

**KENWORTH T880 | MERCEDES-BENZ EACTROS | RAM PROMASTER**

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

FEBRERO

MAGAZINE

2023

# TRANSPORTE LATINO

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

AMERICANO

CAMIONETA



GMC SIERRA  
HD 2024

EFICIENCIA ES EL NOMBRE DEL JUEGO EN EL TRANSPORTE, ESPECIALMENTE CUANDO HABLAMOS DEL DE LARGA DISTANCIA. POR ELLO, EL PETERBILT 579 FUE DISEÑADO PARA EXPRIMIR AL MÁXIMO CADA GOTA DE DIESEL GRACIAS A UNA MEZCLA DE AERODINÁMICA Y TECNOLOGÍA MOTRIZ. POR SUPUESTO, CON UNA AMIGABLE Y CÓMODA CABINA QUE HACE LAS DELICIAS DE QUIEN SE PONE AL VOLANTE.

# **TATA MOTORS**

Connecting Aspirations





# PAG. 18

## PETERBILT 579

Eficiencia es el nombre del juego en el transporte, especialmente cuando hablamos del de larga distancia. Por ello, el Peterbilt 579 fue diseñado para exprimir al máximo cada gota de diesel gracias a una mezcla de aerodinámica y tecnología motriz. Por supuesto, con una amigable y cómoda cabina que hace las delicias de quien se pone al volante.



# 26

VOCACIONAL



## KENWORTH T880

Con el T880, tienes un vehículo confiable y versátil capaz de realizar los trabajos más difíciles constantemente. Es un camión diseñado con la fuerza, la resistencia y la economía operativa que necesitas para hacer avanzar tu negocio. Tractor, cisterna, camión de volteo, mezclador, transporte pesado, maderero... tú decides cómo ponerlo a trabajar.

# 34

DEL MUNDO



## MERCEDES-BENZ EACTROS

Durante años, los camiones de carga eléctricos parecían un espejismo, pero hoy las cosas han cambiado y casi todos los fabricantes tienen al menos un modelo con esta tecnología. El buque insignia de Mercedes-Benz no podía ser la excepción y llega con capacidad de carga de hasta 39,000 libras y una autonomía máxima de 250 millas con una sola carga.

# 44

UTILITARIO



## RAM PROMASTER 2023

Ram rediseñó su van de tamaño completo para mantenerse competente en un disputado segmento. Las tres alturas de techo y cuatro largos de carrocería, la convierten en una opción altamente versátil que se adapta sin problemas a las necesidades de tu negocio.

CONTENIDO | DIRECTORIO

4

FEBRERO DE 2023 | TRANSPORTE LATINO



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



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

**Shell  
ROTELLA**

El aceite de motor que trabaja tan duro como usted.

ENCUENTRA  
LA NUEVA APP DE



PARA IPAD,  
IPHONE Y  
ANDROID



ES **GRATIS!**



Available on the  
App Store



PAG. **90**

**INDIAN FTR  
SPORT 2023**

Indian actualiza la familia de su deportiva FTR con la llegada de la versión Sport, que reemplaza a la FTR S en el medio de la gama. Con cambios principalmente estéticos y una apariencia bastante deslumbrante, la Sport confirma que Indian tomó la decisión adecuada cuando decidió fabricar una moto diferente a su alineación habitual.



**54**

CAMIONETA

**GMC SIERRA  
HD 2024**

La marca exclusiva de camiones de General Motors ofrece una Sierra HD renovada para el año modelo 2024, la cual trae un nuevo estilo exterior, tecnología actualizada y opciones de transmisión más robustas.



**70**

FINANZAS

**EL EFECTIVO MANDA**

No es ninguna sorpresa que una compañía necesita dinero para operar, pero esto no es tan sencillo como realizar muchas ventas, pues no todos los clientes pagan al contado y saber cómo sortear ese lapso de tiempo -entre otras cosas- es clave para mantener sanas las finanzas de tu compañía.



**76**

MANTENIMIENTO

**7 PASOS PARA  
SER MÁS VERDE**

Reducir la huella ambiental de tu empresa es algo que no solo beneficia las condiciones de vida para todos, también te puede ayudar a ahorrar dinero. Y no, no necesitas el más reciente camión eléctrico para hacerlo.



**TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.**

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

Advertising: 888.628.2188

Distribution T.L.P. Distribution 310.429.0250

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

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

PR Director Leslie Johnson  
[pr@transportelatino.com]

Executive Editor Steve Sturgess  
[sturgess@transportelatino.com]

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

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

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

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



Audited Circulation  
**95,500** monthly

Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.



**CONTENIDO | DIRECTORIO**

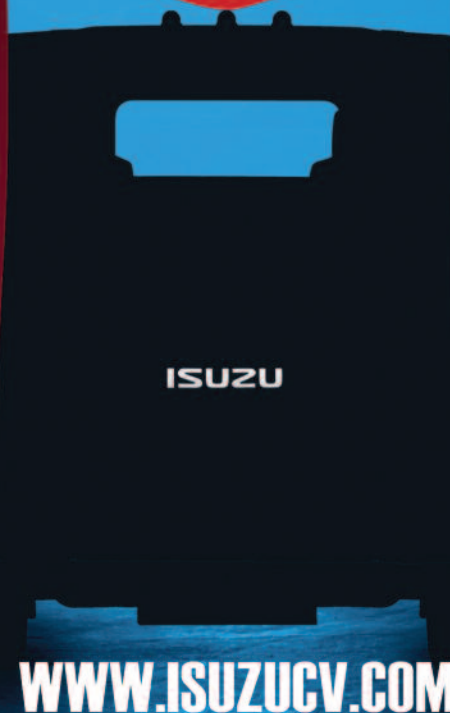
**6**

FEBRERO DE 2023 | **TRANSPORTE LATINO**

# ISUZU

## NO TE PIERDAS LAS EMOCIONANTES NOVEDADES DE ISUZU EN LA NTEA WORK TRUCK WEEK 2023.

Ven a Vernos Del 7 al 10 de Marzo de 2023 en el  
Stand de Isuzu #1101 en Indianápolis, IN.



**WorkTruck  
Week 2023**

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



**H**ace unos meses, ACT Research publicó un estudio que predice una precompra masiva de camiones Clase 8 en 2026, antes de la próxima ronda de regulaciones de emisiones de la Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. y la Junta de Recursos del Aire de California destinadas a reducir los gases de efecto invernadero en los gases de escape de los camiones diésel.

Básicamente, el estudio predice que los camiones nuevos Clase 8 del año modelo 2027 podrían aumentar su precio hasta en \$25,000 por unidad gracias a las nuevas regulaciones de emisiones. Ese aumento de precios, combinado con condiciones económicas favorables, empujará a las flotas a encargar modelos anteriores a 2027 mientras puedan, para evitar esos aumentos de precios y no lidiar con la nueva tecnología de emisiones (que todavía está en el aire en este momento) hasta más tarde.

Las compras anticipadas parecen estar integradas en cualquier nueva regulación de emisiones en el transporte por carretera. Entonces, el hecho de que uno grande se avecine en el horizonte es lógico. Pero lo que es diferente en 2027 es toda la nueva tecnología que poco a poco se está abriendo camino en las aplicaciones de flotas, como sistemas avanzados de seguridad del conductor (ADAS por sus siglas en inglés), sistemas de control autónomo y tecnologías de vehículos de combustible alternativo/batería eléctrica/cero emisiones (BEV/ZEV por sus siglas en inglés). Esto nos creó la pregunta ¿qué impacto podría tener sobre ellos y sus tasas de adopción en las aplicaciones de flota una precompra masiva de camiones diésel? En el lado de las cosas de BEV/ZEV y combustible alternativo, un aumento de precio de \$25,000 para un tractor Clase 8 estándar cambia el costo delta considerablemente. Suponiendo que los OEM estén alcanzando cierto grado de escala de fabricación para 2025 o 2026 (una suposición razonable, creo), podríamos comenzar a ver cierto grado de paridad de costos entre los camiones diésel y los camiones eléctricos de batería o de celda de combustible de hidrógeno. También deberíamos tener algunos informes/cifras sólidas de evaluación de flotas sobre camiones BEV y ZEV en operaciones de flota para entonces. Y si esos números se mantienen, es muy posible que, de repente, los camiones eléctricos o de combustible alternativo se conviertan en una alternativa atractiva para las flotas que tal vez no estén interesadas en esa tecnología actualmente.

No estamos hablando de una comparación

# 2027, PARTEAGUAS TECNOLÓGICO




estricta de manzanas con manzanas, por supuesto. Todavía hay factores como la infraestructura y la compatibilidad de talleres que deberán resolverse y recibir inversiones. Pero no me sorprendería si muchas flotas echaran otro vistazo a los camiones eléctricos y los trenes motrices de celdas de combustible de hidrógeno si están mirando a un incremento de precio de \$25,000 por cada camión.

La imagen es un poco más difícil de leer hablando de la tecnología autónoma. Por un lado, estamos llegando rápidamente al punto en que los ADAS son prácticamente una tecnología "imprescindible" para las flotas, dados todos los abogados que persiguen camiones y la posibilidad de un "veredicto nuclear" a raíz de un accidente grave. Por lo tanto, los administradores de flotas pueden simplemente considerar los ADAS con alta funcionalidad autónoma como una especificación estándar de camiones diésel para 2026, independientemente de los aumentos de precios.

Creo que esto dependerá en gran medida a cómo se posiciona la tecnología autónoma en

términos de marketing en la industria. Ya estamos viendo que algunos desarrolladores autónomos alinean su tecnología con los ADAS, una especie de sistema de seguridad del conductor en esteroides, por así decirlo. Si ese es el caso, entonces es muy probable que los sistemas autónomos simplemente se consideren parte del paquete ADAS y no se eliminen de ninguna hoja de especificaciones.

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

Ahora, para ser claros, no tenemos la menor idea de cómo se acomodarán estas cosas. Pero un aumento de precio de \$25,000 para un camión nuevo es una sacudida bastante significativa para el mercado de la Clase 8. Y hay mucha tecnología nueva en juego que podría brindarles a las flotas nuevas formas de mitigar ese dolor. No sabemos qué pasará. Pero estamos seguros de que va a ser muy interesante ver cómo se desarrollan las cosas. 

Edgardo Iorio, Publisher



*PISA CON  
VALOR.*



OFFICIAL TIRE OF  
MAJOR LEAGUE  
BASEBALL



Las llantas Hankook para arrastre largo están diseñadas para ser confiables y eficientes en el consumo de combustible, entregando un mayor millaje y reduciendo los costos durante el ciclo de vida total.



Hankook Tire America Corp. 333 Commerce Street, Suite 600, Nashville, TN 37201

AL21

DL11

TL21



# LAX SE ELECTRIFICA RECIBEN NIKOLA TRE

Los Angeles World Airports tiene su primer vehículo eléctrico de batería de servicio pesado, un Nikola Tre lo que marca un paso significativo en la transición del aeropuerto a una flota totalmente eléctrica. El Nikola Tre eléctrico a batería Clase 8, se utilizará para mover equipos de pavimentación, transportar materiales de construcción y tirar de otros equipos pesados en los lugares de trabajo del Aeropuerto Internacional de Los Ángeles. LAWA dijo que es la primera entidad gubernamental en recibir un Nikola Tre BEV, que es parte del plan del aeropuerto para hacer una transición completa de su flota de vehículos a totalmente eléctricos. Este también es el primer tractor Clase 8 de cero emisiones en la flota municipal de la ciudad de Los Ángeles.

El Nikola Tre BEV tiene un alcance de hasta 330 millas con una sola carga de su paquete de baterías de 733 kWh. Se cargará en una estación de carga de CC de 75kW que se está instalando en LAX. La compra de LAWA calificó para un reembolso de \$120,000 a través del Proyecto de Incentivo de Vales para Camiones y Autobuses Híbridos y de Cero Emisiones de California. Se espera que el camión tenga un mantenimiento y costos de combustible significativamente reducidos en comparación con una unidad de combustión interna equipada de manera similar.

LAWA se compromete a hacer la transición de su flota de sedanes a vehículos eléctricos para 2031, y ha adoptado una política de compra cero emisiones para otros vehículos livianos en su flota de aproximadamente 1,100



vehículos. Actualmente, el 41% de la flota de LAWA funciona con combustibles alternativos, incluidos 120 sedanes eléctricos, 20 autobuses eléctricos articulados para aeródromos y la incorporación del Nikola Tre BEV de servicio pesado. Otros vehículos totalmente eléctricos actualmente en la flota de LAWA, o pedidos para entrega, incluyen 26 Ford F-150 Lightning, 10 Ford Mach E, 32 nuevas camionetas Clase 4-8 y hasta 27 autobuses eléctricos.

Para seguir con las buenas noticias Nikola anunció que su camión eléctrico de celda de combustible de hidrógeno Tre está un paso más cerca de estar disponible comercialmente. Nikola recibió una Orden Ejecutiva de Tren Motriz de Cero Emisiones de la Junta de Recursos del Aire de California (CARB por sus siglas en inglés) que es un requisito para la elegibilidad para el Proyecto de Incentivo de




Vales para Camiones y Autobuses Híbridos y de Cero Emisiones de California (HVIP por sus siglas en inglés). Nikola ha presentado una solicitud de elegibilidad del Nikola Tre FCEV como vehículo autorizado bajo el programa HVIP por un monto de incentivo base valorado en \$240,000 por camión FCEV.

La orden ejecutiva de CARB es un certificado de cumplimiento de las reglamentaciones de CARB para trenes motrices de cero emisiones que cumplen con los estándares de emisiones específicos requeridos para la venta en California. HVIP es un programa de incentivos por orden de llegada que no requiere el retiro y el desguace de un vehículo diesel existente como lo hacen muchos programas de incentivos, según Nikola. Tras la aprobación final de HVIP, los compradores del Nikola Tre FCEV en 2023 podrán calificar




para un incentivo base valorado en \$240,000 por camión; \$270,000 por camión para flotas de acarreo; o hasta \$288,000 por camión para flotas con 10 camiones o menos, realizando operaciones de transporte y ubicadas dentro de un área comunitaria desfavorecida. Las flotas elegibles que no sean de transporte pueden obtener hasta 30 vales HVIP y las flotas de acarreo pueden obtener hasta 50 vales.

Con un alcance de hasta 500 millas, se espera que el Nikola Tre FCEV tenga uno de los alcances más largos de todos los tractores Clase 8 sin emisiones de escape disponibles en el mercado, al tiempo que ahorra peso en comparación con los camiones BEV Clase 8 con un alcance similar, según la empresa. El Tre FCEV es adecuado para una variedad de aplicaciones que van desde el

acarreo e intermodal hasta camiones de carga metropolitana regional y carga parcial hasta ciertos casos de uso de transporte especializado. Nikola estima que el tiempo de reabastecimiento de combustible para los FCEV en sus estaciones de servicio será de menos de 20 minutos, según las mejoras tecnológicas esperadas. Nikola ha comenzado a implementar su programa de desarrollo de estaciones dispensadoras de hidrógeno en California y anunció tres ubicaciones de estaciones en agosto de 2022. Los compradores de camiones eléctricos a batería y FCEV de Nikola Tre también califican para \$40,000 adicionales en créditos fiscales para vehículos comerciales limpios en 2023 del gobierno federal debido a la aprobación de la Ley de Reducción de la Inflación, según Nikola. 

## ¿ESTÁS PREPARADO? AUDITORÍA PARA NUEVOS ENTRANTES

**P**ara un propietario-operador que se inicia en el negocio como un motor con autoridad operativa, "coronar" el negocio con marcos de políticas escritas y un buen mantenimiento de registros será clave para mantenerse en funcionamiento con contratiempos en algún momento dentro de los primeros dos años en el negocio. La política de la Administración Federal para la Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés) es auditar a la mayoría de los nuevos participantes dentro de los primeros 18 meses de operaciones del transportista. Según algunas cuentas, eso es a lo que aspiran, pero puedes estar seguro de que es solo cuestión de tiempo antes de que los auditores te alcancen.

Es fundamental que establezcas pruebas de tu atención al cumplimiento y la gestión de la seguridad. Las áreas críticas de enfoque para las auditorías de nuevos participantes incluyen las calificaciones de los conductores, registros/registros ELD, programas de mantenimiento, un registro de accidentes archivado y actualizado y políticas y procedimientos escritos sobre drogas y alcohol. 

### CUALQUIERA DE LAS SIGUIENTES VIOLACIONES PUEDE RESULTAR EN UNA FALLA AUTOMÁTICA DE LA AUDITORÍA:

- No implementar un programa de pruebas de alcohol y/o sustancias controladas.
- Conducir o utilizar un conductor con un contenido de alcohol de 0.04 o superior.
- Usar un conductor que se ha negado a someterse a una prueba de alcohol o sustancias controladas.
- Usar un conductor que se sabe que dio positivo por una sustancia controlada.
- Conducir o utilizar un conductor sin licencia de conducir comercial.
- Conducir o usar un conductor con una licencia suspendida, revocada o cancelada o una inhabilitación federal.
- Permitir que un conductor inhabilitado conduzca.
- No llevar un seguro adecuado.
- Usar a sabiendas un conductor físicamente no calificado.
- No exigir que un conductor mantenga actualizado el registro del estado de servicio.
- Hacer funcionar un vehículo declarado fuera de servicio antes de que se realicen las reparaciones.
- No corregir los defectos fuera de servicio enumerados en los informes de inspección del vehículo antes de continuar con la operación.
- Correr un camión no inspeccionado periódicamente.

# DOT AUMENTA MULTAS AJUSTAN POR INFLACIÓN

El Departamento de Transporte (DOT por sus siglas en inglés) publicó a principios de enero una regla final que actualiza los montos de las multas civiles que pueden imponerse por violaciones de ciertas regulaciones del DOT, incluidas las regulaciones de la Administración Federal para la Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés) enfocadas en las auditorías de las empresas de camiones. La Ley de Mejoras de la Ley de Ajuste por Inflación de Sanciones Civiles Federales de 2015 requiere que el DOT ajuste los montos de las mul-

tas cada año en función de la inflación. La Ley de 2015 requería que la FMCSA y otras agencias del DOT emitieran un ajuste inicial de "puesta al día", seguido de ajustes anuales por inflación.

El DOT, para encontrar el monto del ajuste de 2023, tuvo que multiplicar el monto de la multa anterior por el cambio porcentual entre el Índice de Precios al Consumidor para Todos los Consumidores Urbanos (CPI-U) de octubre de 2022 y el CPI-U de octubre de 2021, que para ese período fue 1.07745. Dado este multiplicador, todos los montos de las multas aumentaron, si



bien no hay ningún incremento escandaloso por este motivo. El DOT señaló que los ajustes de penalización realizados por la regla se aplicarán solo a las infracciones que ocurran después de que la regla entre en vigencia, y agregó que la regla no cambia las penalidades previamente evaluadas o aplicadas que el DOT está cobrando activamente o ha cobrado. **TTL**

## INCREMENTAN REQUISITOS FMCSA A INTERMEDIARIOS

El 5 de enero, la Administración Federal para la Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés) publicó un aviso de la reglamentación propuesta con respecto a los intermediarios que lleva más de una década en proceso. Impulsada por la Ley de Avance para el Progreso en el Siglo XXI de 2012, la FMCSA implementó previamente un requisito para aumentar el monto de la seguridad financiera para los corredores a \$75,000.

Ahora, la FMCSA propone modificaciones a los requisitos de responsabilidad financiera de los corredores y transitarios. "La agencia propone regulaciones en cinco áreas separadas: activos fácilmente disponibles, suspensión inmediata de la autoridad operativa del intermediario/transportista, responsabilidades de garantía o fideicomiso en casos de quiebra financiera o insolvencia del corredor/transportista, autoridad de aplicación y entidades elegibles para proporcionar fondos fiduciarios para formulario de presentación de fondos fiduciarios BMC-85 ", escribió la FMCSA.

Sobre los activos fácilmente disponibles, la FMCSA propone permitir que los corredores o agentes de carga cumplan con el requisito MAP-21 para tener activos fácilmente disponibles al mantener fideicomisos que cumplan con ciertos criterios, incluido que los activos puedan liquidarse dentro de los siete días calendario posteriores al evento que desencadena un pago del fideicomiso. En cuanto a la suspensión inmediata de autoridad, de acuerdo con el aviso, la seguridad financiera disponible cae por debajo de los



\$75,000 cuando hay un retiro de la fianza o fondo fiduciario del corredor o transportista. La FMCSA propone que la agencia emita una notificación de suspensión de la autoridad operativa al corredor o agente de carga si los fondos no se reponen dentro de los siete días hábiles.

Relacionado con las responsabilidades de garantía o fideicomiso, la agencia propone definir la quiebra financiera o la insolvencia como una declaración de quiebra o una declaración de insolvencia estatal. Si el fiador o fideicomisario es notificado de cualquier insolvencia del corredor o agente de carga, debe notificar a la FMCSA e iniciar la cancelación de la responsabi-

lidad financiera. FMCSA también propone emitir inmediatamente un aviso de falla en el Registro Federal. Por último, sobre la autoridad de aplicación, la agencia propone que para implementar el requisito de MAP-21 para la suspensión de la autoridad de un proveedor de garantías, la agencia primero notificaría la suspensión al proveedor de garantías/fondos fiduciarios, seguido de 30 días calendario para que el proveedor de garantías o fondos fiduciarios responda ante una se emite la decisión final de la agencia. La agencia también propone agregar sanciones en 49 CFR parte 386, apéndice B, por violaciones de los nuevos requisitos. **TTL**

**Si manejas un camión**

**deberías ser Miembro.**



**Conviértete en miembro de OOIDA.**

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

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




# NUEVA CÁMARA GARMIN COMPATIBLE CON LTE

La nueva Garmin Dash Cam Live habilitada para LTE permite a los conductores ver una transmisión en vivo desde la cámara en la aplicación Garmin Drive, y también les brinda la posibilidad de compartir un clip sin WiFi. Con la compra de una suscripción LTE, los conductores pueden utilizar la aplicación Garmin Drive para acceder a una vista bajo demanda de todo lo que se encuentra a la vista de la Dash Cam Live en su vehículo. Los conductores también disfrutarán de una mayor tranquilidad al recibir alertas de robo y otras alertas de incidentes cuando estén estacionados y lejos del vehículo. La cámara graba video de alta definición de 1440p con un campo de visión de 140 grados, con óptica Garmin Clarity HDR para detalles nítidos de día o de noche, proporcionando un testigo claro de cualquier incidente potencial.

Los videoclips guardados se almacenan automáticamente durante 24 horas en la bóveda en línea segura y se puede acceder a ellos mediante la aplicación Garmin Drive. La cámara siempre está encendida, lo que significa que graba y guarda automáticamente el video de los incidentes, etiquetando la hora, la fecha y la ubicación del video guardado gracias al GPS incorporado. Cuando los usuarios están listos para acceder o compartir videos grabados, la conectividad LTE también hace que sea superior a las cámaras de tablero estándar, porque los usuarios no dependen de la conectividad WiFi para compartir un videoclip.

La nueva Dash Cam Live también brinda

a los conductores la capacidad de controlar la cámara con su voz. A través de comandos hablados, los conductores pueden guardar videos, detener/iniciar la grabación, tomar fotografías y más, todo mientras mantienen sus manos en el volante. Las alertas en la cabina incluyen notificaciones de colisión frontal, salida de carril y radares para ayudar a fomentar una conducción más segura y aumentar el conocimiento de la situación.

Con un diseño resistente, Dash Cam Live está diseñado para soportar entornos de vehículos hostiles, incluida la luz solar directa y las altas temperaturas del interior del automóvil. También está lista para usar nada más sacarlo de la caja, con una tarjeta de memoria microSD incluida, para que los conductores puedan montar su cámara y salir a la carretera. Para que los conductores disfruten de todas las funciones conectadas de esta cámara de tablero LTE, deben tener una suscripción mensual al servicio de bóveda en la aplicación Garmin Drive. Estos planes, que comienzan en \$9.99 / mes, permiten funciones conectadas las 24 horas, los 7 días de la semana, que incluyen visualización en vivo, seguimiento de ubicación, alertas de robo y notificaciones de guardia de estacionamiento, así como la capacidad de extender la duración del almacenamiento de videoclips hasta 30 días. La cámara tiene un precio sugerido de \$399.99. 

La Agencia de Protección Ambiental (EPA por sus siglas en inglés) propuso el a principios de enero regulaciones más estrictas sobre partículas/hollín, citando preocupaciones de salud de que las partículas finas penetran profundamente en los pulmones y pueden provocar efectos graves para la salud que incluyen ataques de asma, ataques cardíacos y muerte prematura. La EPA aceptará comentarios públicos durante 60 días una vez que se publique la propuesta en el Registro Federal. De particular preocupación por la calidad del aire son los residentes de áreas desfavorecidas, que tienden a estar ubicadas a lo largo de carreteras, cerca de parques industriales y centros de transporte.

La EPA actualizó las normas de emisión el mes pasado para vehículos comerciales pesados para el año modelo 2027, ajustando los límites de NOx del tubo de escape a un nivel de más del 80 % por debajo del estándar actual; un límite que casi todos los fabricantes calificaron de "desafiante". Los vehículos, embarcaciones, locomotoras y equipos que funcionan con diésel representan más del 60% de todos los óxidos de nitrógeno (NOx) y más del 70 % de todas las emisiones de partículas finas (PM2.5) de las fuentes de transporte de EE. UU. según la Unión de Científicos Preocupados. Las partículas de escape diésel incluyen hollín y aerosoles como partículas de ceniza, partículas de abrasión metálica, sulfatos y silicatos.

La EPA dijo en junio de 2021 que reconsideraría la decisión de la administración Trump de diciembre de 2020 de retener los estándares PM2.5 de 2012, citando evidencia científica disponible e información técnica que indicaba que los estándares pueden no ser adecuados para proteger la salud y el bienestar públicos. "Esta propuesta para brindar protecciones de salud más sólidas contra las partículas se basa en la mejor ciencia disponible, lo que promueve el compromiso de la Administración Biden-Harris con la integridad científica y un proceso científico riguroso", dijo el administrador de la EPA, Michael Regan.

La medida de la EPA reforzaría el estándar nacional de calidad del aire ambiental (NAAQS) para PM2.5, para proteger mejor a las comunidades, incluidas las más sobrecargadas por la contaminación. Estas partículas pueden ser emitidas directamente desde una fuente, como sitios de construcción, caminos

# ENDURECERÍAN NORMAS EPA SOBRE PARTÍCULAS



sin pavimentar, campos, chimeneas o incendios; otras partículas se forman en la atmósfera como resultado de reacciones complejas de sustancias químicas como el dióxido de azufre y los óxidos de nitrógeno, que son contaminantes emitidos por centrales eléctricas, instalaciones industriales y vehículos.

La propuesta de la EPA recibirá comentarios específicamente sobre el fortalecimiento del estándar principal anual de PM<sub>2.5</sub> del

nivel actual de 12 microgramos por metro cúbico a un nivel entre 9 y 10 microgramos por metro cúbico. La agencia también está recibiendo comentarios sobre el rango completo de entre 8 y 11 microgramos por metro cúbico incluido en el último informe del Comité Asesor Científico de Aire Limpio (CASAC por sus siglas en inglés).

Desde que la EPA completó su última revisión de PM NAAQS en 2012, la agencia dijo

que miles de nuevos estudios científicos han demostrado los peligros de la exposición al hollín. Se espera que el fortalecimiento del estándar primario anual de PM<sub>2.5</sub> aborde las disparidades y resulte en importantes beneficios para la salud pública. La EPA estima que, si se finaliza, un estándar primario anual reforzado de PM<sub>2.5</sub> a un nivel de 9 microgramos por metro cúbico, el extremo inferior del rango propuesto, evitaría hasta 4,200 muertes prematuras por año; 270,000 días de trabajo perdidos al año; y dar como resultado hasta \$43 mil millones en beneficios netos para la salud en 2032.

La EPA dijo que trabajará con las agencias aéreas estatales, locales y de las Naciones Tribales para implementar el estándar principal anual revisado de PM<sub>2.5</sub> cuando esté finalizado. La EPA también propone revisar otros aspectos relacionados con los estándares de PM, como los requisitos de monitoreo y el Índice de calidad del aire (AQI), que ayudarán a los estados y las naciones tribales a cumplir con los estándares revisados mientras avanzan significativamente hacia la protección de la salud de todas las personas, incluidas las poblaciones en riesgo. La agencia propone retener el estándar principal de PM<sub>2.5</sub> de 24 horas de 35 microgramos por metro cúbico, mientras comenta la revisión de este nivel a tan solo 25 microgramos por metro cúbico. [EPA](#)

# NUEVO CONTENDIENTE FABRICANTE DE LLANTAS INDIO

**E**l fabricante de llantas Ralson dijo que planea ingresar al mercado de llantas comerciales de EE. UU. con una planta de fabricación de llantas para camiones de servicio mediano y pesado. Jim Mayfield, quien ocupó cargos de liderazgo en Giti, Kumho y Toyo, fue nombrado vicepresidente ejecutivo de Ralson Tire North America, Inc., y la oficina estadounidense de Ralson se encuentra en Franklin, Tennessee. Con sede en India, Ralson es uno de los 5 principales productores de llantas para bicicletas en todo el mundo. La empresa comenzó la producción de neumáticos para automóviles en el año 2000 y ahora es la marca de llantas para automóviles de más rápido crecimiento en la India.


La empresa planea suministrar dos marcas radiales para camiones y autobuses (TBR por sus siglas en inglés) a los EE. UU. La marca Ralson se venderá a través de grandes distribuidores de neumáticos comerciales de servicio completo que compran directamente a la empresa. La marca Accelus se venderá a través de distribuidores a comerciantes de neumáticos más pequeños. En la primera fase, la línea de productos de ambas marcas

se centrará en aplicaciones regionales, de recogida y entrega, y de transporte de residuos/construcción. Los neumáticos Ralson y Accelus estarán disponibles para su compra a principios del primer trimestre de 2023.

Mayfield señaló que la compañía estaba emocionada de debutar en los EE. UU. y reconoció que el "desempeño de la llanta será nuestra mejor publicidad. Ralson ha reunido un equipo de ingenieros de investigación y desarrollo y tecnólogos del caucho que anteriormente fueron responsables de algunos de los patrones de bandas de rodadura de llantas comerciales más renombrados de la industria", dijo. "Han desarrollado patrones de banda de rodadura y diseños de carcasa ideales para operar de manera eficiente en las carreteras y caminos de Estados Unidos".

El CEO de Ralson, Manjul Pahwa, dijo que su compañía busca ofrecer flotas y propietarios-operadores con neumáticos TBR "que brinden un rendimiento sobresaliente y un bajo costo total de propiedad para ayudarlos a prosperar en la ultracompetitiva industria

de camiones de EE. UU.".

La oferta de productos de Ralson incluye el neumático para todas las posiciones RAR51, disponible en siete tamaños; el Ralson RAC55 (disponible en 315/80R22.5), diseñado para aplicaciones de construcción y transporte de residuos; el Accelus AR91, un radial para todas las posiciones disponible en siete tamaños; y el Accelus DR92, un neumático de tracción con hombro cerrado disponible en cuatro tamaños. 





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)**



# COMO FLECHA

## **PETERBILT 579**

EFICIENCIA ES EL NOMBRE DEL JUEGO EN EL TRANSPORTE, ESPECIALMENTE CUANDO HABLAMOS DEL DE LARGA DISTANCIA. POR ELLO, EL PETERBILT 579 FUE DISEÑADO PARA EXPRIMIR AL MÁXIMO CADA GOTA DE DIESEL GRACIAS A UNA MEZCLA DE AERODINÁMICA Y TECNOLOGÍA MOTRIZ. POR SUPUESTO, CON UNA AMIGABLE Y CÓMODA CABINA QUE HACE LAS DELICIAS DE QUIEN SE PONE AL VOLANTE. »







## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTORES

- Paccar PX-9, 260 a 450 HP y 860 a 1,250 lb-pie
- Paccar MX-11, 355 a 430 HP y 1,250 a 1,550 lb-pie
- Paccar MX-13, 380 a 500 HP y 1,450 a 1,850 lb-pie
- Cummins ISX12-G, 320 a 400 HP y 1,150 a 1,450 lb-pie
- Cummins ISX15, 400 a 600 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie

#### TRANSMISIONES

Manual Eaton Fuller de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades  
Automatizadas:

- Paccar de 12 velocidades
- Eaton Fuller de 10, 11, 13 y 18 velocidades
- Eaton Fuller Advantage de 10 velocidades
- Automáticas Allison de 4, 5 y 6 velocidades

#### SUSPENSIONES DELANTERAS

- Muelles parabólicos
- Neumática Peterbilt

#### SUSPENSIONES TRASERAS

- Peterbilt FLEX Air, Low Air Leaf, Low Low Air Leaf y Air Trac
- Reyco 79KB y 102AR



POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

**E**l 579 de Peterbilt no es precisamente el chico nuevo del barrio, pues fue presentado en 2012. ¡Qué rápido pasa el tiempo! Eso sí, hace un par de años recibió varias mejoras que representaron la primera actualización importante que la marca realizó a su buque insignia. ¿Por qué cambiar algo que no está roto? Desde un principio, quedó claro que se trataba de una evolución en la forma de abordar el transporte por carretera, pues el diseño del 579 gritaba a los cuatro vientos que la aerodinámica

comenzaba a formar parte del portafolio de recursos de Peterbilt.

Para lograr una carrocería con la menor resistencia al viento posible, los diseñadores utilizaron el sistema de Dinámica de Fluidos Computarizada para poder alcanzar el mejor desempeño aerodinámico posible realizando numerosas pruebas; las cuales dieron como resultado una combinación de faldones, tapas y carenados que exceden los requerimientos aerodinámicos. Este camión está disponible con dos tipos de cabina, de día y dormitorio desmontable, lo cual lo hace más versátil y longevo, ayudando así a mantener un buen valor de reventa.

## DISEÑO

El Peterbilt 579 tiene un estilo moderno y aerodinámico con varias líneas distintivas que son típicas del lenguaje de diseño de la marca. Hay varios elementos exteriores que fueron diseñados para reducir el coeficiente aerodinámico del camión, como los carenados de diferentes longitudes, los extensores del dormitorio, las extensiones de plástico de las salpicaderas, las tapas debajo de la cabina y los faldones. La defensa delantera también fue diseñada con el mismo objetivo y además está formada por tres piezas, lo que hace más fácil y barata una reparación en caso de ser necesaria, reduciendo el costo de

americano: **PETERBILT 579**



mantenimiento.

Al igual que con la defensa, el cofre también está hecho en tres piezas y, para que sea más sencillo de maniobrar, lleva el sistema de asistencia de apertura de Peterbilt, el cual reduce el esfuerzo para levantarla en hasta 25 libras. Como ya es costumbre en este segmento, la parte frontal del camión es dominada por la enorme parrilla cromada, la cual lleva tres rayas verticales y se mezcla bien con el resto del diseño de la cabina. Los faros también fueron diseñados con la aerodinámica en mente, pero su posición en las sobredimensionadas salpicaderas delanteras hacen aún más atractivo a este camión.

## INTERIOR

Los materiales son bastante buenos comparados con sus rivales, especialmente los insertos de imitación madera, que, cosa rara en un camión, lucen bastante bien. Hay dos niveles de acabados disponibles en el 579, Platinum y Prestige. El primero ofrece un interior lujoso y elegante con aplicaciones de hoja de madera en la cabina y el dormitorio, mientras que el segundo es más "terrenal", y brinda un buen balance entre confort y funcionalidad. El año pasado llegó la cabina Ultraloft, la cual es el tope de gama en cuanto a comodidad y de la que hablamos en un recuadro. En cuanto a los controles, están



elegantemente organizados y son fáciles de manipular, con todo el ambiente operativo, diseñado alrededor del conductor -como debe ser-, con una excelente ergonomía. >>



El panel principal de instrumentos tiene relojes de fácil lectura, los cuales son completamente visibles a través del volante. El cuadro de instrumentos lleva una Pantalla de Información para el Conductor (DID por sus siglas en inglés) de cinco pulgadas alojada entre el velocímetro y el tacómetro. Esta ofrece diferentes datos, como el número de revoluciones justo para ayudarte a hacer más eficien-

te el consumo de combustible y, si quieres, puede desplegar de manera digital la velocidad las revoluciones por minuto. Un segundo panel en la parte central del tablero puede alojar hasta seis indicadores más o el sistema de "infotainment" de Peterbilt, SmartNav™.

Para que tu experiencia al volante sea lo más cómoda posible, la columna de dirección puede ajustarse en altura y profundidad.

Además del volante de 18 pulgadas de serie, Peterbilt ofrece uno más lujoso de cuatro brazos y forrado en piel con controles del sistema de sonido y de navegación, el cual se puede adquirir incluso si no optas por el paquete de equipamiento Premium completo. Como la mayoría de los camiones en su segmento, el Peterbilt 579 tiene unos asientos sumamente cómodos, los cuales tienen un

americano: **PETERBILT 579**



excelente acojinamiento gracias a espuma de alta densidad que utilizan y ofrecen un buen soporte lumbar. Pero si quieres más, están disponibles los asientos Evolution LX, los cuales tienen soporte lumbar en dos cámaras y ajustes en el soporte lateral y la dureza de la suspensión, además de calefacción, ventilación, más bolsillos de almacenamiento y la posibilidad de girar sobre sí mismos. >>

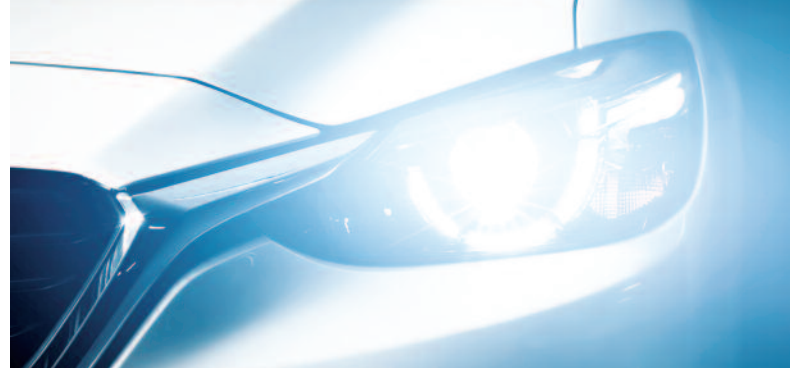
# MAXIMA PROTECCION

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



La visibilidad es excelente gracias al enorme parabrisas que además es significativamente más grueso que en otros modelos, ofreciendo mayor aislamiento contra el ruido. La iluminación interior corre por cuenta de LEDs, los cuales tienen una vida útil más larga y usan menos energía que los focos convencionales. Tanto la cabina de día como la de dormitorio llevan un sistema automático de control de temperatura, el cual mantiene un funcionamiento consistente y duradero del sistema de ventilación. En cuanto a otras amenidades en la cabina está una estación de trabajo retráctil, varios compartimentos para que guardes tus cosas, una cama de 85 pulgadas, closets grandes y como opcionales un refrigerador de media altura y un soporte para televisión de pantalla plana de 22 pulgadas.


## MOTORES Y TRANSMISIÓN

La oferta de motores del Peterbilt 579 ha aumentado considerablemente desde su presentación. Inicialmente se ofrecía con dos mecánicas: un Paccar MX13 con un rango de potencia entre 380 y 500 HP y 1,450 y 1,750 lb-pie de torque, y un Cummins ISX15 cuyas cifras de desempeño son de 400 a 600 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie. Un año más tarde llegó un Cummins ISX12-G cuya potencia va de los 320 a los 400 HP y el par motor de los 1,150 a los 1,450 lb-pie, con la ventaja de que al utilizar gas natural puede operar en zonas con restricciones ambientales severas.



Desde el año pasado puedes ordenar el 579 con un Paccar MX-11, el cual es un motor pequeño, ligero y potente, cuyo rango de potencia va de 355 a 430 HP y el torque se mueve entre 1,250 a 1,550 lb-pie. En cuanto a las transmisiones, están disponibles Eaton

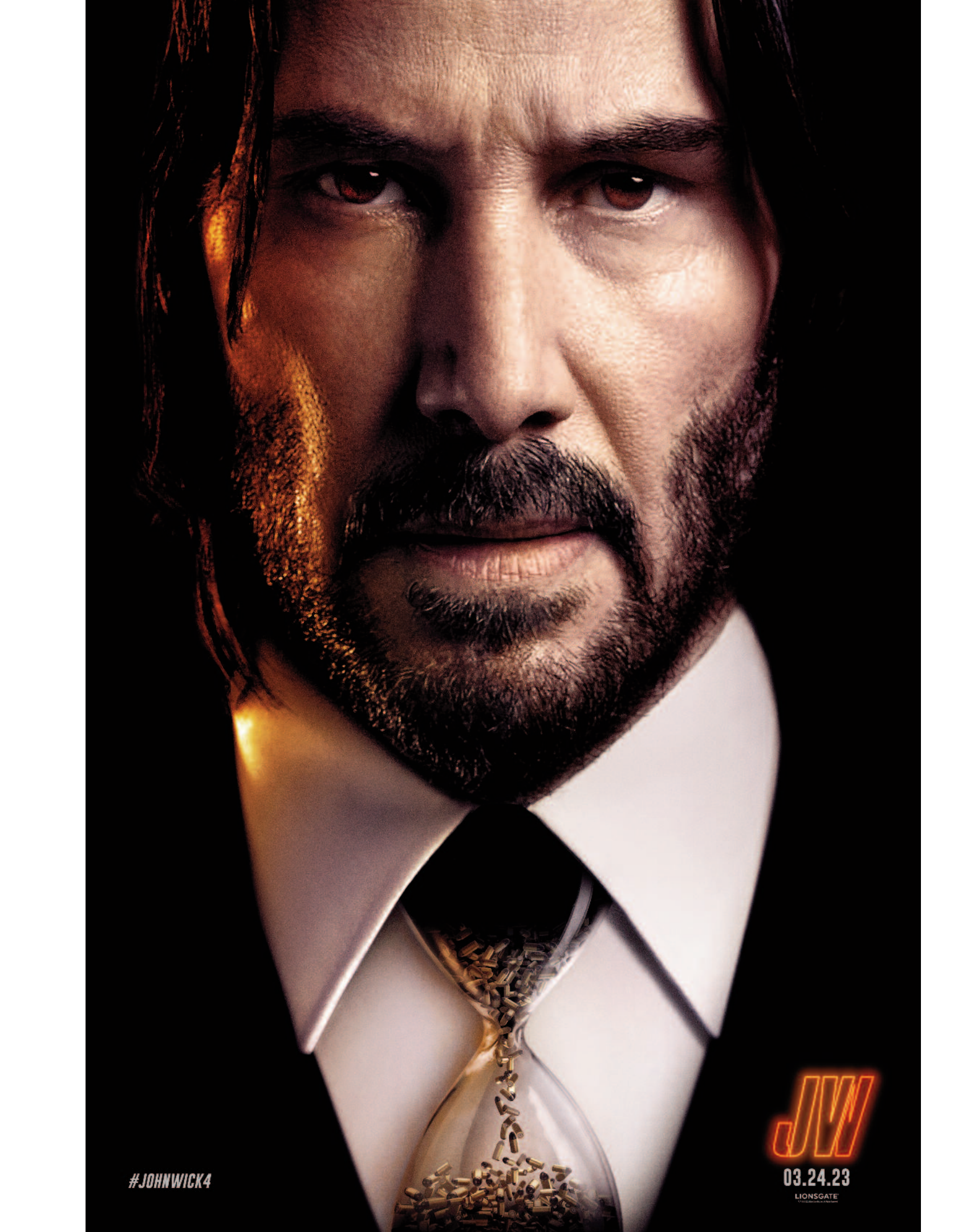
Fuller manual de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades, automática de 10, 11, 13 y 18 relaciones, así como una Allison automática. La más reciente adición es el más pequeño de todos, el PX-9,

Si estás buscando la mayor eficiencia posible, Peterbilt creó para ti el paquete EPIQ, con numerosas características aerodinámicas y mecánicas que lo hacen el más eficiente de la marca. Este modelo mejora hasta un 14% la economía de combustible comparado con modelos previos a la norma EPA 2010. Además, el software de optimización de consumo de combustible se puede personalizar según las necesidades del cliente para brindar el balance óptimo de ahorro de combustible y desempeño. 

americano: **PETERBILT 579**

24

FEBRERO DE 2023 | TRANSPORTE LATINO



#JOHNWICK4

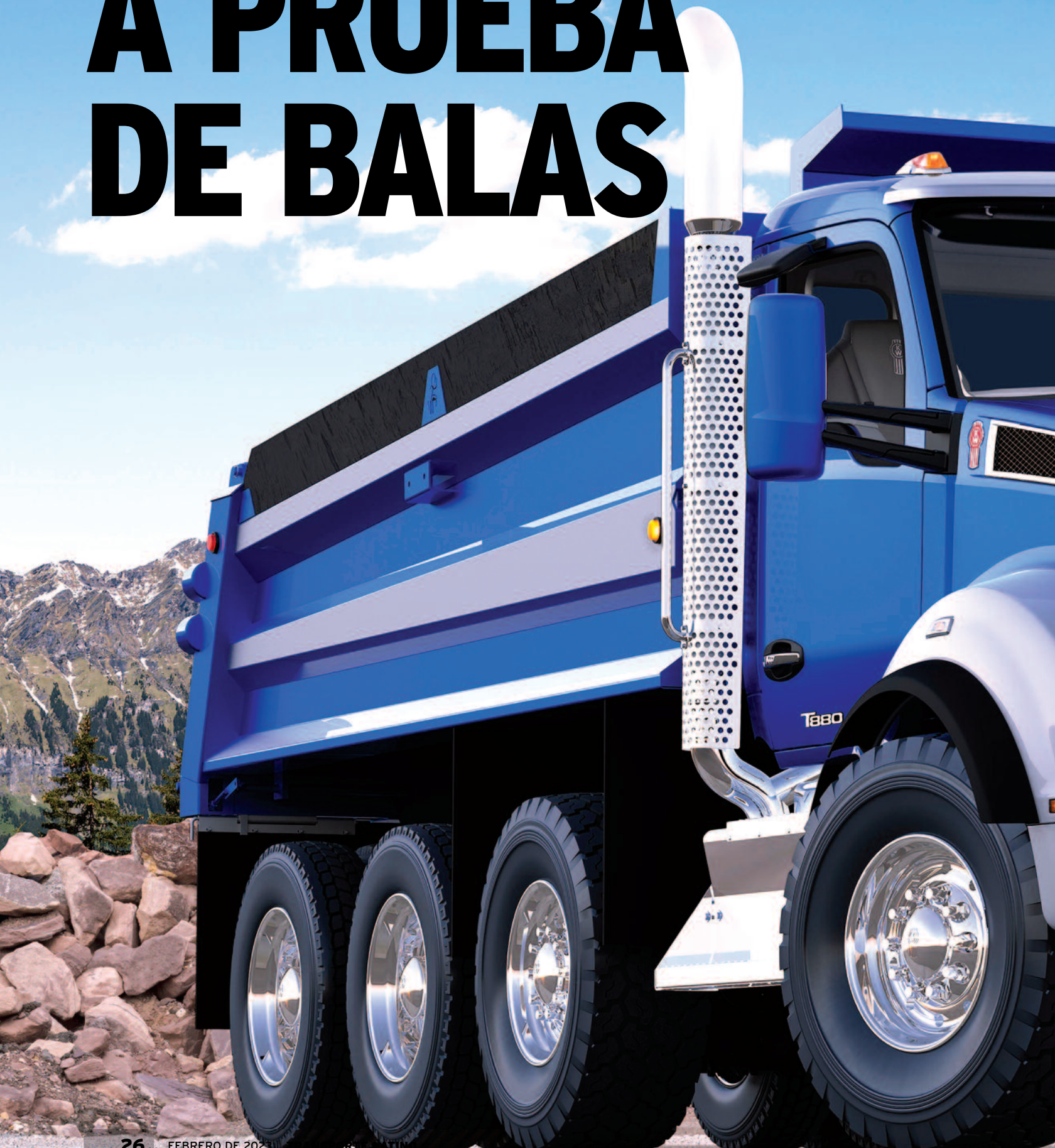
**JW**

03.24.23

LIONSGATE

**VOCACIONAL: KENWORTH T880**

# A PRUEBA DE BALAS





## **KENWORTH T880**

CON EL T880, TIENES UN VEHÍCULO CONFIABLE Y VERSÁTIL CAPAZ DE REALIZAR LOS TRABAJOS MÁS DIFÍCILES CONSTANTEMENTE. ES UN CAMIÓN DISEÑADO CON LA FUERZA, LA RESISTENCIA Y LA ECONOMÍA OPERATIVA QUE NECESITAS PARA HACER AVANZAR TU NEGOCIO. TRACTOR, CISTERNA, CAMIÓN DE VOLTEO, MEZCLADOR, TRANSPORTE PESADO, MADERERO... TÚ DECIDES CÓMO PONERLO A TRABAJAR. »

**E**l T880 es un camión vocacional que tiene muchas características destacables como el parabrisas panorámico para una mejor visibilidad, el triple aislamiento sonoro y las robustas puertas de la cabina que la hacen muy silenciosa, un cofre de cinco piezas para repararlo más rápido y fácilmente, embrague hidráulico asistido por aire, faros reflejantes, gran maniobrabilidad y ejes que se elevan, algo muy apreciado en el sector vocacional.

Todo esto envuelto en la apariencia ruda que caracteriza a Kenworth. De hecho, la marca se refiere al T880 como el camión más versátil que jamás ha salido de su línea de montaje, diseñado especialmente para afrontar las tareas más variadas, que se siente tan cómodo acarreando 140,000 libras a través de las Montañas Rocallosas como circulando por las calles de una ciudad transportando combustible. El T880 complementa la oferta de Kenworth en cuanto a camiones vocacionales sumándose al T800, T440, W900S y C500, colocándose como el tope de gama de la marca.

## DISEÑO

Con un cofre inclinado que le otorga buena visibilidad, el T880 tiene una actitud de ir a donde sea y hacer lo que sea que hace sentir cómodo al conductor. Disponible con dos cabinas con BBC de 122.5" y de 116.5, puedes elegir entre una amplia gama de opciones para configurar el camión a tus necesidades operación y volumen de carga. Incluso está la posibilidad de pedir una cabina dormitorio para aumentar la flexibilidad del camión. Todas las cabinas están basadas en la de aluminio estampado de 2.1 metros de ancho y son ensambladas por robots para obtener la mejor precisión. Por otro lado, el espacio de 23 pulgadas entre los asientos es más que suficiente para moverte con comodidad en la cabina. >>



vocacional: **KENWORTH T880**



## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTORES

- MX-13, de 12.9 litros, 405 a 510 HP y 1,450 a 1,850 lb-pie
- MX-11 de 10.8 litros, 355 a 430 HP y 425 a 430 lb-pie
- PX-9 de 8.9 litros, 345 a 380 HP y 1,150 a 1,250 lb-pie
- Cummins ISX12 de 11.9 litros, 320 a 425 HP y 1,150 a 1,650 lb-pie
- Cummins ISX12-G de 11.9 litros, 320 a 400 HP y 1,150 a 1,450 lb-pie
- Cummins ISX15 de 14.9 litros, 450 a 600 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie

#### TRANSMISIONES

- Eaton Fuller FR016210C de 10 velocidades
- Eaton Fuller automática o manual de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades
- Allison automática de 5, 6 y 7 velocidades

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles multihoja

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Sencilla: Kenworth, Reyco, Neway y Hendrickson
- Tándem: Kenworth, Reyco, Chalmers, Neway y Hendrickson
- Tridem: Kenworth, Hendrickson y Neway



El cofre Metton de cinco piezas que equipan todas las versiones está fabricado en un material compuesto con un bajo peso y resistencia a los golpes. Este se ofrece en dos configuraciones, ambas con defensas atornilla-

das. Además, la parrilla tiene el estilo clásico al que nos ha acostumbrado Kenworth y está hecha de una rejilla de aluminio resistente a la corrosión para una mejor protección de los componentes del sistema de refrigeración. El

marco de la parrilla está hecho de acero inoxidable pulido. El cofre lleva un sistema avanzado de asistencia que hace que tengas que aplicar tan solo 35 libras de fuerza para abrirlo; es decir, prácticamente ningún esfuerzo.



vocacional: **KENWORTH T880**



## INTERIOR

La cabina del T880 tiene un diseño bastante agradable y está disponible en dos colores, beige y gris, con diferentes tipos de acabados; aunque sin duda la atención la roba el parabrisas panorámico de una sola pieza, mucho más grande que el del T800, el cual tiene el grosor necesario para evitar las molestas cuarteaduras que puede provocar una pedrada.

El panel de instrumentos tiene un acomodo

El panel de instrumentos tiene un acomodo

que hace fácil la lectura de los nueve medidores, incluso si eres un fanático de la información y lo pides con los 12 opcionales. Los interruptores son fáciles de alcanzar y resultan muy funcionales. También lleva los interruptores del tablero que fueron presentados en el T680. El tablero incluye el sistema de navegación NavPlus con conexión a tu teléfono vía Bluetooth y reconocimiento de comandos de voz. Además lleva un centro de información que consta de una pantalla de 5" de alta resolución que despliega datos de diagnóstico del camión como rendimiento de combustible, tiempo de operación, velocidad promedio o cuánto combustible has usado, además de recomendaciones acerca de situaciones específicas que ayudan a mejorar el desempeño del vehículo. »



VDO y RoadLog son marcas registradas de Continental Corporation.

Asegúrate de tener el ELD indicado.

Disponible sin Cuotas Mensuales

[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)



RoadLog


VDO



Los asientos tienen un sistema de suspensión neumática que se ajusta automáticamente al peso del conductor. Hay una amplia gama de ellos entre los que podrás escoger el que más te acomode. Para el T880, Kenworth ofrece además la tela DuraSupreme de uso rudo en tres colores. Las puertas son muy gruesas, pero como están fabricadas en aluminio estampado, resultan ligeras y muy durables. El diseño de la puerta hace que el aire fluya de manera suave alrededor de la cabina y minimiza el ruido que causa la turbulencia del viento. Además, una válvula de alivio iguala la presión de aire interior con la exterior, para hacer que la puerta sea fácil de abrir y cerrar.

## MOTORES Y TRANSMISIÓN

El T880 es un camión vocacional pensado para el segmento de la construcción o servicios municipales, por lo cual el "corazón" es un Paccar MX de 13 litros, hasta 510 caballos de fuerza y 1,850 lb-pie de torque, y la certificación ambiental EPA 2013. Este propulsor es una opción ligera y eficiente para cualquier aplicación vocacional, incluyendo las que sobrepasan las 100,000 libras.

Un escalón abajo tenemos el MX-11, el cual tiene una potencia máxima de 430 caballos con un torque de 430 lb-pie. Esta mecánica resulta ideal para aplicaciones donde el peso es muy importante como recolección y entrega, carga parcial o aplicaciones regionales. También están disponibles un PX-9 y tres Cummins (ISX12, ISX12-G e ISX15). En cuanto a las transmisiones, hay disponibles manuales y automáticas Eaton Fuller de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades, y Allison automáticas de 5, 6 y 7 relaciones. En resumen, con el T880 tienes un camión confiable y versátil capaz de afrontar las tareas más duras de una manera eficiente y productiva. No importa si tu lo usas como camión cisterna, de volteo, mezclador, para cargas pesadas, transportar desechos o troncos, se trata de un camión que te no te defraudará. 



vocacional: **KENWORTH T880**



# PRÉSTAMOS... PRÉSTAMOS... PRÉSTAMOS

**Camiones - Remolques**



## **NUESTROS SERVICIOS:**

- Préstamos para Equipo Nuevo o Usado
- Préstamos para Compras en Distribuidor o Privadas
- Programa de Primera Compra
- Enganche de 0 a 10%
- Bajas Tasas de Interés
- Proceso de Aprobación sin Problemas

**Claudia García**  
Especialista en Finanzas

COMUNICATE HOY: 734.679.3266  
[ABCFINANCE247@GMAIL.COM](mailto:ABCFINANCE247@GMAIL.COM)





# EL FUTURO ES AHORA

## **MERCEDES-BENZ** EACTROS

DURANTE AÑOS, LOS CAMIONES DE CARGA ELÉCTRICOS PARECÍAN UN ESPEJISMO, PERO HOY LAS COSAS HAN CAMBIADO Y CASI TODOS LOS FABRICANTES TIENEN AL MENOS UN MODELO CON ESTA TECNOLOGÍA. EL BUQUE INSIGNIA DE MERCEDES-BENZ NO PODÍA SER LA EXCEPCIÓN Y LLEGA CON CAPACIDAD DE CARGA DE HASTA 39,000 LIBRAS Y UNA AUTONOMÍA MÁXIMA DE 250 MILLAS CON UNA SOLA CARGA. »



del mundo: **MERCEDES-BENZ EACTROS**

**P**arece bastante obvio que los automóviles de pasajeros e incluso el mercado de vehículos comerciales ligeros se están decantando hacia los vehículos eléctricos de batería como la solución para conducir vehículos con cero emisiones de escape. Por supuesto, eso no es una sorpresa, ya que la venta de vehículos diésel y de gasolina nuevos está encontrando cada vez más resistencia por parte de los gobiernos; en la Unión Europea, por ejemplo, se prohibirá su venta a partir de 2035. Pero si bien no falta mucho tiempo para esta fecha, 12 años tampoco son poca cosa y la pregunta que aqueja a muchos es ¿qué hacer a medida que aumenta el rango de peso de los camiones ante este panorama?

Ese es el dilema al que se enfrentan todos los fabricantes de camiones ligeros y pesados y, además, si tenemos en cuenta el hecho de que prácticamente todos los países europeos podrían elegir un calendario diferente para introducir la prohibición, aunque teniendo en cuenta que la UE ha determinado que 2040 debería ser la fecha de finalización para las ventas de camiones nuevos a diésel. Como consecuencia, cada fabricante de camiones se encuentra en la nada envidiable tarea de decidir en qué tecnología invertir y, quizás la pregunta más importante, cuál ganará a largo plazo en rangos de peso clave.

Al igual que muchos de los principales fabricantes de camiones europeos, Mercedes-Benz Trucks está comprometida con el objetivo de lograr un transporte de mercancías por carretera localmente neutro en CO2 utilizando una combinación de tecnología de batería y celda de combustible basada en hidrógeno. De hecho, ya se han comprometido a descarbonizar por completo su cartera de productos europeos pasando a los camiones eléctricos para 2039.

La primera vez que Mercedes-Benz Trucks insinuó que estaban trabajando en un camión eléctrico fue en el IAA de vehículos comerciales de 2016 en Hannover (una importante exposición de este tipo), cuando se presentó un camión urbano "conceptual". Como consecuencia de esto, diez prototipos de eActros (denominados flota de innovación de eActros) se sometieron a pruebas de clientes en Alemania y otros países europeos a partir de 2018. Definitivamente pertenecían al equipo de investigación y desarrollo y ayudaron



**EN DETALLE**  
FICHA TÉCNICA

**MOTORES**

- Eléctrico de 330 kW
- Eléctrico de 400 kW

**BATERÍAS**

- 3 o 4 de iones de litio NMC

**TRANSMISIÓN**

- Automática de 2 velocidades

**SUSPENSIÓN DELANTERA**

- Neumática

**SUSPENSIÓN TRASERA**

- Neumática

al equipo a comenzar a comprender las complejidades operativas de un camión eléctrico urbano de servicio pesado.

Después de tres años de pruebas en un entorno del mundo real, la segunda generación de eActros tuvo su estreno mundial a fines de junio de 2021 y formará la base de su oferta de camiones eléctricos de servicio pesado junto con el eEconic y una versión de largo recorrido para el próximo pocos años. >>





Los camiones rígidos de tres ejes a la carretera tienen dos configuraciones de potencia. Estos se basan en un sistema de batería modular siguiendo la filosofía básica de todo el Grupo Daimler utilizado en autos de pasajeros, vanes, autobuses y, por supuesto, camiones. En el caso de los eActros, cada paquete de baterías de iones de litio NMC (Níquel-Manganeso-Cobalto) tiene una potencia nominal de 105 kWh y, según la versión, utilizan tres o cuatro paquetes de baterías que ofrecen 315 kWh ó 420 kWh.

El eActros 300 6x2, utiliza el sistema de

paquete de tres baterías y tiene dos longitudes máximas de vehículo de 28.5 y 30.5 pies en base a distancias entre ejes de 13.2 y 15 pies, respectivamente. Tiene una potencia nominal de 27 toneladas (59,524 libras) de peso bruto vehicular y una carga útil de 17.7 toneladas (39,000 libras) en la distancia entre ejes más corta y esto se reduce en 220 libras en la versión más larga basada en la cabina M ClassicSpace con un túnel de "motor" de 6.7 pulgadas. Los pesos de los ejes son de 8 toneladas en la parte delantera, 11.5 toneladas en el medio y 7.5 toneladas en la parte trasera, pero se pueden aumentar



a 8 toneladas.

El paquete de baterías de 315 kWh está conectado no solo a un motor sino a dos, y estos tienen una potencia nominal máxima



de 400 kW con una configuración de potencia continua de 330 kW. También hay una transmisión de dos velocidades que ayuda a maximizar el rango de configuraciones de

potencia y velocidades necesarias para brindar una experiencia de conducción suave y práctica.

Por supuesto, los vehículos eléctricos tienen tanto que ver con la autonomía y las capacidades de carga como con la especificación de la línea motriz y el eActros no es una excepción. La combinación de motor y batería da como resultado un alcance de aproximadamente 185 millas (300 km) con una velocidad máxima de 55 mph, justo por debajo de los 60 mph legales. En lo que respecta a la carga, los eActros se pueden cargar con hasta 160 kW y los tres paquetes de baterías

necesitan alrededor de 75 minutos para cargarse del 20 al 80 por ciento en un punto de carga rápida de CC normal con una corriente de carga de 400 A.

Uno de los muchos mitos urbanos que rodean a los vehículos eléctricos es que no pueden alimentar equipos auxiliares, pero este no es el caso de los nuevos eActros y muchas vans y camiones eléctricos modernos en general. El eActros tiene una toma de fuerza de 'motor' clasificada en un pico de baja potencia de 32 kW y 20 kW continuos, y un pico de alta potencia de 52 kW con una potencia continua de 30 kW. >>

## ¿MÁS DISTANCIA?


El eActros de rango extendido se basa en el modelo 300, pero es un poco más largo en general debido a la distancia entre ejes más larga y, aunque el peso bruto del vehículo se mantiene en 27 toneladas, su carga útil es de 16.6 toneladas; es decir, 1.1 toneladas (2,425 libras) menos. Este es uno de los mayores retos con los vehículos eléctricos, la masa afecta enormemente la autonomía. El resto de la especificación 'mecánica' sigue siendo la misma, pero como alude la nomenclatura '400', la capacidad de la batería se ha mejorado agregando un módulo adicional de 105 kWh que lleva la potencia a 420 kWh, aumentando el alcance a alrededor de 250 millas (400 km) y extendiendo la carga por 25 minutos adicionales.

## AL VOLANTE

Al entrar, cualquier conductor del Actros reconocería el interior de la cabina, pero quizás el mayor cambio es la pantalla en la cabina multimedia interactiva estándar del eActros, que mantiene al conductor actualizado sobre el nivel de carga de las baterías y la autonomía restante, así como así como el consumo energético actual y medio en kWh



activa de frenado de quinta generación con control de detección de peatones.

Un zumbido apenas audible indica que el eActros está listo para trabajar y un golpe rápido del acelerador hace que el camión acelere casi en silencio, ya que los vehículos también tenían cámaras en lugar de espejos retrovisores, ni siquiera se oye el ruido estándar del espejo de la puerta, una experiencia muy diferente. El giro de velocidad vinculado a una capacidad de respuesta inigualable junto con una operación casi silenciosa hace que la conducción sea muy placentera y, de hecho, presagia una nueva era de camiones eléctricos que operan en un entorno urbano de manera casi silenciosa (lo cual también tiene sus bemoles). 

cada 100 kilómetros. El equipo de seguridad estándar incluye el Sistema de Alerta Acústica de Vehículos externo para mejorar la detección acústica, por ejemplo, de peatones y ciclistas, sin mencionar el sistema Sideguard Assist SIR para mayor seguridad al girar hacia el lado cercano, y la asistencia



# 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.



# DAF

A **PACCAR** COMPANY





# LA EFICIENCIA DEL TRANSPORTE DAF IMPULSA LA EXCELENCIA PURA

El LF tiene beneficios como la carga útil líder en la industria, la maniobrabilidad incomparable y la excelente durabilidad, comodidad y amabilidad del conductor. Ahora hemos llevado el exitoso camión de distribución de DAF un paso más para mejorar aún más su rentabilidad. El resultado es The New LF.



# EN PIE DE GUERRA

## RAM PROMASTER 2023

RAM REDISEÑÓ SU VAN DE TAMAÑO COMPLETO PARA MANTENERSE COMPETENTE EN UN DISPUTADO SEGMENTO. LAS TRES ALTURAS DE TECHO Y CUATRO LARGOS DE CARROCERÍA, LA CONVIERTEN EN UNA OPCIÓN ALTAMENTE VERSÁTIL QUE SE ADAPTA SIN PROBLEMAS A LAS NECESIDADES DE TU NEGOCIO. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

**D**icen por ahí que “de la vista nace el amor”, y hace un año la gente de Ram decidió que su van de tamaño completo necesitaba una actualización para no quedarse atrás en un segmento donde Ford y Mercedes-Benz llevan la delantera; uno por ventas y el otro por equipamiento. La ProMaster 2023 resulta más agradable a la vista gracias a varios elementos, como los faros delanteros, que ahora son más brillantes y elegantes. Junto con el nuevo diseño frontal, la ProMaster se beneficia de un puñado de nuevas opciones y mejoras de apariencia. Los faros de halógeno estándar rediseñados son un 29 por ciento más brillantes y brindan un 15 por ciento más de alcance que los anteriores. Asimismo, los faros LED opcionales son un 70 por ciento más brillantes con un 50 por ciento más de alcance. Debajo de los principales elementos de iluminación hay una fascia delantera de aspecto más moderno. También lleva una defensa modular que ahora incluye un escalón integrado destinado a facilitar la limpieza del parabrisas y el cambio de las escobillas del limpiaparabrisas.

Las opciones de pintura ahora incluyen Ceramic Gray y Spitfire Orange, y hay nuevos



rines opcionales que vienen en plata o negro. Para una apariencia más siniestra, el nuevo paquete Black Appearance incluye detalles oscuros para las insignias exteriores, la parrilla y los rines. Sin embargo, lo realmente importante es que la ProMaster 2023 ofrece una ter-



cera altura de techo que es más alta que las opciones bajas y altas existentes. Apodada la configuración Súper Alta y solo disponible en la camioneta de carga de 13 pies, Ram dice que proporciona el mayor volumen de carga y espacio para la cabeza en el segmento.

utilitario: **RAM PROMASTER 2023**



Dejando la estética aparte, el año pasado la ProMaster recibió una plétora de elementos de seguridad de serie como advertencia de colisión frontal a alta velocidad, asistente a vientos laterales, cámara trasera con líneas de cuadrícula dinámicas, detección de con-

ductor somnoliento, reconocimiento de señales de tráfico, botón de arranque, entrada sin llave (en todas las puertas) y freno de estacionamiento eléctrico. Entre las tecnologías de asistencia al conductor disponibles de manera opcional se encuentran asistente de

velocidad inteligente, ayuda al mantenimiento de carril, información de señales de tráfico, control de crucero adaptativo con Stop & Go, sistema Active Drive Assist de asistencia activa a la conducción, sensores de estacionamiento delanteros, luces de carretera automáticas y luces antiniebla con función de giro, y limpiaparabrisas sensibles a la lluvia.

La ProMaster tiene varias características que uno busca en un vehículo de trabajo como eficiencia de combustible, capacidad de carga, facilidad de uso y, por supuesto, costo total de propiedad, por lo que es una excelente opción para negocios y flotillas. Acorda con los tiempos, hay múltiples opciones de personalización, para que puedas configurarla justo a tus necesidades. Hay tres modelos con una distancia entre ejes de 136 pulgadas (2500 de techo bajo y 3500 de techo bajo y alto); aunque lo realmente importante es la capacidad de carga -un máximo de 4,680 en la 3500-, lo que le vale convertirse en la mejor en su clase. Si bien incrementaron la capacidad de arrastre a un máximo de 6,910 libras, éste es un rubro en el que la ProMaster aún se ubica detrás de la Mercedes-Benz Sprinter o la Ford Transit. >>



## DISEÑO

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

La Ram ProMaster está disponible en 19 configuraciones diferentes gracias a que hay tres alturas de techo (66", 77" y 86"), tres distancias entre ejes (118, 136 y 159 pulgadas) y cuatro longitudes de carrocería (195, 213, 236 y 250 pulgadas). El área de carga puede ser de cuatro longitudes diferentes: 8, 10, 12 y 13 pies. Esto nos da un volumen de carga con hasta 520 pies cúbicos en la configuración más amplia.

## INTERIOR

Algo que hace el conductor de cualquier vehículo de carga, independientemente de si tiene cuatro o dieciocho ruedas, es pasar muchas horas tras el volante. Razón por la cual la ergonomía es primordial en la cabina. Los asientos completamente ajustables facilitan encontrar una posición cómoda de manejo, algo a lo que también ayuda la dirección ajustable en altura y profundidad. Los diseñadores de interior de Ram Commercial también han mejorado el volante, con una mayor capacidad



de control del sistema electrónico, la palanca de cambios y las salidas de aire, y lo han dotado de controles HVAC y de un freno de estacionamiento electrónico. Además, los asientos tienen varias características opcionales interesantes, pues hay unos que se ajustan automá-

ticamente al peso del conductor y otros que giran 180 grados hacia adentro y 35 hacia fuera para facilitar el desplazamiento en la cabina. La capacidad de la ProMaster varía de dos a tres personas dependiendo de si pides el asiento del pasajero individual o de banca. >>

# 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"/>



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

configurados para un rápido reconocimiento. Hay dos salidas USB, más dos puertos USB tipo C, así como una toma de corriente opcional de 115 voltios justo debajo de los USB.

Entre la tecnología adicional disponible para flotillas está Ram Telematics, un módulo que permite hacer seguimiento del vehículo y de los datos del comportamiento del conductor para ayudar a reducir el gasto de combustible, mejorar la eficiencia de la ruta y pro-

mover una conducción segura. Ram Telematics también ofrece diagnósticos del vehículo en tiempo real y datos de rendimiento; así como casi 50 funciones de servicio, incluidas actualizaciones inalámbricas de firmware, punto de acceso Wi-Fi 4G LTE, asistentes Alexa y Google del hogar al vehículo y aplicaciones de instalación inalámbrica.

El área de carga tiene una puerta corredera del lado del pasajero y puede llevar otra



igual del lado del conductor. El tamaño de estas es de 49 x 60 pulgadas para el modelo de techo bajo y de 49 x 70 pulgadas para los de techo alto. En el interior hay 17 anillos de sujeción con 1,000 libras de capacidad, las cuales se pueden plegar para mantener plano el piso, facilitando las maniobras de carga y descarga. Por su parte, las puertas traseras se abren hasta 260 grados, con lo que prácticamente tocan las paredes de la van. >>

# 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.



## MOTORES Y TRANSMISIONES

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

## SEGURIDAD

Que hablemos de un vehículo utilitario no quiere decir que se deje de lado la seguridad. Por eso es que la ProMaster tiene seis bolsas de aire como equipamiento estándar (conductor, pasajero, cortinas laterales y para la pelvis y tórax), con otras disponibles de manera opcional (rodillas). Para minimizar las ocasiones de poner a prueba los sistemas de seguridad pasiva la van equipa un control electrónico de estabilidad activo de 4 canales (control independiente de las 4 esquinas del vehículo) que te ayuda a mantener el control en condiciones exigentes o adversas, como en carreteras mojadas, nevadas o con hielo, en giros bruscos y maniobras evasivas. La Ram ProMaster 2023 Cargo con carrocería completa está disponible desde \$41,190 (las cutaway arrancan 600 dólares más abajo), lo que la pone en el punto medio en su segmento, pues es más asequible que la Sprinter o la Transit, pero no tanto como la GMC Savana o la Chevrolet Express -aunque es bastante más moderna y conveniente que éstas-. 



utilitario: **RAM PROMASTER 2023**

BUSS

DB



**CONSISTENTLY  
EFFICIENT**



# Renovada



## GMC SIERRA HD 2024

La marca exclusiva de camiones de General Motors ofrece una Sierra HD renovada para el año modelo 2024, la cual trae un nuevo estilo exterior, tecnología actualizada y opciones de transmisión más robustas. Según GMC, las nuevas camionetas de trabajo pesado (HD) pueden remolcar hasta 36,000 libras cuando están debidamente equipadas y ofrecen hasta 975 libras-pie de torque. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / ENRIQUE KOGAN

Las Sierra HD pueden arrastrar una cantidad titánica de peso en cualquiera de sus versiones, pero sus esfuerzos hercúleos no se detienen ahí. Estos caballos de batalla de gran potencia también lucen bastante bien, ofreciendo partes exteriores de cromo brillante y un cómodo asiento de cuero en el interior. Estas camionetas GMC ofrecen un mayor nivel de lujo y acabado en comparación con la Silverado HD. Las funciones adicionales de asistencia de remolque, como la vista transparente del remolque, la alerta de zona ciega del lado del remolque y el control de crucero adaptativo disponible con remolque, hacen que la Sierra HD funcione de manera más inteligente en lugar de más difícil. Si bien la Sierra de servicio pesado carece del brillo y el remolque máximo de competidores como la Ram HD o la Ford SuperDuty, es una opción sólida para aquellos con un enorme agu-



jero del tamaño de un camión en el corazón.

La camioneta más corpulenta de GMC recibe una ligera actualización visual entre cambios más grandes, como un tren motriz revisado que ofrece más capacidad de remolque y un acabado completamente nuevo. Las Sierra HD obtienen una

fascia delantera revisada con faros LED y luces traseras recientemente disponibles con señales de giro secuenciales. La potencia y el torque del V8 diésel turbocargado Duramax de 6.6 litros han aumentado a 470 caballos de fuerza y 975 libras-pie de torque, respectivamente. El aumento de

camioneta: **GMC SIERRA HD 2024**



potencia ha aumentado la capacidad de remolque en toda la línea Sierra 2500HD y 3500HD, con una calificación máxima más alta de 22,500 libras en el enganche. La transmisión automática de seis velocidades del motor de gasolina V8 de 6.6 litros y 401 caballos se reemplaza por la automática de



10 velocidades certificada por Allison, anteriormente exclusiva para el motor diésel.

Un acabado Denali Ultimate completamente nuevo ofrece un nivel de lujo aún mayor que el popular nivel Denali. Este acabado de superlujo agrega paneles de las puertas, volante y manijas de los pilares A y B forrados en cuero. Los asientos delanteros de mensajería con calefacción y refrigeración ajustables eléctricamente en 16 direcciones también cuentan con intrincadas

costuras de cuero con un mapa topográfico del Monte Denali en Alaska. Estas revisiones se complementan con la nueva tecnología de remolque, incluido el control de cruce adaptativo con remolque, alerta de peso bruto combinado (GCW) y la vista de remolque transparente de GM ahora también es compatible con remolque de cuello de cisne y quinta rueda. La tecnología de asistencia al conductor estándar de Sierra HD también se ha ampliado para 2024. >>



Si nos preguntan qué versión elegiríamos entre todas las existentes, nosotros comenzaríamos con la cabina doble y la cama estándar en la Sierra 2500HD. Nos mantendríamos alejados de los modelos resistentes AT4 y Denali cargados de cromo a pesar de su apariencia mejorada; pero es porque preferimos destinar esos dólares a cosas más prácticas. Por ejemplo, puedes tomar una SLT y agregar tracción en las cuatro ruedas y el V8 diésel. El SLT viene de serie con el versátil portón trasero MultiPro, volante con calefacción, asientos delanteros con calefacción, asientos delanteros ajustables eléctricamente y arranque remoto. El paquete SLT Convenience incluye asientos delanteros individuales con cojines ventilados, asientos traseros con calefacción y una ventana trasera corrediza eléctrica. También vale la pena agregar los paquetes Driver Alert porque hacen que sea más fácil vivir con el gigante gracias a asistencias como el monitoreo de puntos ciegos, la advertencia de cambio de carril y los sensores de estacionamiento delanteros y traseros.

### MOTOR Y TRANSMISIÓN

La Sierra HD viene de serie con un V8 de 6.6 litros a gasolina que genera 401 caballos de fuerza y 464 libras-pie de torque. Se combina



con una transmisión automática de 10 velocidades y tracción trasera o en las cuatro ruedas. El Duramax diésel V8 de 6.6 litros opcional genera 470 HP y 975 libras-pie de torque, y funciona a través de una transmisión automática de 10 velocidades certificada por Allison. También puedes especificar un eje de rueda trasera sim-

ple o doble (conocido como "dually") para los modelos 3500 HD. No se puede discutir que el Duramax es lo más destacado de la Sierra de servicio pesado, y es una obviedad para aquellos que remolcan cargas sustanciales con regularidad. El motor es sorprendentemente refinado y la transmisión responde muy bien.

Esta gigantesca pickup GMC también tiene una calidad de conducción agradable para su tamaño. Aunque su dirección es imprecisa a velocidades de autopista, la Sierra se siente más ágil que sus competidores de trabajo pesado. Los modelos AT4 y AT4X listos para off-road son una versión más resistente de la plataforma comúnmente cromada, con una suspensión todoterreno y un diferencial trasero con bloqueo para combinar con su estética oscurecida.

La Sierra 3500HD más potente puede arrastrar hasta 36,000 libras. Sin embargo, esas capacidades masivas requieren el motor diésel, la cabina normal, la tracción trasera, el eje de doble rueda trasera y un enganche de cuello de cisne. La misma camioneta con un enganche de quinta rueda reduce la capacidad a 32,000 libras. La Sierra 2500HD solo se ofrece con un eje de una sola rueda trasera, y su versión más robusta puede remolcar hasta 22,500 libras. >>

---

DAIMLERTRUCKS

---

# PARTSCENTRAL

WINTER  
2022

ONE STOP  
TO KEEP YOUR  
TRUCK MOVING



## INTERIOR

Las Sierra HD tienen un tablero enorme que aloja múltiples perillas y botones que son muy amigables con el usuario. La mayoría de los modelos tienen un banco delantero plegable dividido que se puede reemplazar con un par de asientos individuales y una consola central completa. El interior de la Sierra también se puede elegir con una pantalla frontal, un volante con calefacción, asientos delanteros con calefacción y refrigeración y carga inalámbrica. Desafortunadamente, los ajustes del panel de la cabina y la calidad del material son, en el mejor de los casos, no tan de lujo. Si bien hay una gran cantidad de superficies suaves al tacto en todas partes, y la mayoría de los modelos se benefician de plásticos duraderos, el Denali de primera línea está lamentablemente por debajo de su facturación de lujo.

El nuevo tapizado Denali Ultimate es tan espléndido como se ve, con piezas interiores forradas en cuero, piezas de adorno de madera Paldao y un techo interior de microgamuza suave. Las alternativas más elegantes de Ram eclipsan a la GMC en gran parte gracias a su aspecto y sensación significativamente más exclusivos. Aún así, la Sierra HD complacerá a los compradores de camionetas que priorizan la practicidad y la versatilidad. Junto con el amplio espacio para pasajeros en la cabina doble, la Sierra está repleta de prácticos compartimentos de almacenamiento en el interior. Sus cajas de carga estándar y largas tienen escalones integrados a ambos lados de la caja y la defensa trasera los tiene en cada esquina. La caja se puede personalizar aún más con iluminación LED, amarres móviles y un tomacorriente de 120 voltios. La obra maestra más grande de la Sierra de servicio pesado es su innovador portón trasero multifunción, que dispone de seis posiciones diferentes que incluyen superficie de trabajo y banco.

## INFOENTRETENIMIENTO


Cada Sierra HD tiene un sistema de infoentretenimiento con pantalla táctil estándar con Apple CarPlay y Android Auto. Si bien los modelos básicos tienen menos opciones, aún pueden equiparse con un tomacorriente de 120 voltios y un punto de acceso móvil. La mayoría de los niveles de equipamiento tienen una pantalla de 8.0 pulgadas y puertos de carga adicionales. Todos los sistemas incluyen un conjunto de botones giratorios y botones físicos a los que se puede acceder fácilmente. La pantalla táctil más grande se puede actualizar con navegación integrada, un sistema de audio Bose, radio satelital SiriusXM y un sistema de entretenimiento para el asiento trasero. Una enorme pantalla táctil de información y entreti-



miento de 13.4 pulgadas ofrece la experiencia más integrada con funciones como Google Built-in, navegación de pantalla dividida y es compatible con Apple CarPlay inalámbrico y Android Auto. Esta pantalla es estándar en las versiones Denali y Denali Ultimate. GMC también ofrece una aplicación para teléfonos inteligentes que se puede usar para controlar de forma remota las funciones del remolque. Asimismo, el sistema de información y entretenimiento del camión permite a los usuarios almacenar diferentes perfiles de remolque para monitorear el mantenimiento.

## SEGURIDAD

Si bien estas camionetas se pueden equipar con varias características de tecnología de asistencia al conductor, solo una parte de ellas vienen de serie, y los rivales de servicio pesado ofrecen aún más asistencias. Sin embargo, las GMC tienen un sistema de cámara integral que presenta hasta 15 modos de visualización diferentes, incluido un modo "transparente" que permite al usuario ver virtualmente a través de un remolque como si no estuviera allí. Las características clave de seguridad incluyen: advertencia estándar de colisión frontal y frenado de emergencia automatizado; advertencia de cambio de carril estándar; monitoreo de punto ciego disponible y alerta de tráfico cruzado trasero.

En resumen, si bien la Sierra HD no es la más refinada de las pickups de trabajo pesado de "los tres grandes" de Detroit, es una camioneta sumamente capaz que cumplirá a carta cabal con el trabajo duro, envolviendo al conductor en un interior lo suficientemente equipado y con buenos acabados (especialmente la versión tope de gama Denali Ultimate). Si esto es suficiente para convencer a la gente a la hora de elegirla sobre una Ford o una Ram, ya empieza a ser terreno de preferencias personales, amor a la marca, etc. Pero podemos afirmar sin temor a equivocarnos que quienquiera que compre una Sierra HD tendrá un excelente vehículo de trabajo. 



# 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



A yellow dumbbell is positioned vertically in the center-left of the frame. To its left, the waistband and pocket area of a pair of blue denim jeans are visible. The background is a solid, vibrant green. At the top of the page, there is a horizontal strip with a grey, diamond-plate metal texture.

# RECUPERA TU FIGURA

## **PONTE EN FORMA** **TRAS LAS FIESTAS**

LA TEMPORADA DE FIESTAS DE FIN DE AÑO ESTÁ LLENA DE REUNIONES CON COMPAÑEROS DE TRABAJO, AMIGOS Y FAMILIARES EN LAS QUE ABUNDA LA COMIDA Y TAMPOCO FALTA LA BEBIDA. POR ELLO, NO ES DIFÍCIL SENTIR QUE LA ROPA SE HA ENCOGIDO. PERO HA LLEGADO LA HORA DE RECUPERAR TU FIGURA Y AQUÍ TE DECIMOS CÓMO. »

**E**s normal que los excesos que suelen acompañar a las fiestas decembrinas usualmente nos dejen con unas libras de más. Y es que cuando uno está rodeado de amigos y familiares es más difícil mantener el control sobre qué y cuánto se come y se bebe. Por ello, no es raro que uno regrese a la normalidad recorriendo el cinturón al menos un agujero en el cinturón. La buena noticia es que no tienes que quedarte con ese peso extra por el resto del año, pues te traemos una serie de consejos que, sin importar que te hayas tomado hasta el agua de los floreros y te hayas comido incluso el árbol de Navidad, te servirán para ponerte en forma y mantenerte así durante el resto del año.

### 1 COME ENTRE COMIDAS

No te mates de hambre y come refrigerios pequeños cada 3 o 4 horas. El estómago es un músculo que se ha expandido a lo largo de los años, especialmente después de las poderosas comidas navideñas. La idea es que le hagas creer a tu estómago que su capacidad se ha encogido, con lo cual la sensación de estar satisfecho llegará con raciones de comida más pequeñas. Otra cosa, recuerda que no tienes que



acabarte todo lo que te pongan en un plato en un restaurante; las porciones han crecido mucho con el paso de los años y es mejor llevarte lo que te sobra para otro momento -regalarlo a alguien que lo necesite es una idea aún mejor-.

### 2 TOMA MÁS AGUA

Usualmente, la temporada navideña siempre trae consigo una cantidad ingente de comida rica en calorías y una cantidad no menor de alcohol. Por ello, beber agua te ayudará primero que nada a sacar de tu cuerpo el carnaval de toxinas que le metiste al comer y beber con exceso. Tomar de 2 a 2.5 litros de agua al día te ayudará a desinflamarte y hará que los intestinos -y todo el sistema digestivo- se pongan en



movimiento para ayudar con el estreñimiento. Tomar té verde a lo largo del día y antes de las comidas también cuenta dentro de tu ingesta de líquidos y actúa como un diurético natural.





### 3 EVITA EL ALCOHOL

Sí, lo sabemos, puede ser duro pero durante el primer mes de desintoxicarte y ponerte en forma debes evitarlo. ¿Por qué? Pues porque la

ciencia dice que cuando bebes, tu metabolismo debe dejar de hacer lo que esté haciendo (léase quemar las calorías de tu última comida) para deshacerse del alcohol. Así que no perderás

nada de peso y solo retendrás más líquidos; además, tu cuerpo sintetizará el alcohol en más azúcar. Lo más fácil: mantenerse alejado del alcohol hasta que alcances tu peso ideal (recuerda, hubo una época en la que pensabas que la cerveza sabía horrible).

### 4 MENOS CARBOHIDRATOS Y MÁS FIBRA

Los hidratos de carbono son una gran fuente de energía para el cuerpo, por lo cual no es buena idea eliminarlos completamente de tu dieta, especialmente si estás pensando ejercitarte regularmente. Lo que puedes hacer es consumirlos en el desayuno y elegir los llamados "carbohidratos buenos" como la avena. Si no puedes vivir sin pan, prefiere el integral.

Otro punto muy importante es poner a punto el sistema digestivo y para ello no hay nada como ingerir fibra soluble y no soluble. Lo más fácil es hacerlo de frutas y verduras. La fibra soluble absorbe el líquido y es muy llenadora, y la encuentras en avena, semillas de chía y de linaza, legumbres y granos. La fibra insoluble, que es la que ayuda a que las cosas se muevan en el intestino, la encuentras en arroz integral, trigo y vegetales. »



**BUSINESSFUNDING4YOU**  
BUSINESS LENDING EXPERTS

# PRESTAMOS PARA TODO TIPO DE NEGOCIOS!

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

#### REQUISITOS:

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



#### UTILIZARLO PARA:

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

## MAL CREDITO NO HAY PROBLEMA!

Si ha sido rechazado por su banco nosotros le podemos ayudar

## RAPIDO Y FACIL!



## 5 UNA HORA DE EJERCICIO AL DÍA, 6 DÍAS POR SEMANA

Ser una persona activa es una parte fundamental de cualquier régimen para perder peso. Cuando te mueves activamente, tu cuerpo usa más energía y cuando quemas más calorías de las que consumes, pierdes peso. Tan solo 60 minutos al día de ejercicio moderado reduce en casi un 50% el riesgo de ataque cardíaco. Si no eres del tipo deportivo, puedes divertirte probando algún ejercicio de moda –hay videos en YouTube, si no quieres ir a un gimnasio-. Ahora que si los deportes sí son lo tuyo, combinar varios como yoga, correr y levantar pesas es una buena idea. Solo toma en cuenta que descansar 1 día cada semana es tan importante como ejercitarse.

## 6 HAZ TRAMPA UNA VEZ POR SEMANA

Por paradójico que parezca, comer lo que realmente quieres una vez a la semana te ayudará a que sigas con tu dieta. La mayor parte de las veces las personas no alcanzan sus objetivos –o dejan de lado la dieta en cuanto lo logran- porque dejan de comer las cosas que les gustan. Esto solo hace que se sientan privados y, la verdad, algo miserables. ¿Qué pasa a continuación? Se atragantan de todos los alimentos “malos” sin ninguna moderación. Así que para mantener el balance lo más fácil es darte permiso una vez a la semana de comer lo que realmente deseas, especialmente en fin de semana y por las noches, pues si lo haces a medio día quizá te sigas como hilo de media comiendo por horas y esa no es la idea.

## 7 DUERME 8 HORAS


Dormir es tan importante como alimentarte sanamente. Esto porque no dormir lo suficiente afecta las hormonas del hambre y la saciedad, incluyendo dos que se llaman ghrelina y leptina. La ghrelina le avisa a tu cerebro que ya es hora de comer, pero cuando te hace falta sueño, tu cuerpo secreta más de lo normal. La leptina, por su lado, le deja saber a tu cerebro que es momento de soltar el tenedor y, si no dormiste lo necesario, tu cuerpo no produce la suficiente, por lo cual comes de más. Si sumas las dos, no es ningún misterio por qué no dormir lo suficiente lleva a comer de más y ganar peso.

## 8 HAZ COMIDAS REGULARES

Comienza por planear y organizar tus comidas. En cuanto te despiertes, bebe un vaso con agua caliente y limón. Esto te dará una buena dosis de vitamina C y te ayudará a desintoxicarte de manera natural. Desayuna no más de una

hora después de despertar. En cuanto a las colaciones (snacks), planea comerlas 3 horas después del desayuno y la comida. Trata de cenar dos horas antes de acostarte y duerme lo más temprano que puedas –las 10pm es ideal-. Sí, sabemos que no es lo más fácil cuando estás trabajando en el camino, pero con un poco de planeación todo es posible. Además, recuerda que después de que haces una actividad por 21 días creas un hábito, por lo cual cada día te será más fácil y, después de un tiempo, ni siquiera lo notarás.

## 9 HAZLO HOY

“Empiezo la dieta mañana” son probablemente las palabras más famosas dichas por quienes nunca baja de peso. Comienza HOY. Postergar esta decisión solamente incrementará el daño porque es fácil justificar otra rebanada de pastel u otra cerveza, engañándote con que se trata de las últimas. No te mientas a ti mismo y comienza a trabajar para ponerte en forma y, lo más importante, estar más sano. 



# LOS CAMIONEROS

LOSCAMIONEROS.US



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

**NATIONAL TV  
ADVERTISING**



CLICK TO WATCH

**NATIONWIDE CO-OP  
ADVERTISING PROGRAM**



**TRANSPORTE LATINO  
PRINT MAGAZINES**

a **360**  
**APPROACH**

**NATIONAL RADIO  
PROGRAMS**



CLICK TO LISTEN

**CALL CENTER**



**TL APP DIGITAL  
PLATFORMS**



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





¿QUIERES SER

CA  
MIO  
NE  
RO?

# CÓMO REALIZAR LA INSPECCIÓN PREVIA AL VIAJE



## COMPARTIMIENTO DEL MOTOR

**R**evisa el compartimiento del motor para detectar cualquier tipo de fuga. También verifica si todos los componentes están correctamente montados y asegurados. Ninguno de los soportes debe estar agrietado, doblado o roto. Checa todas las mangueras para asegurarte de que no tengan fugas, estén deshilachadas o cortadas y revisa también los niveles de líquidos, incluido el nivel de aceite, el refrigerante y el líquido de la dirección asistida. Debes revisar los componentes como la bomba de agua, la bomba de dirección asistida y el alternador para asegurarte de que no haya fugas, que las correas no estén deshilachadas y que todo esté correctamente montado y asegurado. En el interior del compartimiento del motor también encontrarás el sistema de dirección, el sistema de suspensión delantera y el sistema de freno delantero. Todos los componentes de estos sistemas deben estar correctamente montados y asegurados sin que nada se agriete, doble o rompa. Finalmente, revisa las llantas, los rines y los sellos del eje para asegurarte de que las llantas estén infladas correctamente, que el rin no esté doblado ni agrietado y que las juntas del eje no tengan fugas.

## TANQUE DE COMBUSTIBLE Y ÁREA DE LA BATERÍA


Tienes que pararte al costado del tractor haciendo una serie de controles en los espejos, los tanques de combustible, las baterías, el sistema de escape y más. Revisa para asegurarte, una vez más, que nada esté doblado, agrietado, roto o goteando. Mira los espejos, las bisagras de las

LA INSPECCIÓN PREVIA AL VIAJE ES UNA INSPECCIÓN MINUCIOSA DEL VEHÍCULO Y DE TODOS SUS SISTEMAS PRINCIPALES. INSPECCIONAR EL VEHÍCULO ANTES DE CONDUCIR CADA DÍA ES UN REQUISITO FEDERAL Y NORMALMENTE TOMA ALREDEDOR DE 15 MINUTOS. ESTE PROCEDIMIENTO DEBE ESTAR REGISTRADO EN TU LIBRO DE REGISTRO -O TU DISPOSITIVO ELECTRÓNICO DE REGISTRO, HOY EN DÍA- COMO "EN SERVICIO, NO CONDUciendo". TENDRÁS QUE REALIZAR INSPECCIONES DE SEGURIDAD EXHAUSTIVAS DEL SISTEMA DE ACOPLAMIENTO, LAS LUCES DEL VEHÍCULO, EL COMPARTIMIENTO DEL MOTOR, LAS LLANTAS Y LOS FRENOS, EL CHASIS, LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE Y UNA INSPECCIÓN EN LA CABINA. COMO ES BASTANTE INFORMACIÓN LA QUE HAY QUE CUBRIR, VAMOS A DIVIDIR LOS TEMAS EN VARIAS ENTREGAS. COMENZAMOS.

puertas y la manija de la puerta. Verifica que no haya fugas de combustible y que la tapa del combustible esté asegurada y que no falte la junta.

Revisa el sistema de escape, el eje de transmisión, la pasarela y los escalones para asegurarte de que nada esté agrietado, doblado o roto. Verifica el marco y los travesaños para verificar la integridad estructural. Checa las líneas de aire que van al remolque para asegurarte de que estén conectadas correctamente y que no tengan abrasiones, protuberancias o cortes. Asegúrate de que las juntas estén en su lugar.

Verifica el sistema de suspensión y los frenos en los ejes motrices, asegurándose de que nada esté agrietado, doblado o roto. Asegúrate de que los forros de los frenos tengan el grosor adecua-

do y que las bolsas de aire estén correctamente infladas. Inspecciona que las cámaras de los frenos, los ajustadores de holgura y las varillas de empuje estén correctamente montadas y seguras. Nada agrietado, doblado o roto. Con los frenos liberados, la varilla de empuje no debe moverse más de 1 pulgada moviéndola con la mano. Revisa que las llantas, los neumáticos y los sellos del eje de los neumáticos de tracción estén inflados correctamente, que no haya fugas alrededor del sello y que las orejetas estén presentes y aseguradas. 

# EL EFECTIVO MANDA

## EL EFECTIVO MANDA

NO ES NINGUNA SORPRESA QUE UNA COMPAÑÍA NECESITA DINERO PARA OPERAR, PERO ESTO NO ES TAN SENCILLO COMO REALIZAR MUCHAS VENTAS, PUES NO TODOS LOS CLIENTES PAGAN AL CONTADO Y SABER CÓMO SORTEAR ESE LAPSO DE TIEMPO -ENTRE OTRAS COSAS- ES CLAVE PARA MANTENER SANAS LAS FINANZAS DE TU COMPAÑÍA. »



**N**ada sucede hasta que alguien vende algo" es un dicho comercial que ha existido desde los albores de las cuentas por cobrar, pero la realidad es que nada sucede hasta que alguien cobra algo. El efectivo es el rey, pero el flujo de caja es su igualmente majestuoso primo, especialmente cuando entramos en un período de volatilidad económica e incertidumbre. Sin embargo, Lee A. Klaskow, analista sénior de logística y transporte de carga de Bloomberg Intelligence, comentó en la Conferencia y Exhibición de Administración de Asociaciones de Camiones Estadounidenses (MCE) en San Diego, que no estaba seguro de que una recesión económica de EE. UU. fuera inminente.

"Da miedo", dijo, y agregó que EE. UU. no está actualmente en una recesión, "pero la probabilidad es alta" gracias al crecimiento económico descontrolado, los costos de combustible más altos, un mercado laboral ajustado y las restricciones de la cadena de suministro que crean presión inflacionaria. Klaskow dijo que el riesgo de que la economía estadounidense entre en recesión es del 60%, según estimaciones de consenso. "La inflación va a estar con nosotros por un tiempo", dijo. "Cualquier recesión que tengamos en Estados Unidos... será corta y superficial".

Las previsiones económicas de Bloomberg prevén que los ingresos de los transportistas de



carga completa y menos de carga total (LTL por sus siglas en inglés) se mantengan estables o ligeramente inferiores el próximo año, y los impulsores clave para el crecimiento de los ingresos y las ganancias en 2023 entre los transportistas de carga completa serán la disciplina tarifaria a medida que la demanda se debilita; para transportistas LTL, la fijación de precios sólida a lo largo del ciclo de demanda.

### **MANTÉNTE FIRME EN LAS TARIFAS**

Para aprovechar al máximo 2023, o simplemente para superarlo, algunos transportistas

están concediendo el terreno elevado que han tenido en las tarifas durante más de un año, pero Steve Smith, asesor principal de la industria y presidente de Smith Transportation Consulting Services, dijo que no ve mucha presión para reducir las tarifas mientras haya capacidad, "así que no preguntes por ella".

Zack King, exvicepresidente ejecutivo y director financiero de USA Truck, señaló que los transportistas a menudo tienen miedo de mantener las tarifas en un entorno en el que los expedidores pujan por precios más bajos y los competidores están rebajando las suyas, pero dijo que los buenos transportistas tienen una ventaja que a



menudo no aprovechan: la capacidad existente.

"La fijación de los precios es una decisión de hacer versus comprar", dijo, y señaló que los transportistas no pueden mover los productos por sí mismos tan rápido o de manera rentable como lo hacen con un transportista existente debido a los costos de adquisición de equipos iniciales y la capacitación. "Cada vez que acudíamos a un cliente con un aumento de salario del conductor, nunca nos decían que no", dijo King. "Es posible que no hayamos obtenido todo lo que queríamos, pero el transportista comprende que el mercado ha cambiado con respecto al pago de los conductores. Cuando cada cliente que tienen les llega con un aumento, están mucho más abiertos a ello".

Cuando los clientes expedidores pidan una rebaja, el director de operaciones de KSMTA Canadá, Chris Henry, dijo que no aceptes un primer y último enfoque. "Se te pide en general que bajes del 10% al 15%, pero ese es un punto de partida. Esta es una negociación", dijo, y agregó que puede haber margen para cortar en algunos carriles y ninguno en otros. Es mejor adoptar un enfoque de negociación carril por carril en lugar de un corte unilateral. "En estos carriles tal vez pueda hacer un poco más porque somos muy densos, pero en estos carriles no podemos hacer mucho", dijo Henry. >>



# FIX A TICKET

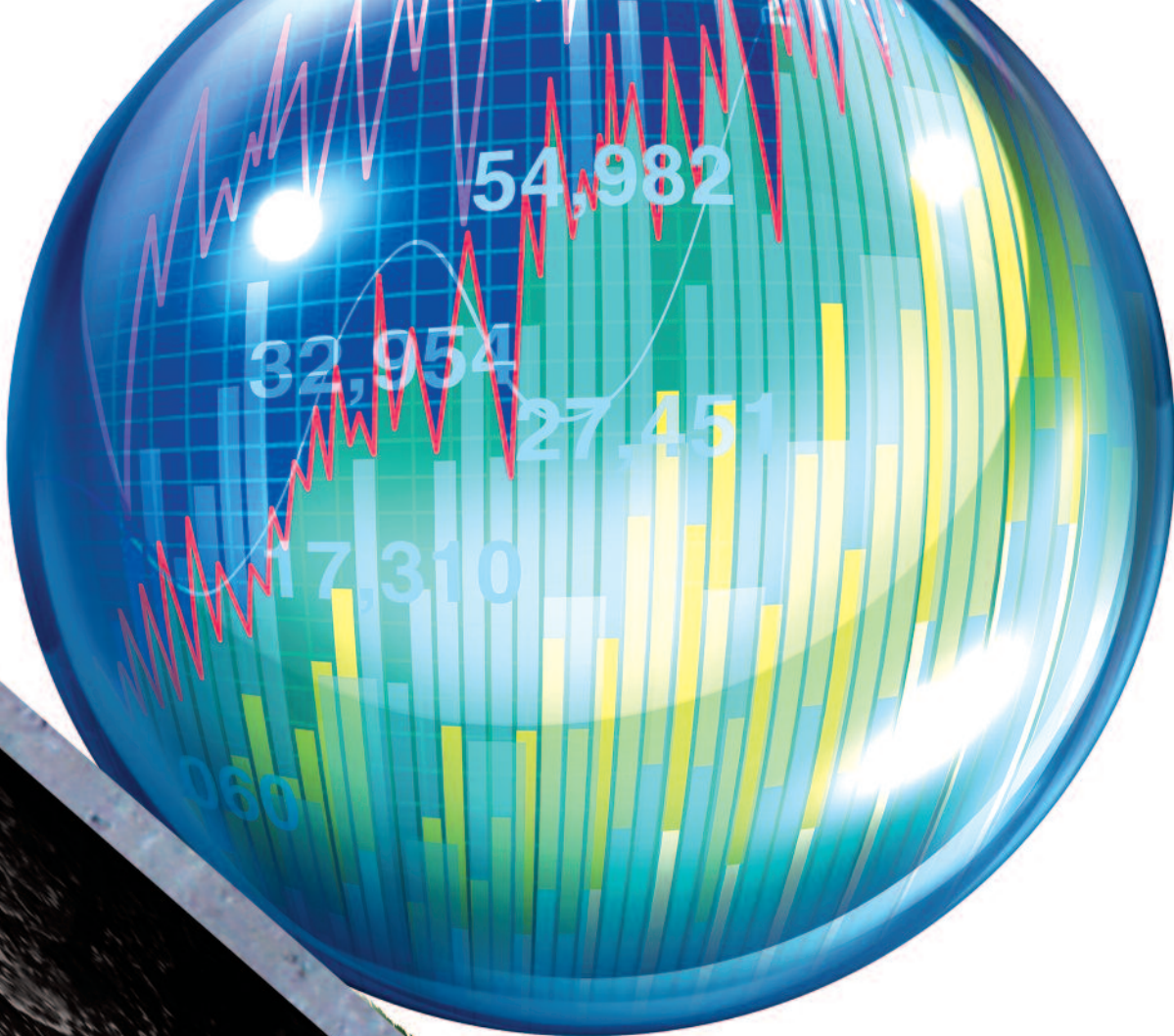
TRAFFIC TICKETS · SPEEDING ·  
LOGBOOK VIOLATION · OVERWEIGHT TICKETS  
Y MÁS

**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



Solo porque un expedidor solicita una reducción de la tarifa, King dijo que no se avergüence de pedir un aumento si es necesario. Sin embargo, es posible que un transportista tenga que trabajar con el expedidor en una serie de aumentos para obtener la tarifa donde debe estar. "Es una serie de pequeños cambios que haces", dijo, y agregó que los operadores no pueden hacer estallar una relación para mejorarla. "Es una progresión en el tiempo".

## COMUNICAR LOS DESAFÍOS

La incertidumbre económica puede causar estrés en el C-suite, pero los trabajadores de primera línea a menudo no tienen una idea de ese dolor, o saben el papel que juegan en causarlo y solucionarlo. "Cuando los tiempos se ponen difíciles, si las personas conocen sus objetivos, conocen el plan y te apegas al plan, lo lograrás", dijo Smith. "Son las reacciones instintivas (las que no funcionan). No puedes abrirte camino hacia la rentabilidad". Smith sugiere que los transportistas se reúnan con las personas, les informen sobre sus roles y "aceptarán un pequeño bache en el camino". Henry estuvo de acuerdo y agregó que la cultura de la empresa es lo que impulsa la gestión del efectivo. "Hay muy poca transparencia desde la suite C hasta las líneas del frente", dijo. "Realmente no saben qué tan bien o qué tan mal le está yendo a la compañía en este entorno de carga".

Henry desafió a los transportistas a preguntar a los empleados cuánto de cada dólar obtiene la compañía para mantener las ganancias. Dijo que este ejercicio siempre resulta revelador de la percepción de rentabilidad de los empleados, y señaló que ha visto rangos de cero centavos a más de 60 centavos de ganancia por dólar. En el último ciclo negativo de 2019, King dijo que USA Truck habló con cada empleado sobre cómo el rol de cada persona afecta el resultado final y agregó que "eso es fácil de hacer con los conductores, los gerentes de conductores... pero es más difícil de hacer con los empleados de contabilidad o un representante de recursos humanos".


## MEJORAR EL FLUJO DE EFECTIVO Y SEGUIR CRECIENDO

Las flotas preocupadas por sobrevivir hasta 2023, dijo Smith, necesitan un plan para crecer, controlar los costos y actualizar el flujo de efectivo. "Si no sabes cuáles son tus [días de ventas pendientes], no puedes arreglarlo", dijo. "Si puedes reducir este lapso en dos días, ¿cuánto dinero más te da eso para hacer las cosas que necesitas hacer?" Henry aconsejó que los transportistas analicen cada red por carga, carril y destino de la facturación, analizando los ingresos, el costo y el tiempo. "Si estás respondiendo a RFP sin estos datos, estás detrás de la bola ocho", dijo.

A pesar de todo, el panel estuvo de acuerdo, si bien es importante tener liquidez, no es prudente simplemente acumular efectivo. "Nunca he trabajado en ninguna compañía, y he trabajado para FedEx, Yellow..., nunca tuvimos el mantra de que somos demasiado grandes para crecer", dijo Smith. "Invierte en tu fuerza de ventas. Pon su dinero en mejorar la capacitación y vaya tras los carriles. Evalúa tu red e invierte en esas herramientas para ayudarte a comprender tu negocio". King estuvo de acuerdo,



enfaticando la importancia de ser estratégico cuando se trata de gastar. "Continúa invirtiendo en tu gente buena -tus conductores y tus empleados-, porque quieres asegurarte de que puedes sostener esa recesión en ese ciclo", dijo. King y Smith también advirtieron contra ser demasiado conservadores cuando se trata de gastar dinero, ya que un dólar ahorrado hoy no siempre equivale a un dólar guardado mañana. "Cuando la economía se desacelera, deseas extender la vida útil de tu equipo", dijo Smith. "Vas a pagarle a gente para que arregle tus tractores. Mantente siempre al día con tu ciclo comercial. Si no eres una gran red, no puedes salirte de tu plan [de ciclo comercial] establecido. Tendrás un problema de reparación y mantenimiento muy rápidamente si intentas prolongar la vida útil del tractor".

King dijo que eso puede poner rápidamente a los transportistas "en una burbuja" sin tractores ni conductores, y recuperar estas cosas es mucho más costoso que simplemente mantenerlas. "El mejor conductor suele ser el que ya tienes", dijo Henry, y agregó que a una flota le cuesta más de \$23,000 cada vez que un conductor sale por la puerta. Y la retención de los no conductores es igual de importante, dijo Smith. "Encontrar un buen mecánico hoy es más difícil que encontrar un conductor", dijo. 







# HAZ TU FLOTA VERDE

## SIN CAMIONES ELÉCTRICOS

### 7 PASOS PARA SER MÁS VERDE

REDUCIR LA HUELLA AMBIENTAL DE TU EMPRESA ES ALGO QUE NO SOLO BENEFICIA LAS CONDICIONES DE VIDA PARA TODOS, TAMBIÉN TE PUEDE AYUDAR A AHORRAR DINERO. Y NO, NO NECESITAS EL MÁS RECIENTE CAMIÓN ELÉCTRICO PARA HACERLO, ESTE MES TE PRESENTAMOS VARIAS MEDIDAS QUE PUEDES TOMAR HOY PARA LOGRARLO. »



**i** Deberías preocuparte por lo que hacen las empresas de camiones para ser más amigables con el medio ambiente? Sí. La industria del transporte representa el 29% de las emisiones de CO2 del mundo. Teniendo en cuenta que transportamos alrededor del 72% de la carga del país por peso, tiene sentido que contribuyamos con un poco más de una cuarta parte de las emisiones globales. El planeta Tierra merece nuestro amor y preocupación, así que aquí hay algunas acciones específicas que hemos tomado para asegurar un futuro más sostenible para las generaciones venideras:

## 1. MEJORA LA EFICIENCIA DEL COMBUSTIBLE

El costo del diesel es el mayor gasto por milla para los transportistas. Los conductores de carretera pueden recorrer hasta 130,000 millas en un año, y una mejora de tan solo una milla más por galón puede representar un ahorro de más de \$10,000 al año. Esta es la principal razón por la cual las empresas ofrecen bonos de eficiencia de combustible a sus conductores cada mes, porque los buenos hábitos al volante ayudan a todos en el largo plazo. Pero ahondemos más en este tema, que es crucial en muchos sentidos. >>

**A.** Inspecciones previas al viaje y revisiones regulares de mantenimiento. Sí, es un inconveniente, pero vale la pena. Y tienes que hacerlas de todos modos. Comienza con los neumáticos. Si la presión de aire de las llantas se reduce incluso 1 PSI, puedes perder .3% de tu economía de combustible. Mantener los neumáticos en la alineación adecuada también ahorrará mucho dinero con el tiempo.

Supervisa el ventilador (sólo debe funcionar aproximadamente el 6% del tiempo). Inspecciona el motor y los cables porque los cables corroídos pueden obligar al alternador a trabajar más. Mira los frenos, los niveles de líquido y el remolque para asegurarte de que todo esté como debe estar.

**B.** Reduce el tiempo de inactividad. Aplicaciones como Samsara pueden rastrear el tiempo de inactividad. Recompensar un buen porcentaje de inactividad es una gran idea, ya que contribuye de manera importante a la eficiencia del combustible. Dependiendo de la temporada, se debe alentar a los conductores a mantenerse dentro de un cierto rango. El ralentí durante solo una hora puede consumir un galón de combustible, por lo que es una métrica importante para enfatizar. Hay varios estados como Connecticut, donde por ley los conductores tienen un límite de tiempo de tan solo 3 minutos en ralentí.

**C.** Cíñete a marchas más altas. Esto es obvio, pero es importante ser metódico para encontrar los puntos óptimos del equipo. Menos revoluciones del motor conducen a una mayor eficiencia de combustible. Una buena banda de RPM para permanecer es de 1250 a 1350 RPM. Conducir a una velocidad más rápida con una



**mantenimiento: 7 PASOS PARA SER MÁS VERDE**



marcha más baja puede consumir alrededor de un 50 % más de combustible.

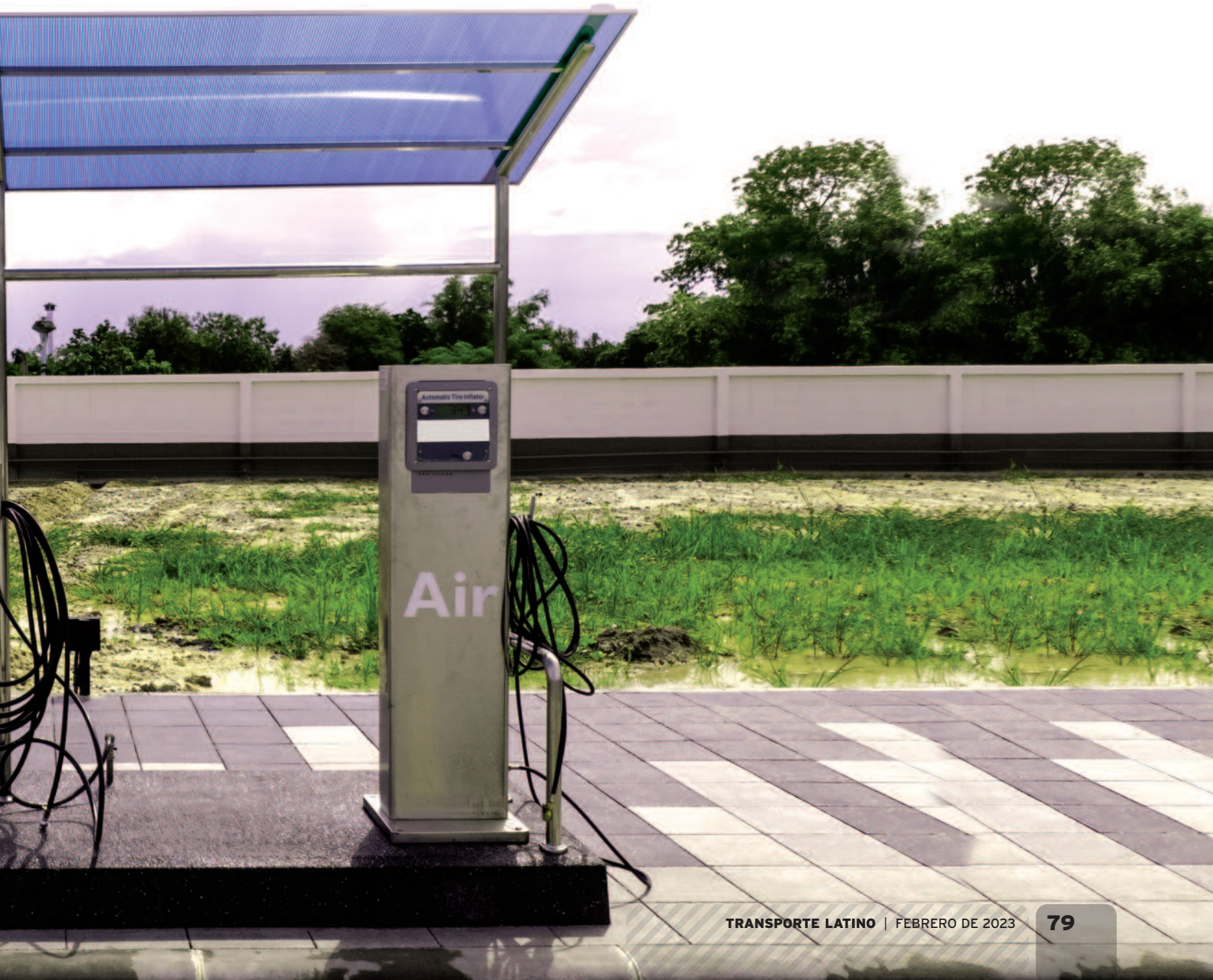
**D.** Inercia > frenos. Aprender a aumentar la distancia de seguimiento puede disminuir los tiempos de frenado y arranque. Las marchas uno y dos matan la eficiencia del combustible, así que evita arrancar desde parado tanto como sea posible.

**E.** Considera tu velocidad. Limita tus camiones a 72 mph. Cada 10 mph genera una pérdida de 1 MPG en eficiencia de combustible. Todos sabemos que ir más despacio ayuda con la eficiencia del combustible, pero también puede que no siempre valga la pena cuando se equilibran las entregas a tiempo y se maximizan las horas de conducción. Antes de pasar de 65 mph o 70 mph, los conductores deben calcular si la pérdida de eficiencia de combustible vale la pena por el tiempo que ahorrarán.

**F.** Considera un camión más nuevo. ¿No sería bueno si todos pudiéramos salir y comprar un camión nuevo? Algunas empresas utilizarán una flota de camiones que sean 2019-2022 y filtrarán cualquier cosa más antigua. Uno de los beneficios de los equipos más nuevos es el aumento de la eficiencia del combustible. Cada año, los fabricantes de camiones presentan camiones más eficientes en combustible que el año anterior. Volvo dice que sus nuevos modelos ofrecen un aumento del 31 % en la eficiencia del combustible cuando se viaja en rangos de velocidad específicos.

**G.** Conoce las condiciones del tráfico. Un buen despachador debe ayudar a proporcionar la mejor ruta. Anticípate con antelación cuando se requiera una desaceleración al estar atento a las condiciones y señales del camino. Asegúrate de planificar rutas y evitar peligros y construcciones siempre que sea posible para ahorrar combustible y tiempo.

**H.** No sobrelleves el tanque. Si un conductor llena el tanque a su máxima capacidad, puede desperdiciar una gran cantidad de combustible. No solo agrega más peso, también puede expandirse con el calor y causar un desbordamiento. Esto también trae consigo el potencial de dañar algunos de los aspectos técnicos del camión.



## 2. EVITA KILÓMETROS VACÍOS

Se estima que el 35 % de los camiones que circulan hoy en día funcionan vacíos. Eso equivale a alrededor de 72 millones de toneladas métricas de emisiones de CO2 en un año. Es por eso que una prioridad principal para los despachadores debe ser planificar las cargas con anticipación con el objetivo de evitar las millas vacías tanto como sea posible. Esto también aumenta la cantidad de ingresos brutos que gana un conductor, por lo que es beneficioso para todos.

## 3. INSTALACIÓN DE APU EN CAMIONES

Las unidades de poder auxiliar (APU por sus siglas en inglés) ayudan a los conductores a utilizar las funciones del camión sin necesidad de mantener el motor en marcha. Ahorran alrededor de un galón de diesel por hora de tiempo de inactividad, según Green APU. Esto hace a los conductores ahorrar más combustible, ayudar al medio ambiente y reduce tus costos de operación.



## 4. RECICLA TODO EL CARTÓN, PAPEL Y PILAS

¿Qué sueles hacer con esas pilas AA cuando se agotan? Podrías estar reciclandolas utilizando empresas como Fortum, o la que más te convenga. Muchas empresas programan una recolección de basura semanal para todo el cartón y papel.

## 5. USA TAZAS EN LUGAR DE VASOS DESECHABLES

Cada minuto, alrededor de 1 millón de vasos desechables llegan a los vertederos de basura. Para evitar más residuos innecesarios, muchas compañías proveen a cada uno de nuestros empleados con tazas y botellas de agua reutilizables para reducir los desechos que eventualmente terminan en los océanos. Si necesitas más motivación para evitar los vasos desechables, un estudio publicado en StudyFinds encontró que la capa de micro plástico en un vaso de papel se degrada en 15 minutos cuando se usa para bebidas calientes. Esto deja alrededor de 10,200 millones de microplásticos en el vaso que estás bebiendo. >>



# 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**




## 6. DILE ADIÓS AL PAPEL

Los conductores pueden realizar inspecciones, firmar contratos, revisar y recibir cheques de pago y enviar órdenes de trabajo desde dispositivos digitales. Utilizando servicios como Samsara, Fullbay y DocuSign, es posible eliminar casi por completo el rastro en papel.

## 7. CREA UN TALLER CON CONCIENCIA AMBIENTAL

Tener un taller propio es muy útil para poder brindar excelentes servicios a los camiones y conductores. Además, crea la oportunidad de asegurarte que esos residuos se manejen de la forma adecuada. Es posible reciclar todo el aceite y todo el metal (aunque los filtros de aceite se reciclan por separado); básicamente, es posible reciclar todo lo que hay en el camión. Las llantas se vulcanizan, lo que aumenta de tres a cuatro veces la vida útil de un neumático. Reparamos tractores y remolques de accidentes a un estado renovado listo para la carretera y usamos solo aceite de la mejor calidad para aumentar la vida útil de los motores.

Las empresas de camiones pueden considerar muchas formas de actuar para reducir su huella de carbono en esta tierra. Esencialmente, todo comienza con el deseo de marcar la diferencia y la voluntad de seguir adelante. Desde buscar una mejor eficiencia de combustible hasta usar tazas en

lugar de vasos desechables, la visión de ser buenos administradores de la Tierra que se nos ha dado para cuidar es lo que realmente hace que una empresa se mueva en la dirección correcta. Mantener esta idea al frente de la mente de todos será lo que tendrá un impacto sustancial al final. 





# LA VENTAJA DE ALLIANCE

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



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



[alliancetruckparts.com](http://alliancetruckparts.com)



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



[facebook.com/alliancetruckparts](https://facebook.com/alliancetruckparts)

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

**DAIMLER** | Alliance Truck Parts - Una marca del grupo Daimler

# 5 ARMAS SECRETAS PARA EL TALLER DE LLANTAS

## 5 ARMAS SECRETAS

SI BIEN LAS HERRAMIENTAS PARA LAS LLANTAS ESTÁN ENTRE LAS MÁS BÁSICAS QUE EXISTEN, LA TECNOLOGÍA TAMBIÉN HA AVANZADO EN ESTE RUBRO, HACIENDO MUCHO MÁS FÁCIL LA VIDA DE LOS TÉCNICOS DE NEUMÁTICOS. PERO MÁS IMPORTANTE QUE ESTO, LOS AYUDAN A HACER MEJOR SU TRABAJO, CON MEDICIONES MÁS PRECISAS QUE ASEGURAN QUE TODO SE APRIETE E INFLE CON LA TENSIÓN Y PRESIÓN CORRECTAS. »



Las herramientas han ido evolucionando desde que los primeros primates descubrieron que una piedra podía romper nueces. Los humanos pasaron de una piedra afilada a una hacha de mano de metal a una motosierra. Lo mismo ocurre con las herramientas para el taller de neumáticos. Desde simples desmontadores de neumáticos y manómetros, ahora contamos con máquinas de montaje/desmontaje que automatizan el proceso. Contamos con sistemas de inflado calibrados que pueden inflar ocho neumáticos a la vez. Incluso hay bahías de inspección de paso que verifican la presión de inflado, miden la profundidad de la banda de rodadura e inspeccionan si hay daños usando cámaras, sensores y aprendizaje automático.

Con toda esa tecnología al alcance de la mano, ¿cuál de todas las herramientas de un taller de llantas es la más indispensable? Le planteamos esa pregunta a un puñado de ejecutivos de mantenimiento y obtuvimos algunas respuestas interesantes.

## 1. TANQUE ASENTADOR DE CEJAS

“No podríamos vivir sin un buen tanque asentador de cejas”, dice Homer Hogg, director de servicio técnico de TravelCenters of America. “Cuando esta herramienta está en buenas condiciones de funcionamiento, mejora drásticamente la productividad y la seguridad, además de ayudar a garantizar que las cejas estén correctamente asentadas en la llanta”. La marca que usa TA, Bead Bazooka de Gaither Tools, usa un mecanismo patentado de liberación de gatillo llamado válvula RAR (Rapid Air Release). La compañía dice que el dispositivo puede liberar aire mucho más rápido que otros asentadores de cejas, por lo que es más pequeño que los productos de la competencia y ofrece un buen rendimiento. Hay varios modelos disponibles, dependiendo de la aplicación.

Hay muchos otros dispositivos para colocar cejas en el mercado, y la mayoría de los talleres de llantas los utilizan en la actualidad. No son terriblemente caros, pero eso no impide que algunas personas tomen atajos. Solo mira algunos videos de asentadores de cejas caseros en YouTube. Muchos están hechos de tanques de propano de barbacoa con válvulas improvisadas y mucha soldadura hecha en casa. Un asentador de cejas hecho en casa puede ser más seguro que usar líquido de arranque, pero por poco. >>







## 2. LLAVES DINAMOMÉTRICAS

Si bien no ocupan un lugar destacado en la lista de las herramientas más atractivas, las llaves dinamométricas son imprescindibles en el taller de neumáticos. Son necesarios para el ajuste de los cojinetes de las ruedas y, por supuesto, para apretar las tuercas de las ruedas. Hay una línea muy fina entre demasiado apretado y no lo suficientemente apretado. No es lo suficientemente bueno simplemente rizar las tuercas con una barra de extensión. Aplicar demasiada torsión puede estirar los birlos, lo que inevitablemente hará que la tuerca retroceda y pierda la fuerza de sujeción. En este caso, un par excesivo puede ser peor que un par insuficiente, porque el apriete excesivo crea una falsa sensación de seguridad.

“Sé que suena a cliché, pero la herramienta más valiosa en nuestro taller es una llave dinamométrica mantenida y calibrada correctamente”, dice Jeff Katz, gerente de flota, Dayton Freight Lines en Toledo, Ohio. “Nuestras llaves dinamométricas principales para neumáticos son del tipo ‘break-over’, como el modelo Norbar 4R. Estos son muy útiles en un entorno ruidoso donde el ‘clic’ de una llave dinamométrica típica podría no escucharse”. Calibrado es la palabra operativa aquí. Cualquier llave de mango largo puede acercarte a la tensión correcta, pero se requiere cierta precisión para los sujetadores de ruedas. Las llaves dinamométricas deben calibrarse regularmente. Para flotas con bolsillos más profundos, las llaves dinamométricas electrónicas proporcionan una medición precisa del par y un registro electrónico del evento de apriete.

## 3. AIRE DE TALLER REGULADO Y CALIBRADO

Otra herramienta imprescindible en el taller es una estación de verificación de calibre maestro y calibre de servicio. Estos se pueden fabricar con bastante facilidad o se pueden comprar preensamblados en la mayoría de las empresas de suministro y equipos de neumáticos. “Esto no es un gran gasto, ni lleva mucho tiempo verificar los medidores de servicio”, dice Peggy Fisher, presidenta del servicio de administración de llantas y monitoreo de presión de llantas basado en la nube TireStamp. “Sin embargo, verificar su precisión de manera regular garantizará que la calidad del trabajo de servicio que realizan los técnicos se mantenga alta”. Dado que el inflado adecuado es vital para la salud de los neumáticos, es necesario contar con herramientas que aseguren que sea correcto, dice Fisher. “Cuando se descubra que los manómetros tienen un error de 5 psi o más, deben recalibrarse o reemplazarse”. Fisher también es un gran admirador de la línea de aire de

caída estilo "araña", conectado a un regulador que tiene cuatro líneas de aire con portabrocas con clip. Puede inflar cuatro neumáticos a la vez en un lado de un vehículo. Estos también se ofrecen en carros de mano móviles que se pueden instalar fuera del taller. Están disponibles comercialmente de compañías como Ken-Tool.

"Se debe usar uno a cada lado de la bahía de un remolque para que el técnico pueda conectarlos a las ocho llantas en un remolque y alejarse para revisar las luces, los frenos, etc., mientras se completan las llantas", ella dice. "Esto garantiza que todos los neumáticos estén inflados a la misma presión, lo que elimina el desgaste irregular causado por las diferentes presiones en los neumáticos duales".

#### 4. BARRA DE HIERRO

Doug Lloyd, director de mantenimiento de Averitt Express, le dijo a HDT que mientras que los talleres de llantas más grandes de la compañía usan máquinas de desmontaje/montaje y balanceadoras de ruedas/llantas, las tiendas más pequeñas todavía usan barras de hierro para llantas, específicamente la herramienta para llantas Golden.

Las herramientas Golden están diseñadas teniendo en cuenta la ergonomía, minimizando las posibles lesiones por tensión y haciendo que la tarea de desmontar y montar sea segura y fácil sin riesgo para los neumáticos. La literatura de la compañía afirma que los neumáticos sin cámara




se pueden desmontar en tan solo ocho segundos y volver a montar en menos de 20 segundos.

Danny Schnautz, gerente de operaciones de Clark Freight Lines de Pasadena, Texas, dice que las herramientas básicas para llantas, como una jaula de inflado y un buen juego de llaves para llantas, son sus herramientas más valiosas. "No se puede hacer una reparación adecuada sin ellos, y su diseño básico no ha cambiado en años", dice. "Encontrar un juego con la sensación y la curva adecuadas es muy valioso para el técnico de neumáticos, ya que los usará todo el día. Pregunte a los técnicos qué herramienta les gusta usar y cómprales lo que quieran".

#### 5. TRIAJE DE LLANTAS DE AUTOSERVICIO

Llevando el mantenimiento de neumáticos al siguiente nivel y más allá, Mike Palmer, vicepresidente de servicios de flota en Estes Express Lines, cree que podría haber encon-

trado el Santo Grial de las herramientas para neumáticos, el sistema de gestión de neumáticos de WheelRight. Esta es una instalación en el suelo que verifica la presión de los neumáticos y la profundidad de la banda de rodadura, verifica si hay daños en los neumáticos y, lo que es más importante para Palmer, no requiere chips RFID, marcas ni ningún dispositivo de seguimiento adicional.

Usando una serie de sensores de presión en el suelo y cámaras de alta definición y luces estroboscópicas que fotografían todos los neumáticos del camión desde varios ángulos diferentes, los datos recopilados se ejecutan a través de un algoritmo de aprendizaje automático que genera un informe en cuestión de segundos. El camión pasa por encima de la instalación a 10-15 mph y recibe una luz roja o una luz verde inmediatamente después. El verde significa que todo está bien. El rojo quiere decir que hay un problema y, en el caso de Palmer, se indica a los conductores que se dirijan al compartimiento de neumáticos, donde el informe ya está en manos del técnico cuando el conductor se detiene en la puerta. "El sistema no rastrea llantas individuales, sino que registra la posición de la rueda por número de unidad o placa", dice Palmer. "Hemos instalado el sistema en los carriles de entrada, por lo que tan pronto como llega un camión al patio sabemos si tiene un problema con los neumáticos que requiere atención". 



## ¿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)



**COMDATA**  
Payment Innovation





# REFRESCADA

## INDIAN FTR SPORT 2023

Indian actualiza la familia de su deportiva FTR con la llegada de la versión Sport, que reemplaza a la FTR S en el medio de la gama. Con cambios principalmente estéticos y una apariencia bastante deslumbrante, la Sport confirma que Indian tomó la decisión adecuada cuando decidió fabricar una moto diferente a su alineación habitual »



moto: **INDIAN FTR SPORT 2023**

**H**ace cinco años, Indian regresó a competir al campeonato de American Flat Track, el cual dominaron ampliamente durante la temporada 2017. Para celebrarlo, la marca creó un concepto súper llamativo que inmediatamente capturó la atención de propios y extraños. Nos referimos a la Scout FTR 1200 Custom, una moto que era una cruce de la FTR 750 que utilizaba el equipo de carreras de la marca -el Wrecking Crew-, y la más pequeña del portafolio de calle de Indian, la Scout. Bastaron solo unos meses de mostrarla en exposiciones y circular en internet para que la respuesta del público fuera tal que la marca decidiera convertir en realidad ese concepto.

La FTR de Indian siempre se ha basado en la herencia de carreras de pista plana de la firma; de hecho, por eso se llama así, pues FTR son las siglas de Flat Track Racing, pero con la nueva FTR Sport 2023, la motocicleta se inclina aún más firmemente en la dirección deportiva, ganando una apariencia fresca que enfatiza el vínculo con el mundo de las competencias. Originalmente, la Scout FTR 1200 Custom utilizaba el mismo motor de la Scout (un V-twin de 1133 centímetros cúbicos y 100 HP), pero la versión de producción, llamada solo FTR 1200, llevaba uno más grande (1203 cc) y potente con 120 HP y 85 lb-pie. Como es una marca americana pero piensan global, también estará disponible una versión "descafeinada" con 94 HP, pensando en las restricciones europeas para conductores menos experimentados.

Reemplazando al modelo FTR S de media gama, la FTR Sport podría no ser la variante más costosa o exótica que se ofrece, pero podría decirse que es la más llamativa en términos de apariencia gracias a los cambios en la carrocería que enfatizan su rendimiento. Junto con las versiones Rally y R Carbon, la FTR Sport también obtiene un nuevo tablero de pantalla táctil circular de 4 pulgadas en



## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTOR

- V-twin de 1203cc, enfriado por líquido

#### POTENCIA

- 120 HP y 87 lb-pie

#### TRANSMISIÓN

- 6 velocidades, por cadena

#### TANQUE

- 13 litros

#### SUSPENSIÓN

- Horquilla invertida de 43mm y monoamortiguador

#### FRENOS

- Dos discos de 320 adelante, disco de 260 mm atrás

#### PRECIO

- \$15,749



lugar de la versión rectangular del antiguo modelo S. Un nuevo silenciador en las cuatro versiones del FTR es otro cambio para 2023. La FTR Sport está disponible en dos colores:

negro metálico o blanco, ambos con marcos grises y destellos rojos en el tanque, pero el blanco es el esquema más atractivo gracias a los contrastantes rines rojos. >>





## MOTOR

No hay grandes cambios en lo que respecta al rendimiento absoluto, aunque hay un nuevo silenciador que se comparte con todas las versiones de la Indian FTR 2023. El motor sigue siendo esencialmente el mismo V-twin DOHC de 1203 cc, con 120 HP a 7,750 rpm y 87 lb-pie de torque a 6,000 rpm. Esos números son prácticamente los mismos que los de la FTR S a la que reemplaza, aunque ésta logra la máxima potencia 500 rpm más abajo. Es probable que el cambio de escape esté detrás de las diferen-

cias, ya que no hay alteraciones internas en el motor. Como antes, utiliza una transmisión de seis velocidades a través de un embrague anti-rebote y asistido.

La nueva FTR Sport lleva la misma suspensión, es decir, horquillas invertidas ZF Sachs de 43mm totalmente ajustables y el amortiguador trasero a cuestas a juego de la FTR S, y la FTR base comparte los mismos componentes. Atornillar los paneles adicionales de la carrocería de la FTR Sport, que incluyen una cubierta frontal que semeja el tablero de números de un

corredor de pista plana, además de una nueva cubierta inferior, inevitablemente aumenta un poco el peso de la bicicleta en comparación con la FTR S. En seco, el peso del nuevo modelo asciende a unos nada despreciables 223 kg, frente a los 218 kg de la antigua versión S en el mismo estado. La FTR base también ha ganado un kilo, llegando a 219 kg, lo que sugiere que el nuevo tubo de escape podría ser parcialmente responsable del aumento.

Aunque está lejos de la relajada posición de manejo del resto de las motocicletas del porta-



folio de Indian, la FTR siempre ha sido razonablemente cómoda, y la adición de la nueva cubierta delantera en la Sport debería ayudar a desviar parte de la notoria ráfaga de viento que inevitablemente experimentas en el completamente desnudo modelo base. La moto lleva iluminación completa de LEDs, puerto USB para conectar y/o cargar tu teléfono y control de crucero para esas salidas a carretera.

Los nuevos instrumentos de los modelos Sport, Rally y R Carbon 2023 montan el velocímetro más alto que antes, lo que hace que sea

más fácil de ver, e Indian también dice que el embrague ha sido revisado para brindar una mejor sensación. Todavía no hay reclamo de economía, pero también hay pocas razones para esperar una gran diferencia con los 42 mpg que manejamos desde el último FTR que probamos. El tanque sigue siendo una unidad relativamente pequeña de 13 litros.

Para detener esta máquina, Indian repite la efectiva fórmula de discos dobles de 320 mm sujetos por pinzas de cuatro pistones de montaje radial Brembo y asistidos por ABS en

las curvas; es evidente que nunca hubo preocupaciones de que los frenos fueran inadecuados de alguna manera. Los frenos traseros también son Brembo, con una pinza de dos pistones y un solo disco de 260 mm.

El precio de 15,749 la ubica justo en el medio de la gama, por encima de la versión base y la Rally, pero debajo de las Championship Edition y la tope de gama R Carbon. Quizá no se trate de la renovación más revolucionaria ni la introducción de algo completamente nuevo, pero es un mensaje claro de que Indian está contento con el portafolio de la FTR, pero como el padre Tiempo no se defetiene por nadie, necesitaba una pequeña renovación para mantenerse fresca. **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**

96

FEBRERO DE 2023 | TRANSPORTE LATINO



# ¿BUSCAS EMPLEO?

## BOLSA DE TRABAJO

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





**LA OPCIÓN CORRECTA**





ACTUALIZACIONES  
DE MANERA REMOTA

MONITOREO  
Y SOPORTE  
24/7

CONECTIVIDAD SIN  
PRECEDENTES

MÁS DE 550  
UBICACIONES  
EN LA RED  
DE SERVICIO

HERRAMIENTAS  
AVANZADAS DE  
MANEJO DE FLOTA

# Tu socio para largas distancias.

Cuando manejas los Mack Anthem<sup>®</sup>  
Dormitorio, hacemos que nuestro  
trabajo sea ayudarte a maximizar el tuyo.

Escanee para  
obtener detalles.



Entérate cómo Mack puede ayudarte en  
[MackTrucks.com/Partners](http://MackTrucks.com/Partners)

**BORN READY.**