

# VOLVO VNR ELECTRIC | SCANIA S SERIES-2 | FORD E-TRANSIT

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

SEPTIEMBRE ● MAGAZINE ● 2023

# TRANSPORTE LATINO



**CAMIONETA**

**VOCACIONAL**



2024 FORD MAVERICK

CON UN PAR MOTOR DE HASTA 1,850 LB-PIE, EL "PEQUEÑO" 47X TIENE LA FUERZA NECESARIA PARA ENCARAR TRABAJOS PESADOS, AL TIEMPO QUE SUS DIMENSIONES CONTENIDAS LO HACEN ADECUADO PARA APLICACIONES SENSIBLES AL PESO Y LA LONGITUD, COMO HORMIGONERAS, CAMIONES DE TRANSPORTE A GRANEL Y CONFIGURACIONES DE CAMIONES DE VOLTEO LIMITADOS POR LEYES DE PUENTES.



**ACELERANDO  
LOS CAMIONES ELÉCTRICOS.**



**DAF**



PAG. 18

## WESTERN STAR 47X

Con un par motor de hasta 1,850 lb-pie, el “pequeño” 47X tiene la fuerza necesaria para encarar trabajos pesados, al tiempo que sus dimensiones contenidas lo hacen adecuado para aplicaciones sensibles al peso y la longitud, como hormigoneras, camiones de transporte a granel y configuraciones de camiones de volteo limitados por leyes de puentes.

26



AMERICANO

## VOLVO VNR ELECTRIC

La electrificación del transporte avanza a paso muy veloz. Volvo mejoró el VNR Electric apenas dos años después de su presentación, aumentando el alcance gracias al uso de baterías más grandes. Si a eso le sumas un torque de más de 4,000 lb-pie en cuanto tocas el acelerador, sabrás que tienes la potencia necesaria para mover cargamentos difíciles.

34



DEL MUNDO

## SCANIA SERIE S 2023

Con un renombre prácticamente sin igual en el transporte de larga distancia, la Serie S de Scania es un referente a nivel mundial en eficiencia, tecnología y comodidad. Y esto solo se vio reforzado con las cabinas más lujosas y espaciosas que adoptaron recientemente, con una excelente visibilidad, suelo plano que las hace más amplias y gran capacidad de almacenamiento.

44



UTILITARIO

## FORD E-TRANSIT 2023

El segmento de última milla será uno de los principales clientes de la más reciente van en salir de Dearborn. La versión eléctrica de la Transit mantiene las capacidades de sus hermanas de gasolina, pero reduciendo los costos de mantenimiento hasta un 40% y, obviamente, sin emisiones contaminantes.

CONTENIDO | DIRECTORIO

4

SEPTIEMBRE 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**

MAGAZINE  
**TRANSPORTE  
LATINO**

**PARA IPAD,  
IPHONE Y  
ANDROID**



**ES GRATIS!**



Available on the  
**App Store**



# PAG. 90

## HARLEY-DAVIDSON SPORTSTER S 2023

Harley da un paso al futuro con la siguiente iteración de la legendaria Sportster. Con una mayor dosis de deportividad, sin sacrificar el alma de crucero, esta moto te ofrece más posibilidades a sus mandos, pues puedes conducir más agresivamente e incluso ajustar la suspensión fácilmente. Queda muy claro que Harley tiene la mira puesta en el nuevo milenio.



CAMIONETA

### 52 FORD MAVERICK

Las pickups son vehículos altamente flexibles, pero la Maverick destaca por su versatilidad, gracias a múltiples soluciones para hacer la vida más fácil, con la conveniencia de una caja para cargar cosas y un manejo como de automóvil.



SALUD

### 60 DORMIR ES ESENCIAL

El descanso suficiente es algo crucial sin importar a qué te dediques, pero cuando trabajas tras el volante de un camión de miles de libras, estar despierto y alerta es algo aún más importante.



MANTENIMIENTO

### 76 CUIDA LA CARGA

No nos referimos a las valiosas mercancías que transportas de un lado a otro, sino a la que está en tus baterías. Un componente que no siempre recibe el cuidado necesario, pero que es crucial para el buen funcionamiento del camión.

MAGAZINE  
**TRANSPORTE  
LATINO**

**TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.**

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

Advertising: 888.628.2188

Distribution T.L.P. Distribution 310.429.0250

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

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

PR Director Leslie Johnson  
[pr@transportelatino.com]

Executive Editor Steve Sturgess  
[sturgess@transportelatino.com]

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

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

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

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



Audited Circulation  
**95,500** monthly

Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.

ARBOL  
PUBLISHING

automundo

MAGAZINE  
**TRANSPORTE  
LATINO**

MODA

ESTILOHOGAR

¿Qué pasa?  
VEGAS

**CONTENIDO | DIRECTORIO**

6

SEPTIEMBRE DE 2023 | **TRANSPORTE LATINO**

# ISUZU

## CONTRATA EL CAMIÓN IDEAL PARA EL TRABAJO



### 2024 ISUZU N-SERIES DIESEL

#### META

- Ser el camión mediano de cabina baja adelantada, poderoso, versátil, económico y durable para tu negocio.

#### HABILIDADES

- Visibilidad y maniobrabilidad superiores gracias al diseño “cab-over” de Isuzu.
- Capacidad excepcional de carga: GVWR de hasta 19,500 lbs.
- Flexibilidad para tus necesidades de tu negocio: distancias entre ejes de 109 a 212 pulgadas para carrocerías de hasta 24 pies.
- Potencia para hacer el trabajo: motor Isuzu turbo-diesel de 5.2 litros con 215 HP y 452 lb-pie de torque y una transmisión automática de 6 velocidades.
- Durabilidad en el largo plazo: clasificación B-10 de 375,000
- La seguridad es lo primero: Sistema Avanzado de Asistencia al Conductor con Frenado Automático de Emergencia, Sistema de Advertencia de Abandono de Carril y Control de Crucero Adaptativo.

#### EXPERIENCIA

- El camión “low cab forward” más vendidos en Estados Unidos cada año desde 1986

#### REFERENCIAS

- 350,000 camiones medianos construidos por Isuzu registrados a clientes satisfechos, que están en la carreteras hasta el día de hoy

**PARA ENTREVISTAR ESTE “CANDIDATO”,  
CONTACTE HOY A SU DISTRIBUIDOR MÁS CERCANO**

[WWW.ISUZUCV.COM](http://WWW.ISUZUCV.COM)



# LA UNIÓN HACE LA FUERZA

**P**arece que no somos los únicos que se preocupan por el azaroso camino que está tomando el transporte por carretera hacia un futuro sin emisiones. A principios de julio, los fabricantes de motores y camiones para vehículos comerciales firmaron un acuerdo histórico con la Junta de Recursos del Aire de California. El acuerdo anunciado crea una Asociación de Camiones Limpios entre CARB, la Asociación de Fabricantes de Camiones y Motores y los principales fabricantes de motores y camiones de servicio mediano y pesado. El acuerdo aborda uno de los problemas centrales de la marcha hacia la eliminación de emisiones hasta ahora: plazos de entrega poco realistas en la carrera no sólo para completar la investigación y el desarrollo de nuevas tecnologías de sistemas de propulsión de cero emisiones, sino también para ponerlas en funcionamiento en operaciones de flota en el mundo real.

Muchas tecnologías nuevas están disponibles en este momento gracias a los esfuerzos hercúleos de los fabricantes de camiones y motores durante los últimos años. Pero estas nuevas tecnologías aún no funcionan en todas las aplicaciones de transporte por carretera. Y siguen siendo tremendamente caras. Algunas estimaciones sitúan el precio de un camión nuevo de batería eléctrica o de pila de combustible de hidrógeno en dos o tres veces más que el de un camión diésel convencional. Y si bien existen incentivos para ayudar a mitigar esos aumentos de precios, el panorama de incentivos es, en el mejor de los casos, irregular. Y para ser sincero, incluso los mejores programas de incentivos que existen no ofrecen ahorros suficientes para trasladar la industria del transporte por carretera a los vehículos cero emisiones al ritmo que CARB estaba proponiendo.

¿Qué pasa con los compradores de flotas cero emisiones? Esas cuestiones ocuparon un lugar central en las respuestas al acuerdo emitido por varios grupos de defensa que representan transportistas norteamericanos. Varias organizaciones, entre ellas la American Trucking Associations y la Truckload Carriers Association, emitieron declaraciones criticando el acuerdo y señalando que no se está prestando suficiente



atención a las flotas que eventualmente serán las más afectadas por la adquisición, adopción y operación de estas nuevas tecnologías.

Pero al menos este acuerdo es algo que les da a los fabricantes una voz en el proceso de toma de decisiones y establece un cronograma mucho más razonable para que estos cambios sucedan. Igual de importante es que evita que los fabricantes tengan que servir a dos amos (CARB y la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos) y cumplir con dos series de plazos no alineados. Por ejemplo, este acuerdo, por primera vez, alinea el impulso de cero emisiones de CARB con la Regla de bajo nivel de NOX de 2027 de la EPA.

La verdad es que este acuerdo es positivo para la industria del transporte por carretera de América del Norte. Establece pautas y plazos más fáciles y razonables para avanzar hacia cero emisiones. Al mismo tiempo, brinda a los fabricantes de equipos originales de camiones y motores más flexibilidad para alcanzar esos objetivos. Y todas esas son cosas buenas que creo que ayudarán en esta transición.

No hay duda de que el lado del usuario final de este dilema de las emisiones aún debe abordarse de manera significativa. Y tal vez todavía no estemos en el lugar correcto del proceso para lograrlo. Pero tal vez este acuerdo sea un primer paso hacia la creación de programas que ayuden a las flotas a seguir siendo rentables y a mantener nuestras cadenas de suministro en funcionamiento cuando los vehículos cero emisiones estén listos y disponibles para su despliegue masivo.

Los formuladores de políticas y las agencias gubernamentales deben mantener las cosas en perspectiva. La transición que se le pide a la industria del transporte por carretera no tiene precedentes en la historia. Sí, nuestra civilización necesita combatir el cambio climático. Pero también necesita una cadena de suministro saludable y que funcione para sobrevivir y prosperar. El transporte por carretera no puede realizar este cambio tecnológico masivo por sí solo. Y cuanto antes los formuladores de políticas comprendan esto, antes comenzarán a ver un progreso real hacia el cumplimiento de los objetivos de cero emisiones. [ETL](#)

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



# NUEVO PUERTO AUTÓNOMO DE PILOT Y KODIAK ROBOTICS



**P**ilot Flying J y la empresa de tecnología de camiones autónomos Kodiak Robotics han abierto su primer puerto de camiones en Villa Rica, Georgia. Kodiak utilizará la instalación, ubicada aproximadamente a 30 millas al oeste de Atlanta, para lanzar y aterrizar camiones autónomos y servirá como un centro para que los conductores recojan y dejen entregas en la primera y última milla. El puerto para camiones es una instalación permanente en la propiedad de Pilot Travel Center.


Don Burnette, fundador y director ejecutivo de Kodiak Robotics, comentó que su empresa colaboró con Pilot para aprovechar su infraestructura existente, lo que eliminó la necesidad de construir una nueva sustancial para respaldar las operaciones de Kodiak "y, en última instancia, permitió que Kodiak se integrara en el mundo real del transporte por carretera. Además, la tecnología de Kodiak es capaz de acceder a entornos no estructurados, por lo que no hubo necesidad de cambiar el diseño de las instalaciones para adaptarse a los estrictos requisitos de los camiones autónomos. Los camiones de Kodiak pueden aprovechar una amplia variedad de infraestructura de transporte existente, desde ubicaciones de Pilot hasta depósitos de transportistas. Esta flexibilidad es un factor clave en la capacidad de Kodiak

para escalar su tecnología."

Las Inspecciones Mejoradas (IM), que ya se han sometido a una prueba piloto en Texas, requieren que un inspector certificado por CVSA, que haya completado un curso de capacitación de CVSA de 40 horas y haya aprobado el examen correspondiente, realice una inspección exhaustiva de una combinación de camión autónomo, que es válida para un periodo de 24 horas. Luego, los camiones autónomos comunican el resultado de esa inspección, así como otra información de seguridad relevante, a los agentes encargados de hacer cumplir la ley en la carretera.



Dado que las autoridades tendrán un alto nivel de certeza sobre la aptitud para circular de los vehículos que participan en el programa de Inspección Mejorada, los camiones autónomos que sigan el proceso aprobado no estarán sujetos a inspecciones de rutina en las estaciones de pesaje y otros sitios de inspección. Kodiak ingresa los resultados de cada IM en el sistema Drivewyze, que luego comunica un conjunto de mensajes de datos de seguridad de muestra a los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley en las carreteras de Texas en los sitios de inspección participantes.


El nuevo puerto de camiones servirá como centro satélite oriental para la red de Kodiak, mientras que el centro de la compañía en Dallas-Fort Worth seguirá sirviendo como terminal principal para su flota de camiones autónomos. También sirve como modelo para futuros puertos de camiones Kodiak, que están diseñados para ser altamente escalables debido a los requisitos de infraestructura eficiente. Burnette dijo que la compañía actualmente opera tres viajes de ida y vuelta por semana entre Dallas y Atlanta, "pero planeamos ampliar significativamente el carril de Dallas a Atlanta durante los próximos años". 

Las operaciones de Roanoke Valley (RVO) de Mack Trucks en Virginia, donde se ensamblan todos los vehículos de servicio mediano de la compañía, ahora están certificadas y participan en el servicio 100% renovable de viento, agua y luz solar (WWS) de Appalachian Power Company. Esto significa que RVO compra el 100% de su energía renovable con cero emisiones de CO2 a Appalachian Power, satisfaciendo las necesidades del compromiso de Mack y RVO con la sostenibilidad y la gestión ambiental.

"Esta certificación es muy importante para Mack Trucks y RVO específicamente porque nos permite actuar según nuestro compromiso público con la sostenibilidad", dijo Antonio Servidoni, vicepresidente de RVO. "Mack no solo ofrece vehículos eléctricos, como el Mack MD Electric que se ensamblará aquí en RVO a finales de este año, sino que también se compromete a trabajar hacia un futuro sustentable en nuestras instalaciones".

El programa WWS de Appalachian Power

# CERTIFICACIÓN VERDE PARA MACK ROANOKE VALLEY

permite a los clientes consumir energía renovable las 24 horas del día con el 100% de la energía generada por los generadores de energía renovable de la empresa. La combinación de energía eólica, hidroeléctrica y solar significa que la carga de un cliente se cubre con recursos renovables en cualquier momento, de día o de noche. Appalachian Power tiene 338 megavatios (MW) de recursos renovables disponibles para sus clientes de Virginia a través del programa WWS, que es suficiente para alimentar 75,000 hogares. 



## 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](http://www.satrack.com)

 **satrack**

# CALIFORNIA CERO EMISIONES ¿ESTÁS LISTO PARA LAS NUEVAS REGLAS?

**S**i no has comenzado a planificar un futuro con cero emisiones, tal vez ya sea demasiado tarde, o eso piensa Chris Shimoda, parte de la Asociación de Transporte de California. "Este será un objetivo un poco móvil por el momento", dice Shimoda. "Pero no recomendaría esconder la cabeza en la arena. Va a suceder". Shimoda, vicepresidente senior de asuntos gubernamentales de la CTA, habló en un seminario web patrocinado por Ryder Fleet Risk Services.

La Junta de Recursos del Aire de California (CARB por sus siglas en inglés) instituyó regulaciones de emisiones y plazos para el cumplimiento que pusieron en marcha los relojes a principios de este año. Recientemente, llegó a un acuerdo con fabricantes de camiones y motores sobre los detalles de algunas de esas regulaciones, dando a las empresas y fabricantes más tiempo para cumplir en algunos casos. Pero se trata de reglas extraordinariamente complejas. Incluso las disposiciones y exenciones son complicadas. Quienes poseen, operan y mantienen camiones en California deberían formar equipos para analizar cómo estas reglas afectarán sus operaciones y ubicaciones, recomendó Shimoda.

Shimoda también habló sobre otras dos regulaciones que no han recibido tanta atención como las de emisiones. Una es la Clean Truck Check, que es similar al control de smog de los vehículos de pasajeros, solo que para camiones comerciales. Clean Truck Checks utilizará monitores en la carretera y la telemática interna del camión para hacer cumplir la ley, dice Shimoda. A principios de este año, California comenzó a utilizar los monitores y a emitir avisos a posibles emisores elevados, ya sea por un mal funcionamiento o por manipulación de las emisiones de los vehículos. En octubre, los propietarios de camiones deberán establecer cuentas y pagar tarifas de cumplimiento en la base de datos Clean Truck Check y, para el 1 de enero, los camiones deberán cumplir con las cartas NST y los requisitos de informes para operar en California. En julio del próximo año, se realizarán controles periódicos del cum-




plimiento de los diagnósticos a bordo.

Shimoda dice que se necesitará una herramienta de diagnóstico certificada para transmitir información a CARB inicialmente dos veces al año, pero, con el tiempo, trimestralmente. Todo lo que los propietarios de camiones deben hacer es instalar las herramientas, dice Shimoda, y esas herramientas informarán a CARB en segundo plano. "Por diseño, su objetivo es minimizar el tiempo de inactividad y mantener los camiones en movimiento en el estado de California", dice.

California también implementó nuevas regulaciones para unidades de refrigeración a partir de 2024. Todas las unidades de refrigeración para transporte (TRU por sus siglas en inglés) que operan en California deben informarse a CARB y pagar tarifas de registro. El requisito de una flota de cero emisiones entrará en vigor a finales de este año, con un requisito del 100% para finales de la década. Las TRU de remolque aún no están sujetas a este requisito, dice Shimoda, pero eso está por llegar.

También dijo que la Asociación de Transporte de California continúa respondiendo y analizando lo que estas reglas significan para la industria en el estado y más allá. Como señalaron él y Sarah Wellman, directora de asuntos corporativos del Sistema Ryder, otros estados han acordado actuar en conjunto con California en sus reglas de emisiones. "Estamos trabajando estas reglas de manera muy agresiva", dice, y la asociación espera litigar las reglas de emisiones bajo los requisitos de Advanced Clean Fleets. "Si la industria no puede cumplir, debemos recurrir a los tribunales", dice Shimoda. "En 13 años haciendo esto, nunca había tenido algo tan fuera de lo posible. Realmente necesitamos su ayuda para hacerlo retroceder. Este es el comienzo del viaje, no el final".

La naturaleza compleja de estas reglas y cronogramas significa que cualquier persona involucrada con la industria del transporte por carretera debe analizar cómo les afectarán ahora. Todo el mundo debería esperar que se cumplan las normas, afirma Shimoda, independientemente de que las empresas estén domiciliadas en California o no. "Empieza hoy a comprender tus opciones de regulación y cumplimiento", dice Shimoda. "Busca todo el asesoramiento de expertos que puedas para traducir esto a tus operaciones". 

**Si manejas un camión**

**deberías ser Miembro.**



**Conviértete en miembro de OOIDA.**

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

**800-444-5791 • [www.ooida.com](http://www.ooida.com)**



## FRENOS PROBLEMÁTICOS PRINCIPAL CAUSA DE OOS EN ROADCHECK

Los problemas con los frenos fueron una vez más la principal infracción de fuera de servicio (OOS por sus siglas en inglés) descubierta durante las 72 horas de Roadcheck, la Inspección masiva de la Alianza para la Seguridad de Vehículos Comerciales (CVSA) celebrada del 16 al 18 de mayo.

En Estados Unidos, 4,041 camiones (25.4% del total de infracciones encontradas durante Roadcheck) estaban estacionados con infracciones en el sistema de frenos y otros 2,236 (14%) con frenos de servicio defectuosos. Los problemas de frenos fueron dos de las tres razones principales citadas durante la campaña, con los neumáticos (19%) ocupando el segundo lugar. El aseguramiento de la carga (12.4%) y las luces (11.4%) completaron los cinco primeros.

El foco de la campaña de este año fueron los sistemas de frenos antibloqueo (ABS) y el aseguramiento de la carga. Hubo 2,975 violaciones de sujeción de carga y 4,127 violaciones de ABS -- cuatro fueron descubiertos en autobuses, 1,426 en tractores y 2,697 en remolques.

Casi 60,000 camiones y autobuses fueron inspeccionados en Canadá, México y Estados Unidos como parte del bombardeo de aplicación de la ley, y el 81% de los vehículos y el 94.5% de los conductores no tuvieron infracciones que los pusieran fuera de servicio.

Del 19% de los vehículos inspeccionados y

con al menos una infracción fuera de servicio, 11,270 vehículos motorizados comerciales fueron retirados de las vías hasta que se corrigieran las infracciones. Hubo un total de 17,479 infracciones de vehículos fuera de servicio emitidas durante el evento de tres días.

Los inspectores restringieron al 5.5% (3,256) de los conductores inspeccionados que tenían al menos una infracción de conducción OOS. En total, hubo 5,280 infracciones de conductores que los pusieron fuera de servicio. La principal infracción del conductor por un amplio margen estuvo relacionada con las Horas de Servicio (39.4%), seguida de Registros Falsos (27.4%), la categoría general Otros (9.5%), Licencia cancelada/revocada (8.2%) y Falta de Tarjeta de Asistencia Médica (4.8%). También se registraron un total de 949 infracciones relativas al uso del cinturón de seguridad durante International Roadcheck de este año, lo que representa poco más del 1% de los conductores.

Los inspectores también revisaron los vehículos motorizados comerciales que transportaban materiales/mercancías peligrosas (HM/DG) para garantizar que se transportaran de manera segura y cumplieran con las regulaciones federales. Se realizaron un total de 2,853 inspecciones de HM/DG y los inspectores descubrieron 236 infracciones fuera de servicio relacionadas con este tipo de camiones. [TTL](#)

## EVOLUCIONAN ACEITES PC-12 APUNTA A EMISIONES Y EFICIENCIA

Con las nuevas regulaciones de emisiones a partir del año modelo 2027 y el hardware cerca de sus límites tecnológicos, es hora de que los aceites de motor desempeñen un papel más importante. Los nuevos aceites fueron propuestos por primera vez por la Asociación de Fabricantes de Camiones y Motores en 2021, cuando solicitó al Instituto Americano de Petróleo (API por sus siglas en inglés) el desarrollo de una nueva categoría de motores diésel que le ayude a gestionar nuevas y más estrictas regulaciones de emisiones y demandas de desgaste del motor. La nueva categoría, PC-12, reemplazará los aceites PC-11 disponibles actualmente, CK-4 y FA-4.

Jeffrey Harmening, gerente senior de proyectos para EOLCS/DEF en API, dice que algunas de las cosas que los OEM querían ver en los nuevos aceites incluían una mayor resistencia a la oxida-

El nuevo aceite para motores de servicio pesado totalmente sintético T6 10W-30 de Shell Rotella con Triple Protección Plus ya está disponible para su compra en distintas locaciones de Autopartes O'Reilly y Amazon. El aceite totalmente sintético ofrece una mejor protección contra el desgaste en comparación con las mezclas convencionales y sintéticas, afirmó Shell, y una mejor economía de combustible en el grado de viscosidad de más rápido crecimiento para los vehículos con motor diésel.

"Shell Rotella T6 10W-30 totalmente sintético es adecuado para la mayoría de los motores modernos de baja emisión y de servicio pesado y para los motores diésel más antiguos y de mayor trabajo", afirmó Julie Wright, gerente de marca de Norteamérica de Shell Rotella. "Esto incluye motores de camiones de clase 8, camiones y vehículos utilizados en la construcción, la agricultura y las actividades de ocio".

Rotella dijo que su tecnología Triple Protection Plus brinda protección contra el desgaste, los depósitos y la degradación del aceite, además de un mejor rendimiento de economía de combustible, lo que ayuda a proteger el equipo, prolongar la vida útil del motor y mantener el control de la viscosidad bajo altas temperaturas.

El nuevo aceite también ofrece una capacidad mejorada de economía de combustible

ción, nuevas capacidades de prueba de desgaste del motor, viscosidades más bajas para incluir SAE xW-20 en la subcategoría F, reducción de cenizas sulfatadas para mejorar la eficiencia de los filtros de partículas diésel, protección mejorada del catalizador como parte del postratamiento de los gases de escape y nuevos elastómeros de sellado para garantizar la compatibilidad con los aceites propuestos.


Greg Matheson, gerente de productos de lubricantes comerciales de Lubrizol, una empresa de aditivos, dice que el desarrollo de nuevos aceites es una cuestión de equilibrio a medida que las empresas reformulan sus aceites para satisfacer las demandas de los OEM y las nuevas regulaciones. "Es una especie de caja abierta", dice Matheson. "La clave de este desarrollo es cómo podemos mostrar claramente ese valor al usuario final. Les permitirá mejorar la eficiencia del combustible, lo que se traduce en dinero".

Petro-Canada Lubricants dice que la menor viscosidad esperada de los aceites PC-12 reducirá la resistencia dentro del motor junto con los problemas de bombeo y rotación para mejorar la eficiencia. Dice que incluso puede haber un aceite tan

ligero como el SAE 0W-20 para trabajos pesados. La empresa ya ha completado una prueba operativa de campo con un prototipo de 0W-20. Durante el próximo año, la industria estará finalizando la química, límites y pruebas para aceites PC-12, dice Matheson. Las empresas están experimentando con niveles químicos y desarrollando pruebas y métricas a las que toda la industria puede aspirar.


En Shell, los aceites de motor Rotella se están reformulando para la nueva categoría. Karin Haumann, gerente de servicios técnicos OEM de Shell Global Solutions y presidenta del equipo de desarrollo de nuevas categorías API que crea las especificaciones PC-12, dijo que el nuevo aceite será una mejora. "La nueva categoría se solicita con las siguientes mejoras más allá de las especificaciones actuales API CK-4 y FA-4: mayor rendimiento de oxidación, nueva capacidad de prueba de desgaste, la adición de viscosidades de aceite más bajas para incluir xW-20 en la subcategoría F, capacidad de postratamiento mejorada y la expansión de la compatibilidad con elastómeros del motor", comentó. Harmening de API dice que el nuevo aceite también puede tener otros beneficios, incluida la habilitación de nuevas tecnológi-

as de motores que se espera que experimenten una mayor presión efectiva de frenado y demandas de los clientes.

Harmening dice que los talleres deberían asegurarse de mejorar su espacio de almacenamiento para los nuevos aceites y asegurarse de que los técnicos sepan cuándo usarlos para evitar daños potencialmente costosos al motor. "Asegúrese de marcar los tanques, el almacenamiento, las herramientas, etc. para evitar mezclar diferentes productos y aplicarlos incorrectamente", dice Harmening. "Cuando los aceites de motor PC-12 estén disponibles, será un buen momento para que los talleres reevalúen la necesidad de todos los aceites que tienen en existencia y eliminen los aceites más antiguos que tal vez ya no sean necesarios. Además, evalúe grados de viscosidad específicos y ajuste el inventario para garantizar que tenga el suministro adecuado de los aceites más usados. Si planea realizar cambios, establezca una fecha específica y comuníquese claramente esta información al personal para alinear a todos sobre los procedimientos adecuados para almacenar y manipular adecuadamente múltiples aceites de motor". 

## BAJA VISCOSIDAD NUEVO SHELL ROTELLA T6

de hasta un 2% (en comparación con el aceite convencional para motores diésel de servicio pesado 15W-40), dijo Shell, sin comprometer la protección o durabilidad del motor. Una mayor protección contra la oxidación mantiene la economía de combustible durante todo el intervalo de cambio de aceite.

Según la empresa, los beneficios clave del aceite totalmente sintético de baja viscosidad incluyen menor consumo de aceite para ayudar a reducir los costos de mantenimiento, mayor protección contra la oxidación para una mayor economía de combustible, control de corrosión para ayudar a proteger las piezas clave del motor, formulación baja en cenizas para compatibilidad con sistemas de emisiones, capacidad de drenaje extendida que proporciona más tiempo de actividad y costos de mantenimiento reducidos y es adecuado para uso con biodiesel. 

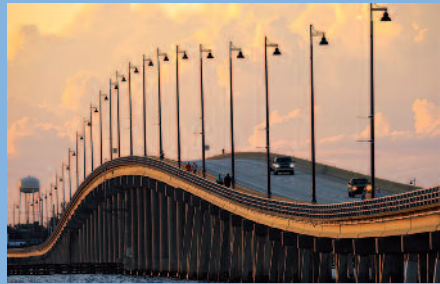


# HAY MENOS PUENTES MALOS PERO QUEDA TRABAJO POR HACER

**E**l número de puentes en malas condiciones disminuyó este año en 560 en comparación con 2022, según el análisis de la Asociación Estadounidense de Constructores de Carreteras y Transporte (ARTBA por sus siglas en inglés) de la base de datos del Inventario Nacional de Puentes 2023 del Departamento de Transporte recientemente publicada. Pero más de 222,000 puentes estadounidenses necesitan trabajos de reparación importantes o deberían ser reemplazados, una cifra que representa el 36% de todas las estructuras estadounidenses.

Colocados de un extremo a otro, estos puentes se extenderían más de 6,100 millas, según la economista jefe de ARTBA, la Dra. Alison Premo Black, quien realizó el análisis, y cruzarlos tomaría cuatro días y medio a una velocidad promedio de 55 millas por hora. Con base en los datos de costo promedio presentados por los estados al Departamento de Transporte, Black estima que hacer todas las reparaciones necesarias costaría más de \$319 mil millones.

Actualmente, los estados tienen acceso a \$10.6 mil millones de los fondos de fórmula puen-




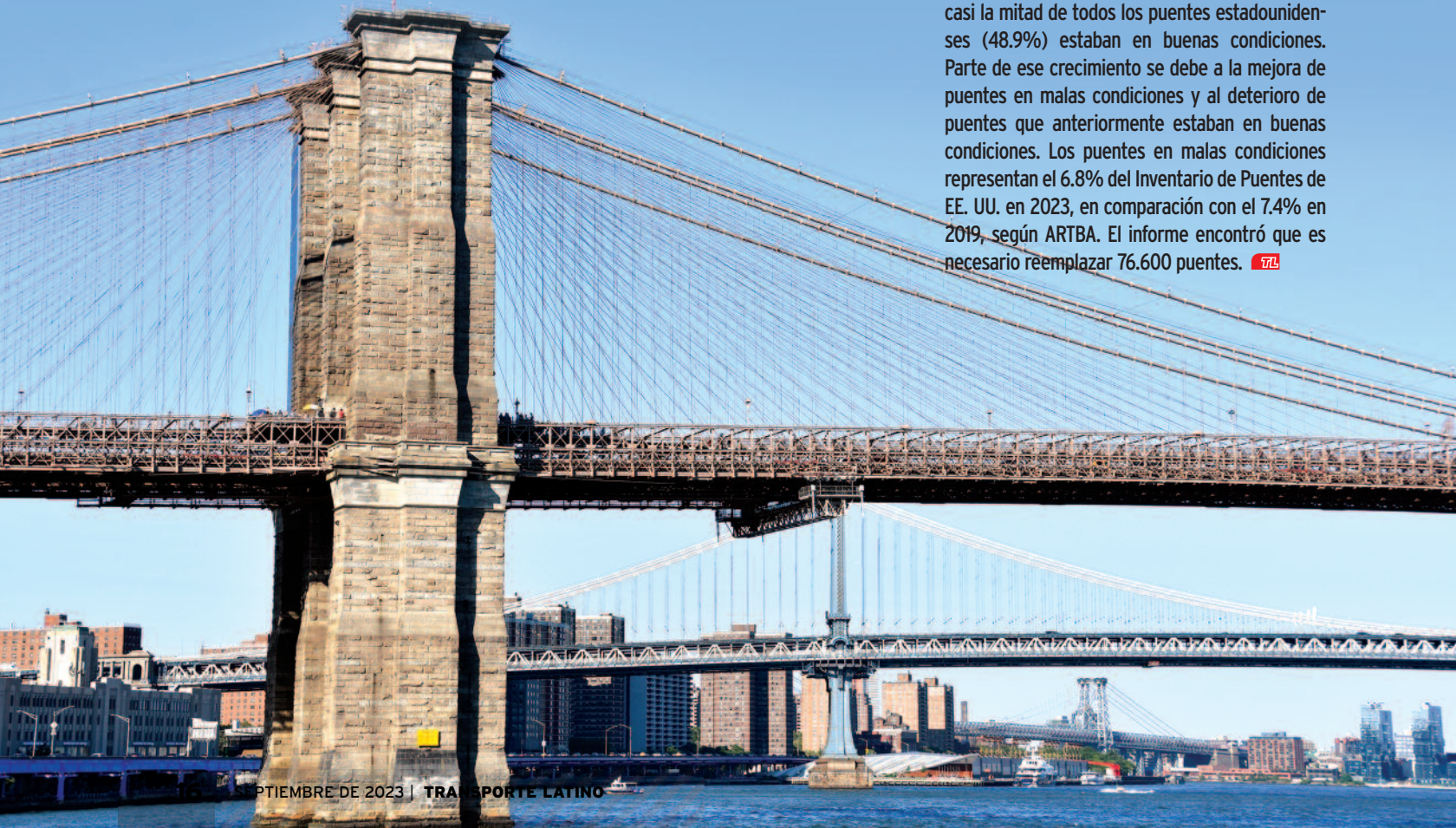
te de la Ley Federal de Empleos e Inversión en Infraestructura de 2021 que podrían ayudar a realizar las reparaciones necesarias, y otros \$15.9 mil millones estarán disponibles en los próximos tres años. A medida que se acerca el final del año fiscal 2023, el 30 de septiembre, los estados han comprometido \$3.2 mil millones, o el 30% de los fondos disponibles de la fórmula puente, para 2,060 proyectos de puentes diferentes, y aún quedan \$7.4 mil millones por llegar.

Treinta y un estados han comprometido menos del 33% de sus fondos de fórmula puente disponibles al 30 de junio, pero ocho estados han comprometido más de dos tercios de sus

fondos de fórmula puente disponibles: Idaho (100%), Georgia (100%), Alabama (97%), Arizona (88%), Indiana (81.5%), Florida (80%), Texas (78%) y Arkansas (68%). Los estados tienen cuatro años para comprometer fondos del programa puente de fórmula para proyectos específicos, lo que les brinda flexibilidad adicional para decidir cuándo realizar inversiones.

"La buena noticia es que los estados están comenzando a emplear estos nuevos recursos para abordar las necesidades de puentes que se necesitaban desde hace mucho tiempo", dijo el presidente y director ejecutivo de ARTBA, Dave Bauer. "La mejor noticia es que hay más mejoras en camino". Black dijo que la mayoría de los puentes se inspeccionan cada dos años, por lo que se necesita tiempo para que los esfuerzos de reparación y rehabilitación aparezcan en los datos federales anuales. "Lo que sí sabemos ahora por otros indicadores del mercado es que hay más proyectos de puentes en trámite", añadió.

El análisis de ARTBA también reveló que en los últimos cinco años, la proporción de puentes en buenas condiciones sigue creciendo. En 2023, casi la mitad de todos los puentes estadounidenses (48.9%) estaban en buenas condiciones. Parte de ese crecimiento se debe a la mejora de puentes en malas condiciones y al deterioro de puentes que anteriormente estaban en buenas condiciones. Los puentes en malas condiciones representan el 6.8% del Inventario de Puentes de EE. UU. en 2023, en comparación con el 7.4% en 2019, según ARTBA. El informe encontró que es necesario reemplazar 76.600 puentes. 





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](http://autocartruck.com/actt)**



# HERMANO MENOR

## WESTERN STAR 47X

CON UN PAR MOTOR DE HASTA 1,850 LB-PIE, EL "PEQUEÑO" 47X TIENE LA FUERZA NECESARIA PARA ENCARAR TRABAJOS PESADOS, AL TIEMPO QUE SUS DIMENSIONES CONTENIDAS LO HACEN ADECUADO PARA APLICACIONES SENSIBLES AL PESO Y LA LONGITUD, COMO HORMIGONERAS, CAMIONES DE TRANSPORTE A GRANEL Y CONFIGURACIONES DE CAMIONES DE VOLTEO LIMITADOS POR LEYES DE PUENTES. »»





POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

Los camiones vocacionales se encuentran entre los vehículos más complejos del mundo. Es un verdadero desafío colocar todo tipo de equipos diferentes, desde grúas hasta cajas de descarga y configuraciones de quitanieves, en un espacio de estructura muy limitado. Con el 47X, Western Star aprovechó muchas de las nuevas características introducidas en el 49X, al tiempo que ofrece a los operadores vocacionales, incluidas las flotas de condados y municipales, un chasis que acomoda gran parte del equipo que usan en un peso más liviano y que cumple con las leyes de puentes.

La diferencia más obvia es el cofre más corto, que da una distancia de la defensa al fondo de la cabina (BBC por sus siglas en inglés) de 111.6 pulgadas en el 47X en comparación con la BBC de 122 pulgadas del 49X. Con la "defensa de ley de puente" opcional, la medida desde el parachoques hasta la parte trasera de la cabina se puede recortar aún más a 110.8 pulgadas. Las configuraciones de distancia entre ejes de hasta 415 pulgadas están disponibles con el eje de dirección adelantado, mientras que el eje retrasado limita la distancia entre ejes a 361 pulgadas.

"Hay alrededor de 3,142 condados en los Estados Unidos, y cada uno puede tener sus propias regulaciones para puentes", señaló Samantha Parlier, vicepresidenta de desarrollo de mercado vocacional de Daimler Trucks North America, durante un recorrido previo al lanzamiento del 47X con reporteros. "Diez pulgadas importan. Diez pulgadas pueden ser 1,000 libras adicionales [de carga útil], y pueden marcar la diferencia entre un camión

cuyo manejo es ilegal y uno que no lo es".

Además de ser 10 pulgadas más corto, el 47X es 200 libras más liviano (especificación por especificación) que el 49X. Hay varias opciones de rieles de bastidor disponibles, incluido un riel de 9.5 milímetros con la misma clasificación RBM (momento de flexión resistente) que un riel de 11 milímetros, pero es aproximadamente 100 libras más liviano. Los travesaños de aluminio fundido estándar brindan ahorros de peso adicionales sin sacrificar la resistencia o la durabilidad, de acuerdo a DTNA.

Tales opciones de bastidor posicionan bien al 47X para aplicaciones centradas en el peso, como tractores o mezcladoras profesionales. "Queríamos tener el camión mezclador de primer nivel en la industria, y sabemos que con las mezcladoras, el peso es más una prioridad que la potencia", dijo Parlier. "Entonces, nos enfocamos en construir un camión que alcance las 16,100 libras para el mercado de las mezcladoras".

El diseño y el montaje de camiones profesionales es un proceso complejo, por lo que DTNA ha incluido gran parte de este desafío en el proceso de diseño. Los ingenieros trabajan directamente con los principales fabricantes de equipos para camiones (TEM por sus siglas en inglés) para obtener los detalles de construcción justo antes de que el camión llegue a la línea de ensamblaje, donde los errores son costosos y requieren mucho tiempo para corregirlos.

Parlier dice que puede tomar hasta una hora perforar un solo orificio en un marco, por lo que los equipos de ingeniería de DTNA trabajan directamente con los TEM para perforar todos los orificios antes de que se construya el camión para que, literalmente, puedan colocar la carrocería en el camión y atornillarla. »»



vocacional: **WESTERN STAR 47X**

20

SEPTIEMBRE DE 2023 | **TRANSPORTE LATINO**



El sistema de interfaz QuickFit es otra característica extraída del 49X. Ofrece fácil acceso a la arquitectura eléctrica del camión utilizando un sistema eléctrico multiplexado avanzado diseñado para facilitar la interfaz TEM, la programación y el acceso a la energía. Los conectores están ubicados en la parte trasera de la cabina, mientras que las unidades de control electrónico se almacenan en la cabina en la nueva bóveda electrónica del tablero o en la E-Vault de la parte trasera de la cabina para facilitar el acceso. Los instaladores ya no necesitan perforar la parte trasera de la cabina o atravesar el piso. La interfaz está justo en la parte trasera de la cabina.

Tradicionalmente, los instaladores han utilizado el espacio entre los asientos para montar interfaces de control del conductor para sus diversos equipos. Para mantener ese espacio libre y facilitar la instalación, DTNA ha desarrollado el Flex Panel, un panel que encaja en el panel B del tablero equipado con los dispositivos de control adecuados.

El panel estaría preconfigurado por el TEM y conectado a los conectores RP 1226 que ya están debajo del panel. El Flex Panel también se puede configurar con indicadores adicionales, interruptores, un montaje ELD o una preparación de montaje RAM, según las necesidades del cliente. "Todo este sistema está diseñado para ser plug and play, directamente en el sistema del camión para que la actualización sea muy fácil", dice Parlier. "Los instaladores pueden tener sus arneses, todo listo para usar, luego pueden usar la herramienta CHEC para acceder directamente a la lógica de parámetros y la lógica de diseño del camión".

La herramienta CHEC de Western Star es la interfaz para los controladores programables que se encuentran en los camiones de la serie X. Permite que los TEM y los distribuidores vean y modifiquen las configuraciones eléctricas, lo que les permite personalizar las entradas y salidas y cambiar los parámetros en cuestión de minutos. Con el poder de QuickFit y CHEC, lo que alguna vez se consideró complejo, costoso o imposible de hacer se puede lograr de manera más fácil y eficiente, dice DTNA.

## CABINA Y CARROCERÍA

La cabina de aluminio reforzado con acero de la serie X es un 8% más liviana y proporciona un 13% más de espacio que la competencia, dijeron funcionarios de DTNA. La estructura de la cabina tiene refuerzos de acero en áreas críticas, como la cabecera de la pared trasera y los pilares A y B. Las bisagras de la puerta están reforzadas y se



probaron en condiciones diseñadas para simular 15 años de uso. Las puertas están construidas de acero galvanizado y selladas para resistencia a la corrosión. Todo el acabado exterior de metal brillante es cromado o de acero inoxidable, no de plástico cromado.

La cabina tiene un parabrisas de una pieza para tiempos de reparación más rápidos y ventanas traseras opcionales de una pieza o de tres

piezas de alta visibilidad. Los parabrisas de la serie X son un 28% más grandes que las versiones anteriores y utilizan limpiaparabrisas de 24 pulgadas que cruzan el centro del vidrio, lo que proporciona una zona limpiaparabrisas mejorada en un 37 %, según DTNA. Todos los modelos de la serie X vienen de serie con un tablero envolvente que brinda fácil acceso al centro de comando del conductor y al panel B. Hay un





volante multifunción y el nuevo grupo de instrumentos presenta el Driver Command Center de Daimler. El interior también incluye detalles exclusivos, como asientos de primera calidad, aislamiento de primera calidad para mayor silencio y control de la temperatura. Hay tres configuraciones de dormitorio disponibles en el 47X: techo bajo estilo trinchera de 36 pulgadas y techo medio de 36 o 48 pulgadas. >>



# 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

El cofre del 47X ofrece una visibilidad hacia adelante de 24.8 pies, una mejora de 11 pulgadas sobre el 49X, mientras que su construcción compuesta y el sistema de suspensión ISO Tech resisten la flexión y el agrietamiento al absorber y disipar las vibraciones de las entradas de la carretera. Todos los Western Star Serie X cuentan con el conjunto completo de sistemas de seguridad de Detroit Assurance, que incluyen: asistencia activa de frenado, control de crucero adaptativo, asistencia de protección lateral, advertencia de puerta trasera, advertencia de cambio de carril, faros/limpiaparabrisas automáticos y luces altas inteligentes, modo de retención de frenos, visualización de señales de tráfico e intervención de velocidad activa con motores Detroit, así como Wabco OnGuard, que incluye mitigación de colisiones y control de crucero adaptativo, opcional con motores Cummins.

## MOTOR Y TRANSMISIÓN

El 47X viene estándar con el motor Detroit DD13 Gen 5, que cuenta con relaciones de compresión más altas y un nuevo diseño de pistón de remolino para mejorar aún más la combustión y la eficiencia. Una nueva característica llamada ThermoCoasting en el DD13 Gen 5 evita el enfriamiento del postratamiento mientras se desplaza por inercia o funciona con carga ligera, lo que mantiene el sistema a su temperatura óptima y reduce significativamente la necesidad de regeneraciones estacionadas.

Para aplicaciones sensibles al peso, están disponibles los motores Cummins L9 y X12. La toma de fuerza del motor delantero (FEPTO) opcional se ofrece tanto con los motores Cummins como

## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTORES

- Cummins L9 de 8.9 litros con 260 a 380 HP y 850 a 1,250 lb-pie
- Cummins X12 de 11.8 litros con 350 a 500 HP y 1,450 a 1,700 lb-pie
- DD13 de 12.8 litros con 370 a 525 HP y 1,250 a 1,850 lb-pie

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Flatleaf y Taperleaf

#### TRANSMISIÓN


- Manuales Eaton Fuller de 10, 13 y 18 velocidades
- Semiautomáticas Detroit DT12-V, Eaton Ultrashift Plus y Endurant AMT
- Automáticas Allison 3000 y 4000

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Sencillas Flatleaf, AirLiner y Neway
- Tandem AirLiner, Chalmers, Hendrickson, Neway y TufTrac
- Tridem Airliner y Neway

con el DD13 para aplicaciones como quitanieves. De manera similar, se ofrecen tanques de combustible rectangulares y un sistema de postratamiento elevado con motores Cummins para un

mejor espacio libre para los quitanieves. El 47X también se ofrece con la nueva transmisión profesional DT12-V. Ofrece tres aplicaciones de modo: modo sin rocas, modo todoterreno y modo pavimentadora.

El 47X está programado para entrar en producción en el primer trimestre de 2022 y, a pesar de los desafíos actuales de la cadena de suministro, Parlier dice que la producción del 47X ha estado en las etapas de planificación durante algún tiempo, por lo que no espera que esos problemas tengan un gran impacto en las entregas del camión. "Me temo que no somos inmunes a todo eso, pero se trata de uno de los beneficios de la plataforma de la serie X. Hay tantas cosas compartidas entre los dos que hemos podido planificar en torno a eso", comentó. "Hemos estado planeando que el 47X entre en producción en el primer trimestre de 2022 durante mucho tiempo, y tenemos excelentes equipos de gestión de la cadena de suministro que están haciendo todo lo posible para navegar por eso". 



vocacional: **WESTERN STAR 47X**



WITNESS  
THE RETURN  
OF JIGSAW

# SAW X

IN THEATERS  
SEPTEMBER 29

tristar pictures LIONSGATE

# ¡A LA CARGA!

## **VOLVO** VNR ELECTRIC 2023

LA ELECTRIFICACIÓN DEL TRANSPORTE AVANZA A PASO MUY VELOZ. VOLVO MEJORÓ EL VNR ELECTRIC APENAS DOS AÑOS DESPUÉS DE SU PRESENTACIÓN, AUMENTANDO EL ALCANCE GRACIAS AL USO DE BATERÍAS MÁS GRANDES. SI A ESO LE SUMAS UN TORQUE DE MÁS DE 4,000 LB-PIE EN CUANTO TOCAS EL ACELERADOR, SABRÁS QUE TIENES LA POTENCIA NECESARIA PARA MOVER CARGAMENTOS DIFÍCILES. »



**H**asta hace poco tiempo, digamos unos cinco años, la electrificación del transporte parecía algo plausible, pero no se veía muy cercana. La proliferación de automóviles de pasajeros eléctricos ayudó a cambiar la percepción, pero se veía complicado que los obstáculos como la autonomía o el tiempo de carga de la batería llegaran a ser prácticos para la demandante industria del transporte. Sin embargo, en apenas cinco años la tecnología ha avanzado a pasos agigantados y ya los camiones eléctricos son ya una realidad. Uno de ellos es el Volvo VNR Electric, el cual está disponible en tres configuraciones, incluido un camión recto de un solo eje con una clasificación de peso bruto vehicular

(GVWR por sus siglas en inglés) de 33,200 libras y dos configuraciones de tractor: un 4x2 con una clasificación de peso bruto combinado (GCWR por sus siglas en inglés) de 66,000 libras y otro 6x2 con hasta 82,000 libras de GCWR. Cualquiera que sea el modelo que utilicen los conductores, la línea de transmisión eléctrica puede producir 455 caballos de fuerza y hasta 4051 libras-pie de torque. Las características de seguridad que se ofrecen en los Volvo VNR de combustible fósil están disponibles en el VNR Electric. Las baterías del camión fueron diseñadas para durar entre seis y ocho años.

Con el objetivo de ofrecer a las empresas de entrega locales y regionales una opción de cero emisiones, una que también es más silenciosa y más fácil de operar para los conductores, cada

VNR Electric viene con un nuevo servicio llamado Volvo Gold Contract. Este contrato está diseñado para facilitar a los administradores de flotas dar el salto a la electromovilidad, cubriendo el mantenimiento programado y preventivo, el remolque y la reparación de vehículos, incluido cualquier problema con las baterías de iones de litio. El contrato Volvo Gold también incluye el servicio telemático Uptime Services que Volvo Trucks ofrece para sus otros semirremolques e incluso se puede uti-



## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTOR

- Eléctrico de 340 kW con 455 HP y hasta 4,051 lb-pie

#### BATERÍAS

- 4 baterías: 377kWh
- 6 baterías: 565kWh

#### TRANSMISIÓN

- Automática de 2 velocidades

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática

lizar para agrupar opciones de pago y financiación a través de Volvo Financial Services.

Ofrecer el mismo paquete de servicios de tiempo de actividad muestra cómo Volvo quiere que la transición a la electricidad sea lo más fluida posible. Si bien la mecánica es diferente en toda la línea de vehículos de la compañía, al ofrecer los mismos servicios y al hacer que el VNR Eléctrico se vea y conduzca de manera similar a un modelo VNR de transporte regional con motor

diésel, no debería haber muchas cosas nuevas que los conductores deben aprender. Pero obviamente sí habrá algunas diferencias.

La primera generación del Volvo VNR Electric tenía un alcance operativo de hasta 150 millas. Ahora se lanza una versión mejorada del camión eléctrico, con un alcance operativo de hasta 275 millas y un mayor almacenamiento de energía de hasta 565 kWh. El rendimiento mejorado se debe, entre otras cosas, al diseño mejorado de la batería y a una nueva opción de paquete de seis baterías. El nuevo Volvo VNR Electric también reduce el tiempo de carga requerido, ya que la capacidad de carga de 250 kW proporciona una carga del 80 % en 90 minutos para el paquete de seis baterías y 60 minutos para la versión de cuatro baterías. >>



Algo a tener en cuenta es que operar el VNR Electric debería ser un cambio agradable con respecto a los camiones diésel. Son más silenciosos y fáciles de usar con una transmisión I-Shift de dos velocidades, y los conductores probablemente saldrán de ellos más renovados que después de operar un semirremolque diésel en distancias similares. A pesar de todas las similitudes con los camiones diésel de hoy en día, Volvo sabe que los conductores en algunos estados, como California, tienen más probabilidades de ser los que se suban a bordo que en otros. Volvo todavía está aprendiendo del proyecto LIGHTS para ofrecer camiones eléctricos que se adapten a las necesidades del cliente, pero aún así, pasar a la electricidad es un proceso lento. "Este camión no es para todos en este momento", dijo Magnus Koeck, vicepresidente de marketing y gestión de marca de VTNA. "Recogida y entrega, áreas urbanas, transporte regional corto. Esto es realmente donde está el



enfoque ahora, pero por supuesto que eso cambiará con el tiempo".

### DISEÑO

El Volvo VNR Electric tiene la clásica apariencia de los camiones de la marca sueca, con

una enorme parrilla dominando el frente, la cual está atravesada de manera diagonal por una franja cromada con el logotipo de Volvo en el centro. El cofre es corto y se inclina hacia abajo, lo cual te da una excelente visibilidad al circular por espacios con mucho tráfico; algo a



lo que también ayuda el gran parabrisas y las ventanas de buen tamaño.

Lleva faros de LEDs en las luces bajas y altas, al igual que las direccionales, las de posición y las de estacionamiento; muy acorde con los tiempos, los faros también incluyen luces de día, también de LEDs. Las anchas salpicaderas no solo le dan un aspecto más robusto, sino que el paso de rueda de hasta 50 grados y la distancia de la defensa al fondo de la cabina (BBC por sus siglas en inglés) de 113.5 pulgadas, le dan una excelente maniobrabilidad al hacer entregas en la ciudad. El hermano eléctrico de la familia VNR ofrece únicamente una cabina de día, lo cual maximiza la carga útil y la maniobrabilidad. Es lógico que este modelo no ofrezca cabina dormitorio, pues la autonomía de 150 millas lo mantiene cerca de su lugar de origen. >>



Asegúrate de tener el ELD indicado.



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

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

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

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

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

(855)-ROADLOG  
[roadlog-sales@vdo.com](mailto:roadlog-sales@vdo.com)  
Compra directamente en:  
[www.shopvdo.com](http://www.shopvdo.com)



VDO y RoadLog son marcas registradas de Continental Corporation.

RoadLog

VDO

## INTERIOR

Entrar y salir es muy sencillo gracias a que las puertas miden más de 3 pies de ancho, más de 4 de alto y tienen una apertura completa de 70 grados, así como manijas de agarre colocadas de manera ergonómica. El interior está organizado para que los conductores de recorridos diarios continúen productivos y cómodos. La combinación de un asiento ergonómico, un parabrisas panorámico y un cofre corto con leve inclinación dan una excelente visibilidad cuando se viaja por las calles congestionadas de la ciudad.

Como no hay dos conductores exactamente iguales, Volvo equipó al VNR con la nueva dirección Position Perfect, que consiste en que puedes modificar la posición del volante -que por cierto es multifunción- en tres rubros: altura, profundidad e inclinación. Esta última característica hace que encontrar la posición ideal de manejo sea sencillo, sin importar el físico del chofer.

La suspensión de aire de la cabina y los resortes neumáticos montados fuera de borda, los amortiguadores y la barra estabilizadora que ofrece Volvo ayudan al conductor a tener una marcha suave. El nuevo panel de instrumentos combina indicadores tradicionales bien organizados con una pantalla a color LCD de alta definición de cinco pulgadas. La pantalla LCD programable puede configurarse para mostrar una amplia gama de alertas de datos y configuraciones del sistema del vehículo.

Los asientos de VNR se diseñaron tras una extensa investigación sobre ergonomía. Desde los conductores más pequeños a los más grandes se beneficiarán de la ubicación de asientos optimizada, la mayor gama de ajustes y los controles de fácil acceso. Además, el refrigerador opcional incorporado bajo el asiento del pasajero brinda almacenamiento en frío, de fácil acceso desde el asiento del conductor, para tentempiés y bebidas.




## SEGURIDAD

Volvo es una empresa reconocida por su seguridad, y el VNR Electric no es la excepción a la regla. Entre los sistemas que incorpora está el de asistencia activa al conductor, el cual envía advertencias auditivas y visuales si se detecta un objeto inmóvil metálico al frente del vehículo e incluso aplica los frenos al rodar a más de 15 mph si el conductor no reacciona. También encontramos el sistema de advertencia de salida de carril y el de advertencia de colisión frontal, además de los ya básicos ABS y control de estabilidad. Todo con el objetivo de darle un segundo más al conductor para reaccionar, algo que los ingenieros de Volvo calculan evitaría el 90% de los accidentes.

"Para nosotros, es más que un camión. La tran-

sición a la electromovilidad requiere una estrecha colaboración de las partes interesadas", dijo Voorhoeve. "Estamos comprometidos a trabajar en estrecha colaboración con nuestros clientes y distribuidores, brindando soporte consultivo de extremo a extremo, igualando los incentivos disponibles, entendiendo la infraestructura de carga requerida y adaptando el modelo y las especificaciones correctas a sus necesidades operativas. A medida que alcanzamos este hito histórico, avanzando con nuestros clientes pioneros hacia una visión compartida del futuro, Volvo Trucks está haciendo que la movilidad eléctrica sea accesible, eficiente y operativamente viable. El futuro está aquí y estamos orgullosos de traer esta nueva y muy real solución a la industria de camiones comerciales de América del Norte hoy".

El Volvo VNR Electric es elegible para docenas de programas de financiamiento e incentivos, que incluyen hasta \$120,000 por vehículo del Proyecto de Vales Incentivos para Camiones y Autobuses Híbridos y Cero Emisiones de California (HVIP por sus siglas en inglés). A través de cupones, incentivos o reembolsos en el punto de venta, los programas de financiamiento establecidos están ayudando a que la transición a vehículos de cero emisiones sea más rentable para flotas de todos los tamaños que operan en todos los sectores. 





# EFICIENCIA CONSECUENTE

**MAN** es Gama de Camiones



# MARCA EL CAMINO

**SCANIA SERIE S 2023**

CON UN RENOMBRE PRÁCTICAMENTE SIN IGUAL EN EL TRANSPORTE DE LARGA DISTANCIA, LA SERIE S DE SCANIA ES UN REFERENTE A NIVEL MUNDIAL EN EFICIENCIA, TECNOLOGÍA Y COMODIDAD. Y ESTO SOLO SE VIO REFORZADO CON LAS CABINAS MÁS LUJOSAS Y ESPACIOSAS QUE ADOPTARON RECIENTEMENTE, CON UNA EXCELENTE VISIBILIDAD, SUELO PLANO QUE LAS HACE MÁS AMPLIAS Y GRAN CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO. »



**O** cuando uno hace bien las cosas, la publicidad se hace prácticamente sola. Algo que sucede con Scania en el mundo del transporte, especialmente en la carretera. Este fabricante sueco es uno de los líderes en el transporte de larga distancia; no solo en Europa, donde es ampliamente conocido, sino en el mundo. La más reciente generación de la Serie S, presentada hace pocos años, trajo consigo un nuevo modelo entre sus cabinas dormitorio con piso plano. En el diseño de las cabinas tomaron en cuenta hasta el más mínimo detalle para responder a las demandas actuales y futuras de sus clientes. La nueva generación de cabinas modulares refleja la identidad y el diseño característicos de Scania, y están fabricadas en la fábrica de Oskarshamn, Suecia.

El diseño básico de las cabinas fue desarrollado en estrecha colaboración con la empresa hermana de Scania, Porsche Engineering. La nueva gama de cabinas no tiene ninguna pieza en común con la gama de cabinas existente de Scania, pero naturalmente se han trasladado y desarrollado todos los aspectos positivos de las cabinas de Scania.

## DISEÑO

En lo que se refiere al exterior, la marca ha dado máxima prioridad a aspectos relacionados con la aerodinámica y, por lo tanto, con el consumo de combustible. Todas las superficies (delantera, laterales e incluso la

parte inferior del vehículo), se han optimizado para lograr una resistencia mínima al viento. Todos los componentes se han diseñado teniendo esto en cuenta, incluso los limpia-parabrisas, los espejos retrovisores y las distintas luces. Hasta los deflectores de aire y los carenados laterales se han integrado cuidadosamente en el diseño general, y se les ha prestado la misma atención durante la fase de desarrollo.

La nueva generación se ha desarrollado haciendo hincapié en una serie de aspectos generales: entorno del conductor, economía de combustible, uso óptimo del espacio interior, seguridad y máxima fiabilidad. Estos requisitos han impulsado el trabajo de desarrollo de la cabina y se reflejan tanto en los detalles como en el diseño general. Con el sistema modular de Scania, habrá un total de 24 modelos de cabina diferentes una vez que estén a la venta todas las variantes. Esto ofrece una posibilidad de personalizar la solución adecuada para el cliente según el tipo de área de aplicación, independientemente de si lo más importante es el espacio interior, la economía de combustible, la máxima comodidad o la máxima capacidad de carga.

En las estructuras de la cabina se ha utilizado acero de alta resistencia. Se ha dado forma a los distintos elementos estructurales comprimiéndolos o enrollándolos antes de unirlos mediante distintas técnicas de soldadura, soldadura láser o técnicas adhesivas de alta tecnología, creando una estructura monocasco especialmente robusta. >>





## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTORES

- 13 litros, 370 a 540 HP y 1,400 a 1,990 lb-pie
- 16 litros, 520 a 770 HP y 1,990 a 2,730 lb-pie

#### TRANSMISIÓN

- Automáticas de 8 (8+1) y 12 (12+2) velocidades

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos
- Neumática

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática



## INTERIOR

Independientemente de la cabina que elijas, dispondrás de un espacio interior generoso, incluso más que antes. Esto se debe en parte a un diseño más eficaz y al hecho de que la longitud interna de la cabina ha aumentado en 2 pulgadas cm y la altura del techo se ha incrementado en la nueva generación; 4 pulgadas en las cabinas de techo estándar y 6.3 pulgadas en las de techo elevado. ¡Muchísimo espacio! En lo



más alto de la gama se encuentra la nueva cabina S, que un piso totalmente plano y un espacio interior máximo, es la opción evidente para aquellos clientes que buscan funciones de descanso, prestigio y facilidad de uso.

En todas las cabinas la posición básica del conductor se ha desplazado 2.55 pulgadas hacia el parabrisas y 0.8 pulgadas hacia el lateral, en comparación con la generación de cabinas actual. Las razones de este cambio son varias, pero la más importante tiene que

ver con las mejoras de la posición del conductor en lo que se refiere a seguridad, visibilidad y espacio interior (especialmente para la cama y el rango de ajuste del asiento).

Las nuevas cabinas ofrecen una mejor visibilidad gracias a ventanas más amplias, un tablero más bajo, paneles de puertas más estrechos y pilares A optimizados. Además, los espejos de las cabinas de la Serie S tienen una función de gran angular, son eléctricamente ajustables, están calefactados y cuentan con un eficaz sistema de amortiguación antivibración. Las cabinas están preparadas para instalar cámaras de manera opcional y en el lugar de alguno de los espejos.

## MOTOR Y TRANSMISIÓN

La nueva Serie S de Scania tiene disponibles dos mecánicas, ambas muy eficientes y que cumplen con la estricta norma ambiental Euro 6, aunque también está disponible con motores Euro 5, Euro 4 y Euro 3, para países con normas ambientales menos severas que las de la Unión Europea. El primero de ellos es un seis cilindros de 13 litros cuya potencia oscila de 370 a 540 caballos de fuerza, con un par motor de 1,400 a 1,990 lb-pie. Si requieres más potencia, está disponible un V8 de 16 litros cuyo caballaje va de 520 a 770 HP y cuyo torque va de 1,990 a 2,730 lb-pie. >>

En lo que se refiere a la transmisión, están disponible una sencilla transmisión de 8 velocidades, resistente y compacta; otra de 8+1 velocidades, con ventajas similares y una relación súper corta para maniobras a baja velocidad. Además, existe una caja de 12 velocidades cuyas relaciones de pasos cortos combinan un peso ligero con la facilidad de conducción y una 12+2 para aplicaciones que demandan una potencia de tracción adicional a baja velocidad. Esta última fue diseñada para generar un menor consumo y es indicada para el transporte de larga distancia y regional, así como para aplicaciones de construcción pesadas.

## SEGURIDAD

La nueva generación de la Serie S puede ir equipada con airbags cortina de protección en caso de vuelco que van integrados en el techo de la cabina, un equipamiento que hasta ahora no se había utilizado nunca en camiones. Junto con el uso del cinturón de seguridad, los airbags cortina de protección en caso de vuelco son una característica de seguridad crucial para evitar uno de los tipos de accidente con consecuencias graves en los que se ven implicados los camiones: el conductor queda atra-



pado debajo de la cabina si el camión vuelca, por ejemplo, tras una acción brusca que hace que el camión se salga de la carretera.

En resumen, la nueva Serie S de Scania eleva aún más el ya alto estándar al que la marca sueca nos tiene acostumbrados con sus camiones de larga distancia. Motores

eficientes y potentes combinados con cabinas amplias y ergonómicas que hacen las delicias de los conductores que tienen que pasar muchos días a bordo de ellas, hacen de estos camiones un rival duro de vencer en el competido segmento de arrastres de larga distancia. [STL](#)



del mundo: **SCANIA SERIE S 2023**

40

SEPTIEMBRE DE 2023 | TRANSPORTE LATINO

# 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







# LA MILLA VERDE



## **FORD** E-TRANSIT 2023

EL SEGMENTO DE ÚLTIMA MILLA SERÁ UNO DE LOS PRINCIPALES CLIENTES DE LA MÁS RECIENTE VAN EN SALIR DE DEARBORN. LA VERSIÓN ELÉCTRICA DE LA TRANSIT MANTIENE LAS CAPACIDADES DE SUS HERMANAS DE GASOLINA, PERO REDUCIENDO LOS COSTOS DE MANTENIMIENTO HASTA UN 40% Y, OBTIENIENDO, SIN EMISIONES CONTAMINANTES. »



POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

La Transit fue el revulsivo que conmocionó el nicho de las vans de carga cuando apareció en 2015, pues fue una bocanada de aire fresco que llegó a revitalizar un segmento que estaba algo (bastante) estancado. Hoy en día este nicho es mucho más interesante y competitivo, por lo cual Ford no se duerme en sus laureles y da un paso más para adueñarse del pastel al añadir a su portafolio la primera van completamente eléctrica: la E-Transit. Ford tiene claras sus prioridades y no se molestó en gastar ningún recurso en cambiarla estéticamente. Tiene el mismo aspecto que la camioneta estándar y, debido a que Ford colocó las baterías debajo del piso, tiene las mismas dimensiones de carga interior y puntos de montaje que la Transit regular. Esto significa que es compatible con todas las rejillas, contenedores y accesorios que están disponibles para la Transit a gasolina.

La capacidad de carga útil máxima es de 3,800 libras para todas las configuraciones,



excepto la versión seccionada que puede transportar hasta 4,290 libras. El espacio máximo que ofrece el E-Transit es de 487.3 pies cúbicos en la versión de distancia entre ejes extendida y techo alto. Disponible como versión de carga, de pasajeros o crew, utiliza tecnología de punta para asistir al conductor y mantenerte seguro en el camino. Con una dirección suave y responsiva, una cabina bastante silenciosa y una numerosa cantidad de configuraciones, es fácil crear una van que satisfaga todas y cada una de tus necesidades. Es un vehículo sumamente versátil, pues está disponible en múltiples combinaciones de carrocería y motor; además de ofrecer un amplio espacio para carga, mejor desempeño y economía de combustible, comodidad, tecnología y seguridad.

El volumen de carga detrás de la primera fila de asientos va de 246.7 pies cúbicos en la versión corta hasta 487.3 pies cúbicos en la extendida; pero si aún así te falta espacio, puedes quitar el asiento del pasajero para aumentar la capacidad a 285 y 542.2 pies cúbicos, respectivamente. En cuanto a la carga máxima, comienza en 3,020 libras y alcanza las 4,590 libras. En medio de estas dos cifras, hay más de 90 diferentes capacidades de carga, así que por variedad no paramos.

Hace dos años llegó una versión Crew para cinco personas en dos filas de asientos, que se sumó a las ya conocidas versiones de pasajeros, carga, chasis y cutaway. En 2021, mejoraron el acceso al área de carga, pusieron un freno de estacionamiento eléctrico (en todas las versiones de GVWR de hasta 9,500 libras), lo cual aumentó en un 50% el espacio entre los asientos. También hay una



consola central opcional que ofrece más de 7" de espacio para las piernas.

Hay muchos nuevos paquetes de equipamiento, pero el que más nos interesa es el Parcel Delivery, que añade a lo arriba mencionado puertas traseras 50/50 con bisagras y 253 grados de apertura, además de iluminación completa para las vans de carga para facilitar las operaciones tempranas y tardías. Esta opción también elimina los reposabrazos de ambos asientos, lo cual facilita el acceso al área de carga desde la cabina.

utilitario: **FORD E-TRANSIT 2023**



## DISEÑO

Si bien la Transit es un vehículo utilitario, los diseñadores se las arreglaron para darle una apariencia llamativa; basta echar un vistazo a los alargados faros que enmarcan la gran parrilla trapezoidal con trapezoides cromados y el logotipo en el centro. Las defensas de plástico negro no son precisamente atractivas, pero sí muy útiles para mantener lo más pulcra posible la apariencia de este tipo de vehículos y evitar en la medida de lo posible visitas al taller.

Encontrar una a tu medida será cosa fácil, pues puedes elegir entre tres distintas longitudes y tres alturas para el techo. Fuera de la parte delantera, la Transit es toda una utilitaria, con la conveniente -aunque poco sexy- forma de caja de zapatos. En la parte trasera encontramos dos puertas de hoja de piso a techo que abren hasta 270 grados para algunas versiones. Además, a partir de este año puedes ordenar una puerta corrediza en el lado del conductor además de la que ya estaba disponible del lado del pasajero. >>





## INTERIOR

La cabina de la Transit es por mucho la más atractiva del segmento y Ford no ha hecho cambios radicales (¿por qué arreglar algo que no está roto?). La única concesión a este respecto es una consola ligeramente rediseñada. La camioneta viene con una pantalla táctil de 12 pulgadas de serie. Funciona con el sistema SYNC4 de Ford que viene con reconocimiento de voz y navegación basada en la nube. También se ofrece Ford Co-Pilot 360 e incluye control de crucero adaptativo inteligente con reconocimiento de señales de velocidad y asistencia de velocidad inteligente. La E-Transit viene con tecnologías de seguridad y asistencia al conductor estándar y opcionales, tales como Sistema de mantenimiento de carril, asistente de precolisión con frenado automático de emergencia, sistema de información de punto ciego, cámara de 360 grados y asistente de frenado en reversa.

Los controles están muy bien posicionados, especialmente la palanca de cambios, montada al centro de la consola, la cual resulta más práctica que la tradicional palan-

ca en la columna de la dirección. Por supuesto, hay una gran cantidad de áreas de almacenamiento para que lleves todo lo que necesitas, además de cinco portavasos en la parte delantera y espacio adicional para cuatro botellas de agua.

Los asientos delanteros son planos pero cómodos y ajustables en varias posiciones, con controles que son fáciles de alcanzar. Su naturaleza utilitaria queda revelada una vez más por los compartimentos de carga -opcio-

nales en algunas versiones-; en las de techo alto, por ejemplo, el espacio arriba de los asientos delanteros es aprovechado con una repisa para acomodar cosas. Algunas de las novedades más recientes incluyen una ubicación más alta para la cámara de reversa en los modelos de techo medio y alto, así como unos espejos retrovisores eléctricos calefats con direccionales integradas. Además, hay un nuevo estéreo con Bluetooth con una entrada de audio y un micrófono. >>



### EN DETALLE

#### FICHA TÉCNICA

#### MOTORES

- Eléctrico con 266 HP y 317 lb-pie

#### TRANSMISIÓN

- Continua

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente tipo MacPherson

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos

#### PRECIO

- Desde \$45,995

# SUSCRÍBETE A TRANSPORTE LATINO ¡ES GRATIS!



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

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

### ¿Cuál es su papel en la compra de lubricantes?

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

### ¿Cuál es su título y posición

- Gerente de flota       Técnico  
 Encargado de mantenimiento       Chofer  
 Gerente concesionario

### ¿Cuál es su camión preferido?

- Freightliner       Peterbilt  
 International       Western Star  
 Kenworth       Mack  
 Volvo       Sterling

### ¿Quién repara su camión?

- Lo hace usted mismo       Taller independiente  
 Truck Stop       Concesionario

### ¿Dónde trabaja?

- California       48 Estados  
 11 Western       Otros

### ¿Cuál es su aceite preferido?

- Shell       Chevron  
 Lucas Oil       Texaco  
 Mobil       Otro

### ¿Qué compañía de celular usa?

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

### ¿Cuánto hace que tiene su licencia comercial?

- 6 meses       2 años  
 1 año       3 o más años

### Su motor preferido es:

- S-60 Detroit       Volvo  
 CAT       Mack  
 Cummins       International

### Su neumático preferido

- Firestone       BFGoodrich  
 Michelin       Goodyear  
 Dayton       Dunlop  
 Hankook       Bridgestone

### Lo más importante del camión para usted es:

- El consumo       La potencia  
 La comodidad       La velocidad

### Su edad es:

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

### ¿A dónde quieres recibir tu revista?

Nombre \_\_\_\_\_

Email \_\_\_\_\_

Domicilio \_\_\_\_\_

Ciudad \_\_\_\_\_ Estado \_\_\_\_\_ ZIP \_\_\_\_\_

Teléfono \_\_\_\_\_ Fecha \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_

Desea suscribirse a la revista: SI  NO



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

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

## MOTORES Y TRANSMISIÓN

Este es el apartado donde la E-Transit se separa de sus hermanas. Todas las versiones vienen con un motor eléctrico montado en la parte trasera que entrega 266 caballos y 317 libras-pie de torque. La E-Transit viene con una batería de 67 kWh que se espera que ofrezca alrededor de 126 millas de autonomía en el modelo de carga de techo bajo. Esta no es una cifra oficial de la Agencia de Protección al Medioambiente (EPA por sus siglas en inglés), pero no debe estar muy alejado de la realidad, pues Ford ha recopilado "información de 30 millones de millas de datos telemáticos de clientes para ofrecer la cantidad correcta de alcance en función de las necesidades de la flota".

La E-Transit viene de serie con un Cargador Móvil Ford que se puede conectar a un toma-



corriente de 120 voltios y de 240 voltios. Este último agrega alrededor de 10 millas de alcance cada hora. También puedes comprar una solución de carga rápida para el hogar llamada 'Estación de Carga Conectada Ford' que puede cargar completamente la van eléctrica en ocho horas. Cuando se conecta a un cargador rápido de CC de más de 115 kW, la E-Transit

puede alcanzar 30 millas de alcance con solo 10 minutos de carga y 45 millas con 15 minutos. Otra característica interesante aquí es el generador a bordo que vimos en la F-150 2021 llamado Pro Power Onboard. Proporciona hasta 2.4 kW de potencia y se puede utilizar para alimentar herramientas y equipos en el lugar de trabajo.




utilitario: **FORD E-TRANSIT 2023**



## SEGURIDAD

La Ford Transit tiene cuatro estrellas en la calificación general por parte de la Administración Nacional para la Seguridad en las Carreteras y el Transporte (NHTSA por sus siglas en inglés). Esto porque viene equipada con frenos de disco en las cuatro ruedas con ABS de serie, así como control de estabilidad

con tecnología que limita el balanceo, bolsas de aire frontales y de cortina para pasajero y conductor. Además, también lleva de serie un sistema de monitoreo de presión de llantas.

El precio de la E-Transit inicia en \$45,995 para la versión Cutaway; la tope de gama es la versión con distancia entre ejes extendida, que tiene un precio de \$55,995. Sí, el modelo más barato es alrededor de 10 mil dólares más caro que su contraparte de gasolina, pero es más que probable que puedas acceder a beneficios de crédito fiscal federal por tratarse de un vehículo eléctrico. Además, también hay que tomar en cuenta que se espera que los costos de mantenimiento programados sean un 40 por ciento menos que los de la Transit estándar, lo cual te ayudará a recuperar la inversión. 



# 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.

# Navaja suiza

## FORD MAVERICK 2024

Las pickups son vehículos altamente flexibles, pero la Maverick destaca por su versatilidad, gracias a múltiples soluciones para hacer la vida más fácil, con la conveniencia de una caja para cargar cosas y un manejo como de automóvil. Además, su impresionante rendimiento de hasta 40 mpg gracias a un motor híbrido opcional, la hace una opción muy interesante. »





**F**ord tiene claro que las pickups son uno de los modelos favoritos del público, no por nada la F-150 es el vehículo de pasajeros/trabajo más vendido. Por eso, no nos extrañó cuando el año pasado conocimos una pickup compacta llamada Maverick, la cual servirá como la pickup de entrada en la alineación de Ford y se ubicará debajo de la Ranger. Se ofrecerá con dos opciones de motor diferentes, incluido un híbrido, con configuración de tracción delantera como estándar y un sistema de tracción total como opcional. La mejor parte, sin embargo, es su precio, pues el modelo de entrada, el XL, puede ser tuyo desde \$23,400.

Ciertamente, Ford considera la Maverick como una camioneta, y aunque ciertamente lo es, creo que la mejor manera de verla es menos como una camioneta y más como un vehículo multipropósito notablemente flexible y utilizable. Digo esto porque para muchas personas "pickup" es un término que tiene connotaciones que sugerirían



usos específicos, y la Maverick es realmente una maestra de la flexibilidad.

La Maverick 2024 es uno de esos vehículos raros que casi nos impresiona más por lo que no está que por lo que está. Eso es porque lo

que no existe es algo que está presente no solo en el mundo del automóvil, sino en muchos aspectos de la vida: la pretensión. El contenido de pretensión de la Maverick es casi nulo. Cuando quitas la pretensión, lo que



camioneta: **FORD MAVERICK 2024**



queda es una máquina extraordinariamente inteligente, honesta, flexible, práctica, eficiente y atractiva, y esa máquina es incluso barata. Nos gusta mucho lo que la Maverick es. Tiene todas las capacidades de una camione-

ta pequeña de doble cabina con un poco de almacenamiento cerrado adicional, y viene en un paquete que es más que aceptable para los compradores modernos y convencionales. Si combinas todas las cosas que la Maverick es capaz de

hacer y agregas la notable eficiencia de combustible del modelo híbrido base y el precio inicial de \$19,995, entonces la verdadera pregunta es por qué diablos querría alguien comprar un crossover como la Toyota RAV4 o la Honda CR-V. >>





## DISEÑO

La Maverick se basa en la misma plataforma C2 que la Bronco Sport y la Escape con tracción delantera. Se ve bastante decente para el rango de precios en el que se encuentra. La parrilla está atravesada por una franja que se extiende hacia los faros para poner un toque interesante de diseño. La mitad inferior de la defensa delantera, la defensa trasera completa y los faldones laterales están hechos de plástico negro. Viene con faros halógenos de serie, pero también hay disponibles LED.

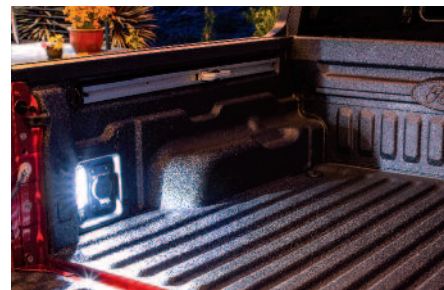
Esta camioneta viene con rines de 17 y 18 pulgadas en una variedad de diseños. Las llantas para todas las estaciones de sección 225/65 se ofrecen de serie. Los neumáticos todo terreno están disponibles en dos tamaños diferentes: 225/65 y 235/65. Si te decides por el paquete de remolque 4K, obtendrás neumáticos 225/60. La Maverick se ofrece en una sola opción de estilo de cabina y tamaño de caja. Viene con un diseño SuperCrew con una cama de 4.5 pies. Ford llama a esto el Flexbed. Está repleto de características estándar y oportunidades para transformar la



caja de carga en un espacio de creación completo. También viene con ganchos de amarre móviles, para que sea mucho más fácil atar cosas. ¿Quieres colores para elegir? Tienes nueve disponibles, de los cuales sólo dos tienen un costo adicional de \$495 dólares.

## INTERIOR

El Maverick tiene un diseño ordenado dentro de la cabina. Cuenta con asientos de tela en la versión base, asientos de tela escocesa en la intermedia y de cuero sintético en la superior Lariat. Detrás del volante hay una pantalla de 4.2 pulgadas en el cuadro de instrumentos, pero si escoges la versión Lariat la pantalla crece a 6.5 pulgadas. Esta pickup compacta viene de serie con un sistema de infotretreimiento con pantalla táctil de ocho pulgadas. Es compatible con Apple CarPlay y Android Auto. También viene con dos puertos USB como estándar y puede tener dos más por un poco de dinero adicional. Incluso la carga inalámbrica está disponible. Ford también ha introducido un sistema de sujeción integrado aquí o una variedad de accesorios extraíbles como portavasos y ganchos para bolsas de supermercado. Algunas de las otras sutilezas estándar y opcionales incluyen: dos fuentes de alimentación precableadas de 12 voltios en la caja, tomacorrientes en caja y cabina de 110 voltios, iluminación en la caja, asientos traseros abatibles y almacenamiento debajo del asiento y entrada sin llave. >>





## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTORES

- 4L de 2.5 litros/Eléctrico con 191 HP y 155 lb-pie
- 4L de 2.0 litros con 250 HP y 277 lb-pie

#### TRANSMISIÓN

- Automática CVT
- Automática de 8 velocidades

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente McPherson

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Independiente con brazo oscilante
- Independiente multibrazo



## MOTOR Y TRANSMISIÓN

La Ford Maverick estará disponible con dos motores diferentes. La opción estándar es un sistema de propulsión híbrido con un motor de cuatro cilindros y 2.5 litros que genera 162 caballos y 155 libras-pie de torque; combinado con el motor eléctrico, puede producir hasta 191 caballos. La potencia se envía a las ruedas delanteras a través de una transmisión CVT que no es nuestra favorita, pero al menos ayuda a lograr una buena economía de combustible junto con el sistema híbrido. ¿Qué tan bueno? Ford dice que el rango estimado por la EPA proyectado es de 40 mpg. Puede viajar hasta 500 millas con un tanque lleno de gasolina. Esas son cifras bastante buenas para una camioneta'. El otro motor es el EcoBoost de 2.0 litros y cuatro cilindros que genera 250 caballos y 277 libras-pie de torque. Este es idéntico al que monta la Bronco Sport. Este propulsor está disponible con un sistema de tracción total y está asociado a una caja de cambios automática de ocho velocidades que se comporta mucho mejor que la CVT de la versión estándar.

La Maverick puede remolcar hasta 2,000 libras en la versión básica, pero si optas por el motor EcoBoost, puedes aprovechar el paquete



de remolque 4K que te permitirá remolcar hasta 4,000 libras. La capacidad máxima de carga útil está clasificada en 1,500 libras con ambos motores. Como no podía ser de otra manera, hay una edición especial de lanzamiento, la First Edition, que añade varias características de confort y estética como un techo corredizo eléctrico, techo negro, rines de 18 pulgadas, etc. Curiosamente, viene equipada con el sistema de propulsión híbrido

do -el EcoBoost es opcional- y puede ser tuya por sólo \$1,495 adicionales.

Por último pero no por ello menos importante está el tema del precio. La Maverick es una pickup compacta asequible, pues la versión de entrada (XL) está en \$23,400, mientras que si te das vuelo y eliges una Lariat EcoBoost con doble tracción el precio arranca en \$34,855.

Una de las cosas más interesantes de la Maverick es que es un vehículo sumamente práctico, perfecto para transportar mercancía no muy voluminosa o llevar las bicicletas de tu familia para un paseo de fin de semana (de hecho, Ford tiene varios tutoriales sobre cómo hacer las adaptaciones necesarias a la camioneta por muy poco dinero). Sin duda, en Dearborn tienen claro que este vehículo es para gente que no necesita una pickup mediana -ya no digamos de media tonelada-, pero que quiere acceder a la conveniencia de este tipo de vehículos sin gastar mucho dinero. [7TL](#)

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

ARBOL  
PUBLISHING

# DORMIR ES ESENCIAL

## **MEJORA TU SUEÑO Y MANEJA MÁS SEGURO**

EL DESCANSO SUFICIENTE ES ALGO CRUCIAL SIN IMPORTAR A QUÉ TE DEDIQUES, PERO CUANDO TRABAJAS TRAS EL VOLANTE DE UN CAMIÓN DE MILES DE LIBRAS, ESTAR DESPIERTO Y ALERTA ES ALGO AÚN MÁS IMPORTANTE. »



**E**l comercio por internet ha tenido un boom impresionante en los últimos años, algo que se vió aún más potenciado durante la pandemia de Covid-19 cuando todo mundo estuvo "encerrado" en casa y las mercancías a domicilio se convirtieron en un salvavidas para la logística y economía. Pero detrás de las entregas hay más o menos 3,5 millones de camioneros estadounidenses que, por supuesto, no son inmunes al virus. La escasez de conductores ha aumentado la presión sobre los conductores existentes, poniendo un mayor énfasis en la falta de sueño y los conductores con exceso de trabajo.

Conducir somnoliento ya es un problema para el conductor promedio, pero los conductores de camiones corren un riesgo mucho mayor, dadas todas sus horas en la carretera. La Escuela de Medicina de Harvard (HSM por sus siglas en inglés) estima que hasta 20% de todos los accidentes de camiones grandes son causados por conducir con sueño, lo que representa casi 9,000 muertes y hasta 220,000 lesiones graves. Según la Administración Nacional de Seguridad del Transporte en las Carreteras (NHTSA por sus



siglas en inglés), hasta 100,000 conductores se quedan dormidos al volante, lo que provoca hasta 1,500 muertes y 40,000 lesiones. Mientras tanto, la mitad de todos los conductores encuestados por HSM admiten conducir cansados, y casi una cuarta parte de los conductores admiten que se "desorientan" en las rutas de larga distancia. La falta de sueño es

en gran parte la culpable, y los conductores de camiones son especialmente susceptibles.

Mientras que los expertos en sueño recomiendan ocho horas de sueño para una buena salud, los camioneros promedian menos de cinco horas cada noche. La falta de sueño puede alterar el ritmo circadiano, que controla el horario de sueño y vigilia del cuerpo. Los



salud: **MEJORA TU SUEÑO Y MANEJA MÁS SEGURO**



## SALUD FÍSICA Y BIENESTAR

Una encuesta del Instituto Nacional para la Seguridad y Salud Ocupacional (NIOSH por sus siglas en inglés) encontró que 69% de los conductores de larga distancia son obesos, y los camioneros tienen más probabilidades de tener presión arterial alta o diabetes. La Dra. Stephanie Pratt, directora del Centro NIOSH para la Seguridad de los Vehículos Motorizados, explica: "El trabajo de conducir camiones de larga distancia implica largas horas de trabajo sedentario y acceso limitado a oportunidades de ejercicio y alimentos nutritivos".

La privación del sueño se produce por varias razones. Conducir tarde en la oscuridad puede fomentar el sueño, lo que facilita el movimiento de los párpados. Agregue a eso largas distancias y viajes de varias horas, y tendrá la receta perfecta para manejar somnoliento.

También hay otros factores. Los espacios reducidos y la falta de recursos regulares, como alimentos saludables, espacio para moverse e incluso una cama cómoda, pueden dificultar el sueño y afectar el rendimiento de un conductor de camión. Incluso la atención médica adecuada puede ser difícil de obtener en el camino. >>

conductores de camiones también corren un riesgo mucho mayor de padecer trastornos del sueño que el ciudadano estadounidense promedio. Según el Departamento de Transporte, hasta 28% de los camioneros puede tener apnea del sueño. Si bien es posible que esto no haga que te duermas específicamente, sí afecta tu rendimiento y tu capacidad para perma-

necer alerta durante todo el día. Es posible que tus ojos tengan problemas para enfocar y que experimentes reacciones tardías a los eventos en el camino. Todos estos factores y más pueden aumentar el riesgo de sufrir un accidente al volante, razón por la cual la salud del sueño es tan importante para los conductores de camiones en la actualidad.



**BUSINESSFUNDING4YOU**  
BUSINESS LENDING EXPERTS

# PRESTAMOS PARA TODO TIPO DE NEGOCIOS!

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

### REQUISITOS:

- DEPÓSITOS POR LO MENOS \$3,000 MENSUALES
- NO ES NECESARIO VENDER SUS INVOICES
- CUENTA BANCARIA DE NEGOCIOS (3 MESES)
- COPIA DE LICENCIA DE CONDUCIR
- CRÉDITO 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



## LOS MALOS HÁBITOS DE SUEÑO PUEDEN CONTRIBUIR A VARIOS PROBLEMAS DE SALUD ESPECÍFICOS:

- Tiempos de reacción más lentos: Es posible que los conductores de camiones no puedan concentrarse y reaccionar tan rápido ante los peligros, lo que podría crear una situación mortal.
- Sistema inmunológico debilitado: La falta de

sueño puede hacer que su cuerpo sea más vulnerable a los virus, lo que corre el riesgo de que los tiempos de recuperación sean más prolongados.

- Obesidad: Se ha demostrado especialmente que el estilo de vida sedentario de un camionero causa obesidad en los camioneros.

- Dieta pobre: Puede ser difícil encontrar alimentos saludables y nutritivos en todas las áreas, por lo que muchos camioneros sufren

de una dieta deficiente.

## SALUD MENTAL Y BIENESTAR

La salud física no es lo único que se ve afectado por las rigurosas rutas de camiones. Las largas horas también pueden afectar tu salud mental. “Los camioneros profesionales trabajan en condiciones estresantes que favorecen estilos de vida poco saludables y trastornos



médicos”, se lee en un informe del Centro Nacional para la Información Biotecnológica (NCBI por sus siglas en inglés). “Su salud en general, y especialmente su salud mental, a menudo es peor que la de la población en general como consecuencia de largos turnos de conducción, patrones de sueño interrumpidos, fatiga crónica, aislamiento social, deberes de servicio apremiantes, urgencia en la entrega,

tensión laboral, bajas recompensas, y control médico asistemático.”

Los camioneros combaten regularmente las horas de aislamiento que pasan lejos de sus seres queridos. El informe detalla varios problemas de salud mental de especial preocupación para los camioneros.

- 27,9% lucha con la soledad.
- El 26,9% sufre algún tipo de depresión.
- 20,6% experimentan trastornos crónicos del sueño.
- 14,5% experimenta síntomas de ansiedad.
- 13% tiene otros problemas emocionales.

La privación del sueño puede impactar tu salud mental de maneras muy específicas:

- Estrés: El sueño está estrechamente relacionado con su estado de ánimo, lo que afecta la irritabilidad y hace que se ponga de mal humor.
- Depresión: La falta de sueño puede crear sentimientos de tristeza, ira y agotamiento mental.
- Ansiedad: El insomnio crónico puede afectar especialmente la ansiedad, causando que uno se ponga nervioso, agitado y paranoico.

Los hábitos de sueño saludables pueden ayudar a crear un mejor equilibrio del estado de ánimo y un estado mental más saludable.

## **CÓMO COMBATIR LA PRIVACIÓN DEL SUEÑO Y LA FATIGA**

Los horarios agotadores y las largas rutas son solo dos de las razones por las que los camioneros están tan sobrecargados de trabajo hoy en día, pero no importa la razón, nunca vale la pena arriesgarse a los peligros de conducir somnolientos. Si comienzas a sentir los síntomas de la somnolencia, debes detenerte inmediatamente y

encontrar una manera de combatir la fatiga.

Aunque dormir siempre es la mejor respuesta, estas son algunas soluciones para ayudar a la falta de sueño y la fatiga al volante:

- Beber café: Solo una taza de una bebida con cafeína puede ayudar a darle el impulso que necesitas. Sin embargo, ten cuidado con el exceso de cafeína porque tu cuerpo podría desarrollar una resistencia y también colapsar más tarde en el día, dejándote incapaz de funcionar correctamente.

- Tomar una siesta: Encuentra un lugar seguro para detenerte y tomar una siesta rápida. Tu cuerpo puede recargarse rápidamente cuando evita el sueño profundo al limitar la siesta a solo 15-30 minutos (muy conocida como power nap).

- Haz ejercicio: Una caminata rápida, trotar o incluso algunos saltos de tijera o flexiones son todas formas naturales de mejorar el sueño. Puedes aumentar el ritmo cardíaco y despertar tu cuerpo y mente para el camino por delante.

- Cuida tu horario: Conducir a altas horas de la noche, especialmente entre las 12 a. m. y las 6 a. m., cuando normalmente estás durmiendo, puede dejarte especialmente vulnerable a conducir somnoliento, así que trata de apegarte a las horas del día y las primeras horas de la noche siempre que sea posible.

- Toma un descanso: Tu empleador debe darte un descanso de 30 minutos cada ocho horas, pero si sufres de falta de sueño, es probable que necesites descansos con más frecuencia, así que trata de planificar tu horario en consecuencia.

- Come sano: Incluso cuando no duermes bien, una dieta saludable puede proporcionarte energía natural a su cuerpo, tanto a corto plazo como con el tiempo. >>



## CÓMO LOGRAR UN MEJOR SUEÑO EN LA CABINA

La cabina es tu hogar temporal mientras estás en la carretera, por lo que es importante tener un espacio que también sea propicio para dormir. Ya es bastante difícil dormir en casa, por lo que hacerlo a un costado de la carretera puede parecer francamente imposible para algunos camioneros que echan de menos la comodidad de su cama. Cuando llega el momento de detenerse para pasar la noche, estos consejos te ayudan a dormir para una mejor noche.

- Estaciona en un lugar seguro: Cuando estás fuera de casa, necesitas ser más consciente que nunca de tu entorno. Encontrar un lugar seguro para estacionar te ayudará a relajarte, para que el sueño pueda encontrarte más fácilmente.

- Bloquea la luz y el ruido: Las cortinas opacas o las persianas de los camiones pueden evitar que la luz brillante ilumine la cabina por la noche. Es especialmente importante para los que duermen de noche estacionados en áreas de mucho tráfico con luces brillantes.

- Mantén el ruido afuera: Las máquinas de

ruido ambiental, como una aplicación de ruido blanco o tapones para los oídos, pueden ser una excelente manera de llenar tu cabina con los sonidos adecuados para dormir.

- Manténlo fresco: La temperatura puede dificultar fácilmente conciliar el sueño, así que asegúrate de configurar la temperatura agradable en tu cabina para permitir un mejor descanso.

- Sentirte cómodo: Largas horas en una posición pueden causar estragos en tu espalda, así que considera invertir en el mejor colchón que puedas permitirte. El colchón adecuado con almohadas y mantas cómodas puede mejorar en gran medida la calidad del sueño.



## COSAS A EVITAR ANTES DE ACOSTARSE

Hay ciertos elementos que puedes evitar durante el día para ayudarte a dormir mejor por la noche:

- Estimulantes: Artículos con cafeína, como café, refrescos e incluso cigarrillos, han sido comprobado que te puede mantener despierto por la noche y acortar el tiempo de sueño.

- Ciertos medicamentos: Algunos medicamentos pueden tener estimulantes que pueden afectar el sueño, así que trata de tomar las recetas más temprano en el día, si es posible.

- Siestas demasiado cerca de la hora de acostarse: Si duermes demasiado o demasiado cerca de la hora de acostarte, podrías causarte insomnio. Incluso si te quedas dormido, es probable que la calidad de tu sueño se vea afectada.

- Pantallas con luz azul: La luz azul de tu teléfono y computadora puede afectar los ritmos circadianos, manteniéndote despierto por la noche. Evita la luz azul al menos dos horas antes de acostarte, o usa anteojos que bloqueen este tipo de luz para proteger tanto tus ojos como tu sueño. [TTL](#)

# 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?

**P**ara evitar ser estafado, los transportistas y los propietarios-operadores deben comprender las tácticas fraudulentas más comunes que pueden encontrar. Estas son algunas de las estafas más extendidas en el mercado actual.

## ANTICIPO DE COMBUSTIBLE

En casos de fraude por anticipo de combustible, los estafadores se hacen pasar por transportistas con detalles legítimos (como números MC, datos personales, información de seguros, etc.) para reservar cargas con los corredores. Les dan a los corredores un conocimiento de embarque (BOL por sus siglas en inglés) falso para recolecciones inexistentes para asegurarse un anticipo de combustible ilegítimo. Esta estafa deja al transportista real sin los fondos necesarios para cubrir el combustible para el transporte.

Este tipo de estafas pueden resultar en el robo de identidad de los transportistas y la pérdida de ingresos y confianza para los corredores que pagan adelantos de combustible a los estafadores. También puede provocar una interrupción de la comunicación sobre quién transporta realmente la carga.

## DOBLE INTERMEDIACIÓN

También conocida como doble brokering, implica transferir una carga entre agentes de transporte sin el conocimiento o consentimiento del transportista. Los malos actores realizan dobles operaciones en un intento de ganar dinero fácil, lo que resulta en pérdidas financieras para la parte o empresa víctima. En un escenario legítimo, un corredor asigna una carga a un transportista, quien completa el transporte según lo acordado. La doble intermediación ocurre cuando no se informa al transportista sobre los cambios en los términos o las partes.

## ROBO DE CARGA

Esto puede suceder con cualquier envío, pero las cargas de alto valor, como artículos para el hogar, productos electrónicos y alimentos y bebidas, son las más afectadas, ya que pueden

### TANTO LOS TRANSPORTISTAS COMO LOS CORREDORES PUEDEN COMETER DOBLE INTERMEDIACIÓN MEDIANTE:

**1.** Un transportista acepta una carga y la pasa a otro transportista para cumplir los plazos de entrega. Esto es ilegal sin el aviso y la autorización adecuados, lo que conlleva sanciones.

**2.** Un corredor que da una carga a otro corredor, quien ilegalmente la transfiere a una tasa más baja y se queda con la diferencia.


La doble intermediación no autorizada produce pérdidas financieras y posibles consecuencias legales.

revenderse fácilmente. El robo de carga es a menudo obra de organizaciones criminales que utilizan la tecnología para hacerse pasar por transportistas o intermediarios legítimos para asegurar una carga y luego robar la mercancía sin que los organismos encargados de hacer cumplir la ley puedan rastrearlos.

### LAS TÁCTICAS MÁS COMUNES SON EL ROBO DIRECTO Y LAS RECOGIDAS FICTICIAS.

• Robo directo es cuando la carga es robada directamente del transportista en una parada de camiones o en algún lugar a lo largo de la ruta. Los remolques que se dejan desatendidos y sin medidas de seguridad suelen ser los más atacados. Este tipo de robo afecta directamente a los transportistas, pero las consecuencias son de gran alcance.

• Recogidas ficticias, son más elaboradas y a menudo incluyen ataques cibernéticos que ocurren cuando los maleantes acceden o interceptan cualquier información sobre los empleados (conductores, trabajadores del almacén, corredores, etc.), lo que a menudo resulta en el robo de identidad. Cuando el conductor o la empresa legítimos se dan cuenta de lo sucedido, los estafadores ya han desaparecido y, a menudo, son imposibles de rastrear.

Estas son tan solo algunas de las estafas que gente sin escrúpulos utiliza para ganar dinero fácil, por lo que es importante estar atento para prevenir ser víctima de ellos. El siguiente mes te contaremos diez estrategias a seguir para no caer en las redes de los delincuentes. 





# ¡CUÍDATE DE LAS ESTAFAS!

EN EL MUNDO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA, ES MUY FRECUENTE QUE LOS TRANSPORTISTAS LLEVEN UNA CARGA QUE CREÍAN LEGÍTIMA PARA LUEGO DARSE CUENTA DE QUE HAN SIDO ESTAFADOS, DEJÁNDOLOS SIN PAGO Y, A VECES, TAMBIÉN CON UNA CARGA PERDIDA. DESAFORTUNADAMENTE, MUCHAS ESTAFAS DE TRANSPORTE POR CARRETERA Y TIPOS DE FRAUDE DE TRANSPORTE VAN EN AUMENTO, POR LO QUE ES FUNDAMENTAL QUE LOS CAMIONEROS SEPAN CÓMO EVITAR LAS ESTAFAS DE TRANSPORTE POR CARRETERA.

# HAZ UN "GUARDADITO"

## **CÓMO HACER** UNA RESERVA DE DINERO

DICE UN DICHO QUE ES MUY IMPORTANTE "AHORRAR PARA UN DÍA LLUVIOSO", Y ESTE CONSEJO ES ALGO QUE TAMBIÉN APLICA PARA UNA EMPRESA. TENER UN DINERO EN EFECTIVO GUARDADO PARA HACER FRENTE A EMERGENCIAS ES UNA MEDIDA QUE TE PERMITIRÁ SORTEAR ÉPOCAS DIFÍCILES SIN PERDER EL SUEÑO Y AQUÍ TE DECIMOS CÓMO LOGRARLA. »



Una reserva de efectivo es un conjunto de fondos que una empresa reserva para hacer frente a los desafíos financieros; que en la mayoría de las ocasiones son imprevistos como descomposturas o cosas similares. Es uno de los recursos financieros más importantes que una empresa puede desarrollar. Una reserva brinda estabilidad financiera y permite operar el negocio de manera más efectiva. Desafortunadamente, muchos dueños de negocios ignoran la importancia de tener una reserva de efectivo hasta que es demasiado tarde. Este artículo analiza cómo crear y operar una reserva de efectivo. Nosotros cubrimos:

## 1. ¿POR QUÉ ES NECESARIO UN FONDO DE EMERGENCIA?

Cada pequeña empresa debe tener una reserva de efectivo de emergencia. Una reserva de efectivo bien diseñada y financiada ayudará a suavizar los inevitables problemas de flujo de efectivo que aparecen tarde o temprano. Si te encuentras con problemas económicos, te permite seguir pagando gastos importantes, como proveedores y nómina de sueldos.

Las empresas a menudo tienen problemas poco después de que llega una recesión. Sin embargo, un fondo de emergencia también ofrece alguna protección contra las recesiones. Te da tiempo para planificar y responder a los desafíos del mercado de manera efectiva.

Una reserva de efectivo no ofrecerá mucha protección si tu flujo de efectivo no está bien administrado. El primer paso para crear una reserva de efectivo es examinar y mejorar el flujo de efectivo actual. Este paso puede ayudarte a evitar problemas en primer lugar y reducir tu dependencia de la reserva de efectivo.



## 2. CÓMO MEJORAR TU FLUJO DE EFECTIVO

Una reserva de efectivo no te ayudará mucho si tu flujo de efectivo no se administra correctamente. Mantener actualizado el sistema de contabilidad puede ser tedioso para algunos, pero es fundamental para el éxito de tu

negocio. Afortunadamente, administrar el flujo de caja no es demasiado difícil si eres disciplinado. Hay cuatro áreas que debes considerar.

### A) ACTUALIZA TU CONTABILIDAD REGULARMENTE

Tu sistema de contabilidad es una de las herramientas de gestión más útiles. Sin embargo, es tan preciso como la información que contiene. Trabaja con un contador / tenedor de libros para establecer un sistema de contabilidad bien organizado. Asegúrate de que el sistema se actualice regularmente.

### B) FACTURACIÓN Y COBROS

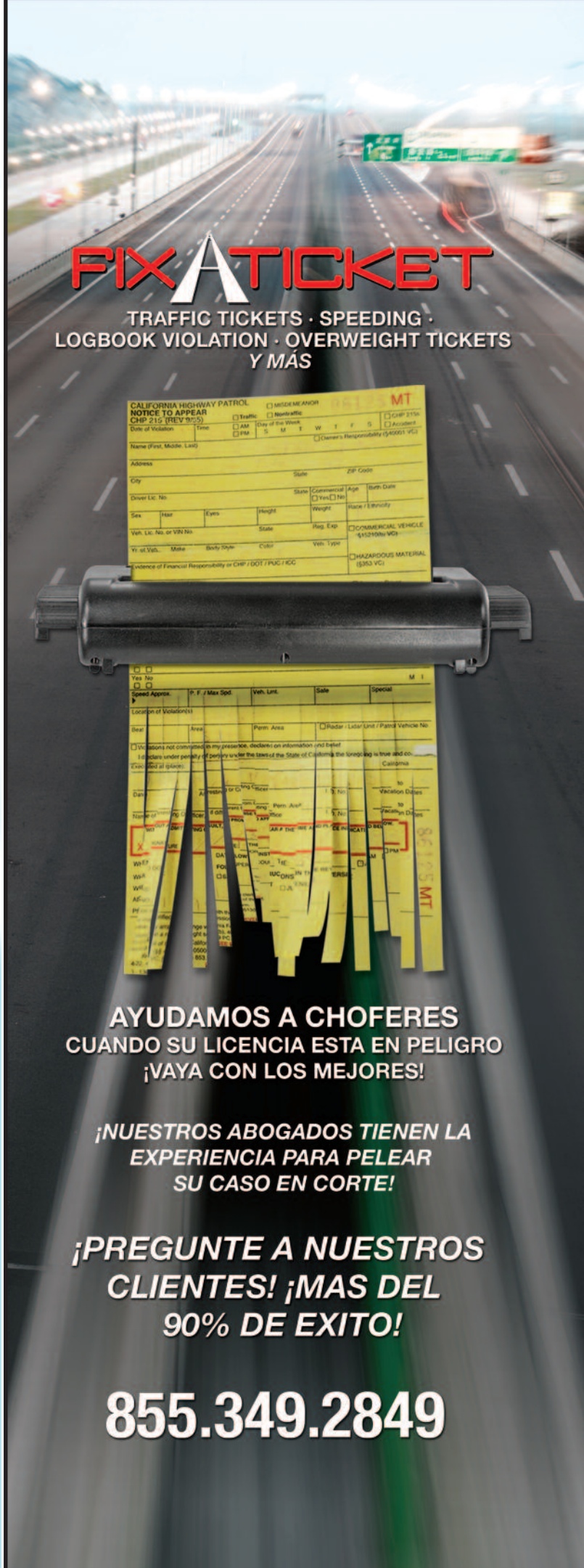
Un departamento de facturación y cobranza efectivo ayuda a garantizar que los clientes paguen lo más rápido posible. Es la forma más efectiva de evitar clientes que pagan atrasados y sus efectos en su flujo de





efectivo. Sigue estos pasos:

- Actualiza tu sistema de contabilidad regularmente.
- Ten un contrato bien escrito con tus clientes.
- Usa cartas de aceptación de entrega.
- Envía facturas puntualmente.
- Seguimiento profesional de los clientes. >>



# 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**



### **C) OTORGA PAGOS A 30 DÍAS SOLO A BUENOS CLIENTES**

La mayoría de las ventas comerciales y gubernamentales se realizan utilizando plazos de pago de 30 días netos. Estos términos permiten a los clientes pagar en 30 días. Desafortunadamente, algunos clientes obtienen este beneficio pero pagan lentamente o no pagan en absoluto. Esto afecta tus ingresos, flujo de efectivo y rentabilidad. Siempre comprueba el crédito comercial de tus clientes antes de ofrecer este tipo de beneficios. Ofrece términos solo a clientes con un buen historial de pago de facturas. Todos los demás deben pagar por adelantado o en el momento de la entrega.

### **D) CONSIDERA DESCUENTOS POR PAGOS ANTICIPADOS**

Si tienes clientes que tienen buen crédito y necesitas que paguen antes, considera ofrecer un descuento por pago anticipado. Funciona proporcionando a clientes selectos un descuento del 1% al 2% si pagan su factura dentro de los primeros diez días. Cuando se usan correctamente, los descuentos por pago anticipado ayudan a mejorar el flujo de efectivo y la satisfacción del cliente.

## **4. CÓMO USAR UNA RESERVA DE EFECTIVO**

Debes usar los fondos de la reserva de efectivo solo para gastos comerciales que no puedes cubrir con tu cuenta operativa regular. Siempre rellena la reserva lo más rápido posible después de usarla. Esto asegura que la cuenta vuelva a su valor original y esté lista para usarse nuevamente. El mayor error que cometen los dueños de negocios es usar sus reservas de efectivo de emergencia para situaciones que no son de emergencia. No utilices los fondos de la cuenta de reserva para asegurar nuevos contratos o realizar nuevas inversiones. Este no es su propósito. La cuenta debe usarse solo para emergencias.



## **5. LAS RESERVAS DE EFECTIVO AFECTAN EL CRECIMIENTO**

Hay un costo de oportunidad de tener fondos estacionados en una reserva de efectivo. Esos fondos no se pueden usar para comprar equipos y suministros, agregar nuevos empleados o asegurar nuevos negocios. En consecuencia, tendrás que renunciar al crecimiento empresarial. Esta es una realidad que muchos dueños de negocios tienen que aceptar. Una forma de manejar esta situación es complementar tu reserva de efectivo con una línea de crédito o un producto similar. Esta estrategia te permite usar la línea de financiamiento para hacer crecer el negocio mientras

mantienes la reserva de efectivo en su lugar. Hay dos opciones que funcionan bien para las pequeñas y medianas empresas.

### **A) LÍNEA DE CRÉDITO DE CUENTAS POR COBRAR**


La línea de crédito respaldada por cuentas por cobrar te permite apalancar hasta el 85% de tus cuentas por cobrar. Las empresas pueden obtener esta solución a través de un préstamo basado en activos o utilizando financiación del libro mayor de ventas. Estas soluciones funcionan mejor para empresas que facturan un mínimo de \$300,000 por mes y tienen un departa-



mento de cuentas por cobrar bien establecido.

## B) FACTORAJE DE FACTURAS

Las empresas que no pueden calificar para el financiamiento del libro mayor de ventas deben considerar el factoraje de facturas. Esta herramienta te permite financiar facturas de pago lento de clientes solventes. Al igual que las líneas de financiación del libro mayor de ventas, mejoran tu flujo de caja. Sin embargo, las líneas están estructuradas de manera diferente y están disponibles para pequeñas y nuevas empresas. Estas líneas son proporcionadas por empresas de factoraje.

En conclusión, una reserva de efectivo es uno de los recursos más importantes que una empresa puede desarrollar. Brinda estabilidad financiera a la empresa y le permite manejar los problemas de flujo de efectivo de manera más efectiva. Las empresas deben tener entre 3 y 6 meses de gastos como reserva. Sin embargo, esta es una guía general. Debes construir una reserva que te permita operar cómodamente en tu industria. Por último, puedes complementar una reserva de efectivo con soluciones de financiamiento externo, como una línea de crédito, el financiamiento del libro mayor de ventas o el factoraje. 

## 3. CÓMO CONSTRUIR UNA RESERVA

Esta sección cubre los pasos para crear un fondo de emergencia para tu empresa. El proceso es sencillo, especialmente si tienes un sistema de contabilidad. Estos son los tres pasos que tienes que seguir.

### A) DETERMINA EL TAMAÑO DEL FONDO

El primer paso es determinar la cantidad de dinero que necesita como colchón de seguridad. Aquí es donde un sistema de contabilidad actualizado es útil. La mayoría de los expertos están de acuerdo en que entre 3 y 6 meses de gastos es un buen objetivo. Sin embargo, esta es solo una guía general. Debes consultar a tu equipo y crear una reserva de efectivo que te haga sentir cómodo y cumpla con tus objetivos. Así es como calculas el tamaño de tu fondo de emergencia:

- Determina cuántos meses quieres en la reserva.
- Genera un estado de flujo de efectivo para cada mes de los últimos 12 meses.
- Seleccione los meses con mayores gastos. El número de meses que selecciones debe coincidir con el número de meses que quieras como reserva.
- Añade los costes de los meses seleccionados.

### POR EJEMPLO, SUPONGAMOS QUE DESEAS MANTENER UNA RESERVA DE EFECTIVO DE EMERGENCIA PARA TRES MESES:

- Genera un estado de flujo de caja para cada mes del año.
- Identifica los tres meses con los gastos más altos.
- Suma los gastos de los tres meses identificados en el paso anterior.

Este método genera un buen tamaño objetivo pero no es perfecto. Es posible que debas ajustar esta cifra si algún mes tuviste gastos inusualmente altos debido a eventos únicos, como una compra grande.

**NOTA:** Algunas pequeñas empresas prefieren usar un estado de pérdidas y ganancias en lugar de un estado de flujo de efectivo. Si bien es un método más simple, también puede conducir a una reserva insuficiente.

### B) CONSTRUYE LA RESERVA

Construir la reserva de efectivo es simple pero requiere disciplina. Deposita un porcentaje de tus ganancias en la cuenta de reserva de efectivo regularmente hasta que alcances la cantidad deseada. Tus circunstancias deben determinar el porcentaje que depositas en la cuenta bancaria.

### C) USA UNA CUENTA SEPARADA

Sugerimos mantener el fondo de emergencia de la empresa en una cuenta bancaria separada de las otras cuentas. Esta cuenta debe utilizarse únicamente para la reserva de efectivo de emergencia. No debe usarse para nada más. Así es mucho más fácil llevar el control y no "tomar prestado" dinero sin querer.

# CUIDA LA CARGA

## MANTENIMIENTO DE LA BATERÍA PARA VEHÍCULOS COMERCIALES

NO NOS REFERIMOS A LAS VALIOSAS MERCANCÍAS QUE TRANSPORTAS DE UN LADO A OTRO, SINO A LA QUE ESTÁ EN TUS BATERÍAS. UN COMPONENTE QUE NO SIEMPRE RECIBE EL CUIDADO NECESARIO, PERO QUE ES CRUCIAL PARA EL BUEN FUNCIONAMIENTO DEL CAMIÓN. PERO NO TE PREOCUPES, QUE AQUÍ TE VAMOS A PLATICAR CÓMO DARLE MANTENIMIENTO Y ASÍ ALARGAR SU VIDA ÚTIL.

POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

Las baterías juegan un papel fundamental para brindar una experiencia segura, cómoda y eficiente a los conductores de vehículos comerciales. No solo alimentan el sistema de arranque, sino que también suministran energía a todos los componentes eléctricos. Desarrollar un programa sólido de mantenimiento preventivo en el que las baterías se revisen periódicamente puede ayudar a identificar los problemas de la batería de

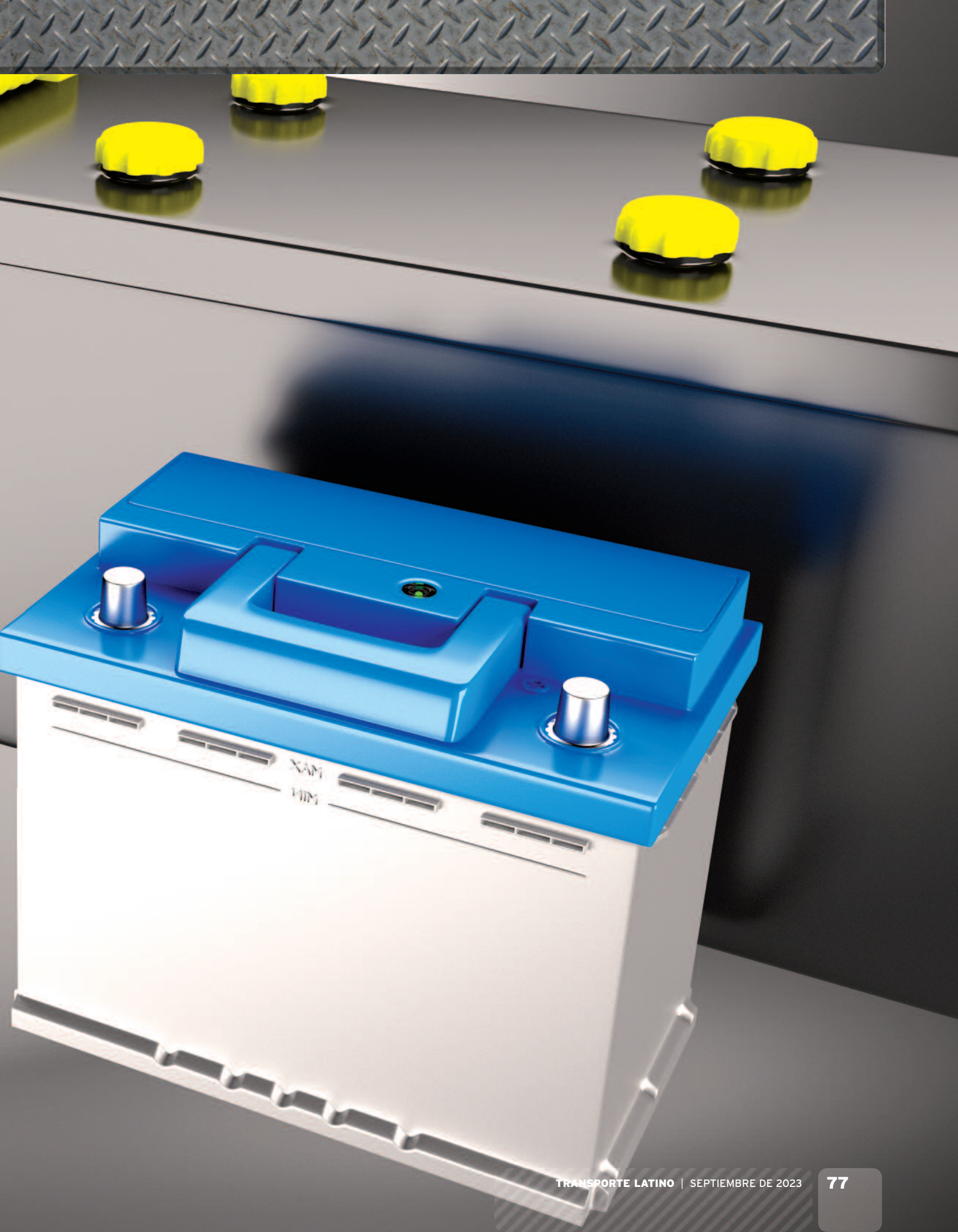
manera temprana, lo que ayuda a evitar situaciones costosas de no arranque y averías relacionadas con este componente.

Aunque hay una variedad de tipos de baterías, las más comúnmente utilizadas en las flotas de América del Norte son las inundadas, de fibra de vidrio absorbente (AGM por sus siglas en inglés) y AGM de placa delgada de plomo puro (TTPL por sus siglas en inglés).

- **Baterías de plomo ácido inundadas.** Estas baterías contienen una solución líquida compuesta por aproximadamente un 35 por ciento

de ácido sulfúrico y un 65 por ciento de agua destilada. Esta batería permite el flujo de electrones entre dos metales diferentes cuando están sumergidos en el electrolito. Esta opción de batería suele ser la menos costosa.

- **Baterías AGM.** En las baterías AGM, el electrolito está retenido por un material de fibra de vidrio absorbente que también actúa como separador. Esta alfombra de microfibra de vidrio asegura un contacto constante entre las placas y el electrolito absorbido. Estas baterías ofrecen un mejor rendimiento de arranque y ciclo. »



• Baterías TTPL AGM. Estas baterías son un tipo de batería AGM con placas más delgadas que permiten colocar más placas en un volumen determinado, lo que permite que haya más área de contacto entre el ácido y la placa para crear una mayor capacidad de transporte de corriente. Esto permite un mejor ciclo y puede traducirse en una vida útil más larga.

“La mayoría de los vehículos comerciales utilizan sistemas de arranque y carga de 12V, en consonancia con las aplicaciones automotrices”, dice Jim O’Hara, vicepresidente de marketing de Clore Automotive. Esta empresa diseña y fabrica equipos de servicio de baterías. “Donde los vehículos comerciales suelen diferir de los automóviles es en la capacidad total de la batería del vehículo. Los vehículos comerciales suelen tener varias baterías grandes, lo que presenta desafíos de diagnóstico y mantenimiento”.

“Los camiones de caja pequeña a mediana generalmente usan dos baterías, y las aplicaciones vocacionales como camiones de volteo de servicio pesado, camiones de basura, mezcladoras de cemento y tractocamiones de carretera usan de tres a cuatro baterías”, explica Bruce Essig, gerente de programas de transporte y especialidad en Odyssey Battery National de EnerSys, compañía que fabrica y distribuye energía de reserva y baterías de fuerza motriz, cargadores de baterías, equipos de energía y accesorios para baterías.

Conectar varias baterías de 12V juntas en

paralelo crea más potencia de arranque para los motores significativamente más grandes y potentes, y aumenta la clasificación de amperios por hora. Essig dice que el amperaje de salida en vehículos pequeños puede ser inferior a 100 amperios; sube a 300 amperios en camiones grandes y pesados, y algunas aplicaciones, como los autobuses de tránsito, pueden tener más de 500 amperios de salida.

Cada vez que el vehículo se detiene y luego se pone en marcha, se extrae amperaje de cada batería. Esto se convierte en un desafío en vehículos que se detienen y arrancan con frecuencia, especialmente aquellos en áreas con leyes anti-ralentí, donde deben estar completamente apagados.

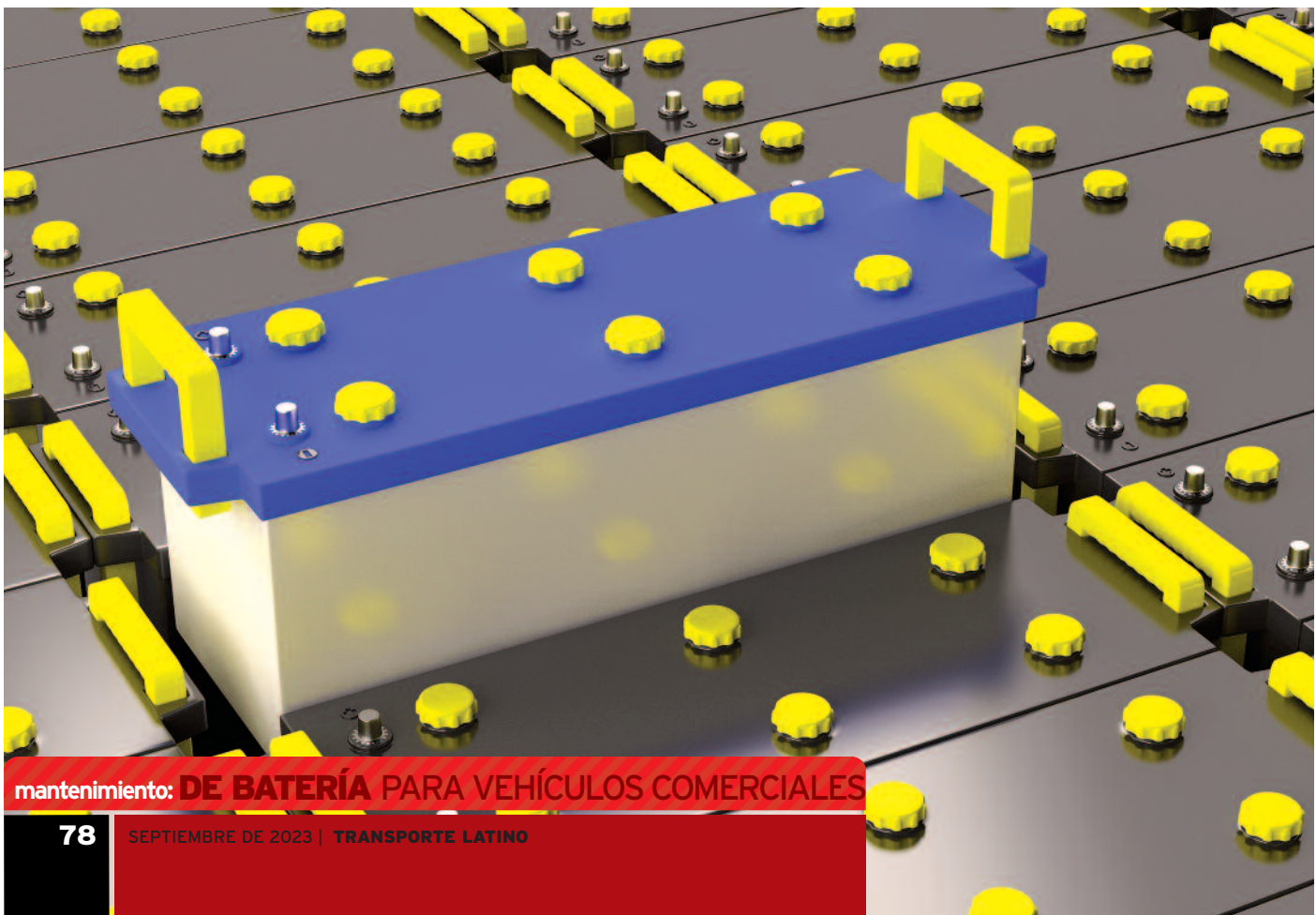
“Si la próxima parada está a poca distancia, el alternador no tendrá el tiempo ni la capacidad para reemplazar la energía extraída de la batería”, dice Bobbie DuMelle, vicepresidente ejecutivo de CTEK Inc. “En el transcurso de un día, un vehículo comercial podría detenerse y reiniciarse más de 30 veces. La carga dentro de la batería será cada vez más baja, lo que la pondrá en riesgo de sulfatación o falla”.

Debido a que este tipo de aplicación genera tanta demanda en las baterías, estos vehículos pueden beneficiarse del uso de baterías AGM o TTPL AGM, que ofrecen ciclos mejorados y una recarga más eficiente, lo que ayuda a prolongar la vida útil de la batería.

“Las capacidades de ciclos más profundos de



las AGM ofrecen la misma potencia para operar servicios importantes sin los costos de combustible y las emisiones asociadas con el ralentí”, dice John Bania, director comercial y de servicio pesado de soluciones de energía de Johnson Controls, fabricante de baterías de plomo-ácido para automóviles y baterías avanzadas para vehículos híbridos y eléctricos. “Las nuevas leyes contra el ralentí tienen como objetivo reducir los costos de combustible y las emisiones, y han llevado a la industria a buscar nuevas formas de potenciar las comodidades del conductor durante los períodos





de descanso”, agrega Bania.

Esto crea una carga adicional para la batería de los camiones con cabina dormitorio, además de los vehículos que hacen paradas frecuentes. “Por lo general, en los camiones dormitorio, esas baterías se descargarán más profundamente durante la noche, cuando la persona no esté conduciendo”, dice A.J. Palmisano, gerente de la unidad de negocios de soluciones integradas en Midtronics. “Cuando las baterías se descargan demasiado, puede impedir que [el conductor] arranque el camión”.

Palmisano agrega que existen varias opciones que pueden ayudar a las flotas a evitar que las baterías se descarguen profundamente durante la noche. Los sistemas de monitoreo de batería pueden monitorear las baterías y hacer que el vehículo arranque por sí solo para recargar las baterías antes de que se descarguen demasiado. Otra opción es enchufar el inversor/cargador del camión durante la noche, extrayendo energía de la red eléctrica en lugar de las baterías para hacer funcionar lo que necesite energía, sin

que el motor del vehículo esté encendido durante un período prolongado de tiempo.

Algunas flotas instalan unidades de energía auxiliar (APU), en lugar de usar las baterías del motor. Alimentados por el combustible diesel del vehículo o su propia fuente de alimentación de batería, las APU son generadores que proporcionan energía eléctrica al camión.

En los camiones en los que las necesidades de energía eléctrica con el motor apagado son altas, también se puede agregar un paquete de baterías auxiliares. Dado que estas baterías no se utilizan para arrancar, se pueden descargar más profundamente. Muchos camiones tienen un separador entre las baterías de arranque y las baterías auxiliares. Si las baterías auxiliares se descargan, el separador se abre para evitar que se agoten las baterías de arranque, por lo que el vehículo aún podrá arrancar por la mañana.

“Algunas empresas fabrican camiones que se reinician automáticamente si no están inactivos y la batería comienza a agotarse”, señala Palmisano. “Cargarán las baterías aproximadamente al 80 por ciento y tal vez dejen que bajen hasta el 40 por ciento. Necesitas un monitor de batería para eso, pero luego el camión solo funcionará el tiempo que sea necesario (para) cargar las baterías, y luego se apagará por sí solo”. Estas precauciones, junto con el mantenimiento regular de la batería, pueden ayudar a limitar las averías relacionadas con la batería. >>>



## ¿Cuántos Códigos Expresos lleva?

**CONSULTE Y CARGUE AL INSTANTE EL SALDO DE SUS CÓDIGOS EXPRESOS**

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

[www.comdata.com/expresscode](http://www.comdata.com/expresscode)





## MEJORES PRÁCTICAS DE MANTENIMIENTO

Como regla general, las flotas deben revisar las baterías en busca de daños físicos durante el mantenimiento de rutina y desechar las baterías que estén dañadas, dice Zena Johnson, gerente de marketing de PulseTech Products Corp, empresa que ofrece una variedad de productos para maximizar el rendimiento de la batería y minimizar los gastos relacionados con la batería. "Cada vez que un vehículo está en el taller para el mantenimiento de rutina, es importante probar tanto el voltaje de la batería como los amperios de arranque en frío para cada batería", dice Johnson. "Si el voltaje y/o los amperios de arranque en frío son bajos, retira la batería del vehículo y conéctala a un cargador de recuperación durante al menos 48 horas. Luego, pruebe la batería nuevamente para asegurarse de que esté lista para volver a usarse".

Johnson agrega que no es suficiente solo cargar las baterías: las flotas también deben limpiar los cristales de sulfato que se acumulan en las placas de la batería, o eventualmente se ahogarán y matarán la batería. "Por ejemplo, los cargadores de PulseTech tienen un circuito para cargar la batería, además de otro circuito separado para su tecnología Pulse patentada, que elimina los sulfatos de las placas de la batería y evita que se formen nuevos", dice. Mantener las baterías limpias de acumulación de sulfato puede ayudar a maximizar la vida útil de la batería.

Los patrones típicos de uso de vehículos comerciales dan como resultado un bajo estado de carga del paquete de baterías, dice O'Hara de Clore. "La carga proactiva del paquete de baterías con un cargador de alta velocidad cada vez que se realiza un servicio periódico es una práctica esencial", dice. "Debería ser tan automático como el cambio de fluidos. Si lo haces, el paquete volverá a cargarse por completo, lo que ayuda a prolongar la vida útil de la batería".

Es importante tener en cuenta que las flotas deben usar un cargador compatible con AGM al cargar baterías AGM o TTPL AGM, ya que estas baterías pueden aceptar una tasa de carga muy alta. El uso de un cargador compatible ayuda a evitar el voltaje excesivo y la sobrecarga, lo que puede dañar la batería. "Si una flota tiene un ciclo de trabajo único en el que las baterías permanecen inactivas durante períodos de tiempo más prolongados, se recomienda la carga de mantenimiento", agrega Bania de Johnson Controls.

Jeff Coleman, vicepresidente de ventas de equipos originales en East Penn, sugiere ejecutar la siguiente lista de verificación con



cada servicio de mantenimiento preventivo (MP) programado regularmente:

- Comprueba y confirma el estado de carga de la batería (antes de la carga). Asegúrate de verificar el estado de carga de la batería y recárgala si es necesario antes y después del MP, el servicio o los períodos prolongados de inactividad. “Hemos visto múltiples ocasiones en las que las baterías se han descargado hasta el punto de fallar debido a extracciones o cables parásitos relacionados con el mantenimiento programado”, dice Coleman.

- Comprobar y confirmar la seguridad de las sujeciones. Si la batería no está asegurada correctamente, puede experimentar vibraciones y sacudidas adicionales que pueden dañar la batería.

- Limpia todas las conexiones de los terminales (postes y terminales de cable). La suciedad del camino y la mugre/grasa reducirán la aceptación de carga. Inspecciona también los cables de la batería para ver si están desgastados o dañados y reemplázalos si es necesario.

- Al recargar, asegúrate de usar adaptadores de carga en todos los postes de la batería. “Esto es muy importante”, dice Coleman. “Asegúrate de que los adaptadores de carga estén bien atornillados en el perno para que haya un buen contacto de conductor a conductor entre el casquillo del poste y el adaptador de carga”.

DuMelle de CTEK añade que también es importante asegurarse de que las baterías emparejadas estén equilibradas.

“Las baterías emparejadas que funcionan en

un sistema en serie o en paralelo deben estar dentro de un rango operativo aceptable entre sí. Si hay demasiado desequilibrio (una tiene un voltaje significativamente más alto que otra), es posible que experimente una falla de la batería muy rápidamente”, dice DuMelle. “Después de cargar las baterías, asegúrate de volver a probarlas antes de que salgan del taller para asegurarte de que las baterías coincidan bien”. Un paso de mantenimiento adicional para algunas baterías inundadas es que se les debe agregar agua ocasionalmente, señala Palmisano de Midtronics. Las baterías AGM y TTPL AGM no requieren esto, por lo que es un paso de mantenimiento adicional para ese tipo de batería específico.

Además, también se está volviendo más común verificar la capacidad de reserva (RC por sus siglas en inglés), dice Palmisano. RC es una medida de tiempo de cuánto tiempo una batería completamente cargada puede entregar 25 amperios de corriente en un ambiente de 80 grados F antes de que la batería se descargue a 10.5V. Esto es distinto de los amperios de arranque en frío (CCA), que miden cuánta energía es capaz de entregar una batería en ráfagas cortas.

“La verificación más completa para RC sería cargar la batería por completo y luego descargarla por completo”, dice Palmisano. “En un entorno de mantenimiento, eso no es realmente práctico. Pero hay algunos probadores que tienen la capacidad de decirte si el RC es bueno o malo”.

Palmisano recomienda que las flotas sigan el


RP129A de TMC cada tres meses para garantizar un rendimiento óptimo de la batería y detectar los problemas de la batería antes de que provoquen un tiempo de inactividad relacionado con la misma. Los intervalos reales de reemplazo de la batería variarán según las prácticas de la flota. “La edad no indica el estado de una batería y si necesita reemplazo”, dice Johnson de PulseTech.

“La duración de la batería dependerá de los ciclos de uso y los perfiles de uso”, agrega Coleman. “La batería correcta en la aplicación correcta, que se mantiene adecuadamente, puede ver una [vida útil del producto más larga]. Una batería que no recibe el mantenimiento adecuado tendrá una vida útil mucho más corta”.

La forma en que se usan las baterías, la frecuencia de la energía extraída de ellas y la profundidad de descarga tienen un efecto en la vida útil de una batería, lo que dificulta determinar un intervalo regular en el que deben reemplazarse. Essig de EnerSys sugiere realizar un seguimiento de los tiempos de servicio de falla promedio para la aplicación de la flota. “Es un buen mantenimiento preventivo reemplazar las baterías entre 60 y 90 días antes de estos plazos de falla”, dice. “Esto puede ayudar a evitar no-arranques inesperados, especialmente en camiones que realizan una entrega o en la carretera”.

Las pruebas periódicas de la batería proporcionan parámetros para ayudar a predecir con precisión el final de la vida útil de las baterías. “El seguimiento de las métricas de la batería, como el CCA derivado, la resistencia interna y el estado de salud mediante una solución de prueba de batería electrónica, puede permitir que una operación de servicio controle el estado de la batería y prediga el mejor momento para reemplazarla”, agrega O’Hara de Clore.

Las señales de advertencia de que puede ser hora de cambiar la batería incluyen una luz de control del motor, corrosión en terminales y cables, y arranque lento, dice Bania de Johnson Controls. Si el conductor nota que el vehículo es lento al arrancar, o que los accesorios no funcionan tanto antes de que se active la desconexión por bajo voltaje, esto puede ser una señal de que es hora de reemplazar la batería.

“No esperes [para tomar medidas] hasta que el vehículo muestre signos de una batería débil; eso puede ser demasiado tarde”, concluye DuMelle de CTEK. “Al probar, cargar y acondicionar las baterías de manera regular, los talleres pueden identificar cualquier problema de la batería para garantizar que los vehículos de la flota estén protegidos contra fallas eléctricas y otras fallas relacionadas con la batería”. 

# FRENO DE MOTOR, TU GRAN AMIGO

## USO EFICAZ DEL FRENO DE MOTO

EL FRENO DE MOTOR ES TU GRAN ALIADO PARA EXTENDER LA VIDA ÚTIL DE TUS FRENOS, PUES PUEDE REDUCIR LA VELOCIDAD DEL CAMIÓN CUANDO MÁS LO NECESITAS -EN PENDIENTES-, SIN QUE SEA NECESARIO USAR LOS FRENOS DE LAS RUEDAS. ESTO, CLARO, SIEMPRE QUE SEPAS UTILIZARLO CORRECTAMENTE. ¿SABES CÓMO HACERLO? »







POR: **TRANSPORTE LATINO** / MANUEL HUICI

Los motores diésel modernos funcionan excepcionalmente bien entre 1,100 y 1,200 revoluciones por minuto. Ofrecen un par máximo a solo unos cientos de rpm por encima del ralentí y la potencia máxima entre las 1,500 y 1,600 rpm. ¿Pero qué pasa si el motor funciona más rápido que eso? Bueno, tu freno motor funcionará mucho mejor. Muchos conductores no se dan cuenta de que los frenos de motor están diseñados para funcionar a 2,000 rpm o más.

Hoy en día, las flotas realmente enfatizan la economía de combustible. La mayoría ha invertido en líneas motrices que ruedan rápido con baja velocidad el motor para aprovechar al máximo los ahorros de combustible asociados con la baja velocidad del motor. Desafortunadamente, la baja velocidad del motor no ayuda a que los frenos de motor hagan su trabajo de manera muy efectiva. A velocidades de alrededor de 1,200 rpm, el freno del motor ofrece aproximadamente la mitad de la potencia de retardo de la que es capaz.

No es sorprendente que los conductores a menudo se quejen de "frenos de motor débiles". Para agravar el problema de la sensación ineficaz del freno motor a bajas revoluciones está la falta de información de que está funcionando. Los sistemas actuales de postratamiento de gases hacen un muy buen trabajo eliminando el ruido del motor, incluido el ladrido del freno del motor. Ya es apenas un ruido sordo y no el viejo "bam bam bam bam bam baaaaam". Entonces, para los conductores que no están familiarizados con el funcionamiento correcto de un freno de motor, aquí hay una introducción sobre cómo obtener el máximo rendimiento de este componente.

## USANDO EL FRENO DEL MOTOR

Los controles del freno del motor incluyen un interruptor de encendido/apagado y un selector de potencia de tres posiciones:

- La posición 1 es la configuración baja, con la función de freno motor activada en dos de los seis cilindros del motor.
- La posición 2 tiene cuatro cilindros activados.



- La posición 3 son los seis cilindros funcionando.

Las posiciones 1 y 2 son útiles para modular el rendimiento del freno del motor cuando se necesita menos potencia de retardo pero un cambio ascendente haría que el camión acelerara. Piensa en conducir cuesta abajo por una colina que alterna pendientes empinadas con otras menos pronunciadas en diferentes lugares. Puedes utilizar la posición 3 en el tramo empinado para mantener una velocidad de descenso constante, pero cambiar a la posición 2 o 1 en las secciones menos empinadas cuando se necesita

menos potencia de retardo para mantener la misma velocidad.

Esto es bastante sencillo con una transmisión manual. Eliges la marcha con la que quieres descender la colina y activas el freno del motor, dejas que el motor funcione en el rango de rpm más alto donde el retardador es más efectivo y controlas la velocidad del vehículo usando el selector de potencia del freno del motor en lugar de aplicar los frenos de servicio.

Un consejo aquí: si el freno del motor no mantiene el camión a una velocidad constante en la posición 3 a 2,000 o 2,100 rpm, estás descendien-



do la colina demasiado rápido. Mientras puedas, aplica los frenos para reducir la velocidad del camión, haz una reducción de marcha y vuelve a poner el freno del motor. Si estás en la marcha correcta para la colina que estás descendiendo, nunca tendrás que tocar los frenos de servicio.

## TRANSMISIONES AUTOMATIZADAS

El proceso aparentemente simple descrito anteriormente puede resultar muy complicado en camiones con transmisiones automatizadas y control de crucero. Configurar la velocidad de

crucero es fácil. Llevas el camión a una velocidad determinada y presionas el botón de encendido. Si el camión reduce la velocidad mientras subes una colina, el control de crucero aumentará la potencia para mantener la velocidad. Si el camión excede la velocidad establecida, el control de crucero cortará la energía y permitirá que el camión avance por inercia. A veces el freno motor se activa, a veces no.

Cuando las flotas programan sus motores y transmisiones, pueden establecer lo que se llama una "caída" en la velocidad establecida de "freno del motor activado". Esto podría ser

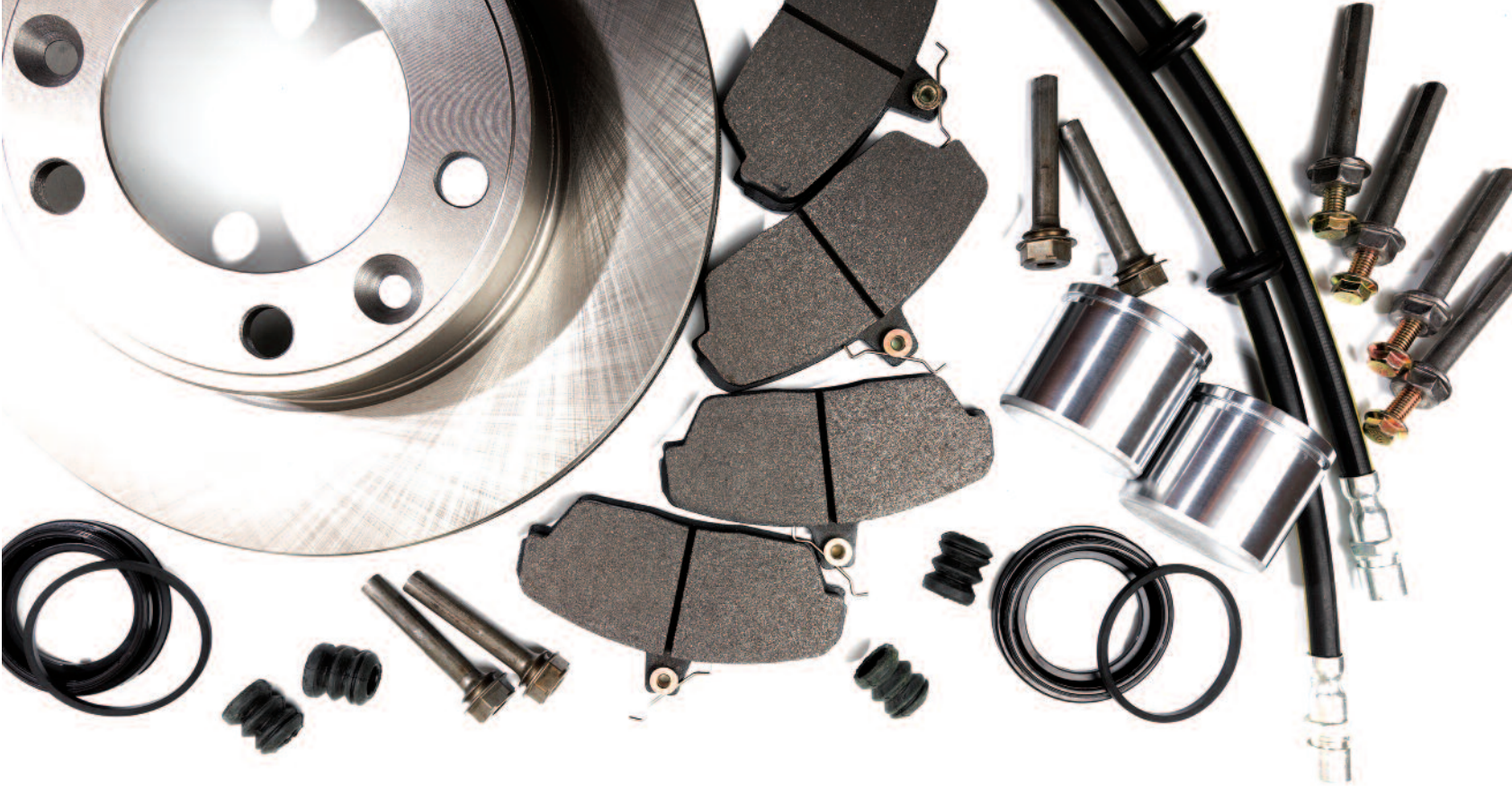
de 2 a 5 mph por encima de la velocidad de crucero establecida para permitir que el camión se agote un poco en una pendiente leve. Por ejemplo, si el control de crucero está configurado en 65, con una caída de 3 mph el camión correrá hasta 68 mph antes de que se active el freno del motor. Algunos camiones están programados con una "caída suave". Esto activará el freno del motor en la posición 1 justo por encima de la velocidad establecida de crucero y lo subirá gradualmente hasta la posición 3 si la velocidad continúa aumentando.

En la mayoría de las marcas y modelos, si la velocidad continúa aumentando mientras se desciende una pendiente, el control de crucero ordenará un cambio descendente para aumentar las revoluciones del motor a fin de aumentar la potencia de retardo. Pero aquí está el problema potencial: si el control de crucero está configurado en 65, es posible que la transmisión no baje de marcha hasta que el camión alcance las 68 mph, y eso es demasiado rápido para pendientes muy pronunciadas, como las de Fancy Gap o Cabbage Hill, o algunas de esas bajadas interminables en Colorado.

En ese caso, el conductor tendría que apagar el control de crucero y luego reducir manualmente a una marcha más baja para aumentar las revoluciones del motor. Una vez en una marcha adecuada, la transmisión se puede colocar en modo "espera" para que no haga cambios ascendentes automáticamente a medida que la velocidad en la carretera aumenta con el impulso cuesta abajo.

Un conductor inteligente podría reducir la velocidad a algo razonable, digamos aproximadamente 45 mph en una pendiente larga con una carga grande, y luego establecer la velocidad de crucero en 45 y dejar que la electrónica administre la configuración de potencia del freno del motor. Pero un conductor menos familiarizado con la forma correcta de usar los frenos del motor con transmisiones automatizadas y control de crucero podría continuar atravesando la colina, reduciendo la velocidad del camión con los frenos de servicio.

Dado que todas las configuraciones, parámetros y funcionalidades del control de crucero OEM tienden a ser específicos de la marca, a los conductores puede resultarles difícil realizar la transición de una marca a otra. Las diferentes generaciones de tecnología también pueden comportarse de manera diferente. Desde el asiento del conductor, no existe una solución universal estricta y rápida para esta situación, excepto aprender todo lo que puedas sobre los sistemas y configuraciones del camión que estás conduciendo. >>



## CONTROL DE CRUCERO DESACTIVADO

Cuando el control de crucero está desactivado, el conductor debe activar manualmente el freno del motor y seleccionar la configuración de potencia. En la mayoría de los camiones de modelos recientes, esas configuraciones se indican en la palanca de cambios marcada "0" para apagado y 1, 2, 3 para bajo, medio y alto, como se describió anteriormente.

En la mayoría de los modelos, tirar momentáneamente la palanca de cambios hacia atrás también iniciará un cambio descendente. Esto proporciona potencia de retardo adicional gracias al mayor régimen del motor. La mayoría de los modelos con transmisión automatizada

también tienen un modo de retención que mantendrá la transmisión en la marcha seleccionada, aunque esto, y la capacidad de cambiar de marcha manualmente, se pueden bloquear cuando se programa el equipo.

En terreno relativamente plano o terreno ondulado, el freno del motor funcionará lo suficientemente bien a baja velocidad del motor para mantener la velocidad del camión bajo control. En pendientes más largas y/o más pronunciadas, el conductor deberá determinar una velocidad adecuada para la pendiente y posiblemente hacer cambios descendentes para entrar en esa marcha, y luego colocar la transmisión en espera. La cantidad de retardo (control de velocidad) se puede ajustar con la configuración de potencia

del freno del motor. Como regla general, la marcha que elija para descender la colina debe permitir al conductor controlar la velocidad utilizando únicamente los ajustes de potencia del freno motor. Si el conductor necesita aplicar el freno de servicio hay dos motivos: o el motor no está funcionando lo suficientemente rápido para proporcionar suficiente potencia de retardo, o el camión va demasiado rápido para la pendiente.

## ¿CUÁLES SON LAS MEJORES RPM PARA EL RENDIMIENTO DEL FRENO MOTOR?

La respuesta corta es: cuanto más alto, mejor. El freno del motor funcionará a cualquier rpm entre 1,000 y 2,200 en la mayoría de los casos. Jacobs, fabricante de la mayoría de los frenos de motor que se utilizan hoy en día, dice que el mejor rendimiento se logra aproximadamente un 10% por encima de las rpm nominales del motor.

"Cuando diseñamos un freno, realmente queremos que el operador lo use hasta un 10% más que la velocidad nominal del motor", dice Gabe Roberts, director de ingeniería de productos de Valvetrain Technologies con Cummins Engine Components, anteriormente conocido como Jacobs Vehicle Systems. "Entonces, si se trata de un motor con clasificación de 1,900 rpm, queremos que los conductores apliquen el freno hasta las 2.100 rpm. Ahí es donde está el máximo rendimiento del freno". >>



■ V7-38-ARTCAR

**B.R.M.**  
.. Chronographes ..



■ V12-44-ARTCAR

C  
A R T  
R

  
**DAORO**


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

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



Algo muy importante que recordar: no se consume combustible mientras el freno del motor está funcionando. Cero. Nada. Los controles electrónicos del freno del motor cortan el suministro de combustible al motor. No hay penalización en la economía de combustible por utilizar el freno del motor a 2,100 o 2,200 rpm. Entonces, las personas que fabrican frenos de motor dicen que deben operarse a altas revoluciones; sin embargo, algunas flotas emiten advertencias de exceso de velocidad a los conductores que exceden ciertos umbrales de velocidad del motor.

Las advertencias de exceso de velocidad al acelerar o navegar son comprensibles. Las flotas quieren mantener baja la velocidad del motor para reducir el consumo de combustible. Pero al frenar con el motor no se consume nada de combustible. Es posible distinguir el exceso de velocidad bajo potencia positiva de la velocidad alta normal del motor cuando se aplica el freno motor. Las flotas sólo tienen que configurar las alertas correctamente.

Los conductores no deben tener miedo de utilizar los frenos del motor a altas revoluciones. Para eso están diseñadas esas cosas. Roberts dice que los criterios de diseño exigen al freno de motor que pueda funcionar a rpm mucho más altas (hasta 3,000 rpm para algunas aplicaciones) durante cientos de horas a plena carga. Se prueban de esa manera. Operar el freno motor entre 1,900 y 2,100 rpm es donde funcionan mejor. "Diseñamos el freno del motor para que no se dañe incluso en condiciones de exceso de velocidad máxima. Durarán para siempre en condiciones normales de sobrevelocidad (2,300 rpm)", afirma. "Creo que los conductores que están acostumbrados a un rango operativo de entre 1,100 y 1,500 rpm podrían sentirse un poco nerviosos a la hora de aumentar las revoluciones hasta 2,100 o 2,200. Eso es comprensible. Pero no hay nada de qué preocuparse. Pueden manejar esa velocidad y carga en ese rango de revoluciones por minuto". 

# 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**





# EVOLUCIÓN

## HARLEY-DAVIDSON SPORTSTER S 2023

Harley da un paso al futuro con la siguiente iteración de la legendaria Sportster. Con una mayor dosis de deportividad, sin sacrificar el alma de crucero, esta moto te ofrece más posibilidades a sus mandos, pues puedes conducir más agresivamente e incluso ajustar la suspensión fácilmente. Queda muy claro que Harley tiene la mira puesta en el nuevo milenio. »

**S**i estás buscando una moto crucero económica y elemental, diseñada para recorridos rápidos por la ciudad, has venido al lugar equivocado. Harley Davidson Podría haber construido esa motocicleta, pero decidió no hacerlo. Y aunque la Sportster S estará encantada de llevarte de un semáforo a otro y luego a casa, Harley-Davidson siempre tuvo la intención de que esta moto fuera algo más que eso.

Presentada en 2021, la Sportster S reafirma el compromiso de Harley con una gama renovada y totalmente moderna, y con un enfoque de hoja limpia en los nuevos modelos. Actualizar la plataforma basada en el motor refrigerado por aire Evolution no sería suficiente incluso si apaciguara a los leales a Sportster y extendiera un legado iniciado en 1957. Tampoco habría tenido sentido una nueva plataforma refrigerada por aire desde el punto de vista de la fabricación, ya que Harley-Davidson ha invertido mucho en el nuevo motor Revolution Max que lleva la Pan America. Modificar el Rev Max y usarlo en diferentes modelos ayuda a amortizar los costos asociados con el diseño, desarrollo y ensamblaje de una plataforma de motor completamente nueva.



Entonces, si bien la Sportster podría ser una de las historias de mayor éxito de Harley-Davidson y una de las motocicletas producidas continuamente durante más tiempo en la histo-

ria (se vendieron más de 50,000 modelos al año entre 2012 y 2017), es importante reconocer que la Sportster S tenía ser diferente. Una mirada a la hoja de especificaciones y te darás cuenta de lo diferente que es.

El motor Revolution Max 1250 de 1,250 cc es el foco aquí. Apodada Revolution Max 1250T, esta versión del V-twin de 60 grados refrigerado por líquido de Harley utiliza válvulas y puertos más pequeños y una forma de cámara de combustión diferente a la de la Pan America 1250, para aumentar el torque a bajas y medias revoluciones. Harley dice que el par motor aumenta un 10 por ciento entre 3,000 y 6,000 rpm en comparación con el motor Revolution Max 1250 de la Pan America.

El motor cumple una doble función, actuando como un miembro estresado del chasis y eliminando la necesidad de un bastidor tradicional. En su lugar hay un bastidor delantero, un bastidor intermedio y un basculante que se montan directamente al motor, que está diseñado para ser rígido para que pueda actuar como un componente del chasis. Y si bien eso podría limitar cuánto puede personalizar el constructor doméstico la Sportster S, este diseño tiene beneficios, el mayor es el peso reducido y un "chasis" comparativamente rígido que se adap-





ta mejor a una conducción enérgica.

Más pistas sobre el enfoque de H-D de priorizar el rendimiento vienen en forma de frenos Brembo y suspensión Showa; la Sportster S rueda sobre una horquilla de cartucho invertido de 43 mm totalmente ajustable y un amortiguador con reserva totalmente ajustable con ajuste de precarga hidráulica. Sí, sólo hay un disco de freno delantero, pero al menos está acoplado a una pinza de 4 pistones. Lo más desafortunado es que la suspensión trasera tiene sólo 2.0 pulgadas de recorrido, lo que contribuye a la postura baja y robusta de la moto, pero no ayuda mucho a suavizar los golpes del camino. Los viejos hábitos no mueren fácil, y aquí Harley reconoce que la postura aún importa.

Construir una Sportster más deportiva y no

equiparla con las últimas ayudas electrónicas al conductor sería un despropósito, por lo que Harley-Davidson arrojó todo lo que tenía en la Sportster S. Hay tres modos de conducción preprogramados (Sport, Road y Rain) disponibles junto con dos personalizables con opciones para mapa del motor, frenado del motor, respuesta del acelerador y control de tracción. Esos modos personalizados no solo aumentan la versatilidad de la Sportster S, sino que también ayudan a distinguir la más cara Sportster S de la "básica" Nightster, que viene sólo con los tres modos de conducción preprogramados de H-D.

El conjunto de ayuda al conductor Harley's Cornering Rider Safety Enhancements (RDRS) agrega una capa adicional de seguridad; la Sportster S viene de serie con tecnología como

control de tracción sensible a la inclinación con configuraciones Rain, Road y Sport. Todos estos sistemas se gestionan a través de una pantalla TFT de 4 pulgadas de diámetro y los últimos interruptores de Harley. Los conductores pueden conectar la pantalla a su dispositivo y auriculares Bluetooth, lo que les permite escuchar música, atender llamadas o incluso obtener instrucciones de navegación cuando usan la aplicación Harley-Davidson.

## MANEJO

La mejor manera de acercarse a la Sportster S es no pensar en ella como una Sportster o dejarse encasillar por lo que tu piensas que esta moto debe hacer. Con solo pasar una pierna por encima notarás su flexibilidad; un triángulo de conductor bastante cómodo te permite sentarte en una posición relajada, en el medio del asiento en una posición más erguida y dominante, o inclinado sobre el tanque en una posición de conducción más deportiva, perfecta para montar enérgicamente en un cañón. No estás encerrado en un lugar ni limitado por la tradicional ergonomía de las motos crucero, que harían que la motocicleta se sintiera fuera de lugar a medida que cambia el escenario. >>



Puede parecer extraño leer acerca de "llegar más lejos" en la Sportster S y "abordar los cañones", pero eso es lo que sucede cuando tienes un motor que es tan capaz y divertido como el Revolution Max 1250T, que es, en muchos sentidos, la mejor parte de esta máquina. La apertura variable de válvulas marca la diferencia, permitiendo que el motor sea suave y controlable al ralentí, pero se abre cuando el tacómetro digital supera las 4,000 rpm. Este es un motor de revoluciones extremadamente libres que no está limitado en ninguna situación, con una distribución de potencia utilizable y suficientes revoluciones por encima de las 7,000 rpm para evitar cambios constantes. Hay muy poco calor del motor o del escape alto. El único componente real que no nos encanta es el embrague, que tiene un tirón ligero pero una sensación limitada a través del recorrido de la palanca. Esto puede dificultar el arranque al salir de un semáforo, especialmente si estás usando uno de los modos de conducción que responden menos.

El motor cumple bien su función como elemento estructural del chasis, es decir, la moto se maneja sorprendentemente bien a medida que avanzas por una sinuosa carretera de montaña. La moto permanece plantada y equilibrada, lo que te permite tomar una curva de una manera que antes las Sportsters no podían hacerlo a menos que hubieras gastado miles de dólares en un catálogo de repuestos. El único problema es que el neumático delantero 160/70-17 y el manillar estrecho hacen que sea pesado de manejar, lo que limita la rapidez con la que puedes atacar una serie de curvas. Incluso agregar suavemente presión al freno delantero en una curva hará que la moto se levante, y hacer pequeños ajustes en la



línea en la mitad de la curva requiere esfuerzo. Entonces no, esto no es una moto deportiva. Pero es una gran opción para el piloto que quiere perseguir a la KTM 390 Duke en una "cruce".

Eso sí, ese motociclista encontrará otras limitaciones, siendo la mayor la suspensión trasera. Dos pulgadas de recorrido no son suficientes para suavizar caminos moderadamente llenos de baches, y no pasa mucho tiempo antes de que tu espalda comience a maldecir al equipo de diseño de Harley que decidió que esta era la mejor solución, ya que esencialmente no hay ningún cambio de suspensión que puedas hacer para mejorar ese limitado recorrido. Afortunadamente, la suspensión delantera Showa ofrece mucho más en cuanto a absorción de baches y agarre en carretera, y es bastante fácil de ajustar para obtener mayor apoyo durante la conducción enérgica. Una vez que regresamos a la carretera, simplemente retiramos la amortiguación de compresión y seguimos nuestro camino.

Una conducción más relajada te brinda la oportunidad de apreciar las áreas en las que Harley ha logrado avances en los últimos años, que en este caso significa el grupo de indicadores y la palanca de cambios. Esa pantalla está cubierta con vidrio no reflectante para que sea fácil de leer con cualquier iluminación, y el

nuevo diseño de control que utiliza Harley-Davidson hace que sea increíblemente fácil navegar a través de las opciones de ayuda al conductor. Lo mismo puede decirse de la navegación por las opciones de música con los botones del lado derecho del manillar. Nos alegra no tener botones de señales de giro a cada lado del manillar, otra pequeña señal de que Harley está dispuesta a dejar algunas cosas en el pasado.

Quizás el mejor elogio que podemos darle a la Sportster S es que no te hace extrañar la vieja Sportster. Siempre habrá comparaciones con esa plataforma, claro, pero Harley-Davidson ha hecho bien en hacer que la Sportster S sobresalga de una manera que la vieja moto nunca pudo. Esta Sportster tiene el potencial de funcionar para más personas con diferentes habilidades y experiencias de conducción, ya que el potencial de rendimiento es mucho mayor que el de cualquier Sportster anterior.

Eso sí, el rendimiento y un paquete electrónico más amplio tienen un costo. El precio base para la Sportster S 2023 es de \$16,399, un aumento de



## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTOR

- V Twin de 1,250 cc, enfriado por líquido

#### SUSPENSIÓN

- Horquilla invertida Showa de 43 mm, monoamortiguador atrás

#### POTENCIA

- 120 HP y 92 lb-pie

#### TRANSMISIÓN

- 6 velocidades, por correa dentada

#### FRENOS

- Discos de 320 y 260 mm

#### TANQUE

- 3.1 gal

#### PRECIO

- \$16,399



\$2,900 sobre la no tan asequible Nightster básica, que tiene un precio de \$13,499. No puedes evitar sentir que Harley-Davidson está ignorando a nuevos conductores potenciales con esta alta barrera de entrada. Como referencia, el precio para la Iron 1200 2021 era de solo \$9,999.

La otra preocupación es cuánto afecta el recorrido trasero limitado a la experiencia. Esta es una plataforma realmente impresionante en términos de motor y manejo, pero eso importa

muy poco si lo único que recuerda tu espalda baja es cada bache que atravesaste en tu camino hacia los cañones. Aquellos que estén dispuestos a sacrificar un poco de comodidad por una postura de cruceo tradicional serán recompensados con una moto totalmente moderna que ofrece un equilibrio entre estilo y rendimiento. Pero esa persona debe valorar más la potencia y la tecnología, porque eso es lo que define a la Sportster moderna. [TTL](#)



## XPO Logistics

XPOLOGISTICS | 855.295.7504

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

## WAL\*MART TRANSPORTATION

WAL\*MART | 800.803.7348

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

## LANDSTAR

LANDSTAR | 800.435.4010

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

## SCHNEIDER NATIONAL

SCHNEIDER | 800.447.7433

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

## SAIA

SAIA | 800.765.7242

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



servicios: **BOLSA DE TRABAJO**



# ¿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<sup>®</sup> 8HE.



Escanea con tu  
teléfono para acceder

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

\*Comparado con un motor distinto al MP8HE.

**BORN READY.**