

MAN TGM

RAM PROMASTER CITY

KENWORTH K270/370E

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

JUNIO • MAGAZINE • 2023

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com



VOCACIONAL

MD ELECTRIC

CAMIONETA



2024 FORD RANGER

MACK AMPLÍA SU PORTAFOLIO ELÉCTRICO CON LA LLEGADA DEL MD ELECTRIC A FINALES DE ESTE AÑO. CON LA MISMA VERSATILIDAD DE SUS HERMANOS A DIESEL, ESTARÁ DISPONIBLE COMO CLASE 6 Y 7, CON UNA AUTONOMÍA DE HASTA 230 MILLAS, ES UNA EXCELENTE ALTERNATIVA PARA OPERAR EN ESAS ZONAS CON ALTAS RESTRICCIONES AMBIENTALES.



**ACELERANDO
LOS CAMIONES ELÉCTRICOS.**



DAF



PAG. 18

MACK MD ELECTRIC 2024

Mack amplía su portafolio eléctrico con la llegada del MD Electric a finales de este año. Con la misma versatilidad de sus hermanos a diesel, estará disponible como Clase 6 y 7, con una autonomía de hasta 230 millas, es una excelente alternativa para operar en esas zonas con altas restricciones ambientales.

26

VOCACIONAL



KENWORTH K270E/K370E

Kenworth continúa su camino hacia una movilidad más limpia con la llegada de los K270e y K370e, dos camiones eléctricos de batería, silenciosos y sin emisiones contaminantes, que los hacen ideales para esas zonas donde las restricciones ambientales son cada vez más estrictas.

34

DEL MUNDO



MAN TGM 2023

Recientemente renovado, el MAN TGM es un camión para distribución sumamente versátil, eficiente y ligero que exprime al máximo cada gota de combustible. Con cómodas y bien equipadas cabinas, así como una serie de asistencias electrónicas que mejoran la seguridad y reducen el esfuerzo al manejar, se trata de un camión ideal para pasar horas al volante.

44

UTILITARIO



RAM PROMASTER CITY

No todo mundo necesita muchísimos pies cúbicos de espacio de carga; hay empresas que se dan por bien servidas con un pallet. Y eso es justo lo que puedes llevar en esta pequeña van, que es altamente versátil, eficiente y fácil de maniobrar en espacios reducidos. Una verdadera navaja de bolsillo.

CONTENIDO | DIRECTORIO

4

JUNIO DE 2023 | TRANSPORTE LATINO



ESAS LARGAS HORAS DE RECORRIDO REQUIEREN UN ACEITE DE ALTO RENDIMIENTO



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

**Shell
ROTELLA®**

El aceite de motor que trabaja tan duro como usted.

**ENCUENTRA
LA NUEVA APP DE**



**PARA IPAD,
IPHONE Y
ANDROID**



ES GRATIS!



Available on the App Store



PAG. **90**

**HARLEY-DAVIDSON
ELECTRA GLIDE
HIGHWAY KING 2023**

Harley-Davidson celebra su 120 aniversario con una motocicleta que rinde homenaje a una de las más icónicas de la marca, la Electra Glide de 1968. Con una estampa más que clásica, combina elementos de modernidad en tecnología de conducción y seguridad, para ofrecer lo mejor de dos mundos.



CAMIONETA

52 FORD RANGER 2024

Ya está aquí la nueva generación de la apuesta de Ford para el segmento de pickups medianas, con una apariencia más robusta y musculosa, la hermana menor de la F-150 busca emular el éxito de ésta y hacerse con el liderato de ventas de su nicho. ¿Tiene lo necesario para lograrlo?



SALUD

60 ¿ESTRÉS AL VOLANTE?

Ser conductor comercial no es fácil, es una profesión con muchas exigencias y presiones. Es importante que los conductores estén lo más relajados posible para hacer de su trabajo de manera eficiente y segura, y aquí te contamos cómo puedes ayudarlos



MANTENIMIENTO

76 ¡A LA CARGA!

La prueba y el mantenimiento adecuados de la batería maximizan la vida útil de la misma y te ayudan a evitar molestos imprevistos que, en el mejor de los casos, retrasarán tus entregas. Y en una industria en la que el tiempo es dinero, más vale prevenir que lamentar.



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

Art Director Luz Lezama
[luz.lezama@transportelatino.com]
Digital Platforms Oscar Waryl
[oscar@waryl.com]

PR Director Leslie Johnson
[pr@transportelatino.com]

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

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

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

BPA
WORLDWIDE
CONSUMER
Audited Circulation
95,500 monthly

Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.



CONTENIDO | DIRECTORIO

6

JUNIO DE 2023 | TRANSPORTE LATINO

ISUZU EL PODER DE ELEGIR

¿Buscas más carga útil en tu camión de gasolina?
Los camiones de gasolina Isuzu Serie-N Clase 5 2024 son la respuesta.

Visita a tu distribuidor Isuzu autorizado para más información.

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. El vehículo se muestra con equipamiento opcional. Parte del equipo es instalado por el distribuidor. © 2023 Isuzu Commercial Truck of America, Inc.

LA PARADOJA ALTERNATIVA

Durante años, activistas ambientales, organismos y gente en el gobierno estuvieron clamando por vehículos más limpios, incluso de cero emisiones. La industria escuchó (si bien a veces de modo forzoso) y hoy tenemos una plétora de camiones que utilizan combustibles alternativos, principalmente electricidad e hidrógeno. Pero ahora que los vehículos por fin están disponibles, empieza a experimentarse una sensación de alarma sobre la falta casi total de infraestructura necesaria para respaldar estos nuevos vehículos, así como la ausencia de fondos gubernamentales destinados para este efecto.


Llevamos al menos dos años de llamados a tomar medidas sustantivas para financiar, construir y abrir nuevas instalaciones de infraestructura eléctrica y de hidrógeno en todo el país. Y hasta la fecha, no se ha hecho casi nada sustancial. Además, con una buena cantidad de camiones de pila de combustible de hidrógeno y eléctricos de batería completamente nuevos listos y esperando para ir a trabajar, las ventas no son tan sólidas como se esperaba, en muchos casos debido a los obstáculos de financiación e infraestructura.

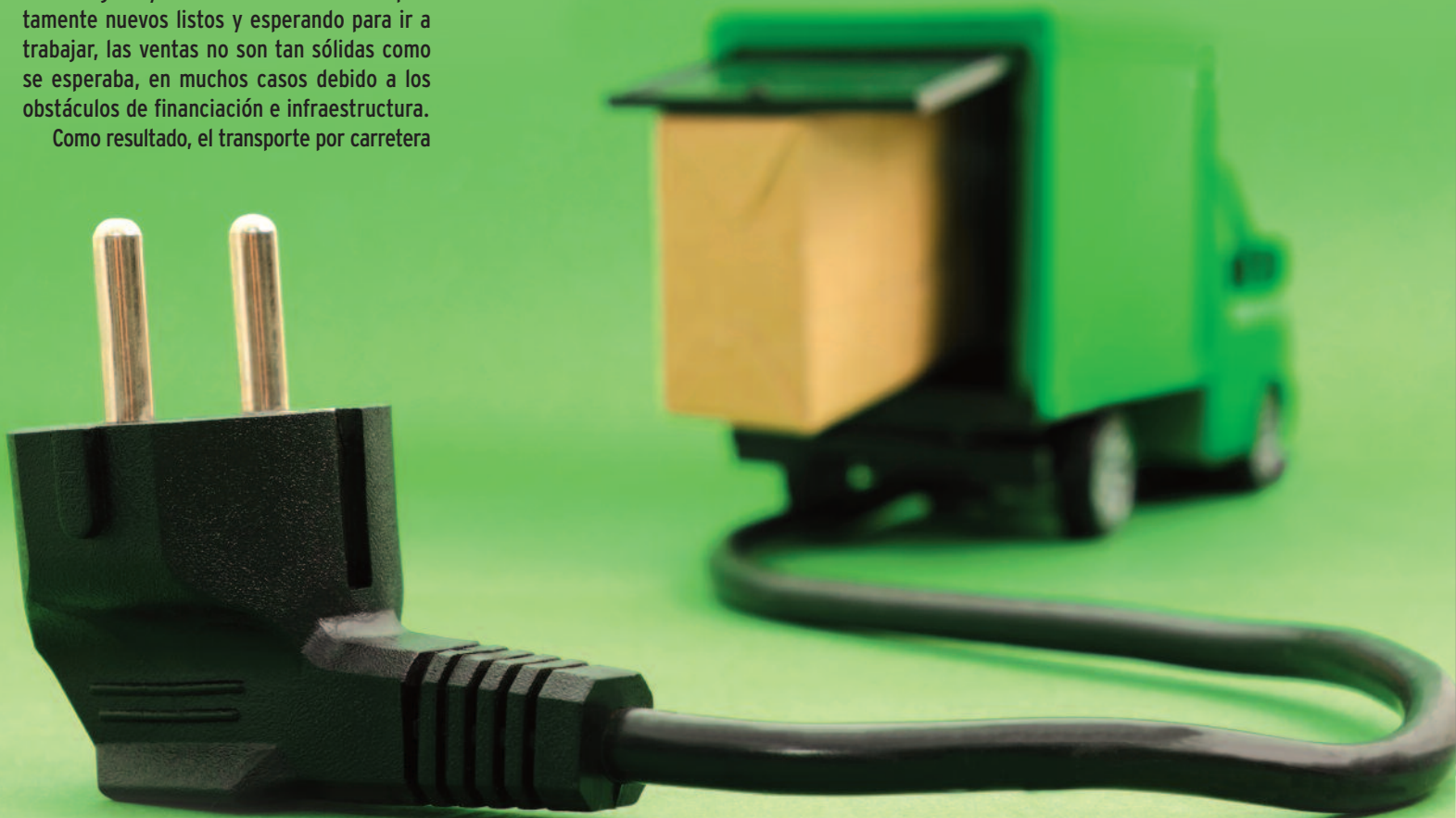
Como resultado, el transporte por carretera

se encuentra en un complicado enfrentamiento de tres vías que nadie está seguro de cómo resolver: Los fabricantes necesitan vender camiones cero emisiones para comenzar a recuperar los miles de millones de dólares que han invertido en el desarrollo de estos vehículos, lograr economías de escala y precios más bajos. Pero las flotas no quieren comprar porque los camiones son considerablemente más caros que los camiones que funcionan con diésel o gasolina. Y no existe una infraestructura pública o privada para apoyarlos, incluso si comenzaron a comprar en grandes cantidades.

Mientras tanto, los plazos reglamentarios que requerirán la adopción de estas nuevas tecnologías se están precipitando en el transporte por carretera. Y la crisis climática global continúa empeorando cada año que pasa. Obviamente, algo tiene que suceder para rom-

per este atasco de combustible alternativo.

La siguiente ronda de regulaciones de emisiones de la EPA fijada para 2027 será una especie de impulsor para más ventas de vehículos cero emisiones; especialmente si nuestros gobernantes encuentran la manera de aumentar los incentivos e incrementan los esfuerzos en infraestructura. Mientras tanto, parece que los camiones tendrán que soportar este estancamiento durante algún tiempo. Se avecinan grandes cambios en el transporte por carretera. Pero no va a suceder a una velocidad que haga felices a los defensores del clima. A menos que algo suceda para romper este estancamiento actual de precios, tecnología e infraestructura, el cambio del transporte por carretera hacia un futuro de cero emisiones se moverá a la velocidad de los combustibles fósiles en el futuro previsible. 



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





¡BIENVENIDO 589!

PETERBILT DESPIDE EL 389


Peterbilt le dice adiós al Model 389 a final de este año, un camión que ha llevado la antorcha de los días de gloria del transporte por carretera durante 17 años. El 389 reemplazó al 379 en 2006 con defensas y molduras de faros rediseñados, y el propio 379 reemplazó al venerable 359 a finales de la década de 1980. A partir del próximo año, el Model 589 tomará el relevo de una serie de camiones que se han hecho un hueco como un camión vintage premium popular entre los propietarios-operadores, llamativos camiones de trabajo, con pequeñas flotas regionales y como camiones de recompensa para grandes flotas. Desde su debut en el año modelo 2007, Peterbilt ha producido 110,000 modelos 389.

El 589 tiene la cabina más nueva de Peterbilt de 2.1 metros, un incremento de aproximadamente 8 pulgadas en el espacio para las piernas y los codos en comparación con la cabina de 1.9 metros del 389, pero mantiene prácticamente todos los demás elementos de la

vieja escuela importantes para la serie: las "latas" de filtros de aire externos de 15 pulgadas; faros "flotantes"; la parrilla con corona de aluminio y malla rectangular de acero inoxidable; cofre ligero de aluminio atornillado; salpicaderas estilo bicicleta; y escapes dobles, cromados y funcionales de 7 pulgadas.

Los espejos estilo West Coast tienen calefacción y están motorizados con un vidrio plano que es 2 pulgadas más alto para una mejor visibilidad; todas las opciones de defensas del 389 se trasladan al 589, pero ahora incluyen luces LED de día; y en el techo encontrarás una visera en V en lugar de una redondeada, y luces de marcador estilo bala en la parte superior que son dos veces más brillantes que las anteriores. El 589 también se convierte en el primer camión en su linaje en ofrecer el conjunto de tecnologías de sistema de seguridad Bendix Wingman Fusion. El tren motriz estándar es el motor MX-13 de Paccar y la transmisión manual automatizada TX-12, lo mismo que está disponible en el 389,

y se combina con un tándem trasero Paccar DX40. También está disponible una caja manual automatizada Paccar TX-18, al igual que los modelos Endurant HD y XD de Eaton y las opciones de Allison para clientes vocacionales. También están disponibles un motor Cummins de 15 litros y una transmisión manual, una combinación que se especifica en la mayoría de los 389 que salen de la planta de ensamblaje de Peterbilt en Denton, Texas.

Peterbilt también pondrá a disposición una edición especial del 589 con Paquete Legendary, que cuenta con un diseño especial y acentos de acabado en todo el cuerpo, destacando los 84 años de historia de la compañía, incluido el logotipo de Peterbilt con letras antiguas y lanzas en el cofre, defensas pulidas y balancines brillantes, y costuras en el asientos. Los primeros 589 camiones de este nuevo modelo que salgan de la línea de ensamblaje se numerarán secuencialmente del 1 al 589 y recibirán una placa numerada especial en el interior. 

4,000 MILLONES PARA PUERTOS INVERTIRÁ LA EPA

El viernes 5 de mayo, la Agencia de Protección Ambiental (EPA por sus siglas en inglés) anunció los pasos iniciales en el desarrollo de dos programas que invertirán 4 mil millones de dólares en puertos y camiones limpios. El dinero proviene de la Ley de Reducción de la Inflación de la administración Biden. Específicamente, la EPA busca la opinión del público sobre el desarrollo de dos nuevos programas.

El Programa de Puertos Limpios invertirá \$3 mil millones en tecnologías para reducir los contaminantes nocivos del aire y el clima en los puertos de los EE. UU. y crear un futuro de envío sin emisiones. Mientras tanto, el Programa de Vehículos Pesados Limpios invertirá mil millones de dólares adicionales para reducir las emisiones de los vehículos y proteger mejor la salud de las personas que viven y trabajan cerca de puertos, escuelas y otras rutas de camiones.

El Programa de Puertos Limpios se basa en la Iniciativa de Puertos existente de la EPA

LA EPA ESTÁ SOLICITANDO INFORMACIÓN SOBRE LAS SIGUIENTES TECNOLOGÍAS:

- Vehículos pesados Clase 6 y 7 de cero emisiones (camiones de reparto eléctricos o de pila de combustible, camiones de basura, camiones utilitarios, autobuses escolares y tractores de cabina diurna).

- Equipos portuarios de cero emisiones (camiones de carga eléctricos o de pilas de combustible, embarcaciones portuarias, locomotoras y equipos de manejo de carga).

- Carga asociada y otra infraestructura de abastecimiento de combustible.

y transformará la infraestructura portuaria al mismo tiempo que impulsará las inversiones en tecnología y equipos portuarios de cero emisiones que reduzcan los contaminantes del aire y el clima y mejoren la calidad del aire en los puertos y las comunidades circundantes.

El Programa de Vehículos Pesados Limpios proporciona fondos para compensar los costos de reemplazar los vehículos comerciales pesados con vehículos de cero emisiones, implementar la infraestructura necesaria para cargar, alimentar y mantener estos vehículos de cero emisiones, y desarrollar y capacitar a la fuerza laboral necesaria.

“Gracias a las inversiones históricas del presidente Biden en Estados Unidos, estamos transformando la infraestructura de nuestra nación para mejor, al mismo tiempo que protegemos la salud de las comunidades desatendidas que con demasiada frecuencia están sobrecargadas por la contaminación”, dijo el administrador de la EPA, Michael S. Reagan, en un comunicado. “Con 4 mil millones de dólares en fondos para puertos limpios y transporte limpio de la Ley de Reducción de la Inflación, podemos brindar aire más limpio y comunidades más saludables, apoyar empleos bien remunerados y fortalecer las economías locales”. [EPA](#)

⚠ Vehículo Encendido

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**

Si siguiendo un exitoso programa piloto con Toyota el año pasado, Kenworth anunció que su tractor de celda de combustible de hidrógeno T680 de cero emisiones entrará en producción y se lanzará con un alcance tres veces mayor que el de su T680E totalmente eléctrico. Impulsado por la tecnología de celda de combustible de hidrógeno de Toyota, el T680 FCEV tiene un alcance de hasta 450 millas. El T680E totalmente eléctrico de Kenworth tiene una capacidad nominal de hasta 150 millas de alcance. "El T680 FCEV fue diseñado para ofrecer uno de los rangos de manejo más largos de cualquier camión de cero emisiones en el mercado", dijo Kevin Baney, gerente general de Kenworth y vicepresidente de Paccar. "Con un reabastecimiento de combustible rápido, esto amplía nuestra oferta de productos de cero emisiones para incluir operaciones las 24 horas del día en el transporte regional y demuestra el potencial de FCEV para el transporte de larga distancia".

El año pasado, Kenworth y Toyota completaron un programa piloto conjunto en el Puerto de Los Ángeles, donde los clientes de Kenworth operaron 10 prototipos T680 FCEV en un entorno real. El éxito del programa alentó a ambos OEM a preparar el T680 FCEV para la producción. El camión está equipado con un conjunto de motor dual de 310kW de Toyota, capaz de proporcionar 415 caballos de fuerza continuamente con una carga útil máxima de 82,000 lbs. (GCWR) y el módulo de doble celda de combustible Toyota Gen 2. Las entregas iniciales del T680 FCEV se realizarán a

KENWORTH SE "HIDROGENIZA" PRODUCIRÁN EL T680 FCEV



finales del próximo año y la producción total está prevista para 2025. Sin embargo, operar un T680 FCEV fuera de California será un desafío. Según el Departamento de Energía, las 57 estaciones de hidrógeno en los EE. UU. están ubicadas en el

Estado Dorado y no todas esas estaciones están diseñadas para llenar un camión Clase 8. La Comisión de Energía de California informa que actualmente solo hay seis estaciones de hidrógeno de servicio pesado disponibles en el estado: una en Oakland y el resto en el sur de California, no lejos de los puertos más activos del país. Allí se planean tres estaciones de servicio pesado más, mientras que se está trabajando en otra para Oakland.

Durante un evento mediático el año pasado, el ingeniero jefe de Kenworth, Joe Adams, dijo a los periodistas que "cientos de millones de dólares para hidrógeno verde" de la Ley de Reducción de la Inflación deberían ayudar a Kenworth y otros jugadores de hidrógeno a "implementar y desarrollar la infraestructura" necesaria para los vehículos alimentados con hidrógeno. El T680 FCEV será elegible para una subvención de \$240,000 del Proyecto de Incentivo de Vales para Camiones y Autobuses Híbridos y de Cero Emisiones (HVIP por sus siglas en inglés) de California. Los camiones eléctricos pueden calificar para una subvención HVIP de \$120,000. [TFL](#)

SUBIRÍAN COSTOS CON PROTECCIONES LATERALES

La Administración Nacional de Seguridad del Tránsito en las Carreteras (NHTSA por sus siglas en inglés) publicó a finales de abril un aviso anticipado de la reglamentación propuesta (ANPRM por sus siglas en inglés), lo que indica que seguirá adelante con la reglamentación para exigir que los remolques estén equipados con protecciones laterales antiempotramiento. Eso comienza con el estudio de los guardias laterales y el establecimiento de un comité asesor. La NHTSA estimó que anualmente hay 89 muertes y 409 lesiones graves entre los ocupantes de vehículos livianos durante los choques de dos vehículos con camiones con remolque donde los vehículos más pequeños golpean el costado de un camión con remolque y lo pasan por debajo. En su aviso publicado el martes, NHTSA estima que se salvarían 17.2 vidas al año y se evitarían 69 lesiones graves al año cuando todos los remolques están equipados con protecciones antiem-

potramiento laterales.

La ANPRM responde en parte a una petición de reglamentación de septiembre de 2013 para iniciar estudios y reglamentaciones sobre guardas antiempotramiento laterales y también responde a una directiva en Paquete de legislación de infraestructura 2021 que ordena al Departamento de Tránsito (DOT por sus siglas en inglés) que complete la investigación sobre los protectores laterales para comprender mejor su efectividad general y evaluar la viabilidad, los beneficios y los costos. Incluido en eso están las evaluaciones de impacto para equipos intermodales, movilidad de carga y capacidad de carga asociada con la instalación de protecciones laterales antiempotramiento en remolques nuevos. La legislación también ordenó al DOT que informe los hallazgos en un aviso del Registro Federal para buscar comentarios públicos. Actualmente, la NHTSA especifica los requisitos para las protecciones contra impactos traseros

en los remolques, pero actualmente no existen requisitos federales para las protecciones antiempotramiento laterales.

El aviso anticipado de la NHTSA dice que las guardas antiempotramiento laterales podrían agregar más de 800 libras al tráiler y más de \$3,000 en costos adicionales, y estableció la membresía para su Comité Asesor de Protección Antiempotramiento de 16 personas, que hará recomendaciones al Secretario de Transporte sobre reglamentos de seguridad relacionados con este tipo de accidentes. La ANPRM aún no ha sido publicada en el Registro Federal. Una vez que se publique, la agencia aceptará comentarios durante 60 días "que ayudarían a la NHTSA a evaluar y emitir juicios sobre los beneficios, costos y otros impactos de los protectores laterales para aumentar la protección de los ocupantes de vehículos de pasajeros en choques contra los costados de los remolques y semirremolques". [TFL](#)

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



NUEVO CONTENDIENTE DAIMLER TRUCK PRESENTA RIZON


Daimler Truck presentó una nueva marca de camiones de servicio mediano totalmente eléctricos, Rizon, que se enfoca en camiones vocacionales de servicio mediano Clase 4 y Clase 5. Los camiones Rizon serán distribuidos exclusivamente por Velocity Vehicle Group en América del Norte, con una red integral de distribuidores de ventas y soporte. El financiamiento será proporcionado por Daimler Truck Financial Services. "Rizon establecerá un lugar en el mercado de camiones eléctricos de América del Norte al formar asociaciones con propietarios de flotas a medida que comiencen a cambiar a opciones de transporte de cero emisiones", dijo Karl Deppen, presidente y director ejecutivo de Daimler Trucks, durante una conferencia de prensa virtual en abril 27.

Rizon ofrecerá tres modelos: e18L, e16L y e16M, que estarán disponibles en una combinación "versátil" de configuraciones y opciones adecuadas a los requisitos únicos de cada cliente para optimizar las operaciones y la productividad diarias, según Deppen. Los camiones eléctricos a batería Clase 4 y 5 de servicio medio tienen una clasificación de peso bruto vehicular (GVWR por sus siglas en inglés) de 15,995 a 17,995 lbs.

Los camiones Rizon pueden cargarse mediante dos tipos de sistemas de carga de baterías, según Andreas Deuschle, director global de Rizon Truck: carga de corriente alterna (CA) de nivel 2 y sistemas de carga rápida de corriente directa (CD). "Los tiempos de carga con el sistema de CA serán de cinco a seis



horas", dijo Deuschle. "El sistema de carga rápida de CD dará como resultado una carga completa en 45 a 90 minutos". Según Brad Favre, presidente de Velocity, los modelos L con tres paquetes de baterías ofrecerán un alcance de 110 a 160 millas con una sola carga. Las variantes M, con dos paquetes de baterías, entregarán entre 75 y 110 millas con una sola carga.

"Todos los camiones Rizon se construyen utilizando estándares de garantía de calidad comprobados desarrollados por Daimler Truck y en la práctica en más de 40 lugares de fabricación en todo el mundo", agregó Favre. "Además, los camiones Rizon brindarán tranquilidad tanto a los propietarios de flotas como a los conductores en la carretera gracias a los avanzados sistemas de seguridad pasivos y activos estándar para ayudar a proteger a los conductores, pasajeros y las comunidades en las que operan. Los conductores pueden sentirse aún más seguros en el tráfico intermitente y en las áreas urbanas congestionadas con la tecnología de seguridad de Daimler Truck, como Active Brake Assist y Active Side Guard Assist". 

El nuevo motor de gas natural X15N de Cummins impulsará el Starship 3.0 de Shell cuando salga a la carretera este verano, anunció el gigante de la energía el martes en la Exposición de Transporte Limpio Avanzado en Anaheim, California. Shell Renewable Natural Gas (RNG) alimentará el elegante y aerodinámico camión cuando viaje desde San Diego, California, a Jacksonville, Florida, en agosto.

"El [RNG] tiene una intensidad de carbono mucho más baja que el diésel", dijo la Dra. Selda Gonsel, presidenta de soluciones globales y vicepresidenta de tecnología de combustibles y lubricantes de Shell. "De hecho, si el gas natural renovable se obtiene a partir de desechos de vacas lecheras, en realidad tiene una intensidad de carbono negativa. Significa que extrae más carbono del medio ambiente del que produce durante la combustión". El RNG tiene el valor de intensidad

HIDRÓGENO EN CAMINO HYUNDAI XCIENT LLEGA EN 2024

Hundai Motor Company anunció que su tractor de celda de combustible de hidrógeno XCIENT estará disponible en el mercado estadounidense el próximo año. Este camión Clase 8 6x4 ofrece hasta 450 millas de alcance cuando está completamente cargado y se puede recargar en aproximadamente 30 minutos. El camión está equipado con dos sistemas de celdas de combustible de 90 kW construidos por Hyundai que proporcionan energía para un motor de 350 kW que produce hasta 1,650 lb-pie de torque. El exceso de energía generada por las celdas de combustible se almacena en una batería de 72kW.


El camión se exhibió a principios de mayo en la Exposición de Transporte Limpio Avanzado en Anaheim, California, donde el jefe de gestión del ciclo de vida de vehículos comerciales de Hyundai, Martin Zeilinger, recordó a una gran multitud el largo compromiso de Hyundai con los sistemas de celdas de combustible. "Hyundai se ha centrado en el hidrógeno durante más de 20 años", dijo Zeilinger. "La avanzada tecnología de celdas de combustible de Hyundai ya se encuentra en varias aplicaciones y, especialmente en el sector de vehículos comerciales, está mos-

YA VIENE EL STARSHIP 3.0 USARÁ GAS NATURAL

de carbono más bajo de todos los combustibles de transporte. La Junta de Recursos del Aire de California actualmente enumera RNG con un valor de intensidad de carbono negativo de -600. La electricidad figura en -225 gracias al RNG que se utiliza para alimentar las centrales eléctricas de gas natural. Shell está trabajando para ampliar la disponibilidad del combustible.

"El camión aprovechará las mejoras anteriores alrededor de neumáticos de baja fricción y baja resistencia a la rodadura de Bridgestone, así como materiales livianos y el mejor diseño aerodinámico de cabina y remolque en su clase", dijo Gonsel. El interior del camión se ha actualizado para que sea cómodo para el conductor en la carretera y

atractivo para los pasajeros durante el viaje. "El camión se encuentra actualmente en la etapa de construcción y vamos a ponerlo en la carretera este verano y planeamos hacer algunos recorridos regionales a lo largo de la costa oeste, pero también replicaremos el recorrido de costa a costa que hicimos en las versiones anteriores para que podamos comparar los resultados", continuó Gonsel. El Starship 3.0 tiene algunos zapatos grandes que llenar dados los impresionantes resultados que el Starship 2.0 proporcionó durante su recorrido de costa a costa.

Gonsel dijo que el camión proporcionó una "mejora del 70 % en la economía de combustible, tres veces y media mejor eficiencia de tonelada de carga que el promedio nacional". 




trando su gran rendimiento y confiabilidad".

Además de los automóviles de pasajeros, las celdas de combustible de Hyundai han estado funcionando en camiones y autobuses en Europa y Asia. "El autobús de pila de combustible se lanzó en Corea del Sur en 2019 y ahora hay más de 330 autobuses en funcionamiento", dijo Zeilinger. "Como caso de negocio exitoso en Suiza, 47 camiones están en la carretera con 23 operadores desde 2020". En octubre pasado, Hyundai anunció que los camiones Xcient en Suiza se convirtieron en los primeros camiones de celda de combustible en el mundo en alcanzar

más de 4 millones de millas de uso en el mundo real en aplicaciones como logística, distribución y cumplimiento de supermercados.

Los camiones Xcient fuera de los EE. UU. ofrecen 250 millas de alcance. Una mayor autonomía para la variante de EE. UU. llega a través de 10 tanques de almacenamiento de hidrógeno, explicó Zeilinger, que almacenan 68 kg de hidrógeno a 700 bar (o aproximadamente 10,000 psi). La capacidad de hidrógeno en la SUV de celda de combustible Hyundai Nexo 2023 alcanza un máximo de 6.33 kg. Por supuesto, la Nexo no se acerca al GCWR máximo del Xcient de 82,000 lbs.

Hyundai también planea fomentar el desarrollo de un ecosistema de hidrógeno limpio a través de un 'Waste-to-Energy', en el que el sistema de producción de hidrógeno utiliza el biogás extraído de los desechos orgánicos, como desechos de alimentos, estiércol de ganado y lodos de aguas residuales. El hidrógeno limpio se aplica en diversas industrias, incluyendo el transporte, la construcción y la generación de energía. Actualmente, Hyundai está demostrando el modelo de negocio conceptual con un gobierno local coreano y está revisando la expansión de la demostración a ciudades fuera de Corea. 



ARRANCA EM2 PRODUCCIÓN FREIGHTLINER SUMA OTRO ELÉCTRICO

El hermano menor del Freightliner eCascadia, el eM2, ha salido de la etapa de prototipo y la producción comenzará en su planta de fabricación de camiones de Portland en el tercer o cuarto trimestre de este año. Daimler Truck North America (DTNA) anunció el martes en ACT Expo en Anaheim, California, que ahora está recibiendo pedidos para el vehículo eléctrico. La compañía también está expandiendo su innovación eM2 a sectores vocacionales como aplicaciones de servicio mediano de servicios públicos eléctricos, barrenderas de calles y camiones de volteo.

El eM2 Clase 6/7, construido sobre la plataforma M2 106 Plus, expande el transporte neutral en CO2 al segmento de servicio mediano, diseñado para recogida y entrega, entrega de bebidas, alquiler de arrendamiento y otras aplicaciones, incluida la refrigeración con la opción de integración de una toma de fuerza eléctrica (ePTO); todos los segmentos son perfectos para el mercado de baterías eléctricas debido a la naturaleza relativamente corta de las rutas de regreso a la base. El eM2 se une al eCascadia Clase 8 que ha estado en producción desde el año pasado y entregado a clientes de todo el país, incluidos JB Hunt, Schneider, Walmart, Penske, UPS y US Foods, por nombrar algunos. También se une a la camioneta MT50e y al autobús escolar eléctrico Thomas Built en el conjunto de productos eléctricos de Daimler.

En el lanzamiento, dijo que el eM2 estará disponible con aplicaciones de cuerpo de 26 pies. Greg Treinen, director de desarrollo de mercado




en carretera de DTNA, dijo que el eM2 incluye el Detroit ePowertrain con eAxles patentados y baterías que ya han sido bien probadas en el eCascadia. La configuración de un solo motor eM2 Clase 6 proporciona hasta 190 caballos de fuerza continuos y un paquete de baterías de 194 kWh para un rango típico de 180 millas con una sola carga. La configuración de motor dual eM2 Clase 7 proporciona hasta 255 caballos de fuerza continuos y una batería de 291 kWh para un rango típico de 250 millas. El paquete de baterías tiene una protección patentada contra impactos laterales de la batería para mayor seguridad.

El vehículo minimiza el costo de energía por milla al eliminar el tren motriz y otros componentes mecánicos a favor de un diseño más liviano y simple, que empaqueta los motores eléctricos y la transmisión de dos velocidades directamente en los ejes motrices. Hay disponibles varias opciones de tamaño de batería para que los clientes puedan encontrar el equilibrio adecuado entre rango/tiempo de funcionamiento y precio. "Al integrar el motor en el eje en lugar de un motor central, hemos podido ahorrar peso y eficiencia al eliminar la transmisión. También

estamos optimizando el peso y el espacio al integrarlo con el eje en lugar de consumir un espacio precioso donde están las baterías actualmente, optimizando también la distancia entre ejes", dijo Rabideau. "Al ubicar el motor en el centro del eje, podemos usar los extremos de rueda estándar de la industria para que los sistemas de frenado, las ruedas [y] los neumáticos se puedan compartir con lo que estamos especificando en nuestros vehículos diésel".

En el interior, el eM2 cuenta con un tablero envolvente ergonómico con una pantalla LCD táctil totalmente personalizable para el conductor. Construido con Detroit Connect, que ofrece nuevos servicios electrónicos y proporciona información de carga y datos del estado del vehículo en tiempo real, el eM2 permite a los administradores de flotas planificar nuevas rutas con predicción de rango en tiempo real, actualizándose automáticamente para el tráfico, el clima, la topografía y otras condiciones; monitorear la salud de la batería y el estado de carga de varias unidades en tiempo real; y recopila datos para informes de análisis posteriores al viaje, que pueden ayudar a los conductores a entrenar a maximizar la eficiencia energética y la vida útil de la batería.

El eM2 también incluye el conjunto de sistemas de seguridad Detroit Assurance, que incluye asistencia activa de frenado 5.0, advertencia de puerta trasera, control de crucero adaptativo a 0 mph, advertencia de cambio de carril, luces altas inteligentes, limpiaparabrisas/faros delanteros automáticos y asistencia de protección lateral. 



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



DÚO DINÁMICO

MACK MD ELECTRIC 2024

MACK AMPLÍA SU PORTAFOLIO ELÉCTRICO CON LA LLEGADA DEL MD ELECTRIC A FINALES DE ESTE AÑO. CON LA MISMA VERSATILIDAD DE SUS HERMANOS A DIESEL, ESTARÁ DISPONIBLE COMO CLASE 6 Y 7, CON UNA AUTONOMÍA DE HASTA 230 MILLAS, ES UNA EXCELENTE ALTERNATIVA PARA OPERAR EN ESAS ZONAS CON ALTAS RESTRICCIONES AMBIENTALES. »»





Hace unos años la electrificación del transporte sonaba a ciencia ficción, pero hoy en día sufrimos para mantenernos al día con la cantidad de camiones eléctricos (y de otras tecnologías) que llegan al mercado. En esta ocasión hablaremos del más reciente esfuerzo de Mack Trucks, quienes añadieron un segundo modelo a su portafolio eléctrico: el MD Electric. Es increíble lo rápido que la empresa del bulldog se puso al día, pues fue hace apenas tres años que regresaron al mercado de servicio mediano, después de una ausencia de 17 años. El Mack MD fue el elegido para regresar a competir en las Clases 6 y 7, atacando un segmento poco común para la marca, que no es la primera que viene a la mente al pensar en el nicho de recogida y entrega. Hoy, ya tienen en las calles un camión para reparto totalmente eléctrico que sin duda se convertirá en una opción muy atractiva para las empresas.

Mack presentó el camión por primera vez durante un evento en el Work Truck Show 2023 de la Asociación Nacional de Equipos para Camiones (NTEA por sus siglas en inglés), del 6 al 9 de marzo en el Centro de Convenciones de Indiana en Indianápolis. "Mack se estableció como líder en electrificación con el vehículo de basura Mack LR Electric de servicio pesado, y estamos entusiasmados de agregar el MD Electric a nuestra línea de cero emisiones", dijo Martin Weissburg, presidente global de Mack Trucks. "Este es otro paso importante en nuestros esfuerzos para impulsar la descarbonización y un futuro más sostenible, y planeamos continuar invirtiendo en tecnologías que ayuden a mejorar el medio ambiente y la sociedad".

El Mack MD Electric estará disponible como su contraparte diesel en clasificaciones Clase 6 y Clase 7. El modelo Clase 6 tiene una Clasificación de Peso Bruto del Vehículo (GVWR por sus siglas en inglés) de 25,995 libras, y el modelo Clase 7 tiene una GVWR de 33,000 libras. Ambos modelos están



exentos del Impuesto Federal al Consumo (FET) del 12 por ciento, algo que sin duda aumenta el atractivo para su compra. "El Mack MD Electric se une a la línea completa de vehículos Clase 6 a 8 que ofrece Mack para ayudar a los clientes a satisfacer sus necesidades de aplicación", dijo Jonathan Randall, presidente de Mack Trucks North America. "Sobre la base del éxito de la serie Mack MD con motor diésel, Mack MD Electric ayudará a nuestros clientes a alcanzar sus objetivos de sostenibilidad sin sacrificar la durabilidad, la confiabilidad y el costo total de propiedad por los que se conoce a Mack".

Desarrollado específicamente para aplicaciones de servicio mediano, el Mack MD Electric

está construido con el mismo enfoque en la confiabilidad, durabilidad y productividad que los clientes esperan de Mack. El MD Electric está disponible en configuraciones 4x2 con un corte de rueda pronunciado para mejorar la maniobrabilidad en entornos urbanos estrechos. El MD Electric satisfará las necesidades de las aplicaciones de camión seco/refrigerado, estaca/plataforma y descarga. El modelo MD6 no requiere una licencia de conducir comercial (CDL por sus siglas en inglés) para operar con cargas útiles no peligrosas. »



americano: **MACK MD ELECTRIC 2024**



MOTOR

- Eléctrico trifásico con 185 HP y 960 lb-pie de torque

BATERÍAS

- Dos o Tres de NMC con 150 y 240 kW

TRANSMISIÓN

- Continua

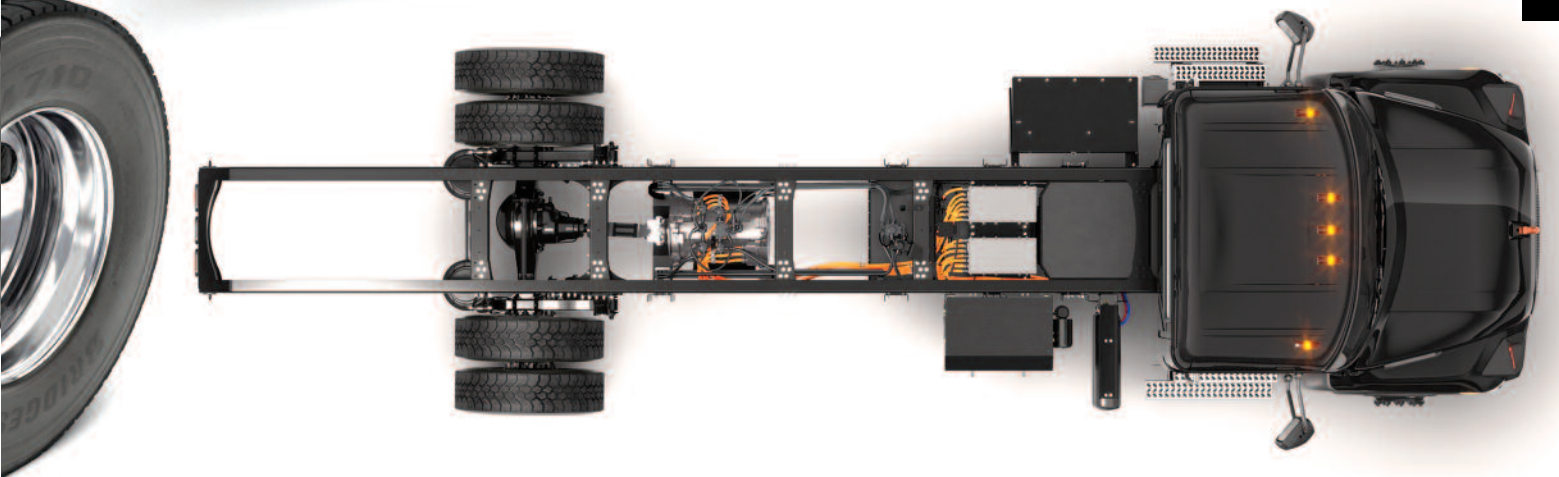
SUSPENSIÓN DELANTERA

- Taperleaf Mack

SUSPENSIÓN TRASERA

- Taperleaf
- Mack Maxlite 190 y 210

EN DETALLE
FICHA TÉCNICA





• Por fuera, el MD Electric es prácticamente igual a su hermano de diésel, los únicos detalle que habla de su tren motriz es que tanto las letras de Mack en la parrilla como la efigie del bulldog que corona la misma son de color dorado (¿u ocre?). La cabina tiene el mismo aspecto retro de "nariz de toro" gracias a la corta distancia de 103 pulgadas entre la defensa y la parte trasera de la cabina. Esto ofrece la ventaja de un radio de giro más corto y la capacidad de poner un poco más de peso en el eje delantero en aplicaciones de mayor carga útil. La visibilidad es sobresaliente hacia el frente y los lados, y las ventanas laterales recoradas ofrecen una vista muy cercana al lateral.

INTERIOR

Mack llevó muchas de las comodidades que se encuentran en la cabina del Anthem a la del MD, incluidos los elegantes paneles A y B del tablero y el volante de fondo plano. Varias partes de las puertas interiores y las molduras de la cabina provienen de los Granite y Anthem. El armazón y las puertas de la cabina se basan en el Granite, y la cabina tiene suspensión de cabina con bolsas de aire dobles para mayor comodidad del conductor y durabilidad estructural. La única modificación significativa del diseño anterior de la cabina es la parte envolvente del panel



B del tablero, que tuvo que adelantarse unos grados para dejar más espacio para las rodillas de las personas que se sientan en la posición central del banco.

Las características estándar incluyen ventanas eléctricas y seguros de puertas, control de crucero, aire acondicionado y un asiento del conductor con respaldo alto con suspensión neumática, que a veces están disponibles sólo como equipamiento opcional en otros modelos de Clase 6 y 7. Casi todo lo que un conductor puede desear viene de serie con el MD, por lo que no hay una lista larga de opciones disponibles. >>

MAXIMA PROTECCION

Para su motor, transmisión y el sistema de combustible

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

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

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



Advance Auto Parts

AutoZone

BENNETT Auto Supply

O'Reilly AUTO PARTS

Pep Boys

Walmart



zMAX.com

MOTOR

Como te puedes imaginar, este apartado es donde el MD Electric es completamente distinto de sus hermanos a diésel. El motor síncrono de imán permanente trifásico de MD Electric tiene una potencia de 185 HP y 960 lb-pie de torque, y es capaz de desplazar una carga útil máxima de 19,400 libras. El propulsor y todos los accesorios a bordo funcionan con baterías de óxido de litio-ión de níquel, manganeso y cobalto (NMC), ya sea en una configuración de dos o tres baterías (150 o 240 kWh), la segunda de las cuales le dará al camión una autonomía estimada de 230 millas. El MD Electric se puede cargar a través de unidades de carga de Corriente Alterna o Corriente Directa. Con CA a 19.2 kW



el tiempo de recarga de las baterías es de 6 a 11 horas, mientras que con CD a 80 kW es de tan solo 100 a 160 minutos. El sistema de frenado regenerativo ayuda a recuperar la ener-

gía de las múltiples paradas que hace el vehículo cada día. El Mack MD Electric estará disponible a finales de año y será un paso más hacia la movilidad cero emisiones. »»





TOM CRUISE

MISSION: IMPOSSIBLE

DEAD RECKONING
PART ONE

ONLY IN THEATRES
JULY 12
IN THEATRES ONLY
IN THEATRES ONLY

VOCACIONAL: KENWORTH K270E/K370E



KENWORTH
A PACCAR COMPANY
US DOT
318186

CERO EMISIONES

KENWORTH K270E/K370E

KENWORTH CONTINÚA SU CAMINO HACIA UNA MOVILIDAD MÁS LIMPIA CON LA LLEGADA DE LOS K270E Y K370E, DOS CAMIONES ELÉCTRICOS DE BATERÍA, SILENCIOSOS Y SIN EMISIONES CONTAMINANTES, QUE LOS HACEN IDEALES PARA ESAS ZONAS DONDE LAS RESTRICCIONES AMBIENTALES SON CADA VEZ MÁS ESTRICTAS. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

Kenworth presentó hace más de diez años sus camiones Clase 6 y 7, los K270 y K370, los cuales estaban claramente diseñados para compañías que realizan diversas funciones, ya sea operaciones de reparto, transporte de muebles, jardinería, limpieza y pintado de calles o compañías de bebidas, entre otras aplicaciones. Son camiones cab over ideales para aplicaciones urbanas y de vecindario, donde es importante tener un camión corto que pueda girar en espacios reducidos, pues además de un reducido radio de giro, la distancia de defensa al fondo de la cabina (BBC, por sus siglas en inglés) es de apenas 63.4 pulgadas.



Recibidos con entusiasmo por la industria del transporte desde su lanzamiento, en 2014 recibieron una ligera renovación en el aspecto exterior, un nuevo tablero y panel de instrumentos, frenos de disco de aire en el eje delantero, módulo de freno

do electrónico, transmisión automática Allison de 6 cambios, cambios por botones en lugar de palanca -algo muy curioso-, y ejes Dana en la parte trasera. Ahora, la innovación no salta evidente a la vista, pero sí al oído, pues ya están aquí las silenciosas versiones eléctricas de estos competentes vocacionales.

DISEÑO

Los K/270e y K370e están basados en el DAF LF que circula en Europa, pues ambas compañías forman parte del portafolio de Paccar, pero está ensamblado en suelo norteamericano, pensado para las necesidades de este país. El frente de estos camiones resulta amigable a la vista, quizá porque está pensado para vivir en la ciudad; pero

vocacional: **KENWORTH K270E/K370E**



eso no quiere decir que no tenga un toque de robustez. Pero lo importante no es que sea un camión atractivo, sino que te ayudará a realizar tu trabajo de manera eficiente, a tiempo, de manera cómoda y segura.

Uno de los puntos más fuertes de estos modelos -además de su excelente maniobrabilidad-, es la visibilidad que le otorga su inmenso parabrisas, el cual te da una visión casi total de lo que ocurre frente a ti hasta unas pocas pulgadas de distancia. Además, la forma de las ventanas, que se hacen más amplias hacia el poste A, te dan una muy buena idea de lo que pasa a los costados, y si a eso le sumas los grandes retrovisores, tienes una clara visión sobre todo lo que ocurre alrededor del camión. »





Otro aspecto muy conveniente es que la cabina se inclina 55 grados hacia delante utilizando un mecanismo hidráulico que hace muy fácil la apertura, permitiéndote acceso al motor, transmisión, filtro de aire y el depósito del líquido de la dirección. Para revisar otros niveles, como el del aceite, anticongelante y líquido limpiaparabrisas, basta con abrir el panel frontal.

INTERIOR

Entrar y salir de la cabina es realmente fácil y cómodo gracias a los dos escalones. El interior es espacioso y con una buena ergonomía pensada para pasar largas jornadas al volante. El tablero está ligeramente girado hacia el conductor y tiene interruptores fáci-



vocacional: **KENWORTH K270E/K370E**

les de operar incluso con guantes. El panel de instrumentos presenta un acomodo de medidores que lo hacen muy fácil de leer, además la pantalla a colores de 5 pulgadas que muestra información como consumo de combustible, nivel de aceite, códigos de errores y temperatura exterior.

El volante multifunción es realmente útil para mantener tu atención centrada en el camino, y al ser ajustable en altura y profundidad te permite encontrar una posición de manejo cómoda. También encontrarás espejos y ventanas eléctricos, control de cruce, sistema de sonido para conectar tu teléfono vía Bluetooth y, como ya mencionamos, botones para controlar la transmisión Allison.

Una solución que nos parece muy atinada



es el respaldo abatible del pasajero, que se convierte así en una mesa de trabajo que incluye dos posavasos y un compartimento para guardar cosas bajo llave. Pero ahí no acaba la cosa, porque abajo del asiento del

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- HV2600, 355 HP
- HV3600, 469 HP

BATERÍAS

- 141 y 282 kwh

TRANSMISIÓN

- Automática

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos

SUSPENSIÓN TRASERA

- Reyco mecánica
- Hendrickson neumática HAS210 o HAS230

pasajero otro compartimento donde podrás guardar cosas valiosas fuera del alcance de los amigos de lo ajeno. Además, gracias a que el asiento es una banca, podrás llevar hasta tres pasajeros a bordo. »



Asegúrate de tener el ELD indicado.



www.vdoroadlog.com

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

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

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

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

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



VDO y RoadLog son marcas registradas de Continental Corporation.

RoadLog

VDO



En cuanto a comodidad en el viaje, el K370 hará las delicias de los conductores, pues el trayecto resulta bastante silencioso incluso cuando el camión no va cargado -ni tampoco hay sobreviraje en este caso-.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Este es el apartado donde este vehículo se diferencia de sus "hermanos" de combustible fósil. Hay disponibles motores eléctricos que producen 355 o 469 caballos de fuerza. Kenworth dijo que ambos motores producen suficiente torque para arrancar un camión cargado en una pendiente del 20% y mantener una velocidad de 40 mph en una pendiente del 6% con el camión completamente cargado.

Se encuentran disponibles paquetes de baterías de 141 kilovatios-hora y 282 kwh, con rangos estimados de 100 millas y 200 millas, respectivamente. La carga rápida de Corriente Directa es estándar, junto con la carga de Corriente Alterna de nivel 2 que Kenworth sugiere que sería útil para la carga nocturna al final del turno. El motor y otros componentes del tren motriz están ubicados debajo de la cabina, donde normalmente




estaría un motor diésel, mientras que el paquete de baterías está dividido en secciones montadas detrás de la cabina, a lo largo del bastidor.

Poner en marcha la K270E es tan simple como girar la llave, esperar a que se inicien todos los sistemas a bordo, soltar el freno de mano y arrancar. Es asombroso lo rápido que acelera el camión en comparación con un K270 diésel convencional. Esa curva de potencia se mantiene constante sin importar qué tan rápido vayas. Si viajas a 40 mph y necesitas llegar a 60 mph rápidamente, eso no será un problema para el K270E. El software de administración del sistema y la transmisión de Dana mantienen suficiente torque y potencia disponibles para hacer

frente a cualquier situación de tráfico.

Una vez más, la camioneta es silenciosa como un susurro, tanto a baja velocidad como cuando circula por la carretera. El ruido habitual del motor y las vibraciones del tren motriz son simplemente inexistentes, lo que redundará en beneficio de la reducción de la fatiga y la seguridad del conductor. Teniendo en cuenta que estos camiones operarán de forma rutinaria en aplicaciones urbanas y de última milla, sus sistemas de propulsión mucho más silenciosos mejorarán en gran medida la conciencia situacional de los conductores en las concurridas calles de la ciudad.

Los camiones K de Kenworth están contruidos sobre una base muy sólida, pues los rieles del chasis están contruidos en acero de 10.25 pulgadas y 120,000 PSI. En cuanto a la distancia entre ejes, puede variar de 166 a 214 pulgadas, dependiendo del largo del camión, que va de 16 a 28 pies de defensa a defensa. Otras características son suspensión trasera mecánica, tanque de combustible de 45 galones y un sistema de tratamiento de gases horizontal con un tanque para fluido de escape de diésel (DEF por sus siglas en inglés) de 6.6 galones. 

vocacional: **KENWORTH K270E/K370E**



EFICIENCIA CONSECUENTE

MAN es Gama de Camiones



MAN TGM 2023

RECIENTEMENTE RENOVADO, EL MAN TGM ES UN CAMIÓN PARA DISTRIBUCIÓN SUMAMENTE VERSÁTIL, EFICIENTE Y LIGERO QUE EXPRIME AL MÁXIMO CADA GOTA DE COMBUSTIBLE. CON CÓMODAS Y BIEN EQUIPADAS CABINAS, ASÍ COMO UNA SERIE DE ASISTENCIAS ELECTRÓNICAS QUE MEJORAN LA SEGURIDAD Y REDUCEN EL ESFUERZO AL MANEJAR, SE TRATA DE UN CAMIÓN IDEAL PARA PASAR HORAS AL VOLANTE. »

EL PLACER DE TRABAJAR





POR: **TRANSPORTE LATINO** / DIEGO GUERRA

Si haces una encuesta entre la gente que se dedica al transporte sobre marcas europeas, lo más probable es que las primeras en mencionarse sean Volvo o Scania. Pero la realidad es que hay más fabricantes interesantes en el Viejo Continente, como los alemanes de MAN, quien hace unos años decidió que ya había

tenido suficiente y renovó por completo su portafolio para competir en las grandes ligas del transporte en el siglo XXI. Sus principales cualidades son un gran volumen y alta capacidad de carga, así como un manejo sorprendentemente dócil para un vehículo de su tamaño. Es un vehículo para distribución entre 12 y 26 toneladas altamente versátil cuyo diseño, además de hacerlo bien parecido, mejora la eficiencia en el consumo de

combustible, lo cual, aunado al nuevo motor Euro 6 y a un chasis resistente pero ligero, hace que exprima al máximo cada gota de diesel que consume.

El TGM admite una multitud de aplicaciones por la práctica trama de orificios y el borde superior del bastidor plano. Por eso es especialmente fácil montar rápida y económicamente estructuras y carrocerías sobre el bastidor, sin los orificios que de otra manera

del mundo: **MAN TGM 2023**



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- 6 en línea de 6,9 litros, 250 HP a 320 HP y 850 a 920 lb-pie

TRANSMISIONES

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

EJE DELANTERO

- Muelles parabólicos

EJE TRASERO

- Muelles parabólicos
- Neumática



serían necesarios, afectando la protección anticorrosión. Con suspensión neumática y tracción total, los tractores de 13 y 18 toneladas tienen la capacidad de afrontar las aplicaciones más exigentes con los ejes; aunque los verdaderos "caballos de batalla" son los de 22 y 26 toneladas. Con un eje de arrastre dirigido en la versión 6x2-4 o un eje doble, así como un chasis muy bajo, resultan extraordinariamente flexibles y fáciles de maniobrar.

INTERIOR

Hay cuatro tipos de cabina en el TGM: C, L, LX y Crew. La C es la más pequeña y es ideal para quienes hacen entregas diarias. Gracias a que la altura de acceso es baja y a que las puertas se abren bastante, es fácil entrar a ella. La L ofrece más comodidad que la C y tiene una cama detrás de los asientos así como un amplio espacio de almacenamiento. La LX es la mejor equipada de todas, tiene un techo más alto que

permite pararte dentro de la cabina y una segunda cama disponible de manera opcional, pero si no la necesitas puedes pedirlo mejor con un compartimento de almacenamiento multifuncional. La Crew Cab tiene cuatro puertas, algo inusual, con espacio hasta para siete pasajeros (3 adelante y 4 atrás), los cuales viajan seguros con cinturones de tres puntos. Además, hay varios compartimentos para mantener el orden en la cabina. >>



del mundo: **MAN TGM 2023**



Acceder al interior es fácil gracias a los anchos escalones antideslizantes e iluminados (como opción). El tablero ahora resulta más fácil de leer gracias a un nuevo arreglo ordenado y nítido. Además, para asegurar que el conductor se encuentra cómodo en cualquier situación climática, este camión ligero lleva un sistema automático de aire acondicionado que regula la temperatura para garantizar un clima idóneo para incrementar el rendimiento y la productividad. El rediseñado habitáculo presenta franjas de aluminio cepillado, superficies de plástico granulado y manijas cromadas de satín que crean una sensación casi de lujo, algo nada común en un camión de trabajo.

La cama del modelo LX tiene una base de cinco secciones y es decentemente cómoda. El espacio de almacenamiento en las cabinas L y LX permite al copiloto estirarse y descansar mientras el camión se encuentra estacionado. Extendido a la mitad, ofrece un espacio muy práctico para guardar cosas con un volumen de 200 litros. Por último, pero no por ello menos importante, los asientos son bastante cómodos y puedes elegir entre una amplia variedad que va de los fijos básicos, unos con suspensión neumá-



tica o los mejores, con soporte lumbar y calefacción. Además está disponible como opción un sistema de aire acondicionado con control automático de temperatura que mantiene agradable el ambiente de la cabina en todo momento.

MOTORES Y TRANSMISIÓN

Todos los camiones MAN cumplen con la norma Euro 6 y el corazón del TGM es un seis cilindros de 6.9 litros con potencias entre 250 y 320 HP, el cual exprime al máximo cada litro de combustible y tiene el poder necesario para realizar cualquier trabajo. En cuanto a las transmisiones, está disponible una caja manual de nueve velocidades o una semi-automática TipMatic de doce relaciones. »

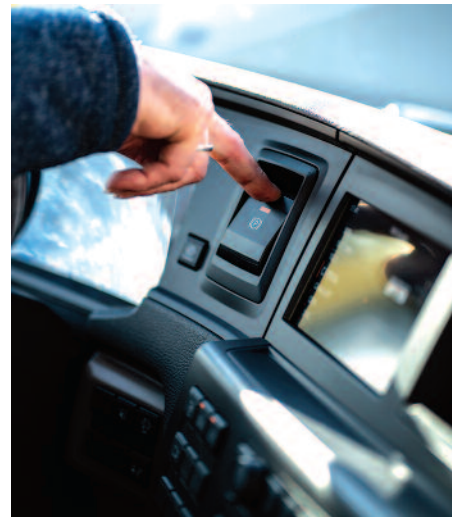





SEGURIDAD

El TGM también cuenta con sistema electrónico de frenado (EBS) y asistente de frenado que garantiza recorridos de frenado cortos en caso de tener que detener el camión rápidamente. Los sistemas inteligentes de asistencia al conductor y seguridad como el programa de estabilidad ESP y el control de vía LGS opcional se aseguran de que el vehículo se mantenga eficazmente en el carril. Además, está disponible de modo opcional una luz de curvas, la cual proporciona visibilidad adicional que se agradece especialmente cuando el cansancio empieza a dejarse sentir. El sistema de espejos retrovisores está diseñado de manera que al mirar hacia atrás no quede casi ningún punto ciego.

Otro sistema de seguridad activa que resulta bastante útil es el Sistema de Control de Carril, el cual avisa al conductor cuando este abandona su carril de manera involuntaria. Además, el asistente de frenado de emergencia (EBA por sus siglas en inglés) tiene como objetivo prevenir o mitigar accidentes graves por alcance especialmente cuando la carretera se despeja -pues estudios



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



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





MENOS ES MÁS



RAM PROMASTER CITY 2023

NO TODO MUNDO NECESITA MUCHÍSIMOS PIES CÚBICOS DE ESPACIO DE CARGA; HAY EMPRESAS QUE SE DAN POR BIEN SERVIDAS CON UN PALLET. Y ESO ES JUSTO LO QUE PUEDES LLEVAR EN ESTA PEQUEÑA VAN, QUE ES ALTAMENTE VERSÁTIL, EFICIENTE Y FÁCIL DE MANIOBRAR EN ESPACIOS REDUCIDOS. UNA VERDADERA NAVAJA DE BOLSILLO. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

Si bien es Texas el estado donde todo es más grande, la realidad es que el país entero suele tener cosas más grandes que el resto del mundo; especialmente cuando hablamos de vehículos motorizados. Hace relativamente poco tiempo, muchos norteamericanos miraban los pequeños vehículos de reparto europeos con una ligera sonrisa de incredulidad en la boca, pues su tamaño los hace ver casi como de juguete comparados con las vans de carga de tamaño completo. Sin embargo, el aumento en el costo de los combustibles y el endurecimiento de las restricciones ambientales, entre otros factores, hicieron que para muchos negocios tuviera sentido comprar una van pequeña. Si realmente no necesitas mucha capacidad de carga, ¿para qué gastar más dinero en combustible?

En este escenario, Ram Trucks tomó la decisión de recurrir al know how de su socio



europeo, Fiat, quien ya tenía en la Dobló una van de reparto pequeña probada y comprobada. Evidentemente, al ser un vehículo utilitario no encontrarás mayores concesiones al lujo en la ProMaster City, nada de alfombras

mullidas o escapes cromados; aquí lo que importa es la capacidad de carga, volumen interior, economía de combustible y el costo total de propiedad. Ciertamente, no fue ninguna sorpresa la decisión de la división de

utilitario: **RAM PROMASTER CITY 2023**



Ram de incursionar en este segmento, en el que solo tiene dos rivales: la Ford Transit Connect y la Mercedes-Benz Metris (la Nissan NV200 fue descontinuada este año).

La ProMaster City está disponible en versión de carga, la Tradesman, y de pasajeros, nombrada Wagon. Hasta el año pasado, cada una tenía dos niveles de equipamiento, dando un total de cuatro configuraciones posibles; pero para 2022 Ram redujo las opciones a solo dos. Ambas vienen con luces de día, sensores traseros de estacionamiento, ajustes manuales de altura y lumbar para el conductor, control de crucero y defensas al color de la carrocería.

El precio arranca en \$27,295 para la Tradesman y en \$28,060 para la Wagon (más cargo de destino e impuestos). Como ya es costumbre, puedes encontrar rejillas para las puertas traseras y laterales en las versiones sin partición, así como un sistema de sonido Uconnect 3 con pantalla táctil de 5 pulgadas, conectividad Bluetooth y cámara de reversa como equipamiento estándar. >>





DISEÑO

El frente está dominado por una voluminosa defensa y un cofre inclinado; pero una de las características que más llama la atención es la elevada posición de los faros, la cual los mantiene protegidos en choques a baja velocidad; y es que los años de experiencia en Europa le enseñaron a los ingenieros que estos vehículos tendrán muchos impactos delanteros suaves a lo largo de su vida. Es lógico suponer que reemplazar solamente la defensa y la parrilla debe ser mucho más barato que hacerlo con los faros. Es un hecho que la apariencia no es el punto fuerte de la ProMaster City, pero tampoco lo es de

MOTOR

- 4 cilindros de 2.4 litros, 178 HP y 174 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática de 9 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente McPherson

SUSPENSIÓN TRASERA

- Independiente de doble brazo

PRECIO

- Desde 33,580 dólares

EN DETALLE
FICHA TÉCNICA

ninguno de sus rivales.

El acceso a la zona de carga por la parte posterior es mediante dos puertas abatibles de tipo 60/40, las cuales abren a 90 o 180 grados; también hay dos puertas corredizas

en los costados que hacen que cargar o descargar algo sea muy sencillo. Aún no nos hemos puesto al volante, pero el amplio parabrisas y el cofre inclinado deben brindar una buena visibilidad, a la cual también contribuyen los espejos retrovisores.

INTERIOR

Es evidente que la directriz que guió a los ingenieros de Ram al diseñar el habitáculo era funcionalidad, pues todo lo que hay en la cabina de la ProMaster City cumple una función. El tablero tiene varios espacios para almacenar objetos y una consola central grande, donde está colocado el sistema de infotainment Uconnect. Por su parte, el volante tiene varios botones para controlar dicho sistema y para modificar la información que se despliega en la pantalla del panel de instrumentos. Pero pasemos al tema realmente importante: el área de carga. >>



SUSCRÍBETE A TRANSPORTE LATINO ¡ES GRATIS!



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

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

¿Cuál es su papel en la compra de lubricantes?

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

¿Cuál es su título y posición

- Gerente de flota Técnico
 Encargado de mantenimiento Chofer
 Gerente concesionario

¿Cuál es su camión preferido?

- Freightliner Peterbilt
 International Western Star
 Kenworth Mack
 Volvo Sterling

¿Quién repara su camión?

- Lo hace usted mismo Taller independiente
 Truck Stop Concesionario

¿Dónde trabaja?

- California 48 Estados
 11 Western Otros

¿Cuál es su aceite preferido?

- Shell Chevron
 Lucas Oil Texaco
 Mobil Otro

¿Qué compañía de celular usa?

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

¿Cuánto hace que tiene su licencia comercial?

- 6 meses 2 años
 1 año 3 o más años

Su motor preferido es:

- S-60 Detroit Volvo
 CAT Mack
 Cummins International

Su neumático preferido

- Firestone BFGoodrich
 Michelin Goodyear
 Dayton Dunlop
 Hankook Bridgestone

Lo más importante del camión para usted es:

- El consumo La potencia
 La comodidad La velocidad

Su edad es:

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

¿A dónde quieres recibir tu revista?

Nombre _____

Email _____

Domicilio _____

Ciudad _____ Estado _____ ZIP _____

Teléfono _____ Fecha _____

Firma _____

Desea suscribirse a la revista: SI NO



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

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

La parte posterior está diseñada para llevar mercancía y equipo de todo tipo, desde herramientas para soldar hasta un pastel de bodas. Los 131.7 pies cúbicos del área de carga son bastante prácticos gracias a que la longitud, altura del techo y la baja altura del piso (87.2, 51.8 y 48.4 pulgadas, respectivamente) facilitan el trabajo, pues es lo suficientemente ancha como para alojar un pallet. La capacidad de carga máxima es de 1,883 libras

En cuanto a configuraciones, la Ram ProMaster City está disponible en versiones de carga y de pasajeros. En otras palabras, lo que la segunda representa es la posibilidad de llevar a cinco personas, con un muy respetable



espacio restante de cuatro pies de carga atrás. Sin duda, será una opción muy interesante para quien esté pensando comprar un vehículo como taxi. La versión de carga está lista para trabajar, pues Ram tiene varias repisas y racks para herramientas hechos a la medida –además de equipamiento personalizado Mopar–.

MOTOR Y TRANSMISIÓN


Existe una sola opción para impulsar a la Ram ProMaster City, el conocido Tigershark de cuatro cilindros y 2.4 litros que tiene 178 HP y 174 lb-pie. En el segmento comercial la cifra que más importa es la del consumo de combustible y las 29 millas por galón en carretera igualan la cifra de la



Ford Transit Connect con motor 2.5 litros y quedan apenas 1 milla por debajo de las 30 mpg de la que lleva el propulsor EcoBoost. En cuanto a la transmisión, se trata de una caja automática de nueve velocidades, que si bien parecen demasiadas para un vehículo de estas características, ayudan a mejorar las cifras de consumo de combustible.

MANEJO

Ram dice que la ProMaster City tiene un manejo "ágil urbano" y, si tomamos en cuenta que la suspensión trasera es independiente -y no rígida como la de sus rivales-, además del hecho de que lleva dirección asistida

de piñón y cremallera (en lugar del sistema eléctrico de Ford), tienen algo de razón. Más aún si consideramos su reducido diámetro de giro de 32 pies, el cual es especialmente útil en el congestionado espacio citadino. Sin embargo, ágil es una palabra demasiado optimista para un vehículo más alto que ancho, por lo que competente nos parece una elección más adecuada. Como es de esperarse, hay algo de balanceo al tomar curvas cerradas o cambiar rápidamente de carril. Eso sí, la sensación de manejo resulta bastante buena para un vehículo comercial -aunque no nos importaría si el aislamiento sonoro fuera más eficiente-. 



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.

Renovarse o morir



FORD RANGER 2024

Ya está aquí la nueva generación de la apuesta de Ford para el segmento de pickups medianas, con una apariencia más robusta y musculosa, la hermana menor de la F-150 busca emular el éxito de ésta y hacerse con el liderato de ventas de su nicho. ¿Tiene lo necesario para lograrlo? »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / ENRIQUE KOGAN

Ford dice que la Ranger es la “F-150 del mundo”, con lo cual quiere decir que es un éxito de ventas sin parangón, pues la equipara con la pickup más vendida en el país durante muchos años. También le da un giro positivo al modelo de la generación anterior, que llegó a nuestro país unos años después de su lanzamiento mundial, convirtiéndolo en un trasplante incómodo y viejo al llegar. Había pasado una década desde que Ford puso fin a la Ranger aquí (cuando todavía era una pickup compacta), y esta era la camioneta que se suponía que resucitaría el nombre de Ranger en Estados Unidos. La verdad, no fue el movimiento más atinado y unos años más tarde aquí estamos de nuevo: Ford una vez más le ha dado al resto del mundo una nueva Ranger antes de su mercado local, aunque ajustó el cronograma para que los estadounidenses solo esperen unos dos años por la nueva.

La nueva Ford Ranger 2024 todavía tiene vínculos con las versiones vendidas en Australia, Tailandia, Europa y otros lugares, pero es una plataforma mucho mejor enfocada para nuestro mercado que la anterior generación que se vendió aquí de 2019 hasta 2023. Ford rediseñó la Ranger desde cero, dejó que los mercados glo-

bales lo probaran y luego la modificó un poco más. Esa es la forma estadounidense de verlo, pero no es del todo falsa. Ford afirma que la Ranger 2024 fue su mayor proyecto de investigación hasta la fecha, centrándose en gran medida en lo que querían los clientes norteamericanos. (La generación anterior fue primero un modelo global, y solo se adaptó para América del Norte después del hecho).

Mucha gente suponía que la Ranger que llegaría a Estados Unidos sería más o menos igual que la versión global, que llegó a las calles en 2021. Ford ofrecerá la Ranger como una SuperCrew de cuatro puertas con plataforma de 5 pies para su lanzamiento inicial. No se proporcionó un cronograma para la SuperCab (cabina extendida) y la disponibilidad o el pedido de la caja de 6 pies,

pero este favorito de las flotas ya está aquí. Por lo tanto, todos los detalles proporcionados por Ford hasta ahora son para la SuperCrew; todavía no hay detalles específicos sobre las dimensiones de la cabina y la caja, o la carga útil de la SuperCab.

DISEÑO

Hay tres niveles de equipamiento disponibles (XL, XLT y Lariat) para la Ranger “normal”; también tendremos una Ranger Raptor, pero Ford la trata casi como una camioneta completamente diferente, no tanto como un cuarto nivel de equipamiento. La Ranger estándar es resistente por derecho propio y tiene un aspecto atractivo. Con 2 pulgadas adicionales de carrocería y ancho de bastidor, la Ranger tiene una apariencia más dura y dominante que la camioneta de apariencia algo



camioneta: **FORD RANGER 2024**

estrecha a la que reemplaza, y eso se traduce en una postura musculosa y segura. Una gran cantidad de señales de diseño se filtran desde la F-150, incluidos los familiares faros delanteros con abrazadera en C formados alrededor de la barra horizontal, una insignia de honor que significa que es Built Ford Tough, el mantra de la compañía. Combinado con un cofre esculpido, defensas cuadradas más ajustadas y cinceladas y una línea de techo revisada, la Ranger tiene su propia apariencia y actitud.

Sin embargo, no todo es forma sobre función. La Ranger tiene ventilas en las defensas de estilo único para cada nivel de equipamiento que expulsan el aire para reducir las temperaturas debajo del cofre. La nueva generación presenta la interpretación de Ford de un escalón trasero para facilitar el acceso a la cama. Integrados en la carrocería detrás de las aberturas de las ruedas traseras, son lo suficientemente anchas para dos pies y pueden soportar 300 libras, un número respetable que admite una variedad de clientes y escenarios de carga.

El portón trasero funciona como un banco de trabajo móvil con dos puntos de sujeción y una regla moldeada a lo largo del borde superior del portón trasero donde no se puede desgastar, pero es más claro, está mejor definido y es más útil que el adorno similar de la Maverick. Las 2 pulgadas de ancho adicional brindan espacio interior adicional, pero también más espacio para la caja para acomodar ese material de construcción de referencia: una hoja de madera contrachapada. Ford aprovechó el ancho adicional para proporcionar 48.2 pulgadas de espacio entre los pasos de rueda. Y con seis puntos de amarre en la caja, tres puntos de acceso en cada riel de la caja y esos dos puntos de sujeción en la puerta trasera, la Ranger está lista para trabajar.

MOTORES Y TRANSMISIÓN

Si pensabas que Ford traería de vuelta el EcoBoost de 2.3 litros con los mismos 270 hp y 310 lb-pie de torque, ¡itienes toda la razón! Muchas personas también supusieron que no habría una opción diésel en América del Norte, y eso también es correcto. Sin embargo, el EcoBoost V6 biturbo opcional de 2.7 litros (que también se encuentra en la F-150 y la Bronco) es nuevo. Se trata de la Ranger con 315 HP y 400 lb-pie de torque. Está disponible en las versiones XLT y Lariat con "disponibilidad tardía", pero sin detalles específicos de pedido o entrega. La Raptor obtendrá el poderoso V6 biturbo de 3.0 litros con 405 HP y 430 libras-pie. Todos los motores utilizan una transmisión automática de 10 velocidades. »»





Las opciones para tracción en dos ruedas y tracción en las cuatro ruedas están disponibles, con un diferencial trasero con bloqueo electrónico disponible en cualquiera de los tres niveles de equipamiento. El sistema de tracción en las cuatro ruedas con cambio electrónico sobre la marcha (ESF) de rango único estándar se puede actualizar a un sistema de tiempo parcial con reductora. Las vías delantera y trasera son más anchas, y los amortiguadores traseros se han movido fuera del marco, lo que aumenta su capacidad de palanca, por lo que se debe mejorar la calidad de conducción con y sin carga.

En cuanto a la capacidad de remolque y arrastre, no hay mayores cambios, pero hay algunas características nuevas y geniales de asistencia al conductor. El remolque estándar tiene una capacidad nominal de 3,500 libras, mientras que un paquete de remolque de clase IV permite remolcar 7,500 libras. La carga útil máxima aumenta ligeramente, comparando configuraciones similares, de 1,770 a 1,805 libras para las 4x2 y de 1,560 a 1,711 para las 4x4 (la SuperCab 4x2 saliente podría transportar 1,905 libras).

El paquete de remolque avanzado con Pro Trailer Backup Assist brinda a los conductores un dial de dirección montado en la consola, vistas laterales del remolque e instrucciones guiadas para eliminar las conjeturas al dar marcha atrás con un remolque. Los ingenieros de Ford señala-



ron acertadamente que las camionetas más pequeñas normalmente remolcan remolques más pequeños, y pensaron que estas ayudas eran especialmente importantes dada la facilidad con la que los remolques cortos pueden "colearse". No importa que seas muy bueno maniobrando en reversa, nunca está de más tener ayuda.

INTERIOR

La carrocería y el marco más anchos permiten más espacio interior, y una línea de techo más vertical también agrega espacio. Los materiales suaves al tacto en las áreas

que se tocan con frecuencia hacen que el espacio sea más atractivo y son un gran avance con respecto a la sensación más utilitaria de la camioneta saliente. Los asientos rediseñados se sienten cómodos en tela o cuero, y los soportes laterales de estos brindan apoyo pero se flexionan fácilmente para facilitar la entrada y salida. Los asientos traseros plegables son una gran característica, pero sin los reposacabezas plegables, es posible que deban quitarse con los asientos delanteros deslizados hacia atrás, lo que no es un inconveniente importante. »»




La Ranger introduce almacenamiento en el asiento trasero debajo del banco, con un compartimento angosto en el lado del conductor y uno cuadrado en el lado del pasajero, pero ambos tienen ángulos extraños y, si bien es algo útil, resulta un poco decepcionante considerando el tamaño del contenedor de la Maverick.

Las Ranger XL, XLT y Lariat obtienen un grupo de indicadores digitales personalizables. Una pantalla de 8 pulgadas es estándar para las versiones XL y XLT, mientras que la Lariat lleva una de 12.4 pulgadas. Una pantalla central vertical incrustada se encuentra en todos los modelos, con un tamaño de 10.1 pulgadas para XL y XLT, y de 12.4 pulgadas para Lariat. Sync 4A con reconocimiento de voz mejorado interpretará los comandos siguiendo el mensaje "Ok Ford". Android Auto inalámbrico y Apple CarPlay son estándar en todos los modelos, con estándar de carga de teléfono inalámbrico en XLT y superior. Un módem 4G LTE incorporado te mantiene conectado y permite actualizaciones inalámbricas.

El paquete FX4 brinda a los conductores una pantalla todoterreno con pantallas para líneas de trayectoria, bloqueo de diferencial, ángulo de dirección, cabeceo y balanceo, y pautas predictivas de llantas. La pantalla es de fácil acceso con un botón duro en la consola central. El control de cruceo todoterreno Trail Control de baja velocidad es otra característica que comenzamos a esperar en las camionetas modernas con temas de aventuras.

La iluminación por zonas, controlable a través de la aplicación Ford Pass, brinda a los usuarios la capacidad de activar todas las luces exteriores para una iluminación de 360 grados o dividir las en 4 zonas distintas. Esta opción es excelente para instalar un campamento, descargar en la oscuridad o prolongar un poco más la fiesta afuera del estadio. Un paquete de energía de 400 vatios y 120 voltios es opcional en XLT y Lariat para alimentar pequeños electrodomésticos en un campamento o pequeñas herramientas manuales en un lugar de trabajo.

Además de las vistas de cámara superior Ford 360 disponibles, la Ranger 2024 cuenta con seis ayudas para el conductor exclusivas de su clase, que incluyen Pro Trailer Backup Assist, Trailer Reverse Assist, BLIS con cobertura de remolque, Active Park 2.0, Evasive Steer Assist y Post-Collision Braking. Con esta larga lista de características, este es sin duda la Ranger tecnológicamente más avanzado hasta el momento. Tiene tecnología moderna, pero se siente bien integrado en lo que es más útil para los propietarios de camionetas para trabajar, jugar o ambos.

Ford comenzó a recibir órdenes de la nueva Ranger a finales de mayo y se espera que la entrega comience a finales del verano. Las unidades iniciales solo estarán disponibles como cabinas SuperCrew con camas de 5 pies y el EcoBoost I-4 de 2.3L. El precio de la Ranger comenzará en \$34,600, mientras que la Raptor arranca en \$56,900. Sin duda, era una movida que le urgía a Ford para mantenerse competitivo en el segmento, pues la competencia no es nada fácil. 



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



¿ESTRÉS AL VOLANTE?

6 FORMAS DE REDUCIR EL ESTRÉS

SER CONDUCTOR COMERCIAL NO ES FÁCIL, ES UNA PROFESIÓN CON MUCHAS EXIGENCIAS Y PRESIONES, DESDE LLEGAR A TIEMPO A RECOGER Y ENTREGAR, HASTA EL "SIMPLE" HECHO DE MANEJAR UN VEHÍCULO CUYO PESO Y TAMAÑO HACEN QUE PONERSE AL VOLANTE SEA MUCHO MÁS COMPLICADO. ES IMPORTANTE QUE LOS CONDUCTORES ESTÉN LO MÁS RELAJADOS POSIBLE PARA HACER DE SU TRABAJO DE MANERA EFICIENTE Y SEGURA, Y AQUÍ TE CONTAMOS CÓMO PUEDES AYUDARLOS »

Estrés. Todos lidiamos con eso. Mucho ha sido escrito sobre el tema y los desafíos que los administradores de flotas se enfrentan a diario, pero ¿qué pasa con los conductores comerciales? ¿Conducir camiones es un trabajo estresante? Si la respuesta es positiva, ¿tiene que ser así? Pero empecemos por el principio. Si bien todos tenemos una idea de qué es el estrés, pongamos una definición para estar todos en el mismo canal. El estrés es la forma que tiene el cuerpo de hacer frente a las fuerzas del mundo interior o exterior que afectan a un individuo. Entonces, para combatir el estrés, se deben abordar dos cosas: el interior, los problemas personales, y el exterior, los factores estresantes adicionales causados por el propio trabajo.

Un camionero estresado no es eficiente, y es mucho más probable que esté pensando en cualquier cosa menos en la seguridad mientras está en la carretera. Sin mencionar el impacto que tiene el estrés en la salud en general. Con los esfuerzos de retención de conductores en su punto más alto, es importante mantener feliz a la



fuerza laboral de tu compañía. Además de brindar tiempo y apoyo a los empleados que necesitan ayuda personal, como gerente de la flota hay mucho que puedes hacer para ayudar a reducir los factores estresantes en la oficina, en la ruta y en el vehículo.

¿ES ESTRESANTE CONducIR CAMIONES?

Según los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades (CDC por sus siglas en inglés), los conductores de vehículos comerciales y los camioneros enfrentan





un riesgo desproporcionadamente alto de lesiones fatales relacionadas con accidentes y trastornos de salud graves. El CDC señaló que, en 2015, alrededor de 2.6 millones de trabajadores estadounidenses condujeron camiones que pesaban más de 10,000 libras.

Después de caer a mínimos de 35 años en 2009, la cantidad de muertes por choques de conductores comerciales o sus pasajeros aumentó entre 2009 y 2012.

En 2022, la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en Carreteras (NHTSA por

sus siglas en inglés) estimó que 31,785 personas murieron en accidentes de tránsito en los primeros nueve meses del año. Esta es una disminución del 0.2 % en comparación con las 31,850 muertes estimadas durante el mismo período en 2021. Los esfuerzos para mejorar la seguridad están marcando la diferencia.

En general, 317,000 accidentes automovilísticos que involucraron camiones grandes fueron reportados a la policía en 2012, según los CDC. De cara al futuro, en 2020, se calcula que 2.28 millones de personas resultaron heridas en las carreteras de EE. UU., según estadísticas anuales de carreteras de la Administración Federal Carretera (FHWA por sus siglas en inglés).

Si bien hubo un 7.8 % menos de personas involucradas en accidentes de camiones grandes en comparación con 2019, esas cifras siguen siendo muy altas. Ahora considera el tiempo que los titulares de licencias de conducir comerciales (CDL) y los conductores de carretera conducen cada semana, incluido el tráfico pesado y los malos conductores. Ser camionero no es para todos. >>



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


EL ESTRÉS Y LOS CONDUCTORES COMERCIALES

El estrés excesivo en el lugar de trabajo puede tener consecuencias indeseables en la salud mental y física. Los camioneros lidian con situaciones poco favorables cuando están al volante, incluyendo:

- Presión del tráfico, incluidas las personas groseras en la carretera.
- Tiempo de entrega ("¿Voy a llegar tarde?").
- Mal tiempo y malas condiciones de la carretera.
- Expectativas y actitud del cliente.
- Largas jornadas y horarios irregulares.
- Aumento de problemas de salud y falta de sueño.
- Situaciones de manejo difíciles, incluidas áreas estrechas para maniobrar.

Añade a esto la responsabilidad de una pieza de equipo que vale decenas de miles de dólares y tendrás un caldo de cultivo idóneo para el estrés. Ahora agrega las preocupaciones y los desafíos de salud relacionados con la pandemia de COVID-19 a los niveles de estrés ya altos y la mala salud del conductor, y tenemos al conductor comercial estresado de hoy.

Una investigación desde la Universidad de Arkansas en 2020 profundizó en lo que cualquiera que conduzca camiones puede experimentar. "Los conductores de camiones pasan largas horas en relativo aislamiento a cientos de millas de su casa. Esto contribuye al agotamiento que muchos experimentan. También contribuye a uno de los cuatro principales factores estresantes relacionados con el trabajo que identifican los conductores: la soledad y la pérdida de la vida familiar. Si bien los conductores a menudo ingresan a esta carrera para brindar una vida mejor para ellos y su familia, muchos terminan cuestionando si los beneficios financieros superan los costos asociados con estar lejos de su familia de manera tan constante", indicó el informe.

Podemos ver el impacto en los conductores, pero ¿cómo puede afectar esto a la empresa? Según un estudio de la Sociedad Estadounidense de Ingenieros de Seguridad, si los empleados experimentan una cantidad excesiva de estrés, este factor influirá en gran medida en la economía de una empresa. Esto puede incluir, entre otros, el aumento de las reclamaciones de compensación para trabajadores, el ausentismo, el servicio al cliente deficiente y la disminución de las tasas de retención de conductores. Todos estos factores también pueden conducir al "agotamiento" laboral. 



CON LO ANTERIOR EN MENTE, AQUÍ HAY ALGUNOS CONSEJOS PARA ALIVIAR EL ESTRÉS DE CONDUCTORES DE CAMIONES DE TRABAJO QUE PUEDEN RESULTAR MUY ÚTILES PARA MEJORAR EL AMBIENTE LABORAL EN TU COMPAÑÍA:

1. Ayuda a los conductores a ser más eficientes.

Haz todo lo posible para mejorar la planificación de rutas y viajes. Cuando los conductores se preocupan por llegar a tiempo a su próxima parada, pueden apresurarse, saltarse los controles de seguridad o conducir de manera irresponsable para llegar a la siguiente parada. Una mejor planificación de rutas y viajes puede ayudar a aliviar este estrés del conductor.

2. Mantén el camión en buenas condiciones.

Saber que un camión los llevará de manera segura del punto A al punto B y viceversa ayuda a reducir el estrés de los conductores. La preocupación constante por la falla del equipo, las averías en la carretera o los posibles accidentes solo se suman al día ya estresante de un conductor.

3. Crea un entorno seguro para la salud del conductor.

¡Sal y haz ejercicio! Recomienda a los conductores de camiones que den un paseo rápido durante los descansos. Unas pocas vueltas alrededor del camión (mientras se realizan controles de seguridad) hacen que la sangre bombee y el corazón funcione.

4. Recomendar hábitos alimenticios más saludables.

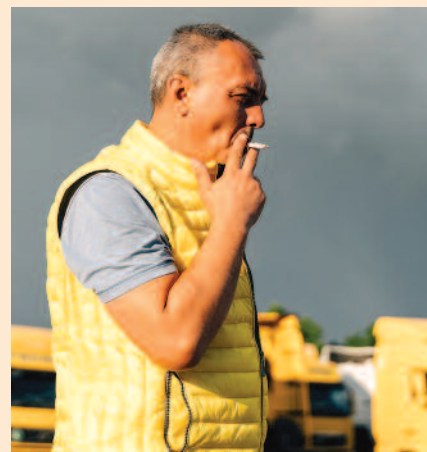
Algunas recomendaciones incluyen mantener una hielera pequeña en el vehículo con bolsas de hielo y llenarla con agua embotellada y fruta para refrigerios. Si bien esto puede ser difícil para los conductores de camiones, no es imposible.

5. Repite la importancia del descanso.

¡Es importante que todos los conductores descansen lo suficiente! Una buena noche de sueño y el uso adecuado del tiempo de descanso para recargar las baterías personales del conductor son esenciales.

6. Mantente positivo y repetitivo.

En general, trata de mantenerte positivo. Puede que hoy no sea el mejor día de la historia, pero mañana es un nuevo día. Y no dejes de repetir el mensaje y los esfuerzos de que es posible reducir el estrés del conductor.



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

CAMIONERO?

CONSEJOS PARA LLEVAR TU REGISTRO

HAY MUY POCAS PERSONAS QUE REALMENTE DISFRUTAN HACIENDO PAPELEO. SIN EMBARGO, ES UN MAL NECESARIO EN MUCHOS CAMPOS PROFESIONALES Y LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE NO ES UNA EXCEPCIÓN. LOS CAMIONEROS DEBEN MANTENER REGISTROS DE VIAJE PARA QUE SE LES PAGUE POR SU TRABAJO. TAMBIÉN PUEDEN NECESITAR ESTA INFORMACIÓN PARA PRESENTAR SUS IMPUESTOS DE MANERA PRECISA.

Por supuesto, está el hecho de que ser organizado ahorra una gran cantidad de tiempo, ya que te permite tener en tus manos toda la información que necesitas en cuestión de minutos. El mantenimiento de registros para los conductores de camiones es imprescindible, pero no tiene por qué ser complicado. Con esto en mente, vamos a platicar sobre algunas buenas prácticas que harán tu vida más fácil.

Clasifica y organiza tus recibos regularmente. No esperes hasta fin de mes para hacerlo porque esta es una tarea que definitivamente se acumulará con el tiempo y para entonces es posible que hayas olvidado el propósito de dichos recibos.

Etiqueta tus recibos cuando los recibas para que sean más fáciles de archivar.

Crea un sistema simple de mantenimiento de registros que funcione para tus necesidades y utilízalo.

No tires documentos a menos que tengan más de 10 años, porque el gobierno puede querer ver esos archivos en una fecha posterior. Sin embargo, puedes y debes desechar cualquier cosa más antigua anualmente.

Sintoniza buena música y come algo. La buena música y un refrigerio pueden hacer que la tarea pase más rápido.






MANEJO DE INFORMES DE VIAJE

Envía informes de viaje a tu empresa. La mayoría de las empresas requieren que sus conductores completen y entreguen un informe de viaje para cada viaje que realicen. Esto les permite verificar los viajes de sus empleados y pagarles en consecuencia. Diferentes empresas tienen diferentes métodos para este procedimiento, por lo que definitivamente querrás familiarizarte con las prácticas que existen en tu lugar de trabajo.

Guarda copias de los documentos. Los conductores de camiones deben conservar un conjunto completo de registros para cada viaje que hayan realizado. Almacenar estos documentos

en formato digital es una buena manera de realizar un seguimiento de ellos. La aplicación TRANSFER es fácil de usar y económica. Puedes usarla para hacer una copia de cada documento relacionado con el viaje y luego almacenar los archivos digitalmente en tu teléfono o computadora para referencia futura.

Resume tu viaje. Es buena idea llevar una libreta con un resumen de cada viaje que hagas. Debes mencionar cuándo comenzó el viaje, cuándo terminó, tu número de remolque, las millas que recorriste y las entregas o recogidas que realizaste. También querrás incluir cualquier recibo relevante, ya sea engrapándolos o sujetándolos con un clip. Los cuadernos con bolsillos también son útiles cuando se trata de almacenar documentos de respaldo. Simplemente no olvides registrar cualquier instrucción específica que te haya dado el despachador/compañía y cualquier cosa inusual que haya sucedido durante el viaje. Tener toda esta información puede ser útil si la necesitas como referencia en el futuro.

Crea sobres de viaje. Con este método, simplemente almacenas todos los documentos relacionados con el viaje (registros, recibos, etc.) en un sobre grande. También debes escribir o adjuntar un resumen del viaje en el exterior para una fácil referencia. Estos sobres se pueden guardar en una caja grande etiquetada con el año apropiado y algunas breves notas de contenido. (Las cajas bancarias que se pueden encontrar en tiendas como Walmart, Target y Staples son excelentes para este propósito). Este método de mantenimiento de registros es particularmente beneficioso para los propietarios/operadores y los conductores de camiones independientes. 





CÓMO HACER UN PRESUPUESTO DE GESTIÓN DE FLOTAS

PRESUPUESTO DE 10

ENTENDER TUS GASTOS RECURRENTEES ES CLAVE PARA PODER CONTROLARLOS, PUES SOLO UNA VISIÓN CLARA DE LOS COSTOS OPERATIVOS DE TU FLOTA TE DARÁ LOS DATOS NECESARIOS PARA SABER A DÓNDE SE VA CADA DÓLAR. HACER UN PRESUPUESTO ES CLAVE PARA MANTENER BAJO CONTROL LAS FINANZAS DE TU EMPRESA, PUES TE PERMITIRÁ PLANEAR POR ANTICIPADO PARA ESOS IMPREVISTOS QUE PODRÍAN DESESTABILIZAR LA ECONOMÍA DE TU EMPRESA. »



Como administrador de flotas, comprender y controlar tus costos operativos es esencial para construir una flota viable que pueda escalarse según sea necesario. Sin embargo, establecer un presupuesto de gestión de flota adecuado no siempre es fácil y requiere una comprensión clara de las necesidades actuales y futuras de la organización y los requisitos de tu flota. A continuación, hablaremos sobre diez valiosos consejos que puedes seguir para establecer un presupuesto efectivo de gestión de flotas.

1. ESTABLECE METAS Y OBJETIVOS ANUALES

Establecer un presupuesto para tu flota es importante por varias razones y no está estrictamente asociado con el ahorro de dinero. Cuando presupuestas de manera efectiva, permites la planificación operativa en otras áreas de la organización, lo que ayuda a la empresa a alcanzar sus metas y objetivos más amplios. Al reconocer estas metas y objetivos anuales y permitirles impulsar muchas de las decisiones que tomas en tus operaciones diarias, garantizarás una mejor alineación interdepartamental y una mayor rentabilidad.

2. IDENTIFICA SOLUCIONES DE AHORRO DE COSTOS

Al establecer el presupuesto de tu flota, una de las tareas más desafiantes es identificar todos los aspectos de las operaciones diarias que pueden afectar el resultado final. Sin embargo, al invertir en soluciones de gestión de flotas al comienzo de la creación de tu presupuesto, podrás realizar un seguimiento y administrar fácilmente los requisitos presupuestarios en toda tu flota. Soluciones de gestión de flotas como Derive VQ te brindan visibilidad y control completos sobre los vehículos de tu flota en el campo. Esto te permite comprender mejor los hábitos de conducción, el consumo de combustible, la planificación y ejecución de rutas y otras áreas de las operaciones de tu flota que pueden generar un mayor gasto.



3. PRONOSTICA TUS GASTOS ANUALES

Para presupuestar efectivamente tu flota, debes reconocer sus gastos anuales. Al comprender los costos anuales, estarás en una mejor posición para determinar tus necesidades financieras en el nuevo año y lo que puedes

hacer para mejorar tus resultados. Audita y documenta tus gastos de años anteriores y divide cada tipo de gasto en categorías. El seguimiento de sus gastos por categoría te ayudará a comenzar a pronosticar sus gastos anuales y te dará una idea de los montos totales en dólares necesarios para mantener sus operaciones.



4. SEGUIMIENTO DE MILLAJE Y CONSUMO DE COMBUSTIBLE

Al considerar los requisitos presupuestarios para operar una flota, la mayoría de los administradores de flotas concentran gran parte de su tiempo y atención en el kilometraje general y el consumo de combustible. Y hay una buena razón para esto: el consumo de combustible constituye uno de los gastos anuales más significativos, si no el mayor, de todas las flotas, y un seguimiento detallado puede tener un impacto significativo en el resultado final. Tu presupuesto debe considerar la naturaleza dinámica de los costos de combustible con la cantidad de millas que recorren tus vehículos por año. Calcular las tasas de inflación con cada año que pasa es esencial, ya que estos aumentos incrementales pueden significar un aumento significativo en el gasto de combustible de un año al siguiente.



5. REDUCE EL TIEMPO DE INACTIVIDAD

Otra área que puede ser útil para monitorear al administrar los presupuestos de tu flota son los tiempos de inactividad de los vehículos. Los vehículos que permanecen inactivos durante un tiempo considerable pueden generar muchos desafíos presupuestarios a largo plazo y, en última instancia, pueden afectar la vida útil de un vehículo. >>

FIX A TICKET

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

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

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

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

855.349.2849

Encontrar una manera de monitorear y mejorar los tiempos de inactividad del vehículo es otra excelente manera de mejorar la vida útil de un vehículo y al mismo tiempo minimizar el gasto en reparaciones inesperadas del vehículo. Una forma de lograr esto es utilizando una soluciones tecnológicas que brindan a los administradores de flotas la capacidad de controlar y optimizar los tiempos de inactividad de sus vehículos a través de calibraciones personalizadas de vehículos y telemática de flotas.

6. MENORES COSTOS DE MANTENIMIENTO ANUAL

Al construir el presupuesto de tu flota, otra área que debes considerar son los costos anuales de mantenimiento de los vehículos. Si bien estos costos pueden promediarse con el tiempo, es importante recordar que



cuanto más tiempo estén en circulación tus vehículos, mayores serán tus costos anuales. Una forma de mantener los costos de mantenimiento más predecibles y dentro del presu-

puesto es implementar un cronograma regular para el mantenimiento del vehículo. El mantenimiento regular del vehículo puede ayudar a reducir las reparaciones costosas y



ayudar a mantener tus vehículos en la carretera por más tiempo sin afectar los niveles de productividad.

7. INVIERTE EN LA SEGURIDAD DEL CONDUCTOR

La seguridad del conductor es otro componente de las operaciones de la flota que puede afectar la forma en que se administran sus presupuestos durante todo el año. Si bien la seguridad del conductor es vital para proteger a los conductores de flotas y al público, conduce a menos accidentes y, en última instancia, a menos reparaciones de vehículos. Al implementar estándares de cumplimiento y aplicación de la seguridad del conductor, podrá administrar sus presupuestos de manera efectiva y, al mismo tiempo, fomentar las mejores prácticas de seguridad en toda su flota. >>





8. CONOCE TUS COSTOS MENSUALES RECURRENTE

Al crear el presupuesto anual, es esencial conocer todos los costos recurrentes mensuales. Los ejemplos de gastos mensuales recurrentes de la flota incluyen los salarios de los empleados, el gasto de combustible, los costos del seguro del vehículo, los gastos de mantenimiento programados regularmente y cualquier otra cosa que puedas asumir con seguridad afectará el resultado final de las operaciones de la flota.

9. MIDE LOS PRESUPUESTOS DURANTE TODO EL AÑO

Establecer un presupuesto anual para tu flota no proporciona ningún valor a la organización a menos que se realice un seguimiento regular durante todo el año. Los presupuestos deben monitorearse cada mes o trimestre, según el tamaño de la organización y sus necesidades presupuestarias. Al realizar un seguimiento del progreso de tu presupuesto a lo largo del año, podrás cambiar rápidamente tus gastos si descubres que no estás al día con tus objetivos presupuestarios.

10. PLANEA PARA LOS CAMBIOS

Diseña tus presupuestos para que sean flexibles. Los presupuestos no están necesariamente diseñados para ser grabados en piedra. Si bien es posible que debas cumplir estrictamente con ciertas áreas de tu presupuesto, como regla general, debes estar preparado para hacer pequeños ajustes o sacrificios a lo largo del año a medida que se disponga de nueva información. La planificación de los ajustes presupuestarios con anticipación

garantizará que puedas permanecer ágil durante todo el año y realizar cambios rápidos de dirección a medida que surjan las necesidades.

Administrar un presupuesto de administración de flotas requiere un conocimiento claro de las operaciones de su flota y sus componentes que impactan en el resultado final. Al seguir estos diez consejos, estarás en camino de crear un presupuesto de gestión de flotas que mejore la rentabilidad y ayude a garantizar la sostenibilidad de la flota a largo plazo. [TTL](#)





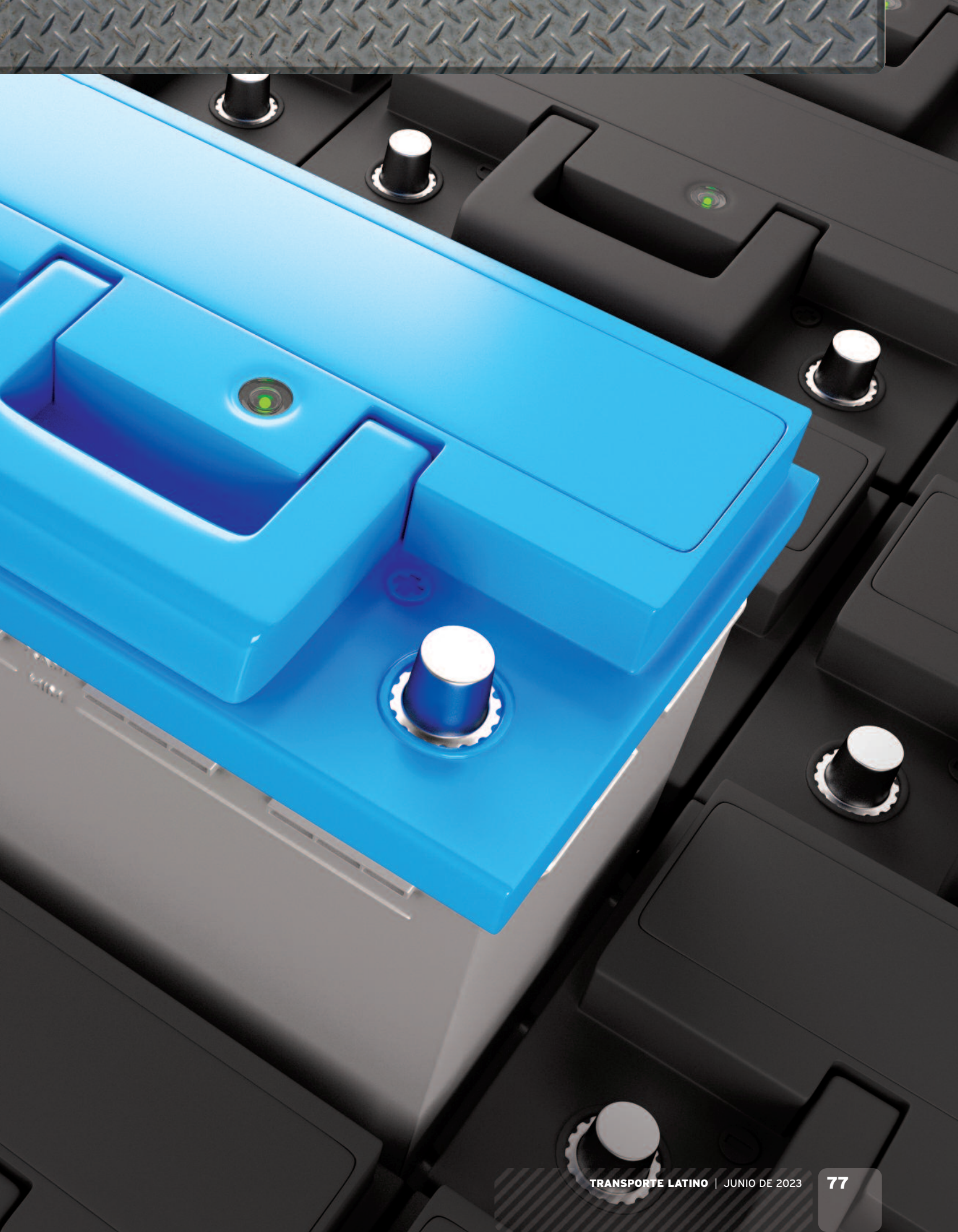
**Your Electric Switch.
Sorted.**



¡A LA CARGA!

MANTENIMIENTO A LA BATERÍA

LA PRUEBA Y EL MANTENIMIENTO ADECUADOS DE LA BATERÍA MAXIMIZAN LA VIDA ÚTIL DE LA MISMA Y TE AYUDAN A EVITAR MOLESTOS IMPREVISTOS QUE, EN EL MEJOR DE LOS CASOS, RETRASARÁN TUS ENTREGAS. Y EN UNA INDUSTRIA EN LA QUE EL TIEMPO ES DINERO, MÁS VALE PREVENIR QUE LAMENTAR. »



Los sistemas eléctricos de los camiones y otros vehículos comerciales actuales ahora deben ser compatibles con numerosos sistemas a bordo, como el control de combustible, el Sistema de Posicionamiento Global (GPS por sus siglas en inglés), la vigilancia del tráfico circundante, el control climático y el Sistema de frenos antibloqueo, entre otros. A diferencia de los sistemas de baterías para automóviles, los sistemas de baterías para vehículos comerciales suelen utilizar varias baterías de 12 voltios (V) conectadas entre sí en paralelo. Esta configuración aumenta la capacidad de amperios por hora (Ah) y la Corriente de Arranque en Frío (CCA por sus siglas en inglés) para obtener más potencia de arranque y energía para satisfacer las mayores demandas de potencia de los accesorios a bordo y potenciar motores significativamente más grandes.

Además, se espera que las baterías de los vehículos comerciales resistan las duras condiciones de funcionamiento, mientras están listas para arrancar motores diésel de alta compresión y proporcionar energía para todos los otros sistemas eléctricos del vehículo. Los camiones que se usan para entregas urbanas sin restricciones de ralentí y los camiones con dormitorios con inversores de energía de Corriente Directa a Corriente Alterna pueden descargar profundamente las baterías debido al consumo de energía. Regularmente, las baterías utilizadas en



estas aplicaciones pueden experimentar numerosos ciclos de carga/descarga anualmente.

Para mantener el tiempo de actividad y la rentabilidad general de la flota, es importante probar y mantener adecuadamente el sistema de batería de un vehículo. Estos son algunos consejos para ayudarte a maximizar los sistemas de baterías de tu flota.

CONOCE EL TIPO DE BATERÍA

Hay tres tipos de baterías de plomo-ácido que se utilizan actualmente en aplicaciones de vehículos comerciales: la batería de electrolito inundado que no requiere mantenimiento, la batería de fibra de vidrio absorbida (AGM por sus siglas en inglés) y la batería de placa delgada de plomo puro (TPPL por sus siglas en inglés) AGM. A diferencia de las baterías de





superficie expuesta al electrolito. Esto genera más energía en la misma cantidad de espacio que una batería inundada o AGM comparable.

IDENTIFICACIÓN DEL ESTADO DE CARGA

Cuando un camión ingresa para el mantenimiento periódico, los técnicos deben probar cada batería en busca de valores consistentes. Esto puede ayudar a detectar un posible problema con la batería antes de que provoque una condición de no arranque en la carretera.

Un voltímetro en las terminales de la batería determinará el voltaje que también indica su estado de carga (SOC por sus siglas en inglés), ya que están directamente relacionados. Inicialmente, el voltaje puede ser bajo si el SOC de la batería es bajo, pero el voltaje aumentará a medida que aumente el SOC de la batería. La carga de la batería la realiza el alternador, que debe proporcionar una carga regulada no inferior a 14.00 V ni superior a 14.70 V para evitar una falla prematura de la batería.

Los sistemas de carga de todos los vehículos suelen funcionar a 14.20 V; el amperaje de salida del sistema de carga es lo que difiere. El amperaje de salida en vehículos pequeños puede ser inferior a 100 amperios y llegar hasta 300 amperios en camiones grandes. Algunas aplicaciones, como los autobuses de tránsito, pueden tener más de 500 amperios de salida. >>

plomo ácido inundadas que no requieren mantenimiento y que tienen electrolito líquido, una batería AGM contiene separadores de malla de fibra de vidrio para absorber el electrolito. Esto hace que la batería sea a prueba de derrames

sin necesidad de agua adicional. Las placas hechas de plomo puro que se encuentran en baterías premium TPPL AGM pueden ser más delgadas. Se pueden usar más placas cuando son más delgadas para aumentar el área de



¿Cuántos Códigos Expresos lleva?

CONSULTE Y CARGUE AL INSTANTE EL SALDO DE SUS CÓDIGOS EXPRESOS

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

www.comdata.com/expresscode



COMDATA
Payment Innovation



PRUEBA DE BATERÍA

Los métodos de prueba para diferentes tipos de baterías son idénticos. Ya sea que utilices un probador de carga de pila de carbón o un probador de conductancia con configuraciones para varios tipos de baterías de ácido de plomo, los resultados de la prueba le permiten al técnico tomar una decisión informada. Es importante que la batería tenga al menos un 75% de SOC, que para las baterías TPPL es de 12.60 V, antes de realizar la prueba para obtener los resultados más fiables. Si el voltaje de la batería es inferior a 12.60 V, completa los siguientes pasos.

- Uno de los errores de servicio más comunes es utilizar el método de carga incorrecto para el tipo de batería. Los cargadores de batería modernos e "inteligentes" tienen la capacidad de determinar el estado de la batería y ajustar la tasa de carga en consecuencia. También han sido programados con un algoritmo de carga para ajustar el voltaje y el amperaje de carga durante el proceso de carga. La carga siempre debe realizarse en un área ventilada.

- Asegúrate de elegir la configuración de carga del tipo de batería adecuada para la batería que se está cargando (inundada o AGM). Carga la batería hasta que el cargador

indique que la carga está completa. Desenchufa el cargador y desconecta la batería del cargador. Para obtener los mejores resultados con las baterías AGM/TPPL, deja reposar la batería de 10 a 12 horas para permitir que la carga de la superficie se disipe para obtener una lectura de voltaje adecuada. Para baterías inundadas, deje reposar la



batería durante 30 minutos. Si el voltaje es mayor o igual a 12.60 V, proceda a la prueba a continuación; de lo contrario, descarta la batería.

PROCEDIMIENTO DE PRUEBA DE CARGA DE ⚡ CCA

Este procedimiento debería ayudar a determinar si la batería tiene suficiente potencia de arranque o está llegando al final de su vida útil. La prueba de carga debe realizarse en cada batería por separado.

- Conecta los cables del probador de carga y los cables de voltaje de un voltímetro digital separado (si el probador no tiene un voltímetro digital incorporado) a las terminales de la batería.

- Ajusta la corriente de carga del probador para cargar la batería a la mitad de su CCA nominal y aplica la carga durante 15 segundos.

- Al cabo de 15 segundos, anota el voltaje de la batería en el voltímetro e interrumpe la prueba. Si la temperatura es de 70 °F (21°C) o superior, el voltaje de la batería debe ser igual o superior a 9.60 V. Si es así, la batería se puede volver a poner en servicio. Si está por debajo de 9.60 V, se debe rechazar la batería.

PROBADOR DE CONDUCTANCIA DE MANO

Este procedimiento debería ayudar a determinar si la batería tiene suficiente potencia y capacidad de arranque.

- Conecta los cables del probador a las terminales de la batería. Asegúrate de elegir el tipo de batería adecuado para la batería que se está probando (inundada, AGM o TPPL) e ingresa la calificación CCA completa en el probador.


- Inicia el probador y lee los resultados cuando se complete la prueba (15-30 segundos). Si el probador dice: "Buena batería", se puede usar. Si dice "Batería defectuosa" o "Reemplazar", debe retirarse del servicio.

CÓMO EVITAR FALLAS CON BATERÍAS AGM PREMIUM

La mejor y más efectiva defensa contra ciclos altos con descargas profundas es incorporar alternadores de gran amperaje. Esto proporciona la recarga más rápida para cargar completamente las baterías. Toma los valores de voltaje en reposo de cada batería individual para buscar la consistencia del valor de voltaje. Esto ayudará a identificar

cualquier batería con un valor de voltaje más bajo que pueda estar fallando.

Los administradores de flotas están cada vez más dispuestos a pagar más para incluir una batería TPPL AGM de larga duración en sus nuevos camiones. Descubrieron que estas baterías generalmente duran la vida del primer propietario de los camiones. Además de este ahorro de costos netos, las baterías TPPL AGM ayudan a reducir los costos asociados

con una falla inesperada en el arranque. Las baterías TPPL AGM también ofrecen una vida útil significativamente más larga: generalmente, de 30 a 60 meses. El uso de plomo puro reduce significativamente la corrosión de la placa, mientras que una batería TPPL con terminales de latón estañado no requiere mantenimiento de terminales. 



NO ES NO

EL CBD Y LOS CONDUCTORES COMERCIALES

SI BIEN HAY MUCHOS PRODUCTOS DE CBD EN EL MERCADO QUE AFIRMAN QUE NO TIENEN THC, LA REALIDAD ES QUE NO HAY UNA REGULACIÓN FIRME QUE OBLIGUE A LOS FABRICANTES A RESPALDAR SUS DEMANDAS. EL PROBLEMA PARA LOS CONDUCTORES DE CAMIONES ES QUE UTILIZAR ESTE TIPO DE PRODUCTOS, INDEPENDIEMENTE DE SUS BENEFICIOS, PODRÍA CAUSAR QUE DEN POSITIVO EN UN EXAMEN DE USO DE DROGAS. »





La industria del transporte por carretera no es ajena al antiguo debate sobre la legalización de la marihuana en los Estados Unidos. Ese debate juega directamente con uno de los componentes principales del esquema regulatorio relacionado con la seguridad para los autotransportistas: las pruebas de drogas/alcohol para los conductores comerciales.

A los conductores sujetos a las Regulaciones Federales de Seguridad de Autotransportes se les ha prohibido durante mucho tiempo consumir marihuana, a pesar de los esfuerzos de varios estados para legalizar la sustancia para uso medicinal y/o recreativo dentro de sus fronteras. Esto está bien establecido. Pero sobre lo que no se ha hablado suficiente es el impacto del uso de CBD entre los conductores comerciales.

¿QUÉ ES EL CBD?

Principalmente se trata de un derivado del cáñamo, un pariente cercano de la marihuana. Tanto el cáñamo como la marihuana pertenecen al género cannabis. Las plantas de cannabis contienen dos compuestos: cannabidiol (CBD) y tetraedrocannabinol (THC). Si bien

tanto el CBD como el THC son cannabinoides, solo el THC tiene un efecto psicoactivo en el cuerpo humano. Por lo tanto, el CBD no produce el mismo efecto de "subidón" que el THC. Tanto la marihuana como el cáñamo contienen CBD y THC, pero en cantidades diferentes. La marihuana contiene mucho más THC, lo que puede conducir al deterioro.

En general, los productos de CBD derivados del cáñamo (aquellos que contienen menos del 0.3 % de THC) son legales en la mayoría de los estados. Debido a que muchos contienen poco o nada de THC, por lo general son seguros para su uso entre la población general. Sin embargo, con muy pocas regulaciones que rigen estos productos, los fabricantes no son responsables de garantizar que sus productos, de hecho, contengan los bajos niveles de THC que anuncian. Y ahí radica el problema, particularmente para los conductores comerciales.

Tal como está, la marihuana sigue siendo una sustancia ilegal de la Lista I, según la clasificación de la Ley Federal de Sustancias Controladas. Eso es a pesar de que 21 estados han legalizado el uso recreativo. La tensión entre las leyes federales y estatales sobre este tema genera ambigüedad. Esto es particularmente cierto dada la politización

del tema. De hecho, ha habido boletines de aplicación directamente contradictorios de la Agencia Federal de Control de Drogas, según el partido político que esté en el cargo en ese momento.

El Departamento de Transporte (DOT por sus siglas en inglés) se ha mantenido firme en su afirmación de que los empleados de transporte regulados por el gobierno federal (incluidos los conductores comerciales) siguen teniendo prohibido consumir marihuana mientras esa sustancia siga siendo ilegal a nivel federal. En 2017, la Oficina de Políticas sobre Drogas y Alcohol del DOT publicó el siguiente aviso, que sigue vigente hasta el día de hoy:

Recientemente, algunos estados aprobaron iniciativas para permitir el uso de marihuana para los llamados fines "recreativos". Hemos tenido varias consultas sobre si estas iniciativas estatales tendrán un impacto en la regulación de larga data del Departamento de Transporte sobre el uso de marihuana por parte de los empleados de transporte sensibles a la seguridad... Queremos dejar perfectamente claro que las iniciativas estatales no tendrán relación con el Programa Regulado de Pruebas de Drogas del Departamento de Transporte. El Reglamento de Pruebas de Drogas y Alcohol del Departamento de Transporte, 49 CFR Parte 40, no autoriza el uso de drogas de la Lista I, incluida la marihuana, por ningún motivo. Por lo tanto, los Oficiales de Revisión Médica (MRO, por sus siglas en inglés) no verificarán una prueba de drogas como negativa si se enteran de que el empleado usó "marihuana recreativa" cuando los estados han aprobado iniciativas de "marihuana recreativa". También reiteramos firmemente que un MRO no verificará una prueba de drogas negativa en base a la información de que un médico recomendó que el empleado use "marihuana medicinal" cuando los estados han aprobado iniciativas de "marihuana medicinal".

Entonces, a pesar de la legalización estatal de la marihuana, la sustancia sigue siendo ilegal para aquellos sujetos a las regulaciones federales de pruebas de drogas/alcohol, incluidos aquellos con licencias de conducir comerciales. A los conductores de CDL que den positivo por marihuana se les prohibirá realizar una función sensible a la seguridad, incluida la conducción, a menos y hasta que completen el proceso de regreso al servicio. »»







Evidentemente, esto es un problema importante para la industria. Según datos recientes del Centro Nacional de Intercambio de Información sobre Alcohol y Drogas (NCADI por sus siglas en inglés), se ha informado al Centro de un total de 101,512 pruebas

positivas de drogas derivadas del consumo de marihuana desde su creación a principios de 2020. Las pruebas positivas del consumo de marihuana superan con creces los resultados positivos de todas las demás sustancias ilícitas conjunto. Además, 120,345 conducto-

res comerciales permanecen en "estado prohibido" debido a una infracción de drogas o alcohol, lo que significa que no pueden operar un vehículo comercial en el comercio.

Pero, ¿qué pasa con los conductores que no tienen una CDL (aquellos que operan vehículos más pequeños en el comercio interestatal)? Incluso los conductores que no están sujetos a las reglas de pruebas de drogas/alcohol del DOT tienen prohibido usar marihuana en virtud de los requisitos de calificación física en la Parte 391 de las Normas Federales de Seguridad de Vehículos de Autotransporte (FMCSR, por sus siglas en inglés). De hecho, la regla 49 CFR 391.41(b)(12) establece que un conductor comercial solo está calificado para operar un vehículo comercial si no usa ninguna droga de la Lista I, que, nuevamente, incluye marihuana. Por lo tanto, cualquier conductor que no tenga un CDL y use marihuana técnicamente no está médicamente calificado para operar un vehículo motorizado comercial. >>



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

¿PUEDEN LOS PRODUCTOS DE CBD CONducIR A PRUEBAS DE DROGAS POSITIVAS?

Debido a que tanto el cáñamo como la marihuana contienen CBD y THC, es posible que una persona dé positivo por marihuana (es decir, THC) en una prueba de drogas después de usar un producto de CBD si la concentración de THC es lo suficientemente alta como para exceder los límites aplicables (50 ng/mL para el límite inicial y 15 ng/mL para la confirmación).

Los fabricantes de CBD a menudo anuncian que sus productos contienen muy poco o nada de THC. El problema es que prácticamente no existe una regulación sobre la fabricación y venta de productos de CBD. Eso significa que no hay consecuencias regulatorias reales para los fabricantes que afirman falsamente que sus productos contienen poco o nada de THC.000

LA OFICINA DE POLÍTICAS SOBRE DROGAS Y ALCOHOL DEL DOT DICE QUE ES IMPORTANTE QUE TODOS LOS EMPLEADORES Y EMPLEADOS SENSIBLES A LA SEGURIDAD SUJETOS A PRUEBAS DE DETECCIÓN DE DROGAS SEPAN:


1. El Departamento de Transporte requiere pruebas de marihuana y no de CBD.
2. El etiquetado de muchos productos de CBD puede ser engañoso porque los productos podrían contener niveles más altos de THC que lo que indica la etiqueta del producto.
3. El Reglamento de Pruebas de Drogas y Alcohol del Departamento de Transporte, Parte 40, no autoriza el uso de drogas de la Lista I, incluida la marihuana, por ningún motivo. Además, el uso de CBD no es una explicación médica legítima para un resultado positivo de marihuana confirmado por laboratorio. Por lo tanto, los Oficiales de Revisión Médica verificarán una prueba de drogas confirmada en los límites apropiados como positiva, incluso si un empleado afirma que solo usó un producto de CBD.

Sigue siendo inaceptable que cualquier empleado sensible a la seguridad que esté sujeto a las normas de pruebas de drogas del Departamento de Transporte consuma marihuana. Dado que el uso de productos de CBD podría conducir a un resultado positivo en la prueba de drogas, los empleados sensibles a la seguridad regulados por el DOT deben tener cuidado al considerar el uso de productos de CBD.



A pesar de esta guía, Trucksafe Consulting ha sido testigo de muchos casos de conductores comerciales que dieron positivo por marihuana después de usar un producto de CBD que estaba etiquetado con poco o nada de THC. Por ejemplo, un camionero con sede en Illinois presentó recientemente una demanda colectiva contra el fabricante de comestibles de CBD porque dio positivo por marihuana después de consumir esos comestibles. La etiqueta de esos comestibles indicaba que el producto "no contenía THC". El conductor, que había trabajado durante 10 años sin una prueba de drogas positiva, posteriormente dio positivo y, por lo tanto, se le prohibió operar un vehículo motorizado comercial.

¿CUÁLES SON LOS RIESGOS DEL CBD PARA LOS CONDUCTORES?

Las consecuencias de una prueba de drogas positiva son graves. Hasta que la FDA u otras agencias endurezcan sus regulaciones sobre los productos de CBD, el riesgo de dar positivo por marihuana después de usar productos de CBD es real. En consecuencia, los conductores comerciales y los autotransportistas deben andar con cuidado en esta área por el momento. Muchos transportistas han implementado políticas que prohíben que sus conductores usen productos de CBD debido a esta preocupación. 



LA VENTAJA DE ALLIANCE

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



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



alliancetruckparts.com



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



facebook.com/alliancetruckparts

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

DAIMLER | Alliance Truck Parts - Una marca del grupo Daimler

VIEJA ESCUELA

HARLEY-DAVIDSON ELECTRA GLIDE HIGHWAY KING 2023

Harley-Davidson celebra su 120 aniversario con una motocicleta que rinde homenaje a una de las más icónicas de la marca, la Electra Glide de 1968. Con una estampa más que clásica, combina elementos de modernidad en tecnología de conducción y seguridad, para ofrecer lo mejor de dos mundos. »







POR: **TRANSPORTE LATINO** / MANUEL HUICI

El año 2023 marca el 120 aniversario del icónico legado de Harley-Davidson, y lo está celebrando a lo grande. Si bien la marca produce motos custom de primera línea, cada una exclusiva para su año de modelo, tiene planeado algo un poco diferente para este hito. Como tercer lanzamiento de su colección de motocicletas Icons, Harley Davidson ha revelado la Electra Glide Highway King 2023 como su homenaje a la vieja escuela y totalmente estadounidense FLH Electra Glide 1968. Al celebrar el ambiente clásico de los años 60 con los avances modernos en comodidad, tecnología y rendimien-

moto: HARLEY-DAVIDSON ELECTRA GLIDE HIGHWAY KING

MOTOR

- V-twin de 1,868 cc, enfriado por aire/aceite

POTENCIA

- 95 HP y 122 lb-pie.

TRANSMISIÓN

- Seis velocidades, por cadena.

SUSPENSIÓN

- Horquilla telescópica de 49mm y dos amortiguadores

FRENOS

- Discos de 320 adelante y atrás

TANQUE

- 6 galones (22 litros)

PRECIO

- Desde \$26,999

to, esta motocicleta definitivamente aparecerá en la carretera para revivir esos viajes por carretera con los que soñamos. Y por sueño, nos referimos a cruzar el país sin GPS, redes sociales o Bluetooth. Solo eres tú, la moto y la carretera. Eso es todo... la simplicidad en su máxima expresión.

La Electra Glide Highway King es un ejemplo perfecto de una versión moderna de un viejo clásico. Esto es evidente por el uso que hace la motocicleta de rines con rayos, llantas de banda blanca, parabrisas de dos tonos, un asiento con suspensión individual y un par de esquemas de colores de dos tonos maravillosos: Hi-Fi Orange y Hi-Fi Magenta. Como parte de la colección de motocicletas Icono, la Electra Glide Highway King 2023 es un modelo único, ya que solo se

producirán 1,750 unidades numeradas en todo el mundo. Lo que significa que si eres un posible comprador que busca tener en sus manos una motocicleta de turismo moderna que rezuma la genialidad de la vieja escuela, esta puede ser la señal para que saques la chequera.

En caso de que no estés familiarizado con la historia detrás de la FLH Electra Glide original de 1968, esta motocicleta fue la reina de la gama de Harley-Davidson. Todos querían tener en sus manos esta moto y, tras la presentación del

modelo 2023, no ha cambiado mucho. Este era el tipo de motocicleta que usarías para ir a ver Led Zeppelin o Pink Floyd, y luego a comer unas hamburguesas con queso de 50 centavos en el restaurante local. Este es el tipo de historia y ambiente que el Electra Glide Highway King 2023 pretende proyectar, y lo está haciendo con gran éxito.

“En su día, esta fue una motocicleta realmente de lujo”, dice Brad Richards, vicepresidente de diseño y director creativo de Harley-Davidson. “Los colores que hemos seleccionado para el modelo Highway King recuerdan las opciones de color originales ofrecidas en 1968. Combinamos cuidadosamente cada color en la sección inferior del parabrisas. En 1968, las alforjas de fibra de vidrio accesorias solo se ofrecían en blanco, por lo que hemos hecho lo mismo en 2023. El resultado es una motocicleta completamente moderna que se ve sin disculpas de la vieja escuela”.

Como se mencionó, este modelo tendrá una tirada limitada de 1,750 unidades a nivel mundial en dos opciones de color: Hi-Fi Orange (1000 unidades producidas) y Hi-Fi Magenta (750 unidades producidas) con subtonos blancos en sus alforjas duras y un detalle de negro en el tanque de combustible. Las llantas anchos de pared blanca y el uso intensivo de cromo amplifican aún más la inspiración de esta moto de los años 60, al igual que la insignia del tanque que hace referencia a la misma que usaba la original. Si bien esta motocicleta no cuenta con algunas de las comodidades modernas de hoy en día, como sistemas de entretenimiento con pantalla táctil, navegación paso a paso y un sistema de sonido de primer nivel, ese es también el objetivo principal detrás de esta “reina de la carretera”. >>>





MANEJO

Como buena motocicleta turismo, la Electra Glide Highway King 2023 está diseñada no solo para la apariencia, sino también para la comodidad. En el pasado, los modelos FL originales estarían circulando durante horas, días y, en algunos casos, semanas. Con ese tipo de conducción en mente, mantenerse cómodo durante largos períodos de tiempo sin fatiga es una prioridad máxima. La primera característica que tiene en cuenta su bienestar es el parabrisas desmontable de dos tonos con un desvanecimiento de color a juego que brinda la cantidad ideal de protección contra el viento en la carretera, junto con otros peligros indeseables

como suciedad, polvo, escombros e insectos. El asiento individual viene con una cubierta en blanco y negro y un riel cromado, y está montado sobre un resorte helicoidal ajustable y un amortiguador. Otro homenaje a los modelos FL originales de los años 60 con comodidad modernizada.

El motor está alojado dentro de un chasis de un solo larguero que se basa en horquillas telescópicas de 49 mm y un monoamortiguador ajustable para suavizar los baches. Esto se combina con ruedas de radios de 16 pulgadas hacia adelante y hacia atrás, sujetas por pinzas Brembo. Los frenos de disco delanteros dobles son una adición sólida y también

moto: HARLEY-DAVIDSON ELECTRA GLIDE HIGHWAY KING




sensata, dado el peso en vacío de 849 libras de la cruiser. Como referencia, eso es solo 70 libras menos que dos Harley-Davidson Nightster juntas. Por suerte para ti, la baja altura del asiento (29.6 pulgadas) asegurará que tengas los pies planos en todo momento.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

La Harley-Davidson FLH Electra Glide de 1968 estaba propulsada por un motor Shovelhead V-Twin de cuatro tiempos y 74 pulgadas cúbicas. En estos días, esa es potencia suficiente para igualar a una de las nuevas Sportster de Harley. Pero afortunadamente, la tecnología de motores ha logrado avances

significativos en los últimos 55 años y ahora la Electra Glide Highway King está propulsada por el poderoso motor Milwaukee-Eight de 114 pulgadas cúbicas con 95 caballos de fuerza y 122 libras-pie de torque. Una gran cantidad de potencia para que esta motocicleta recupere su dominio sobre la carretera, así como sobre las carreteras rurales y las calles urbanas. Como bono adicional, es elegible para someterse a los cuatro kits de actualización de etapa Screamin' Eagle de Harley-Davidson.

Si bien se trata de una moto muy simple, sí hay ciertas concesiones al confort, como el control de crucero que permite al usuario bloquear una velocidad constante, lo que le brinda

cierta facilidad y comodidad para esos viajes largos, y el uso de un faro halógeno grande y luces auxiliares iluminan el camino mediante el uso de tecnología moderna con un aspecto de la vieja escuela. Además del confort, Harley-Davidson no descuidó el importantísimo aspecto de la seguridad y el manejo al instalar algunas de las últimas tecnologías de conducción, como frenos vinculados electrónicamente, Cornering-ABS, Cornering-Traction Control, Drag Torque Slip Control y Vehicle Hold Control (VHC), gracias a los cuales esta moto puede manejar incluso las curvas más cerradas con facilidad, lo que hace que brinde una conducción aún más suave y segura. 

XPO Logistics

XPOLOGISTICS | 855.295.7504

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

WAL*MART TRANSPORTATION

WAL*MART | 800.803.7348

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

LANDSTAR

LANDSTAR | 800.435.4010

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

SCHNEIDER NATIONAL

SCHNEIDER | 800.447.7433

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

SAIA

SAIA | 800.765.7242

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



servicios: **BOLSA DE TRABAJO**



¿BUSCAS EMPLEO?

BOLSA DE TRABAJO

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





LA 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.