría parece gustarles. Sin embargo, los detractores y los fanáticos de un tablero analógico más tradicional no se guardan su disgusto.



DISEÑO

El avance más importante del "nuevo" T680 está en la reducción de la resistencia al viento, lo cual convierte al T680 Next Gen -como se le llamó en un principio-, en el camión más aerodi-



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- Paccar PX-9 de 8.9 litros, 345 a 380 HP y 1,150 a 1,250 lb-pie
- Paccar MX-11 de 11 litros, 355 a 430 HP y 1,250 a 1,650 lb-pie
- Paccar MX-13 de 13 litros, 405 a 510 HP y 1,450 a 1,850 lb-pie
- Cummins L9N de 8.9 litros, 320 HP y 1,000 lb-pie
- Cummins ISX12N de 11.9 litros, 320 a 400 HP y 1,150 a 1,450 lb-pie
- Cummins X15 de 15 litros, 400 a 600 HP y 1,966 a 2,800 lb-pie

TRANSMISIONES

- Automatizada Paccar de 12 velocidades
- Manuales y Automatizadas Eaton Fuller de 9, 10, 13 y 18 velocidades
- Automatizadas Eaton Advantage de 10 velocidades
- Automáticas Allison de 4, 5 y 6 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática



námico en la historia de la compañía. Las mejoras de diseño ofrecen hasta un incremento del 6% en la eficiencia de combustible. Por supuesto, la versión 2021 del motor MX-13 probablemente contribuya de manera significativa a esta

posible ganancia. El Next Generation T680 incluye una nueva defensa y cofre aerodinámicos, deflectores de viento, extensiones de carenado inferiores duraderas, carenados de chasis, cierres de huecos de ruedas, extensores laterales de 28 pulgadas, carenados de eje de tracción en tándem y cubiertas de ruedas para mantener el flujo de aire más cerca de la cabina y reducir la turbulencia que causa el arrastre.

Kenworth cambió significativamente el perfil frontal, comenzando con un cofre que es 8 pulgadas más estrecho en la parte delantera que la versión anterior. Eso requirió un rediseño del

paquete de enfriamiento, haciéndolo más alto en general pero cayendo más abajo entre los rieles del marco. El nuevo cofre corta el viento con más facilidad, desviándolo hacia los lados y sobre los huecos de las ruedas. Las partes superiores de las salpicaderas se han bajado y terminan con un corte pronunciado en la parte trasera que "libera" el aire limpiamente frente a los escalones. La turbulencia es el enemigo aquí, por lo que el objetivo era hacer que el aire fluyera más suavemente desde el frente y hacia afuera a lo largo de los costados de la cabina y los carenados del chasis. >>



La defensa tiene un nuevo perfil que redirige el aire más allá de la abertura de las llantas y el deflector inferior envía el flujo de aire debajo del chasis. También brinda cobertura protectora debajo del módulo de enfriamiento mientras mantiene la misma distancia al suelo que el modelo anterior. Los cambios en el ancho de la parrilla permitieron radios más generosos alrededor de los bordes, lo que permite que el aire

permanezca mejor adherido a medida que pasa junto al cofre. El nuevo T680 incluye un deflector de aire en el poste A que dirige la corriente suavemente desde el parabrisas y alrededor del poste A. Esto reduce la corriente junto a las ventanas laterales y seguramente reduzca los niveles de ruido en la cabina.

Los carenados del chasis debajo de la cabina se han remodelado y cuentan con un escalón más



grande y seguro para mejorar la entrada y salida. También hay un nuevo sistema de fijación para un reemplazo más rápido del carenado si se necesita una reparación. Ahora hay una pequeña puerta que se abre a lo largo de la parte superior del faldón del chasis del lado del conductor para facilitar la inspección de la caja de la batería sin quitar todo el panel. El Kenworth T680 Next Generation está disponible con cabina diurna y configuracio-

nes de dormitorio de 40, 52 y 76 pulgadas.

Quizás lo más notable es una innovadora extensión de carenado lateral que se abre en la parte trasera de la cabina. Los extensores laterales opcionales ahora alcanzan 28 pulgadas hacia atrás, pero las últimas 9 pulgadas giran hacia afuera para brindar acceso a la plataforma trasera para conectar las líneas de aire y eléctricas. Otra diferencia evidente entre esta y las versiones anteriores son los faros LED opcionales con luces de circulación diurna características. Incluso hay un calentador infrarrojo incorporado para ayudar a limpiar el hielo y la nieve antes de que se acumule en la lente.

Algunas mejoras en el empaque del chasis ahora permiten distancias entre ejes más cortas, y eso puede reducir la distancia entre el camión y el remolque a entre 38 y 42 pulgadas para reducir aún más la turbulencia a medida que el aire pasa del lado del camión al lado del remolque.

Kenworth dice que una distancia entre ejes más corta también abre la posibilidad de usar un eje delantero más liviano y neumáticos de dirección de capa más baja para ahorrar costos adicionales.

INTERIOR

Kenworth hizo pocas mejoras en el interior esta vez, pero ofrece algunas comodidades nuevas y un nuevo esquema de color, que presenta un elegante tablero negro con detalles en madera e inserciones de tela de color cobre en los asientos y las almohadillas de las puertas. El T680 Next Generation con una opción de interior Diamond VIT tiene una rica inserción de color cobre en la almohadilla de la puerta con costuras negras a juego con la puerta negra. El interior del dormitorio Diamond VIT tiene finos paneles Diamond negros con costura madrona, que también aparecen en el volante forrado en cuero. »



De todas las características nuevas del Next Gen T680, la que genera más entusiasmo es la pantalla de instrumentación digital. Es un concepto de "cabina de cristal" que ofrece un alto nivel de personalización con casi 50 opciones de visualización. El diseño es intuitivo y fácilmente ajustable para permitir que los conductores elijan sus preferencias, al mismo tiempo que muestra automáticamente contenido crítico.

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

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

Cuando se apaga el camión, la pantalla cambia a una vista de resumen del viaje o, opcionalmente, puede proporcionar un informe de evaluación del desempeño del conductor y consejos de capacitación. Al final del día también apa-



rece un Resumen de manejo, que informa estadísticas sobre información como el consumo promedio de combustible, el tiempo de inactividad, el uso del control de crucero, así como cualquier problema mecánico potencial.


MOTOR Y TRANSMISIÓN

El tren motriz estándar es el motor Paccar MX-13 EPA 2021 con una potencia de (405 a 510 HP y un torque de 1,550 a 1,850 lb-pie con diagnóstico remoto y actualizaciones inalámbricas, transmisión automática Paccar de 12 velocidades y ejes motrices en tándem

Paccar 40K. Los motores opcionales incluyen el propulsor PX-9 y el MX-11, así como tres opciones de Cummins incluyendo dos de gas natural, L9N e ISX12N, además del todopoderoso X15 con hasta 600 HP y 2,800 lb-pie.

SEGURIDAD ACTIVA

El T680 Next Gen añade dos nuevas tecnologías de asistencia al conductor al portafolio de Kenworth: asistencia para mantenerse en el carril y dirección asistida por torque, junto con un conjunto de otras funciones ADAS. La dirección asistida está diseñada para reducir la fatiga del conductor al proporcionar torsión adicional a la columna de dirección. La cantidad de asistencia de torsión se basa en la velocidad del vehículo; las velocidades más altas dan como resultado menos asistencia y una sensación de dirección más firme. El sistema se ajusta de acuerdo a las diferentes condiciones de manejo y aplica el torque necesario para manejar mejor las condiciones adversas de manejo, como fuertes vientos cruzados.

El sistema de asistencia para mantenerse en el carril utiliza la entrada de la cámara para identificar cuándo el camión se está saliendo del carril y proporciona un "empujón" para corregir la dirección del camión. La función requiere Bendix Fusion y viene con dirección asistida por torsión. Otra tecnología avanzada de asistencia al conductor disponible en el T680 Next Gen incluye control de crucero adaptativo, advertencia de cambio de carril, mitigación de colisiones y detección de objetos laterales. 

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.



TATA MOTORS

Connecting Aspirations





NUEVA CONTENDIENTE

MERCEDES-BENZ ESPRINTER 2024

MERCEDES-BENZ CONTINÚA CON LA ELECTRIFICACIÓN DEL TRANSPORTE CON SU NUEVA ESPRINTER, LA CUAL COMPARTIENE CAPACIDAD DE CARGA, EQUIPAMIENTO Y TECNOLOGÍA CON SUS HERMANAS DE GASOLINA; PERO AÑADE UN ELEMENTO DE MOVILIDAD LIBRE DE EMISIONES. SIN DUDA, UNA OPCIÓN MÁS QUE INTERESANTE PARA QUIEN BUSCA VEHÍCULOS CERO EMISIONES. »





The new eSprinter



POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

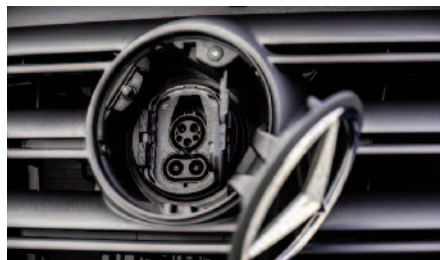
La eSprinter se ha posicionado en el mercado de vans de trabajo de Estados Unidos como una muy buena opción, siempre que no andes corto de fondos, porque su precio no es el más amigable con el bolsillo. Eso sí, entrega mucho valor por cada dólar que pagas, todo hay que decirlo. Ahora, dan un paso más adelante en la electrificación de su flota con la llegada de la silenciosa eSprinter, la cual comenzará a venderse en cualquier momento -se anunció el segundo semestre del año-, por lo cual es muy posible que pronto llegue una a tu puerta a



entregar algún paquete (porque seguramente serán las compañías de paquetería las primeras en hacerse con algunas).

DISEÑO

Si bien la estética no es una de las preocupaciones fundamentales entre los compra-



dores de las vans de carga, eso no quiere decir que haya que descuidarla; algo que diseñadores de Mercedes Benz tuvieron presente a la hora de colocar unas líneas que recorren el cofre de la eSprinter del poste A a la orilla de la parrilla. Ésta, por cierto, es más angosta, los faros son más delgados y la posibilidad de montar luces de LED le añade un toque de elegancia a esta van. En el interior, la cabina es más personalizable que nunca y el sistema de infotención está mucho más cerca de los que vemos en los autos de lujo de Mercedes.

Para sorpresa de nadie, la eSprinter es prácticamente igual que sus hermanas de gasolina en el exterior, pero debajo de la carrocería Mercedes ha diseñado una arquitectura completamente nueva que alberga una batería de 113 kWh ubicada en el vientre de la eSprinter y un motor eléctrico que impulsa las ruedas traseras. Si bien la EPA aún no ha dado una estimación oficial del rango de manejo, Mercedes-Benz dice que sus pruebas han reportado hasta 248 millas

utilitario: **MERCEDES-BENZ ESPRINTER 2024**



por carga.

La eSprinter se lanzará como una van larga con techo alto y ofrecerá 488 pies cúbicos de espacio de carga, que está bastante cerca de lo que ofrece la eSprinter regular (533 pies cúbicos). Las opciones para hacer

la vida de entrega más agradable incluyen asientos delanteros con calefacción y giratorios, parabrisas con calefacción, espejos exteriores plegables eléctricos, aire acondicionado, puerta y escalón corredizos eléctricos, espejo retrovisor digital y más.



INTERIOR

La cabina no es tan lujosa como la de un auto Mercedes Benz porque la eSprinter es una van de trabajo. El interior está hecho prácticamente de plástico, de no ser por la pantalla de infotainment, un diminuto posabrazos y algunos toques de metal. Las cosas están muy bien organizadas, pero todas las superficies son duras al tacto. La posición de manejo es alta y no hay una consola central que separe al conductor del pasajero >>>



En las versiones tope de gama, el tablero tiene como elemento principal una pantalla táctil de 7 o 10.3 pulgadas en el centro del mismo, la cual es muy fácil de operar desde el asiento del conductor o del pasajero. Esto es importante porque el sistema gestiona prácticamente todo, desde el radio y la navegación a una serie de comandos de voz que trabajan con el Mercedes-Benz User Experience (MBUX).

Como ocurrió con el anterior sistema de infotención, aprender a navegar entre los diferentes niveles toma algo de tiempo, pero lo haces de manera intuitiva. La navegación

resulta sencilla gracias a menús desplegables y a que los iconos están claramente identificados. Para los de la vieja escuela que prefieren no usar la pantalla táctil, existe un interruptor. En el volante encontramos dos paneles táctiles y arreglos de botones; los del

lado izquierdo -donde también están los controles del control de crucero- gestionan la pantalla de información del panel de instrumentos. Los del lado derecho controlan la unidad principal con botones para el menú, teléfono, retroceder y el control de voz. >>



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"/>



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Eléctrico de 134 y 200 HP

BATERÍA

- 113 kWh

TRANSMISIONES

- Automática continua

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos
- Neumática

Amantes de la tecnología, quédense tranquilos, pues es compatible con Apple CarPlay y Android Auto, hay muchos puertos USB, Wi-Fi a bordo, y salidas de corriente de 12 y 115 volts. Por supuesto, lleva hasta 10 posavasos tamaño XL, algo que modificaron debido a la gran cantidad de quejas que recibieron de sus clientes estadounidenses. Hablando del MBUX, la eSprinter es apenas el segundo vehículo que Mercedes vende en Estados Unidos que lo utiliza, lo cual deja clara la importancia de esta van para la marca.

MOTOR

La eSprinter básica viene con un tren motriz eléctrico de tracción trasera que genera 134 caballos de fuerza, pero también estará disponible una versión más potente de 201 HP. Un paquete de baterías de 113 kWh está ubicado en la parte inferior de la eSprinter entre los ejes delantero y trasero, y le da a esta van una autonomía de 248 millas con las baterías totalmente cargadas. La eSprinter está limitada a una velocidad máxima de 75 millas por hora, independientemente de la potencia de salida que elijas, lo cual nos parece bien si has visto cómo conducen algunos repartidores. En cuanto al tiempo de carga, todo depende del tomacorriente al que tengas acceso. Mercedes dice que la batería se puede cargar del 10 al 80 por ciento en tan solo 42 minutos con un cargador de 115 kWh de corriente directa (y 93 minutos si usas uno de 50 kWh). El tiempo total de carga de una batería completamente agotada será de más de 12 horas utilizando un tomacorriente convencional de 240 voltios.

MANEJO

Si bien la eSprinter ofrece una área de carga más que decente, el hecho de que sea angosta hace que conducir por calles angostas -como las que hay en Europa- sea una

tarea sencilla incluso cuando el tráfico es pesado. La dirección electrónica es sensible a la velocidad -se endurece conforme aceleras- y te deja colocar a la eSprinter donde quieras; incluso nos atreveríamos a decir que tiene un poco de retroalimentación.

Es una van increíblemente fácil de manejar y ahora también de estacionar gracias a una cámara de reversa y a otra de 360 gra-


dos, disponibles como opción. Otras ayudas que mejoran la seguridad incluyen un asistente de viento cruzado, asistente de abandono de carril, monitoreo de desatención del conductor, alerta de punto ciego e incluso control de crucero adaptativo. Puede que sea una van de trabajo, pero la lista de equipamiento opcional incluye elementos de lujo, como asientos delanteros calefactados y un





cargador inalámbrico para el teléfono.

En cuanto a los precios, no hay información oficial aún, pero tomando en cuenta los precios de las Sprinter de gasolina,

todo mundo estima que la versión básica ronde los 52,000 dólares. Es decir, apenas un poco más cara que su principal competidora, la E-Transit de Ford. 



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.

Nueva generación



TOYOTA TACOMA 2024

Toyota quiere seguir liderando el segmento de las pickup medianas, cosa que seguramente logrará con la más reciente generación de la Tacoma. Con una importante modernización del interior, mucha tecnología incluyendo un tren motriz híbrido y numerosas versiones, hay una Tacoma para todos los gustos y necesidades. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / ENRIQUE KOGAN

El segmento de pickups ha estado “caliente” este 2023, con muchas marcas presentando nuevas generaciones de sus modelos mejor vendidos y, en ocasiones, incluso nuevas tecnologías de propulsión eléctrica. Ford tiene la Lightning, Chevrolet la Silverado EV, GMC la Sierra y Toyota está planeando una Tacoma eléctrica en un futuro cercano. El punto es que este nicho está en llamas con las novedades y este mes hablaremos de la nueva Toyota Tacoma que, desde su lanzamiento en 1995, se ha convertido en una de las pickup más vendidas del Estados Unidos y actualmente domina su clase.

Diseñada desde cero para el mercado estadounidense, los equipos de ingeniería y diseño de Toyota en los Estados Unidos colaboraron para dar vida a la Tacoma 2024. La Tacoma de cuarta generación utiliza una caja de acero de alta resistencia y un chasis con estructura de escalera de acero y se basará en la plataforma TNGA-F compartida con la camioneta Tundra de tamaño completo y la SUV Sequoia. Si bien el uso de acero de alta resistencia y soldaduras láser y travesaños adicionales garantiza un chasis rígido, también se ha utilizado ampliamente el aluminio para mante-



ner el peso bajo control. La Tacoma 2024 se ofrece en dos estilos de cabina con una caja de cinco o seis pies, disponible como cabina doble de cuatro puertas o una nueva Xtracab de dos puertas. El nuevo modelo de dos puertas con caja de seis pies estará disponible en las versiones SR, SR5 y TRD Pre-Runner y se trata de brindar a los compradores la máxima utilidad con características como almacenamiento detrás de los dos asientos delanteros y almacenamiento con cerradura en el piso trasero y el panel trasero. En cuanto al modelo de cuatro puertas doble cabina, está disponible

en los acabados RS, SR5, TRD Runner, TRD Sport, TRD Off Road, Limited, TRD Pro y Trailhunter.

DISEÑO

El nuevo diseño exterior de la Tacoma se mantiene fiel a todas las filtraciones y rumores de los últimos meses. Aunque suene a cliché, el estilo es más evolutivo que revolucionario y no lo confundirías con nada más que una Tacoma. Creado por equipos de dos equipos en los centros de diseño CALTY de Toyota en New Port Beach, California y Ann Arbor, Michigan. Los

camioneta: **TOYOTA TACOMA 2024**



aspectos destacados del diseño incluyen faros rediseñados más angostos, un motivo de parrilla hexagonal, tomas de aire laterales funcionales, alerones en la puerta trasera y un portaequipajes integrado en el techo en la Trailhunter.

Para una apariencia aún más deportiva, la TRD Sport contará con rines TRD de 18 pulgadas, manijas y guardabarros del mismo color, emblemas negros y pedales de aluminio. Pero al final, el acabado que elijas obviamente decidirá qué tan robusta terminará luciendo tu nueva Tacoma, pero en general, el exterior es mucho más contemporáneo, musculoso y en línea con algunos de los principales competidores de la Tacoma.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Debajo del cofre, se encuentra un motor turbocargado de cuatro cilindros y 2.4 litros disponible en dos estados de potencia. En la versión de entrada SR, ofrece 228 caballos de fuerza y 243 libras-pie de torque. Para todas las versiones restantes, este motor de 2.4 litros produce 278 caballos de fuerza y 317 libras-pie de torque, junto con una transmisión automática de ocho velocidades. Pero dada la demanda de una palanca, los entusiastas estarán felices de notar que una transmisión manual de seis velocidades

también estará disponible con 270 caballos de fuerza y 310 libras-pie de torque.

Pero es la Tacoma Hybrid la que ha causado más revuelo y finalmente está aquí. El propulsor híbrido iForce Max finalmente llega a la nueva Tacoma. Disponible en TRD Sport, TRD Off-Road, Limited y estándar en los modelos halo TRD Pro y Trailhunter, i-FORCE MAX combinará el motor de cuatro cilindros y 2.4 litros con un motor eléctrico de 48 caballos de fuerza, que funciona con una batería de 1.87 kWh para una salida de sistema combinada de 326 caballos de fuerza y 465 libras-pie de torsión, lo que la convierte en la Tacoma más poderosa de la historia.

En cuanto a las transmisiones, está disponible la tracción trasera o en las cuatro ruedas. Los modelos con tracción trasera contarán con un diferencial de deslizamiento limitado automático, mientras que los modelos con tracción en las cuatro ruedas también obtendrán una caja de transferencia de dos velocidades controlada electrónicamente con rango bajo/alto. Las versiones TRD PreRunner, TRD Off-Road, TRD Pro y Trailhunter tendrán un diferencial trasero con bloqueo electrónico como estándar. Todos los modelos equipados con el motor iForce Max cuentan con tracción permanente en las cuatro

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- 4L de 2.4 litros con 278 HP y 317 lb-pie
- 4L de 2.4 litros híbrido con 326 HP y 465 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Manual y automática de 6 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Doble horquilla

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos
- Multibrazo



ruedas con diferencial de bloqueo central.

Otra gran mejora es la configuración de suspensión trasera multibrazo disponible en lugar de la de muelles del modelo anterior. Sin embargo, los modelos inferiores como el SR, SR5 XtraCab y TRD PreRunner seguirán viniendo con muelles parabólicos. Pero Toyota realmente ha recorrido un largo camino para distinguir cada modelo, al tener una configuración de suspensión única para cada grado.

La Sport TRD viene con amortiguadores deportivos TRD rojos para una sensación más receptiva. La TRD Pro con los nuevos amortiguadores de derivación internos ajustables de tres vías QS3 de FOX con depósitos remotos para mejorar el rendimiento todoterreno a alta velocidad y topes traseros FOX Internal Floating Piston (IFP) para mejorar la sensación de tocar fondo. La TRD Off Road equipa amortiguadores monotubo Bilstein de depósito remoto para un mayor recorrido de la rueda y una mayor disipación del calor e incluye una válvula de control de tope final (ESCV) que proporciona una mayor fuerza de amortiguación a medida que la suspensión se acerca a la carrera máxima. La Trailhunter viene con una nueva suspensión 4+4 Old Man Emu (OME) de ARB que está ajustada para niveles óptimos de control todoterreno y capacidad de carga. Por último, la Limited lleva un nuevo sistema de suspensión variable adaptativa (AVS) que ajusta constantemente las fuerzas de amortiguación en función de las condiciones cambiantes de la carretera. >>>



Otros apartados donde también se pusieron a trabajar son los frenos de disco -que ahora son estándar en las cuatro ruedas para mejorar el rendimiento de frenado-, un freno de estacionamiento electrónico y dirección asistida eléctrica para mayor seguridad. En cuanto a la capacidad de transporte, la Tacoma 2024 tiene una capacidad de remolque máxima de 6,500 libras en los grados SR5 i-FORCE y TRD PreRunner XtraCab, mientras que la capacidad de carga ahora ha aumentado a 1,709 libras.

Si lo que estás buscando es un vehículo capaz de circular en las condiciones más demandantes, la nueva versión Trailhunter es perfecta para ti, pues fue desarrollada conjuntamente con ARB Engineering, con sede en Australia. Las actualizaciones incluyen amortiguadores OME que funcionan con llantas Goodyear Territory R/T de 33 pulgadas, una punta de escape para senderos de alto espacio libre también es estándar junto con una defensa trasera de acero, toma de aire de bajo perfil y montaje alto, puntos de recuperación traseros robustos y una barra utilitaria de caja con un panel MOLLE extraíble. La Trailhunter es esencialmente una bestia, que viene directamente de fábrica con la capacidad de versiones de servicio



pesado del bastidor de cama ARB para sostener tiendas de campaña en la azotea, toldos e incluso una ducha de campamento.

Mientras que la Trailhunter se desarrolló específicamente para excursiones Overlanding, la TRD Pro está diseñada para correr por el desierto a alta velocidad. Tanto la Trailhunter como la TRD Pro se sientan unas dos pulgadas más altas en comparación con otras versiones de la línea. Disponible y debutando exclusivamente en la TRD Pro, un asiento IsoDynamic Performance primero en el segmento para el conductor y el pasajero delantero ofrecerá una conducción más refinada. Cuenta con un amortiguador de aire sobre aceite para amortiguación adicional y mayor comodidad.

INTERIOR

Toyota ha abordado el mayor problema del modelo saliente: su anticuada cabina. Esta nueva generación se siente muy actualizada, no solo en términos de diseño y materiales utilizados, sino también en términos de tecnología. Una vez más, también puedes ver elementos de la Tundra más grande que se filtran aquí. Junto con los nuevos elementos de diseño, el tablero más vanguardista y de apariencia más moderna incluye mucho más junto con soluciones de almacenamiento inteligentes en toda la cabina.

En cuanto a la tecnología a bordo disponible y las funciones de comodidad, hay algunas mejoras bastante sustanciales. Comenzando con una pantalla central de infoentretenimiento de 8.0 pulgadas con compatibilidad inalámbrica con Apple CarPlay y Android Auto; en la lujosa versión Limited, obtienes una enorme pantalla central de infoentretenimiento de 14.0 pulgadas, una pantalla de visualización frontal, un espejo retrovisor digital, un techo corredizo eléctrico y una llave digital, puertos de carga USB, almohadilla de carga inalámbrica y un grupo de indicadores digitales que oscilan entre 7.0 y 12.3 pulgadas. »»

DAIMLERTRUCKS

PARTSCENTRAL

WINTER
2022

ONE STOP
TO KEEP YOUR
TRUCK MOVING





Toyota también ha trabajado con JBL para ofrecer una actualización del sistema de sonido de 10 bocinas. Un detalle increíble es que lleva un altavoz Bluetooth portátil (con una duración de batería de seis horas) que se puede sumergir en agua hasta tres pies de profundidad, como parte de esta configuración y cuando no estás fuera de casa, se acopla al tablero para cargarlo.

En cuanto a la seguridad, la nueva Tacoma

viene con el sistema Toyota Safety Sense 3.0 de serie en toda la gama, el cual incluye Sistema Precolisión con Detección de Peatones, alerta de cambio de carril con dirección asistida, Control Automático de la Velocidad con Radar Dinámico de Velocidad Completa, asistencia de rastreo de carril, asistente de señales de tráfico, luces altas automáticas y asistencia de conducción proactiva

Sin duda, la nueva Tacoma 2024 es todo lo que

esperábamos que fuera y algo más. El nuevo sistema de propulsión híbrido no solo tiene el potencial de ofrecer un millaje de gasolina líder en su clase, sino que también tiene mucha potencia. Con dos configuraciones de cabina disponibles, la nueva Tacoma ya tiene una ventaja sobre la Chevrolet Colorado y la GMC Canyon 2023, que solo se ofrecen como cabina doble. Los entusiastas del todoterreno sentirán curiosidad por ver cómo se compara la TRD Pro con la Ford Ranger Raptor 2024. La gran variedad de versiones y paquetes todoterreno significa que hay posibilidades ilimitadas y realmente hay una Tacoma para todos. Ahora queda por ver cómo le va frente a sus principales rivales en el mundo real y cómo se convertirá en el nuevo punto de referencia para todas las camionetas medianas [STL](#)



camioneta: **TOYOTA TACOMA 2024**

58

AGOSTO DE 2023 | TRANSPORTE LATINO

WHY ADVERTISE WITH ARBOL PUBLISHING

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



automundo

MAGAZINE
TRANSPORTE
LATINO

MODA

ESTILOHOGAR

¿Qué pasa?
VEGAS

PRINT STILL DELIVERS THE MESSAGE TO SPECIFIC CONSUMER
TARGETS MORE EFFICIENTLY THAN ANY OTHER MEDIA



HISPANIC DEMOGRAPHICS

- It is estimated that Hispanic spending power is \$1.2 trillion
- 27.7 is the median age of the Hispanic population in 2008. This compared with 36.8 years for the population as a whole.
- 45% of Affluent Hispanic households are concentrated in Los Angeles, New York, Houston, Miami and Chicago
- Hispanics are now the nation's second largest consumer market after white non-Hispanics.
- Approximately 70% of Hispanics speak Spanish and nearly half of the total population are at ease with the English Language.

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

ARBOL
PUBLISHING

¡CUIDADO CON EL AZÚCAR!

16 SEÑALES TEMPRANAS DE LA DIABETES

LA DIABETES AUMENTÓ DE 108 MILLONES DE PERSONAS AFECTADAS A MÁS DE 420 MILLONES EN LAS ÚLTIMAS CUATRO DÉCADAS; ADEMÁS, ENTRE LOS CAMIONEROS SE PRESENTA UN 50% MÁS QUE EN EL RESTO DE LA POBLACIÓN. POR ELLO, ES IMPORTANTE QUE ESTÉS ATENTO PARA DETECTAR LOS NIVELES ELEVADOS DE AZÚCAR EN LA SANGRE Y ACTUAR A TIEMPO PARA PREVENIR ESTA ENFERMEDAD. »

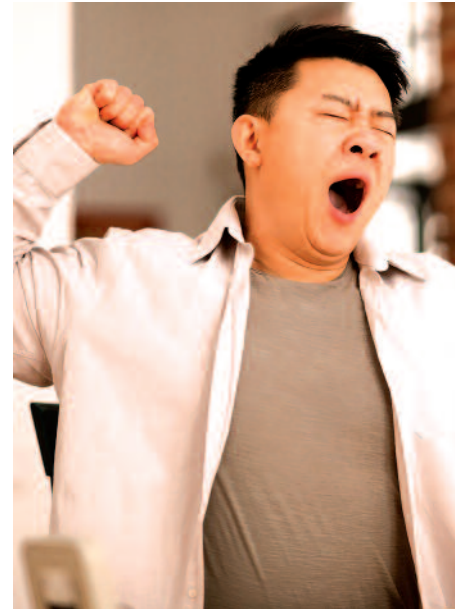


La diabetes es una afección que cambia la vida y que afecta la capacidad de una persona para producir y/o usar insulina. La insulina es una hormona que se produce cuando los niveles de glucosa en la sangre superan un determinado umbral. Su trabajo es instruir al cuerpo para que absorba esa glucosa, donde luego puede usarse para proporcionar energía para diversas actividades y/o almacenarse como grasa.

Entonces, sin insulina, una persona encontrará que le falta energía para sus tareas diarias y verá numerosos efectos no deseados por el aumento de azúcar en la sangre. El azúcar puede ser muy destructivo cuando se le permite acumularse, causando daño a los nervios y más.

Si no se controla el nivel de azúcar en la sangre, los pacientes pueden correr el riesgo de perder extremidades, perder la visión o sufrir un shock diabético o un coma diabético. Los niveles peligrosamente altos de azúcar en la sangre pueden provocar un coma diabético que se caracteriza por la pérdida del conocimiento y que puede ser fatal.

La buena noticia es que la diabetes es muy



manejable y la mayoría de las personas con diabetes llevarán vidas felices, plenas y normales con ajustes en su dieta y el uso de inyecciones de insulina y otras medidas. Entonces, lo crucial es detectar los signos de diabetes desde el principio y luego reaccionar ante ellos antes de que empeoren. Por eso, este mes vamos a platicar de varios síntomas.

1. FATIGA

El cansancio y el letargo son algunos de los síntomas más comunes y más pronunciados que probablemente experimentes debido a la diabetes. Tu cuerpo seguirá convirtiendo los alimentos que consumes en glucosa, pero necesitas insulina para que esa glucosa ingrese a las células y se use como energía.





Sin insulina, no puedes utilizar toda esa energía que fluye a través de tu sangre y, como tal, es como si no hubieras comido. Las personas con diabetes pueden encontrar que las tareas regulares se vuelven más difíciles y requieren más esfuerzo. Pueden sentirse más lentos y pueden tener dificultades para despertarse por las mañanas.

2. HAMBRE

También puede sentir hambre como resultado de su diabetes. Esto es causado por la falta de energía ya que su cuerpo busca otras fuentes de combustible. La falta de energía utilizable hará que el cuerpo produzca una hormona llamada grelina que está asociada con el hambre y esto puede hacer que comas más.

Esto es potencialmente muy peligroso, ya que es posible que busque más alimentos dulces y carbohidratos en un intento por obtener la energía que necesitas, sin darse cuenta de que estás elevando tu nivel de azúcar en la sangre a niveles peligrosos. Esta es una razón más por la que debes estar atento a los primeros signos de diabetes.

3. MICCIÓN

Otro de los primeros signos de diabetes es la constante micción. Esto puede ser una señal de que el cuerpo está tratando de eliminar el azúcar del sistema. Más específicamente, lo que sucede es que los riñones no pueden traer todo el azúcar. Esto hace que el sistema produzca más orina. Es posible que descubras que orinas más cada vez que vas al baño y que también lo haces con más frecuencia.

Considera que la mayoría de las personas orinan entre cuatro y siete veces en un período de veinticuatro horas. Sin embargo, hay otras razones para ir con más frecuencia. Por ejemplo, consumir proteínas en exceso o usar un multivitamínico puede hacer que orines con más frecuencia, al igual que muchas otras afecciones. >>



BUSINESSFUNDING4YOU
BUSINESS LENDING EXPERTS

PRESTAMOS PARA TODO TIPO DE NEGOCIOS!

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

REQUISITOS:

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



UTILIZARLO PARA:

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

**MAL CREDITO
NO HAY PROBLEMA!**

**RAPIDO
Y FACIL!**

Si ha sido rechazado por su banco
nosotros le podemos ayudar

20/70

T O Z

20/50

L P E D

20/40

P E C F D

20/30

E D F C Z P

20/25

F E L O P Z D

20/20

D E F P O T E C

L E F O D P C T

F D P L T C E O

4. SED

A medida que comiences a orinar con más frecuencia, es posible que sientas más sed de lo habitual. Esto se debe a que te está deshidratando al orinar con tanta frecuencia y tu cuerpo te está diciendo que busques más líquidos. Es posible que descubras que no puedes irte a dormir sin un vaso de agua junto a la cama y que te despiertas por la mañana con mucha sed. Nuevamente, existen otras causas para la sed, por lo que es importante considerar todos estos síntomas juntos en lugar de verlos de manera aislada.

5. VISIÓN BORROSA

A corto plazo, la visión borrosa puede ocurrir como resultado de cambios en los niveles de líquido en tu cuerpo. Esto puede hacer que las lentes de los ojos literalmente se hinchen, creando una visión borrosa y dificultando que te concentres en las cosas del mundo que te rodea. Más adelante, la visión también podría comenzar a dañarse porque los niveles altos de azúcar en la sangre afectan a los nervios alrededor de los ojos. Si se permite que esto continúe, eventualmente puede conducir a la pérdida total de la visión. Esta es una razón más por la que es tan

importante saber a tiempo si padeces diabetes y obtener asistencia médica en caso afirmativo.

6. DOLOR DE CABEZA

Un aumento en el azúcar puede causar daño a los nervios, incluidos los del cerebro. El resultado podría ser una jaqueca. Además, la deshidratación puede hacer que el cerebro se encoja físicamente como una esponja. Esto, a su vez, hace que se separe del interior del cráneo, lo que provoca dolores de cabeza. Mientras tanto, la falta de azúcar en la sangre que llega al cerebro puede comenzar a dañar tu capacidad para



realizar una variedad de funciones importantes. El resultado es que puedes encontrarte con niebla mental y con dificultades para concentrarte.

7. INSOMNIO

La diabetes puede desencadenar insomnio y dificultad para dormir como efecto secundario debido a una serie de procesos diferentes. Para empezar, es más probable que experimentes enuresis nocturna, lo que significa que te despertarás en la noche con la necesidad de evacuar la vejiga. Esto, por supuesto, interrumpe el sueño y evita que descanses adecuadamente.

Del mismo modo, la falta de energía celular, el nivel alto de azúcar en la sangre y la deshidratación también pueden dificultar el sueño.

8. CAMBIOS DE HUMOR

Del mismo modo, hay varias formas en que la diabetes puede provocar cambios de humor. Esto puede ser el resultado de cambios en el azúcar en la sangre, que están estrechamente relacionados con nuestra producción de hormonas y neurotransmisores como el cortisol (la "hormona del estrés") y la serotonina (la "hormona de la felicidad"). Con estas sustancias químicas interrumpidas, es posible que te sientas extrañamente ansioso, maldiciendo a las personas o sintiéndote poco motivado, y tal vez experimentando síntomas de depresión.

Los cambios de comportamiento y estado de ánimo son algo que con demasiada frecuencia se pasa por alto o se descarta como causas benignas. Creemos que "simplemente salimos del lado equivocado de la cama". En realidad, los cambios de humor pueden ser un signo de una serie de problemas potencialmente graves, por lo que es importante verificarlos.

9. INFECCIÓN POR HONGOS

En este punto, estamos empezando a acercarnos más a los signos de la diabetes en una etapa un poco más tardía. Una señal es que puede comenzar a desarrollar infecciones por hongos. Tanto hombres como mujeres pueden experimentar infecciones por hongos, pero es un poco más común para las mujeres. Esto sucede porque la levadura se alimenta de la glucosa y, dado que está elevada en su sistema, también lo

está la probabilidad de infección. Es probable que las infecciones por hongos se encuentren en los pliegues más cálidos y húmedos de la piel, como debajo de los senos o entre los dedos.

10. CURACIÓN LENTA

La curación lenta puede ser un síntoma de una serie de condiciones, pero una de las explicaciones más comunes es la diabetes. Esto es causado por que el nivel elevado de azúcar está afectando el flujo de sangre y al mismo tiempo causando daño a los nervios, lo que dificulta la cicatrización de las heridas. Si tienes un corte y no parece estar mejorando al ritmo normal, considera si puedes tener otros síntomas o signos que indiquen diabetes. »





11. DOLOR Y HORMIGUEO EN PIES Y PIERNAS

Esto también puede ocurrir como resultado de un flujo sanguíneo deteriorado y daño a los nervios. Puedes notar que tus piernas y pies, en particular, se sienten incómodos o doloridos, o que están entumecidos o hormigean. Es un poco como una versión más suave de la sensación que tienes en tu brazo después de estar acostado sobre él toda la noche. Este es un signo importante a tener en cuenta, ya que puede provocar una amputación si no se detecta a tiempo.

12. PÉRDIDA DE PESO

Esto es particularmente común con la diabetes tipo 1, pero puede ocurrir con cualquier forma de diabetes. Lo que está sucediendo aquí es que el cuerpo necesitará buscar otras fuentes de energía cuando no pueda obtenerla del azúcar en la sangre. Comúnmente, esto ocurre quemando grasa y músculo. Por lo tanto, puedes experimentar una pérdida de peso rápida o cambios en el peso a pesar de no tener una dieta modificada. Nuevamente, la pérdida de peso puede tener muchas causas, así que siempre considera el contexto más amplio de los síntomas.

13. CAMBIOS EN LA FRECUENCIA CARDÍACA

A medida que tu sangre se va saturando de azúcar, esto puede causar cambios en la consistencia y la textura, lo que a su vez significa que el corazón necesitará comenzar a funcionar de manera diferente para bombearla por todo el cuerpo. Sin embargo, esto puede indicar una vez más una serie de condiciones diferentes.

14. NÁUSEAS/VÓMITOS


Náuseas y vómitos son signos comunes de diabetes a medida que comienza a progresar. La razón de esto es que el cuerpo está comenzando a producir "cetonas" a medida que quema grasa. Las cetonas son una forma alternativa de energía que el cuerpo puede usar cuando no hay azúcar disponible. Si bien esto está bien en pequeñas dosis e incluso es bueno para nosotros, grandes cantidades de cetonas pueden ser peligrosas y eventualmente comenzarán a ser evacuadas del sistema a medida que comiences a sentir la necesidad de vaciar el estómago.

15. FACTORES DE RIESGO

Esto no es un síntoma, pero es algo a considerar si crees que puede tener diabetes. Los factores de riesgo son cosas que hacen que sea más o menos probable que tengas diabetes. Es importante pensar en esto porque podría influir en la interpretación de los síntomas. Por ejemplo, es más probable que experimentes diabetes si tienes sobrepeso. También es más probable que tengas diabetes si sigues una

dieta rica en comida azucarada y carbohidratos. Lo que esto hace es inundar constantemente el cuerpo con azúcares, que luego deben ser absorbidos por el torrente sanguíneo. A medida que esto se repita una y otra vez, eventualmente se volverá menos sensible a la insulina, lo que eventualmente resultará en una baja sensibilidad a la insulina y diabetes tipo 2. Algunos orígenes étnicos también te hacen más o menos propenso a tener diabetes.

16. HISTORIA FAMILIAR

Finalmente, es importante reconocer que hay un componente genético a la diabetes, lo que significa que si uno de sus padres era diabético, entonces tienes un mayor riesgo de convertirse en diabético. Considerar tales factores no solo es importante durante un autodiagnóstico temprano, sino que también es útil cuando se trata de protegerse contra la diabetes. Saber que tienes un mayor riesgo de diabetes puede ser suficiente para motivarte a evitar comer muchos alimentos azucarados y ayudarte a detectar los primeros signos de que podrías tener un problema. 



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





¿QUIERES SER

CA MIO NE RO?



Este es un fenómeno relativamente nuevo en la industria del transporte por carretera causado por una combinación de cosas, entre ellas el aumento de tamaño de los camiones. Los remolques han aumentado su longitud en 13 y son 6 más anchos desde los años 70; pero los estacionamientos no han crecido junto con los camiones. La mayoría de las paradas de camiones existentes se construyeron en la década de 1970, cuando los camiones eran mucho más cortos. Pero hay algunas maneras de disminuir las probabilidades de daño.

1 Estaciona en la parte trasera del área de estacionamiento. La mayor parte del tráfico de entrada y salida se produce en el tercio delantero del lote, ya que la mayoría de los camioneros intentan estacionar lo más cerca posible de los edificios.





PROTEGE TU CAMIÓN EN LAS PARADAS DE CAMIONES

UN GRAN PORCENTAJE DE ACCIDENTES DE CAMIONES OCURREN EN LOS ESTACIONAMIENTOS DE LAS PARADAS DE CAMIONES, ASÍ QUE CUIDA TU INVERSIÓN CUANDO TE ESTACIONES EN UNA DE ELLAS. UN CAMIÓN PUEDE SUFRIR UNA BUENA CANTIDAD DE DAÑOS COSTOSOS EN UN ESTACIONAMIENTO, O EN UNA SITUACIÓN DE ESTACIONAMIENTO ESTRECHO, LO QUE PUEDE SER DEVASTADOR PARA EL OPERADOR PROPIETARIO.

2 Estaciona con un lado de tu camión al lado de un poste de luz si es posible. Esto reducirá la posibilidad de que otro camión retroceda en al menos un lado de tu vehículo.

3 Evite las áreas concurridas que tienen estacionamientos pequeños. Es un escenario para el desastre. Las paradas de camiones, como Pilot Center, están diseñadas como estaciones de combustible con un estacionamiento mínimo en el mejor de los casos. Algunas de esas paradas pueden estar cerca de tu destino de entrega y son convenientes. Sin embargo, es posible que no puedas entregar tu carga si un conductor poco calificado ha retrocedido hacia tu camión y ha perforado tu radiador. Come y quédate en los lugares más grandes fuera de la ciudad que generalmente tienen mucho espacio para estacionar.

4 Para temprano por la noche para obtener un buen lugar para estacionar. Busca un lugar alejado de las áreas de mucho tráfico, lejos de la isla de combustible y del taller de reparación.


5 Encuentra un lugar de estacionamiento entre otros dos camiones que parezcan estar estacionados por la noche y no se moverán.

6 Toma nota de quién estaciona a tu lado. Registra el nombre de la empresa, la matrícula, el número de unidad de tus vecinos. Nunca se sabe cuándo esto puede ser útil.

7 Observa atentamente otros camiones que vengan en reversa a tu lado, en caso de que se dirijan a proble-

mas, puedes salir del camión y llamar su atención. Más vale prevenir que lamentar.

8 Las cámaras de tablero son un excelente dispositivo para grabar eventos frente a tu camión. Unos pocos cientos de dólares son una gran inversión y pueden ayudarte algún día a ver quién golpeó tu camión y se fue, aprovechando que estabas cenando en el restaurante.

Protege tu camión. Es un equipo costoso. Tu sustento depende de ello. Un poco de diligencia adicional en la protección de tu activo comercial número uno puede ahorrarte muchos miles de dólares. 





¡CONTROLA ESOS GASTOS!

COMO AHORRAR DINERO COMO CAMIONERO

COMO CAMIONERO, TU NEGOCIO ESTÁ EN LA CARRETERA. Y ADMINISTRAR TODOS TUS GASTOS, DESDE COMBUSTIBLE HASTA ALIMENTOS Y MANTENIMIENTO DE CAMIONES, DE MANERA ORGANIZADA DURANTE TODO EL AÑO, HARÁ QUE TUS FINANZAS ESTÉN MÁS SANAS Y MANTENGAS LA MAYOR CANTIDAD DE DINERO POSIBLE EN TU CUENTA BANCARIA. »

Ser camionero es difícil, pero ser un camionero sin dinero es aún más difícil. Es por eso que muchos conductores han comenzado a investigar en internet cómo obtener más valor por su dinero. Una cosa que no tiene por qué ser difícil es ahorrarlo. Si estás tratando de reducir tus gastos de transporte y mantener la mayor parte del dinero que tanto te costó ganar en tu cuenta bancaria, entonces sigue estos sencillos consejos.

1. HAZ UN PRESUPUESTO Y APÉGATE A ÉL

Esto parece una obviedad, pero está en la parte superior de la lista por una razón. La creación de un presupuesto es tu mayor activo cuando se trata de ahorrar dinero en la carretera. Se necesita algo de trabajo para comenzar tu presupuesto: estimar cuánto dinero vas a gastar mensualmente, semanalmente, etc. es más difícil de lo que parece. Pero una vez que se realiza ese paso, estás del otro lado. Simplemente registra cuánto dinero gastaste de tu presupuesto asignado cada vez que compres algo. Es posible que te resulte difícil mantenerte al tanto de cosas como los pagos de préstamos si no tienes un presupuesto. Si tienes varias deudas como ésta, puede que te resulte útil visitar sitios como debt-consolidation.com para facilitar los pagos.

Usemos la comida como ejemplo. Digamos que decides que te va a dar un presupuesto de \$150 para comida rápida por mes. Registra cuánto gastas dinero comiendo en los autoservicios y lo revisas semanalmente. A mitad de mes, notas que gastaste más de la mitad de tu asignación de comida rápida. A partir de ahí, decides comenzar a planificar la preparación de comidas en tu camión para no sobrepasar tu presupuesto.

No ver físicamente dónde gastas tu dinero hace que sea más difícil hacer un seguimiento de cómo lo gastas. Al mantener un presupuesto, puedes reducir fácilmente tus gastos de transporte. Si deseas comenzar a hacer un presu-



puesto, pero no sabes por dónde empezar, intenta usar una hoja de trabajo de ingresos y gastos creada previamente o busca alguna en algún sitio de internet, hay cientos disponibles.

2. APROVECHA LAS GASOLINERAS

Las gasolineras son un paraíso de recursos para los camioneros. Reduce tus gastos de transporte aprovechando todo lo que tienen para ofrecer. Toma una ducha, llena tu botella de agua, disfruta de una taza de café económica. Si tienen salón, conéctate a su WIFI gratis y llama a tu familia. Checa tus correos electróni-

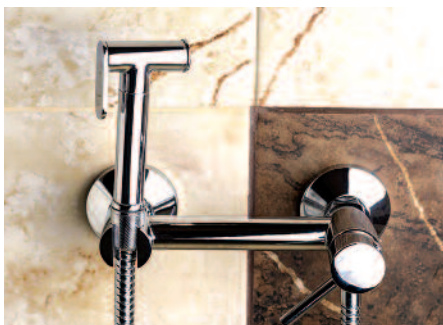
cos y revisa tu presupuesto de transporte.

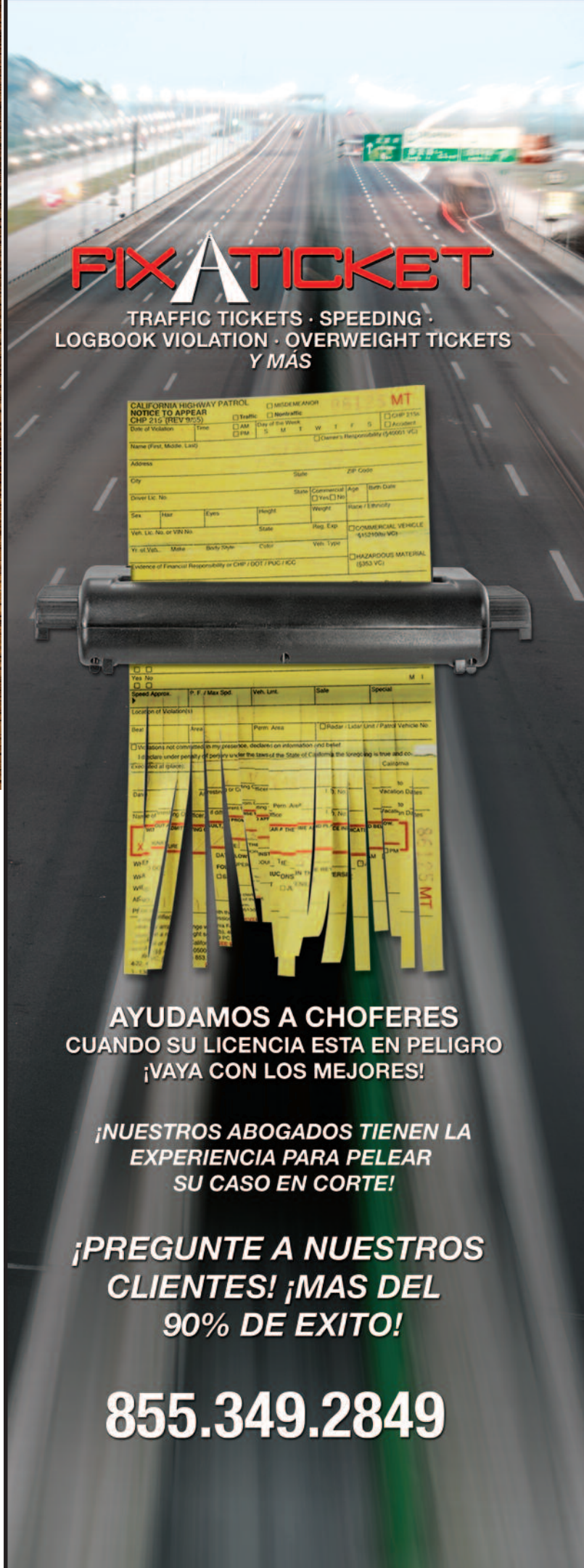
Si te encuentras en una parada de descanso o en una estación que ofrece una estación de ejercicios, haz un poco de ejercicio. Lava tu ropa si hay una lavandería. Hay toneladas de paradas de descanso novedosas en los Estados Unidos que ofrecen entretenimiento y servicios únicos, ¡así que no tenga miedo de verlas!

3. LIMITA EL GASTO EN COMIDA

Comprar y preparar tus propias comidas es la forma número uno de ahorrar dinero como camionero. Piénsalo de esta manera: una comida promedio en un restaurante de cadena de comida rápida cuesta entre \$5 y \$7. Si comes afuera dos veces al día durante una semana, ya has gastado cerca de \$100. Házlo durante un año y costará entre \$3,000 y \$5,000. Eso es una cantidad nada despreciable.

Comer en cadenas de comida rápida y restaurantes puede parecer un mal necesario cuando se conduce en carretera, pero no lo

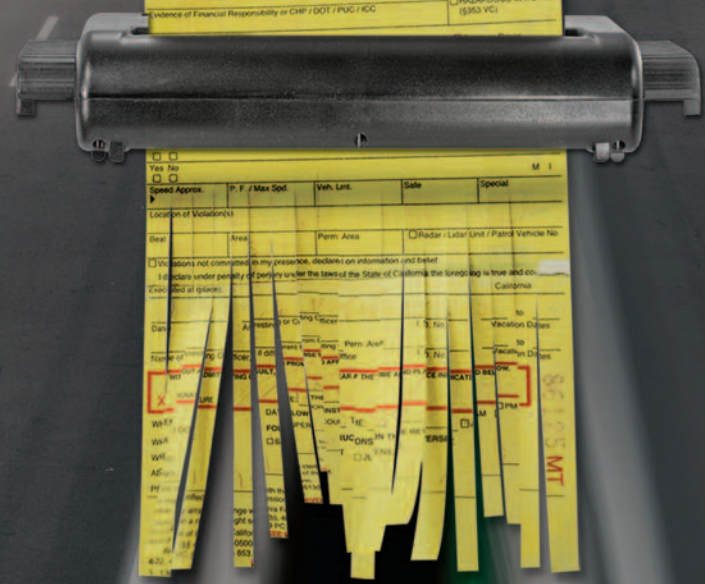




FIX A TICKET

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

CALIFORNIA HIGHWAY PATROL NOTICE TO APPEAR
 CHP 215 (REV 9/05) MIDDLE MEANOR MT
 Traffic Nontraffic CHP 215a
 AM PM S M T W T F S Accusatory
 Date of Violation: _____ Time: _____
 Name of Vntr, Middle, Last: _____
 Address: _____
 City: _____ State: _____ ZIP Code: _____
 Driver Lic. No.: _____ State: _____ Commercial Yes No Age: _____ Birth Date: _____
 Sex: _____ Hair: _____ Eyes: _____ Height: _____ Weight: _____ Race / Ethnicity: _____
 Veh. Lic. No. or VIN No.: _____ State: _____ Reg. Exp: _____ COMMERCIAL VEHICLE (410250b VC)
 Yr. of Veh.: _____ Make: _____ Body Style: _____ Color: _____ Veh. Type: _____
 HAZARDOUS MATERIAL (5303 VC)
 Evidence of Financial Responsibility or CHP 7007 / PAC / FDC



**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



es. Los camioneros pueden ahorrar dinero fácilmente en el camino invirtiendo en formas de preparar sus propias comidas. De acuerdo a la sección de Finanzas de AOL, el costo promedio por comida si la preparas tú mismo es significativamente más bajo, de \$1.50 a \$3. Invierte en un microondas, una olla de cocción lenta o un refrigerador específicos para camiones y observa cómo se acumulan los ahorros. >>

4. EVITA AVERÍAS Y REPARACIONES COSTOSAS

¡Mantenimiento, mantenimiento, mantenimiento! Cuidar es reparar cuando se trata de cuidar tu camión. Asegúrate de que esté en plena forma cada vez que hagas un viaje. Tómate el tiempo en las paradas para inspeccionar la fuente de cualquier sonido extraño o traqueteo molesto. A menudo, un problema menor es la causa de un gran problema, así que encuentra y soluciona todo lo que puedas. Si lo haces, te ahorrarás miles de dólares.

Deseas ahorrar dinero en el camino, no quedarte varado en la carretera. Si te encuentras con un problema que no sabes cómo reparar, pregúntale a otro camionero. Lo más probable es que lo hayan experimentado y conozcan una solución rápida. En el peor de los casos, consulta YouTube. Puede que no sea tan confiable como otro conductor, pero mantendrá tu camión funcionando hasta que puedas llevarlo de vuelta al taller.

5. PREGUNTA Y USA LOS DESCUENTOS PARA CDL

Ya tienes tu licencia comercial de manejo (CDL por sus siglas en inglés), ¿por qué no ponerla a trabajar para ti? Hay cientos de lugares que te darán un descuento de CDL si lo solicitas. Los hoteles son conocidos por ofrecer descuentos a los camioneros, pero hay muchos otros lugares que también lo hacen. Las compañías de seguros a menudo tienen tarifas especiales o planes específicos para conductores de camiones. Algunos lugares requieren que el conductor sepa un código determinado o tenga un documento específico, así que pregúntale a tus compañeros conductores en persona o en línea en un foro de camiones.

6. EVITA CONSEGUIR MULTAS

Las infracciones de tránsito pueden agregar un gasto no presupuestado a tu ruta, así que evítalas a toda costa. La mayoría de las infracciones, si no es que todas, vienen con una multa adjunta. El precio de dicha multa depende de por qué te multaron y en qué estado te encuentras. Ser multado por un delito grave como conducir bajo la influencia o abandonar la escena de un accidente puede resultar en la pérdida automática de tu CDL. Recibir varias infracciones en un corto período de tiempo también puede resultar en la suspensión de tu licencia. Los estándares para conducir de un conductor comercial son más altos que los de los conductores normales: ten mucho cuidado en la carretera. ¡No puedes ahorrar dinero como camionero si no tienes permiso para conducir!



7. USA WIFI TANTO COMO PUEDES

El WiFi es el mejor amigo de un camionero. Muchos conductores se están alejando de la radio CB y, en cambio, recurren a su teléfono y computadora para interactuar durante los viajes largos. Los mensajes de texto y las llamadas normalmente son gratuitos con la mayoría de los planes de telefonía celular, pero los datos de Internet son algo por lo que tendrás que pagar más. A menos que tengas datos ilimitados, sobrepasar tu límite de Internet significa tarifas importantes para la mayoría de los proveedores.

Ahorra dinero en el camino asegurándote de que tu teléfono use un WiFi gratis tanto como sea posible. Esta red se ofrece prácticamente en todos los lugares a los que vayas en este momento, por lo que no debería ser difícil de encontrar. Algunos lugares ofrecen Internet pero lo tienen

protegido con contraseña. No tengas miedo de pedirlo; lo peor que podría pasar es que te digan que no puedes tener acceso.

8. USA TU TELÉFONO PARA PAGAR FACTURAS

Si eres un camionero de larga distancia, es posible que no estés en casa durante semanas. Si te envían tus facturas a casa y no estás allí para pagarlas, acumularás algunos cargos por pagos atrasados. Configurar el pago automático de facturas o el pago electrónico de facturas es una excelente manera de asegurarte de pagar a tiempo. La mayoría de las empresas ofrecen pago automático o electrónico de facturas cuando te registras. Si eres cliente desde hace mucho tiempo, puedes cambiar fácilmente tus preferencias de facturación en persona, en línea o por teléfono. Es un proceso de cinco minutos que te ayuda-



rá a reducir tus gastos de transporte al eliminar las tarifas accidentales.

9. EJERCÍATE

Una excelente manera para que los camioneros ahorren dinero es haciendo ejercicio. Según el New York Times, el 86 por ciento de todos los camioneros tienen sobrepeso. En 2008, se gastaron \$149 mil millones de dólares en el tratamiento de problemas de salud relacionados con la obesidad. La lucha contra la obesidad manteniéndote saludable en el camino te ahorrará una increíble cantidad de dinero en recetas y facturas médicas.

No es difícil aumentar tu nivel de actividad, pero requiere un esfuerzo continuo. Si no tienes ninguna idea de entrenamiento para usted, consulta YouTube. Los conductores comparten constantemente entrenamientos específicos para camiones que no requieren mucho equipo ni espacio. Comienza despacio y avanza desde allí. El ejercicio es importante para mantenerse saludable, pero si no se hace correctamente, puedes correr el riesgo de un viaje al hospital.

10. USA EL CONTROL DE CRUCERO

El combustible es un gasto enorme para los conductores de camiones; ahorra usando el control de crucero siempre que sea posible. El uso del control de crucero mantiene al camión en movimiento a una velocidad constante, lo que elimina la necesidad de acelerar o reducir la velocidad constantemente para mantenerse dentro del límite. Cada vez que ajustas tu velocidad manualmen-



te, tu camión tiene que trabajar. Especialmente cuando se trata de reducir la velocidad. Se necesita una cantidad decente de gasolina para hacer que un trozo de acero de varios miles de libras se mueva después de que se haya detenido.

Este control también evita que accidentalmente vayas demasiado rápido, que es el mayor desperdicio de combustible. Ir demasiado rápido también podría significar una infracción, lo que significa pagar una multa y, en un mal escenario, la pérdida de tu CDL.

11. PAGA TU SEGURO DE GOLPE

Cuando compres un seguro, opta por pagarlo anualmente (o en su totalidad). Puede ser un gasto importante, pero te ahorrará una buena cantidad de dinero. Si eliges pagar tu seguro trimestral o mensualmente, tendrás que pagar una tasa de porcentaje anual o APR. Digamos que el seguro para tu camión es de \$5,000 por año si lo pagas en su totalidad, \$2,750 si lo pagas trimestralmente y \$500 si lo pagas mensualmente. Si haces la cuenta anual, estarías pagando \$500 más por el plan trimestral y \$1,000 más si eliges pagar mensualmente.


12. HAZ TUS IMPUESTOS CORRECTAMENTE

Otro consejo para los camioneros que buscan ahorrar dinero: asegúrense de que sus impuestos se hagan correctamente, especialmente si eres propietario-operador. Guarda tus recibos para que puedas reclamar ciertos deducibles, como suministros, comidas y alojamiento. Si crees que puedes manejar los impuestos por tu cuenta, descarga el software de preparación de impuestos y hazlo. Si no lo eres, considera contratar a un profesional. En esta industria, prácticamente se pagan a sí mismos con los ahorros en impuestos.

13. USA TUS PROPIOS CONTENEDORES

Compra una botella de agua grande reutilizable o un termo para café (o consigue uno en tu gasolinera local). Algunos lugares ofrecen un descuento en las bebidas si traes tu propia taza, así que aprovecha eso si es una opción! Lleva recipientes de plástico con tapas para que puedas guardar todas las sobras de la cocina en tu camión. Una forma adicional de ahorrar dinero en el camino: traiga sus propias papas fritas y refrigerios en bolsas resellables. La mayoría de las áreas tienen una tienda de comestibles a granel donde puede comprar refrigerios en porciones extra grandes. Llévalos a tu camión y colócalos en bolsas o contenedores resellables para mantenerlos frescos. Después de comer el contenido de una bolsa, lávala y utilízala para almacenar otra cosa. Esto no solo reduce los residuos que generas, también evita que compres snacks en cada parada.

14. FACTORIZA TUS FACTURAS

Si te encuentras en una posición en la que necesitas dinero para los gastos pero no te pagan hasta que dejes tu carga, considera factorizar tus facturas de flete. Sí, obviamente te cobran una comisión, pero te pagan en tan solo 24 horas y te evita tener que pedir un préstamo (cuyos intereses pueden ser mayores que la comisión del factoraje). Este dinero puede ayudarte a cubrir gastos como comidas y cualquier otra cosa que encuentres en tu viaje. La mayoría de los programas de factoraje también pueden ofrecer tarjetas de combustible, que es una forma rentable de llenar tu tanque. Todo lo que tienes que hacer es decidir qué empresa de factoraje es mejor para ti y tu situación, llámalos o completa un formulario y ve cómo se deposita el dinero en tu cuenta. 



EXTIENDE LA VIDA DEL DPF

MANTENIMIENTO DE FILTROS

CONFORME AVANZA LA TECNOLOGÍA, LOS CAMIONES SE HAN VUELTO MÁS EFICIENTES Y MÁS LIMPIOS, PERO TAMBIÉN MÁS COMPLEJOS Y CON UN MANTENIMIENTO MÁS COMPLICADO QUE ANTES. POR ESO, ESTE MES TE DAREMOS ALGUNOS TIPS SOBRE CÓMO PUEDES ALARGAR EL TIEMPO ENTRE REGENERACIONES DE UNO DE LOS COMPONENTES MÁS RECIENTES, EL FILTRO DE PARTÍCULAS DIÉSEL. »



Los filtros de partículas diésel (mejor conocidos como DPF por sus siglas en inglés) se han vuelto omnipresentes durante más de la última década. Cualquier camionero que maneje un vehículo construido a partir de 2007 probablemente conozca bien los puntos débiles del mantenimiento y la lucha con el componente de control de emisiones de los camiones modernos. Los DPF atrapan las emisiones de partículas antes de que salgan por el tubo de escape y luego queman periódicamente esas partículas, un proceso conocido como regeneración.

Por eso este mes vamos a ahondar en las mejores prácticas para mantener un DPF y extender su vida útil: métodos que puedes emplear para mantener tu DPF funcionando por más tiempo y con menos dolores de cabeza y reparaciones.

OJO CON EL CONSUMO DE ACEITE.

El DPF recolecta más del 98% de las emisiones de partículas en forma de ceniza, que se compone de compuestos metálicos que se originan en el aceite del motor, el combustible, los metales de desgaste del motor o la suciedad en el aire que consume el motor. Más del 90 % de las cenizas que ingresan al



DPF provienen del lubricante.

La acumulación de ceniza y hollín, que queda cuando el aceite del motor se quema durante la combustión, reduce el tamaño del DPF y provoca una contrapresión en el motor y ciclos de regeneración excesivos. "Controlar el consumo de aceite es una forma principal de maximizar los intervalos de servicio del DPF", dijo Karin Haumann,

gerente técnica de Shell Global Solutions OEM. "El aceite que se consume (es decir, se quema) deja un residuo de ceniza que proviene del material inorgánico no combustible que se transporta a través del escape".

Los metales se utilizan en los aceites de motor en forma de detergentes, agentes antidesgaste u otros aditivos multifuncionales. Cuando se consumen en la cámara de





demostrado que los protegen.

El ciclo de trabajo de un camión, como la conducción con paradas y arranques o las aplicaciones de ralentí alto, y la calidad del combustible también juegan un papel en el consumo de aceite, pero la EPA requiere que el servicio DPF relacionado con la acumulación de cenizas no se realice antes de las 150,000 millas para camiones de servicio pesado. Ese intervalo de servicio para la mayoría de los OEM ahora está muy por encima de las 400,000 millas, y para algunos, más de 800,000 millas.

Si bien los aceites sintéticos pueden permitir que se formulen aceites de motor de menor viscosidad para minimizar el consumo de aceite, Haumann dijo que "los contribuyentes clave al consumo de aceite son los depósitos y el desgaste de pistones y anillos. Un motor limpio con pistones limpios evitará que el aceite pase por los anillos y entre en la cámara de combustión y se consuma. El desgaste excesivo de anillos y/o cilindros también puede conducir a un consumo excesivo de aceite, lo que puede conducir a intervalos de limpieza DPF más cortos".

Cigala también recomienda apegarse a los intervalos de drenaje de aceite recomendados de la marca y modelo de cada camión y realizar un análisis de aceite para asegurarse de que los aceites no envíen partículas excesivas a través del escape y hacia el DPF.

combustión, "ahí es donde se obtiene el contenido de cenizas en el flujo de escape", dijo Paul Cigala, ingeniero de aplicaciones de lubricantes comerciales de Mobil. Una forma de resolver el problema de la obstrucción por cenizas en los DPF sería formular un aceite sin aditivos que generen cenizas, pero Haumann señaló que estos aditivos inorgánicos son útiles para los motores y se ha

UTILIZA UN CALENTADOR DE REFRIGERANTE

Algunos proveedores ahora ofrecen calentadores de refrigerante alimentados con diesel, que precalientan el motor calentando el refrigerante y luego haciéndolo circular a través del bloque para llevarlo a unos 150 grados antes de que el motor arranque.

El precalentamiento reduce el mantenimiento del DPF, disminuye las emisiones, reduce el desgaste del motor al calentar el aceite del motor antes de arrancar y mejora la economía de combustible al eliminar el ralentí de arranque en frío. Webasto, Eberspacher y Victor Industries son algunas de las empresas que comercializan calentadores de refrigerante, que están ganando popularidad a medida que los transportistas buscan mejorar el mantenimiento del DPF y reducir los costos asociados.

"Diría que durante el último año, el uso de calentadores de refrigerante aumentó exponencialmente en función de los beneficios de mantenimiento, ya que las personas experimentaron más tiempo de inactividad, lo que también se traduce en que el DPF se carga más rápido de lo que debería", dijo Don Kanneth, director de ventas de posventa de Webasto. para camiones pesados. "Al precalentar el motor, podemos reducir una gran cantidad de hollín y humo en el arranque, lo que ayuda a que los DPF tengan una vida más larga o duren más sin un ciclo de regeneración", continuó. >>



¿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





Aunque hay disponibles calentadores de refrigerante eléctricos enchufables, Webasto, Eberspacher y Victor están de acuerdo en que los calentadores de refrige-

rante diésel son una mejor opción cuando se trata de precalentar un motor antes de arrancarlo. Un calentador de refrigerante diésel se pagará solo en aproximadamente

cinco a seis meses, dijo Duane Bratvold, gerente de desarrollo comercial regional occidental de Webasto Thermo & Comfort. Seguirá pagando dividendos siempre que la

mantenimiento: **DE FILTROS**



unidad reciba el mantenimiento adecuado, dijo. El mantenimiento incluye un cambio anual del filtro de combustible y el funcionamiento del sistema al menos una vez al mes

durante 20 minutos. Cuanto más a menudo se use el calentador, mejor.

“Si pueden arrancar ese motor diesel y el motor diesel está calentado, listo para fun-

cionar cuando presionan la tecla, la caída en las emisiones ayuda a compensar los otros controles en el camión que están tratando de controlar estas emisiones”, continuó Bratvold. “Cuando pones los dos juntos, vemos empresas que pueden pasar un año más antes de que le den mantenimiento a un DPF. Es algo divertido de ver”.


OPTA POR BIODIÉSEL

El biodiesel y el diesel renovable a menudo se comercializan como soluciones convenientes de combustible para reducir las emisiones. También se ha demostrado que mejoran el rendimiento del filtro de partículas diésel. Además de reducir significativamente las emisiones de gases de efecto invernadero, ambos combustibles emiten menos partículas durante la combustión. Menos partículas equivalen a una menor acumulación de contrapresión en los DPF y menos ciclos de regeneración.

“El biodiésel se quema de manera mucho más limpia, lo que reduce la materia particulada entre un 50 y un 60%”, dijo Colin Huwyler, director ejecutivo de Optimus Technologies, que produce Vector System, una solución de calentamiento de combustible que permite que los motores diésel funcionen en 100% biodiesel, o B100, en climas fríos.

El biodiesel se refina a partir de grasas de animales y plantas, en lugar de petróleo crudo. El Departamento de Energía dice que el biodiesel puede funcionar en cualquier vehículo que funcione con combustible diésel estándar. SAE International ha confirmado en varios estudios durante la última década que las partículas de biodiésel son más bajas que las del diésel estándar, un beneficio para los DPF, lo que provoca regeneraciones menos frecuentes.

Renewable Energy Group (REG), el mayor productor de biodiesel en los EE. UU., dice que las flotas que usan su producto reportan beneficios similares. “Hemos escuchado directamente de los técnicos diésel sobre el rendimiento del biodiésel”, escribió Steve Klein, gerente senior de marketing de REG, en un blog para Advanced Clean Tech News.

“Tiene un cetano más alto y mayor lubricidad en comparación con el diésel de petróleo. Además, las flotas informan menos problemas con los filtros de partículas diésel (DPF) porque la quema más limpia del biodiésel hace que lleguen menos partículas al DPF”. 



A close-up, high-angle shot of a truck's dashboard. The image is dominated by several circular gauges and warning lights. In the upper left, a fuel gauge is visible with a fuel pump icon. Below it, a speedometer shows the number '30' and '0'. To the right, there are several dark, circular warning lights, some of which are illuminated with a warm, golden glow. The overall lighting is dramatic, with strong highlights and deep shadows, creating a sense of depth and focus on the mechanical details of the dashboard.

CONOCE TUS ALERTAS

APRENDE A LEER LOS TESTIGOS DE TU CAMIÓN

LAS LUCES DE ADVERTENCIA EN EL TABLERO DE TU CAMIÓN SON INDICADORES QUE SE ENCIENDEN CUANDO ALGO NO ANDA BIEN, PERO NO TODAS SON IGUALES; ALGUNAS SON AVISOS MÁS URGENTES QUE OTRAS. CONOCE CUÁL ES CUÁL PARA QUE PUEDAS ACTUAR A TIEMPO Y E FORMA, Y EVITAR ASÍ REPARACIONES MÁS COSTOSAS. »

Los avances en la tecnología de motores y emisiones durante la última década han complicado el desafío de mantenerse al tanto de las luces de advertencia del tablero. Los propietarios de camiones más nuevos que el año modelo 2007 han estado sujetos a posibles problemas del Filtro de Partículas Diesel (DPF por sus siglas en inglés). Otros problemas surgieron con el sistema de reducción catalítica selectiva introducido en los camiones modelo 2010.

Los fabricantes de camiones y motores han progresado en la estabilización de estos sistemas relacionados con las emisiones, dijo Jeff Rogers, director de mantenimiento de Ryder. Aún así, sus fallas se encuentran entre los desencadenantes más comunes de las luces de advertencia del tablero. "Es extremadamente importante saber qué significan estas diferentes luces debido a cuántas hay y qué pueden significar las combinaciones de ciertas luces", dijo David Perry, capacitador técnico corporativo de Transervice.

Si no lo sabes, la forma más sencilla de averiguarlo es consultar el manual del propietario. También debería ayudarte a decidir qué tan rápido debe abordarse la advertencia. "Hace algunos años, los camiones tenían tal vez un par de cientos de códigos de falla", dijo Mike Hasinec, vicepresidente de mantenimiento de Penske Truck Leasing. "En la actualidad, en un camión Clase 8 típico hay probablemente mil o más. De esos miles de códigos, probablemente hay alrededor de 50 que dicen que aquí es donde debe tomar una acción rápida. La mayoría de las luces no significan que tengas que detenerte de inmediato".

Algunas luces de advertencia comunes son Check Engine, Stop Engine, Malfunction Indicator Lamp (MIL) y Diesel Particulate Filter (DPF). Los íconos usados para la mayoría de las luces de advertencia son similares. Las luces MIL y Check Engine se ven iguales para un motor Cummins, una figura ámbar de un motor, excepto que la luz Check Engine agrega una llave. La luz Check Engine de un motor de Detroit puede decir "Check Engine" o mostrar una figura de motor con la palabra "Check" cruzada, mientras que la luz MIL es solo un motor.

"Con mucho, la luz más común es el indicador MIL", dijo Perry. "Se ocupa de todos los problemas relacionados con las emisiones. Cuando los sistemas de regeneración entraron en juego por primera vez, eran mucho más frecuentes, pero ahora estamos en un punto en el que esos problemas han desaparecido en gran medida, pero todavía están ahí".





Una regla general es que si una luz es de color ámbar (similar al amarillo, como en una luz de precaución), por lo general se puede conducir el camión hasta el final de un turno. Si es una MIL ámbar, el camión debe revisarse pronto porque la falla puede agravarse si no se controla. Una luz roja indica que el conductor debe detenerse para un servicio inmediato. La común alerta de Check Engine generalmente significa que el motor ha pasado por su auto-diagnóstico y debe revisarse pronto. Por lo general, el camión se puede conducir hasta el final de un turno, pero no mucho más.

A veces, las luces se encienden en combinación para ayudar al conductor a determinar la raíz del problema. "Los testigos que se refieren a condiciones específicas, como la presión del aceite o la presión del combustible, significan que la característica medida no está dentro de los límites aceptables", dijo Patrick Dean, ingeniero jefe de Kenworth. "El conductor debe buscar servicio pronto. Si las características alcanzan un umbral máximo o mínimo, se encenderá una luz roja de Stop Engine".

Hasinec dijo que muchos conductores se han familiarizado con la luz DPF durante la última década. "Todavía es una llamada común que recibimos en nuestro centro de atención telefónica las 24 horas del día, los 7 días de la semana", dijo. Si se ignora una luz DPF mientras conduce, "el motor perderá potencia y se apagará".

La luz DPF significa que el sistema necesita regenerarse. Cuando parpadea, la regeneración debe realizarse mientras está estacionado. Una luz DPF sólida significa que puede hacer una regeneración estacionada o pasiva. Rogers dijo que para lograr una regeneración pasiva, el escape debe estar a una temperatura específica, que generalmente se puede alcanzar a velocidad de autopista. Si la temperatura se mantiene durante unos 20 a 40 minutos, la regeneración se completará y la luz se apagará.

Para la regeneración estacionada, asegúrate de que no haya nada cerca de las chimeneas donde emergerá el escape calentado. Sigue las instrucciones de tu camión para comenzar el proceso. La velocidad del motor aumentará lo suficiente para impulsar las temperaturas de escape y completar la regeneración. Al igual que con una regeneración pasiva, tarda entre 20 y 40 minutos. Para cualquier tipo de regeneración, una lámpara de temperatura alta del sistema de escape te permite saber que la temperatura del escape es lo suficientemente alta para la regeneración. Se apagará cuando se complete la regeneración. >>



“La luz roja de Stop Engine es la luz más urgente”, dijo Dean. “En los camiones Kenworth, también sonará un tono audible. Significa que el camión tiene un problema grave en el sistema del motor y que el vehículo debe detenerse de manera segura y apagarse de inmediato”. Si la luz de Stop Engine está parpadeando, significa que el conductor tiene de 30 a 60 segundos para estacionar antes de que el motor se apague. Ignorar una luz de Stop Engine podría resultar en un motor quemado y daños a los turbocargadores. “Hoy en día, un nuevo motor diesel de servicio pesado cuesta entre \$35,000 y \$40,000”, dijo Hasinec.

La luz de Stop Engine a menudo está acompañada de otros indicadores, como las luces DPF o DEF. Una luz DEF por sí sola indica que el nivel de líquido de escape diésel es bajo. Si la luz está acompañada por la luz de Stop Engine, significa que el nivel de DEF es críticamente bajo, a menudo porque se rellena el tanque de combustible pero no se rellena el tanque de DEF. Cuando esto sucede, el motor se limitará a 5 mph.

Perry dijo que un conductor por lo general puede recorrer unas 250 millas antes de que el camión reduzca la potencia por una adverten-



cia de DEF y deba detenerse. “Lo más probable es que la tecnología no pueda solucionar el problema al costado de la carretera, lo que resulta en una factura de remolque considerable”, agrega. “Vemos eso bastante”.

Un sensor defectuoso puede hacer que una lámpara se encienda cuando no debería, aunque Perry dijo que ese problema ya no es tan común.

Cuando sucede, debe arreglarse para que quede claro si las advertencias son ciertas o no. Un cable roto o desgastado suele ser el culpable de los códigos de falla incorrectos, dijo Hasinec. Hoy en día es común ver un arnés de cableado múltiple donde se usa un solo cable para varias cosas, lo que hace que ubicar el cable problemático sea como encontrar “una aguja en un pajar”, dijo. >>

■ V7-38-ARTCAR

B.R.M.
.. Chronographes ..

■ V12-44-ARTCAR



C
A R T
R


DAORO

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

www.daoromiami.com



Las pistas sobre una alerta que funciona mal pueden ayudar a un técnico: condiciones como la velocidad o la dirección que la activan, la frecuencia con la que se apaga y enciende, etc. "Eso puede desencadenar un proceso de pensamiento con un técnico que puede ayudarlos a encontrar la causa del sensor defectuoso".


Otras luces de advertencia comunes son el sistema de frenos antibloqueo (ABS), agua en el combustible, alta temperatura del refrigerante, baja presión de aire, baja presión de aceite del motor y nivel de fluido de la transmisión. Los camiones más nuevos con tecnologías avanzadas tienen luces para funciones como Active Brake Assist y Lane Departure Warning. "La luz del ABS podría ser tan simple como un sensor en los frenos, generalmente algo diminuto, pero también algo que necesita que lo observen", dijo Hasinec. "No hay necesidad de detenerse inmediatamente por una luz de ABS".



Sin embargo, ten cuidado al conducir largas distancias con las luces de advertencia encendidas, ya que podría afectar cualquier garantía que tenga tu camión. Jeff Gray, propietario de Gray's Garage en Pontiac, Illinois,

dijo que los conductores podrían tener problemas con la garantía si han estado conduciendo durante mucho tiempo con la luz de advertencia del motor encendida.

"Si has estado manejando el camión durante algún tiempo con la luz de advertencia del motor encendida, si tiene un sistema de postratamiento, el DPF está desactivado", dijo. "Queda registrado, en todos los camiones más nuevos, registrará cuántas veces sucedió, cuál es el lapso de tiempo, cuándo fue la primera vez, cuándo fue la última vez. Todo eso está compilado".

Gray agrega que cuando su taller, un distribuidor de Navistar, se conecta a un camión para diagnosticar el problema, lo primero que hacen es ejecutar lo que se llama un "informe de salud", que "toma todos los códigos de ese camión y los carga en Navistar," él dijo. "No hay que mentirles. Todo esto les surge y pueden ver todo lo que ha sucedido". 

COMPRA YA TU CAMIÓN

MAGAZINE
**TRANSPORTE
LATINO**

**CALIFICA CON
FICO 600+**

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



TRANSPORTE LATINO SIEMPRE DANDO SOLUCIONES PARA EL TRANSPORTISTA



¡COMENZAMOS!

HONDA SCL500 2023

La SCL500 es una moto perfecta para comenzar a moverte en dos ruedas, con potencia suficiente para moverse con agilidad pero sin llegar a ser intimidante. Un estilo clásico de corte scrambler la convierten en una opción atractiva para quien busque una montura chic para moverse en el día a día. »

110/30R19 M/C

La SCL500 es el quinto modelo de la gama de Honda que funciona con su fiable motor bicilíndrico en paralelo de 471 cc, que permite alcanzar altas revoluciones. Se trata de una sencilla moto estilo scrambler con una carrocería minimalista, comparte el mismo marco principal de acero tubular que la cruiser Rebel 500, con un bastidor auxiliar y un basculante nuevos, además de un diente adicional en la estrella trasera para una mayor elasticidad en su paso.

Presentada en el EICMA de 2022 en Milán -probablemente la exposición de motos más importante del mundo- y lanzada a principios de 2023 con un precio base en Estados Unidos de solo \$6,800, se enfrenta a rivales como la Scram 411 de Royal Enfield como una naked orientada a la carretera que es capaz de atravesar las calles congestionadas de la ciudad y zumbear juguetonamente a lo largo de una carretera secundaria sinuosa.

Se dice que el estilo está inspirado en las



primeras Honda CL de las décadas de 1960 y 1970, con un encantador escape doble elevado en el costado derecho, un diminuto depósito de combustible de 12 litros, un asiento tipo banco y horquillas de goma tipo caimán de serie que crean una apariencia que está de moda con la

generación actual de motos retro.

En la parte delantera se encuentra un juego de horquillas no ajustables de 41 mm, con amortiguadores traseros gemelos que ofrecen una precarga ajustable en cinco etapas. La suspensión es suave en ambos ejes, pero apropiada para



los interminables baches y topes de la vida urbana, con una habilidad encantadora para pasar de una esquina a la siguiente cuando las cosas se ponen complicadas. Incluso hay suficiente recorrido para un poco de dificultad, sin embargo, la distancia al suelo de 155 mm y los neumáticos Dunlop Trailmax Mixtour orientados a la carretera impiden cualquier conducción todoterreno seria.

También lleva ABS en la parte delantera y trasera, el cual solo se activa si estás manejando muy agresivamente y, siendo una Honda, puedes esperar que los indicadores parpadeen al frenar con fuerza. Estas luces son LED (al igual que todas las demás) y hay la misma pantalla LCD de una sola unidad que lleva la Rebel en la parte delantera. Esto se puede volver difícil de leer bajo el intenso sol del mediodía y carece de características como un contador de revoluciones.

Las similitudes entre la CL y la Rebel son claras y, si bien una nueva entrada de aire hace que la respuesta del acelerador sea más suave, las afirmaciones de Honda de un par motor reforzado en el extremo inferior son menos evidentes. El motor es un bicilíndrico en paralelo de 46 HP, el cual necesitas revolucionar con alegría cuando estás en la carretera abierta para mantener una velocidad adecuada -algo que le pasa a todas las motos con esta mecánica, dicho sea de paso.

Además del atractivo inicial de la SCL, hay una amplia gama de accesorios para personalizarla, desde puños calefactables hasta salpicaderas todoterreno

con forma de pico o equipaje con correa hasta tableros de números traseros inspirados en las carreras de pistas planas. El mayor cumplido que le puedes dar a la Honda SCL500 es que requiere muy poca capacidad mental para funcionar. Es el sueño de los nuevos motociclistas: con el cómodo asiento de 790 mm, el manubrio de ajuste suave, las estriberas espaciosas y los controles livianos que te ayudan a sentirse como en casa desde el primer giro de la llave.

Suspendida por horquillas convencionales no ajustables de 41 mm y amortiguadores dobles con ajuste de precarga de cinco etapas, la CL es suave sin aturdirse, brindando una generosa dosis de amortiguación para eliminar baches, baches y ofreciendo suficiente apoyo para un sendero de grava ligero. El asiento estándar también permite un fácil movimiento alrededor de la moto si lo necesitas y hay suficiente distancia al suelo para fomentar un gran ángulo de inclinación y explorar todo el potencial de los neumáticos Dunlop Trailmax Mixtour de estilo aventurero y enfocados en la carretera. »



Es posible que solo haya una pinza de doble pistón en la parte delantera, enganchada a un disco de 310 mm, pero es suficiente para una moto de este tamaño y ofrece mucha más respuesta y sensación que en la Rebel 500, en la que se basa esta moto. Tampoco hay intrusión del ABS a menos que seas particularmente brutal con los controles, pero la intervención trasera no se puede desactivar para uso todoterreno, lo que podría ser un punto en contra para algunos.

MOTOR

El motor bicilíndrico en paralelo de 471 cc de Honda es capaz de proporcionar una mano amable a los nuevos conductores, al mismo tiempo que soporta incontables horas de abuso a altas revoluciones por parte de usuarios experimentados, decididos a extrapolar todo su potencial. Combinado con una palanca de embrague liviana no ajustable para maniobrar fácilmente en el tráfico, brinda una dosis predecible de potencia que es poco probable que aturda a los principiantes, pero también debería proporcionar suficiente

impulso para aquellos que buscan una segunda moto más pequeña en el garaje o algo con estilo para ir al trabajo. Honda afirma que la aceleración, el par y la respuesta del acelerador han mejorado respecto a la Rebel 500 gracias al diente extra en la estrella trasera, aunque solo esto último es realmente notable. La Rebel a veces

puede ser culpable de sacudidas a baja velocidad, pero no hay tales problemas en la SCL.


Los adelantamientos aún deben planificarse metódicamente y, a menudo, requieren al menos un cambio hacia abajo antes de comprometerse y comienza a sentirse sin aliento en el extremo superior del rango de revoluciones cuando real-



mente decides seguir adelante. La verdad es que la SCL500 es más feliz en la mitad del rango de revoluciones, haciendo uso de sus modestas 32 libras-pie de torque y alentando a los motociclistas a reducir la velocidad y deleitarse con los alrededores en lugar de acurrucarse sobre el tanque de combustible de 12 litros.

Otro cambio para esta moto es el escape elevado, que sale a la derecha y está diseñado para imitar el aspecto de la Honda Dream CL72 Scrambler original de 1962. Al igual que el motor en sí, el tubo de salida doble genera muy poco calor; sin embargo, su ubicación significa que solo puedes tener una alforja a la izquierda.

También produce una banda sonora casi inaudible por encima de 40 mph, y se pierde detrás del viento gracias a la posición de conducción expuesta. No solo es silencioso, sino que el motor de manivela de 180 grados casi no produce vibraciones en el ajuste estándar. Aunque muestra el refinamiento clásico de Honda, carece del carácter auténtico y el encanto de algunas otras ofertas de scrambler retro.

En pocas palabras, la Honda SCL500 es una gran motocicleta para comenzar en el mundo de las dos ruedas, pues el motor tiene potencia suficiente para ser divertido e impulsar la moto con agilidad, pero no resulta intimidante, como es el caso con propulsores más grandes y potentes. Esto no quiere decir que sea únicamente una moto para novatos, nada más lejano de la realidad; simplemente que tiene sus limitaciones. La realidad es que un motor de 500cc se siente más a sus anchas en la ciudad o en carreteras secundarias que en autopistas de alta velocidad; por lo mismo, ese es el entorno donde la SCL500 se portará mejor. 



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Bicilíndrico de 471 cc, refrigerado por líquido

POTENCIA

- 45 HP y 35.5 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Seis velocidades, por cadena

PESO

- 190 kg

SUSPENSIÓN

- Horquilla telescópica y trasera de doble amortiguador

FRENOS

- Discos de 310 y 240 mm

TANQUE

- 12.1 litros



XPO Logistics

XPOLOGISTICS | 855.295.7504

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

WAL*MART TRANSPORTATION

WAL*MART | 800.803.7348

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

LANDSTAR

LANDSTAR | 800.435.4010

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

SCHNEIDER NATIONAL

SCHNEIDER | 800.447.7433

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

SAIA

SAIA | 800.765.7242

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



servicios: **BOLSA DE TRABAJO**

96

AGOSTO DE 2023 | TRANSPORTE LATINO



¿BUSCAS EMPLEO?



BOLSA DE TRABAJO



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





LA OPCIÓN CORRECTA





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.