

MACK ANTHEM | KENWORTH T680 | RAM PROMASTER 2023

SOLUCIONES PARA EL TRANSPORTISTA

NOVIEMBRE

MAGAZINE

2022

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatinomag.com

GUÍA DE:

AMERICANOS

CAMIONETA

AUNQUE MUCHA GENTE NO LO SABE, EL TRANSPORTE EN CAMIONES ES LA ESPINA DORSAL DE LA ECONOMÍA NORTEAMERICANA, PUES UNA MUY BUENA PARTE DE LAS MERCANCÍAS QUE SE TRASLADAN A LO LARGO Y ANCHO DEL PAÍS SE MUEVEN EN CAMIÓN. POR ELLO, LOS VEHÍCULOS PARA ARRASTRES LARGOS TIENEN UNA IMPORTANCIA MAYÚSCULA, Y TAMBIÉN POR ESO VEMOS QUE LOS FABRICANTES DE CAMIONES LOS UTILIZAN COMO EL ESTANDARTE DE SUS TECNOLOGÍAS MÁS AVANZADAS, CON CAMIONES CADA VEZ MÁS AERODINÁMICOS QUE CONSUMEN MENOS COMBUSTIBLE.

FORD MAVERICK



LA OPCIÓN CORRECTA





PAG.

16

GUIA DE AMERICANO

Aunque mucha gente no lo sabe, el transporte en camiones es la espina dorsal de la economía norteamericana, pues una muy buena parte de las mercancías que se trasladan a lo largo y ancho del país se mueven en camión. Por ello, los vehículos para arrastres largos tienen una importancia mayúscula, y también por eso vemos que los fabricantes de camiones los utilizan como el estandarte de sus tecnologías más avanzadas, con camiones cada vez más aerodinámicos que consumen menos combustible. Esto ha propiciado que la competencia en el segmento sea fuerte, lo cual hace que tomar la decisión sobre cuál comprar no sea fácil, aunque la verdad siempre es mejor tener alternativas. Por esta razón, este mes le vamos a echar un vistazo a algunos de los modelos más interesantes que hay en el mercado.

28



AMERICANO

FREIGHTLINER CASCADIA

El Cascadia es el camión de carretera más avanzado de Freightliner. Su trabajada aerodinámica le ayuda a reducir la resistencia aerodinámica para incrementar la eficiencia en el consumo de combustible. Si a esto le sumas gran capacidad de carga y comodidad, así como un alto nivel de tecnología que incluye automatización Nivel 2, tienes frente a ti a un excelente Clase 8 que te ayudará a maximizar tus ganancias.

34



AMERICANO

VOLVO SERIE VNL

La Serie VNL de Volvo celebra un cuarto de siglo como uno de los camiones de larga distancia más capaces y eficientes del mercado. Sus inigualables cabinas -incluyendo las gustadas Globetrotter-, lo convierten en un rival difícil de vencer, pues los conductores quedan fascinados con la calidad de vida que ofrecen.

60



UTILITARIO

RAM PROMASTER 2023

Ram decidió que la plétora de avances tecnológicos con que dotó a la ProMaster el año pasado no eran suficientes para competir en este peleado segmento, por lo que para 2023 rediseñaron el exterior para hacerlo más atractivo, añadieron un techo más alto y una puerta trasera enrollable, entre otras cosas.

CONTENIDO | DIRECTORIO

4

NOVIEMBRE DE 2022 | TRANSPORTE LATINO



ESAS LARGAS HORAS DE RECORRIDO REQUIEREN UN ACEITE DE ALTO RENDIMIENTO



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

**Shell
ROTELLA®**

El aceite de motor que trabaja tan duro como usted.

**ENCUENTRA
LA NUEVA APP DE**

**MAGAZINE
TRANSPORTE
LATINO**

**PARA IPAD,
IPHONE Y
ANDROID**



ES GRATIS!



Available on the
App Store



PAG.

90

INDIAN CHIEF 2022

Indian es un fabricante de motocicletas con muchísimo historial, tanto que celebra el centésimo aniversario de la creación de la Chief. Rindiendo un homenaje a su ilustre pasado pero con un pie en el siglo XXI, esta moto es una excelente alternativa para los fanáticos de la vieja escuela que quieren algunas de las comodidades modernas.



CAMIONETA

70

**FORD MAVERICK
2022**

La nueva Maverick es una pickup compacta, con motor híbrido que rinde hasta 40 mpg. Con muchas soluciones inteligentes en el interior y la caja, es una pickup para quien no sabía que necesitaba una.



SALUD

78

**MANTENTE SALUD-
ABLE EN INVIERNO**

El invierno es una hermosa época del año con todas las maravillosas vacaciones y hermosa nieve. Pero hay algunas otras preocupaciones con las que tenemos que lidiar para asegurarnos de que todos tengamos una temporada de invierno segura y saludable.



EN LA RUTA

84

**CLIMA PELIGROSO
EN LA CARRETERA**

Los camioneros profesionales experimentan una variedad de condiciones climáticas adversas. Por eso, vamos a platicar sobre 9 cosas que debes saber para rodar seguro.

**MAGAZINE
TRANSPORTE
LATINO**

TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.

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

Advertising: 888.628.2188

Distribution T.L.P. Distribution 310.429.0250

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

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

PR Director Leslie Johnson
[pr@transportelatino.com]

Executive Editor Steve Sturgess
[sturgess@transportelatino.com]

Digital Platforms Mariana Montero
[mariana.montero@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 ©2022 by Transporte Latino Publishing Inc. No part of this magazine may be reproduced or transmitted in any form or by any means. Statements, opinions and points of view expressed by the writers and advertisers are their own and do not necessarily represent those of the publisher. Published in the USA.



Audited Circulation
95,500 monthly

Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.

**ARBOL
PUBLISHING**

automundo

**MAGAZINE
TRANSPORTE
LATINO**

MODA

ESTILOHOGAR

¿Qué pasa?
VEGAS

CONTENIDO | DIRECTORIO

6

NOVIEMBRE DE 2022 | **TRANSPORTE LATINO**

GIVE Thanks!

En esta época de gratitud, en Isuzu estamos agradecidos por todos nuestros distribuidores y clientes. Para saber más sobre cómo un camión Isuzu trabajará mejor para tu negocio, visita a tu distribuidor local Isuzu.

WWW.ISUZUCV.COM



ISUZU

© 2022 ISUZU COMMERCIAL TRUCK OF AMERICA, INC.

WHY PRINT ADS STILL MATTER

We know it's the 21st century and that everything has gone digital, especially in the news and media industry, but that doesn't mean that it is the end of print. On the contrary, studies and statistics have shown that print media and print advertising are still popular amongst readers and most trusted by consumers.

Did you know—newspaper advertising is one of the oldest forms of advertising? It's been around since the 1700s! Since newspaper advertising has been around longer, it provides credibility and legitimacy to your brand when readers see an advertisement in print.

Are you shocked? I'm sure you are. Don't worry. We will provide you with beneficial information on print media and advertising. Here are some surprising statistics about print advertising that will have businesses, marketers, and publishers excited about this ancient yet trusted medium.

PRINT MARKETING STATISTICS:

1. Online campaigns were 400% more effective when combining print and digital advertising.
2. 70% of households with an income above \$100,000 read newspapers.
3. 95% of people 25 years old and younger read magazines.
4. A 2016 survey found 82% of U.S. internet users trust print ads when making a purchase decision.
5. Readers on average spend 20 minutes or more reading a printed publication compared to digital readers who spend less than 5 minutes on a digital news site.
6. Print ads require 21% less cognitive effort to process.



DIGITAL VS. PRINT ADVERTISING STATISTICS:

1. Print ads generate a 20% higher motivation response, even more so if it appeals to more senses beyond touch.
2. There is a 77% higher brand recall for print ads vs. 46% for digital ads.
3. 92% of 18 to 23-year-olds find it easier to read print content over digital content.

BENEFITS OF PRINT MARKETING STATISTICS

1. 58% of adults aged 18-34 read newspapers.
2. 25% of print newspaper readers are Millennials and Gen Z or under 35 years old.

3. More than 60% of adults over 35 read a newspaper.

4. Consumers who see print ads also tend to visit the advertiser's website up 27% from 12% in 2009.

There you have it—print newspapers still have a profound effect on consumers, even those who grew up in the digital age—aka Millennials and Gen Z, the advertising goldmine.

But what makes print advertising so appealing to consumers in this tech-obsessed culture? There is a science to the print phenomenon.

Print ads provide more emotional stimulation in consumers equaling more buying power. 

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




¡GAS PARA TODOS! LLEGA CUMMINS X15N A KENWORTH Y PETERBILT

Paccar anunció el lunes que trabajará con Cummins para ofrecer el nuevo motor de gas natural Cummins X15N en camiones Kenworth y Peterbilt. El X15N es el primer motor de gas natural diseñado específicamente para aplicaciones de camiones pesados con una salida de hasta 500 caballos de fuerza. El motor incluirá la integración del sistema de suministro de combustible Cummins Clean Fuel Technologies. "Paccar puede ayudar a los clientes a lograr sus objetivos comerciales al ofrecer soluciones de energía sostenibles y asequibles que utilizan tecnología de motores comprobada e infraestructura existente", dijo John Rich, director de tecnología de Paccar.

Paccar, Cummins y varios clientes, incluidos FedEx Freight y Knight-Swift, demostrarán la capacidad de lograr menores emisiones de carbono para el transporte de larga distancia utilizando tecnología de motor de combustión interna. "El X15N es esencial para nuestro compromiso de ayudar a los clientes a alcanzar cero emisiones netas de gases de efecto invernadero y mejorar el NOx", dijo Srikanth Padmanabhan, vicepresidente y presidente de Cummins Engine Business. "Lo que es más importante para el cliente, el X15N reducirá el costo de adoptar tecnologías de bajas emisiones para su flota y les brinda la confianza para hacerlo, construido sobre la base sólida de más de 30 años de experiencia con gas natural".

Cuando funcione con gas natural renovable, también conocido como RNG o biometano, el motor X15N podrá lograr reducciones importantes en las emisiones de gases de efecto invernadero del ciclo de vida de los camiones Peterbilt y Kenworth. Esto puede variar desde una reducción del 90% a carbono neutral, o incluso carbono negativo, según la fuente biológica y la materia prima de desecho utilizada para producir el combustible.

El nuevo X15N es capaz de niveles de NOx más bajos que los estándares EPA y CARB de 2024. También cuenta con 1,850 lbs-pie de par máximo, que proporcionará un rendimiento óptimo cuando se combine con las tecnologías de transmisión automatizada HD y XD de Eaton Cummins. 



RENOVADO INTERNATIONAL ACTUALIZA EL LT

International Truck presentó a finales de agosto el recientemente renovado LT Series. El Clase 8 de próxima generación ofrece múltiples actualizaciones de seguridad y rendimiento, incluido un paquete aerodinámico mejorado, así como la opción de especificar el tren motriz integrado International S13.

"Las nuevas actualizaciones de la serie International LT brindarán una economía operativa superior y un valor óptimo a nuestros clientes", dijo Chet Ciesielski, vicepresidente de negocios de camiones pesados en carretera. "Nos aseguramos de que el cliente sea lo más importante para cualquier actualización de producto que hagamos. Confiamos en sus aportes y comentarios del mundo real para optimizar el diseño de nuestros productos. Esta última actualización del LT es un punto que prueba que escuchamos a nuestros clientes, asegurando

que puedan maximizar la eficiencia y el rendimiento de los vehículos de su flota".

La eficiencia del combustible y el rendimiento mejoran significativamente con un paquete aerodinámico actualizado en la serie LT, ideal para aplicaciones de transporte de larga distancia. Este paquete aerodinámico incluye: cierres para el depósito de DEF y tanques de combustible que permiten que el aire fluya suavemente sobre los faldones del chasis; los cierres de las ruedas de dirección y un borde del faldón inferior modificado mejoran el flujo de aire debajo de la carrocería al restringir el flujo de aire a través de la abertura de la rueda; y un nuevo extensor de techo que mejora el flujo de aire entre el espacio del tractor y el remolque.

El diseño frontal actualizado incluye un nuevo estilo de defensa y parrilla que se alinea



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

La nueva serie LT se puede especificar con el tren motriz integrado International S13, que se compone del motor S13 de 13 litros, la transmisión manual automatizada T14 de 14 velocidades y el sistema de postratamiento de dos etapas. El tren motriz integrado S13 está diseñado para proporcionar una economía operativa superior, un rendimiento estelar y simplicidad y capacidad de servicio para el mercado de vehículos comerciales de América del Norte. En comparación con el motor International A26 de primera generación de Navistar especificado con la transmisión automatizada Eaton Endurant HD de 12 velocidades con sobremarcha, el nuevo tren motriz integrado S13, junto con las últimas actualizaciones de la serie LT, ofrece hasta un 15 % de aumento en la eficiencia del combustible. 

ACCIDENTE AUTÓNOMO INVESTIGAN FMCSA Y NHTSA

Un accidente del 6 de abril que involucró a un camión operado por la tecnología autónoma de TuSimple se estrelló contra una barrera de hormigón a lo largo de un tramo concurrido de la interestatal en Arizona. El camión de TuSimple fue el único vehículo involucrado en el choque. TuSimple dijo que el accidente fue causado por un error de los operadores humanos dentro de la cabina en ese momento.

“Se produjo un error humano cuando dos operadores en un vehículo TuSimple volvieron a activar incorrectamente el modo de conducción autónoma sin completar todos los pasos necesarios para volver a activarlo de manera segura, lo que provocó que el camión rozara una barrera”, dijo la compañía. “Afortunadamente, nadie resultó herido, no hubo daños a la propiedad y el único signo visible del incidente fue un rasguño menor en el camión”. La compañía señaló que en siete años y 7.2 millones de millas de pruebas de vehículos autónomos, este fue el primer incidente en carretera del que TuSimple ha sido responsable.

El informe del Wall Street Journal sobre el accidente y la seguridad de TuSimple citó a investigadores de la Universidad Carnegie Mellon, quienes dijeron que culpar del accidente al error del operador era engañoso porque fue el sistema autónomo el que hizo girar el volante. Los investigadores agregaron que las

salvaguardas comunes en el sistema autónomo habrían evitado que ocurriera el incidente.

El cofundador y director ejecutivo de TuSimple, Xiaodi Hou, dijo durante la llamada de ganancias del segundo trimestre de la compañía a principios de este mes que el historial de la compañía de un accidente en siete años de operación es una prueba de que el sistema es seguro.

La compañía dijo que inmediatamente después del accidente, dejó en tierra su flota autónoma y lanzó una revisión independiente para determinar qué causó el incidente. Después de la revisión, TuSimple dijo que “actualizó todos nuestros sistemas con nuevas verificaciones automáticas del sistema para evitar que este tipo de error humano vuelva a ocurrir”.


La compañía también informó del accidente a la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (NHTSA por sus siglas en inglés) y al Departamento de Transporte sobre el accidente, la Administración Federal de Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés) solicitó información formalmente, y TuSimple dijo que dio la bienvenida a equipos de FMCSA y NHTSA a su sede en Tucson “para discutir lo que ocurrió y las soluciones que implementamos para protegernos contra errores humanos. Actualmente, estamos ayudando a FMCSA y NHTSA con el proceso de revisión”. 



DEROGUE LA AB5 CONGRESISTAS A GOB NEWSOM

La representante Michelle Steel (R-California) dirigió a 10 miembros de la delegación del Congreso de California al enviar una carta la semana pasada al gobernador de California Gavin Newsom instándolo a tomar medidas inmediatas para prevenir que la AB 5 de "devastar la industria de camiones de California y paralizar aún más las cadenas de suministro en todo el país". Los legisladores destacaron la reciente negativa de la Suprema Corte de una nueva audiencia del caso de la Asociación de Transportistas de California contra la aplicación de la ley AB 5 a los camiones, y señalaron que "deja a 70,000 camioneros independientes reportados con serias dudas sobre si pueden continuar operando dentro de nuestro estado". Esto crea un lío legal creado por el estado de California. AB 5 continúa restringiendo la capacidad de los californianos para trabajar como contratistas independientes".

El grupo agregó que AB 5 tendrá un efecto negativo en la cadena de suministro y hará que muchos contratistas independientes abandonen el estado. "Sin suficientes camioneros, la carga seguirá esperando en los puertos esperando ser entregada", dijo el grupo. Debemos permitir que los camioneros en California trabajen como contratistas independientes".

Los legisladores enviaron la carta después de que la Corte Suprema de los EE. UU. se negara a tomar el caso de la Asociación de Camiones de California contra la ley. Los miembros del Congreso que se unieron a Steel para enviar la carta incluyeron a los representantes Kevin McCarthy, Darrell Issa, Ken Calvert, Young Kim, Tom McClintock, Mike Garcia, Connie Conway, David Valadao, Doug LaMalfa y Jay Obernolte. 



ESTRENAN ESCUELAS MACK Y VOLVO

Mack Trucks anunció que Mack Academy inauguró recientemente una nueva instalación en Tinley Park, Illinois, para respaldar mejor la capacitación en vehículos eléctricos a batería (BEV por sus siglas en inglés) y brindar a los distribuidores y clientes acceso a la capacitación en el centro del país. El Mack LR Electric, el primer Clase 8 totalmente eléctrico de Mack, ya está disponible para pedidos y cuenta con el respaldo de distribuidores e instalaciones de capacitación en varios lugares de los EE. UU. La Academia Mack firmó un contrato de arrendamiento de siete años, con opción de renovación, la instalación de Tinley Park de 14,865 pies cuadrados ubicada en un parque de fabricación en las afueras de Chicago.

"La Academia Mack de Tinley Park está ubicada en una ubicación central para que los distribuidores y los clientes que necesitan capacitación puedan viajar fácilmente a las instalaciones", dijo Scott Behe, gerente senior de operaciones de la Academia Mack. "Está muy cerca de los aeropuertos O'Hare y Midway, y las instalaciones son aproximadamente 5,500 pies cuadrados más grandes que nuestra ubicación anterior, por lo que satisface nuestra necesidad de más espacio para la capacitación específica de BEV".

El trabajo del curso BEV en Tinley Park se centra en la seguridad, operación, reparación y ventas. Otros cursos incluyen capacitación en vehículos a diésel, como revisión de motores, diseño y funcionamiento de la transmisión, y



fundamentos de garantía y venta de piezas. La instalación de Tinley Park cuenta con dos entrenadores de tiempo completo y ofrece sesiones de capacitación técnica hasta cuatro veces al día. El sitio también cuenta con espacios de reunión para que esas clases no se vean interrumpidas por la capacitación de técnicos.

Al ser marcas "hermanas" era lógico que Volvo utilizara las mismas instalaciones para la capacitación sobre el VNR Electric, su camión de reparto totalmente eléctrico. Los cursos de Volvo sobre BEV están disponibles únicamente en uno de los ocho centros de aprendizaje de Volvo Trucks Academy en América del Norte. Además de las nuevas instalaciones de Tinley Park, las otras ubicaciones de Volvo Trucks en EE. UU. incluyen Atlanta; Dallas; Greensboro, Carolina del Norte; Hagerstown, Maryland; y Hayward, California, así como dos en Canadá en Woodbridge, Ontario y Quebec City, Quebec. 

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



CAEN TARIFAS PARA PLATAFORMAS PLANAS

Los volúmenes de carga de camiones se redujeron por tercer mes consecutivo en mayo, ya que las tarifas promedio para mover la carga de camiones secos en el mercado al contado cayeron a \$2.69 por milla, y menos de \$2 por milla cuando se excluyó el recargo por combustible estimado promedio. Esa es la tarifa más baja desde julio de 2020 para remolques, según un reporte de DAT Freight & Analytics, operadores del servicio de análisis de datos DAT iQ.

La tarifa de contenedores refrigerados al contado fue de \$3.06 por milla, una reducción de 7 centavos, y la tarifa plana agregó 3 centavos a \$3.44 por milla. El Índice de Volumen de Carga de Camión (TVI por sus siglas en inglés) de mayo de DAT para la carga de remolques secos fue de 256, un 3.7 % más bajo en comparación con abril, mientras que el TVI refrigerado fue de 190, también un 3.7 % menos que el mes anterior. Sin embargo, el TVI de plataforma plana fue de 240, lo que representa un aumento del 4.8%. Desde el punto de vista del volumen, aunque las tarifas continúan debilitándose, el TVI de mayo fue un 10% más alto en comparación con el mes de mayo pasado para la carga en remolques secos, un 11% más para la carga refrigerada y un 29.7 % más para la carga de plataforma. Por lo tanto,

la demanda de servicios de camiones completos fue fuerte en relación con mayo de 2021 y el número total de cargas en el mercado al contado aumentó.

Los cargadores están viendo un mejor cumplimiento de la guía de rutas, ya que los transportistas cubren más carga bajo contrato en comparación con el mismo período del año pasado, reduciendo las tarifas en el mercado al contado.

Los precios pagados por los cargadores para mover el flete contratado alcanzaron niveles récord en mayo. El flete en remolque promedió \$3.29 por milla con todo incluido, un aumento de 3 centavos en comparación con abril, mientras que la tarifa promedio de contenedores refrigerados por contrato fue de \$3.56 por milla, un aumento de 11 centavos. La tarifa plana subió 7 centavos a \$3.84 por milla.

La actividad de publicación de carga al contado aumentó un 14% en mayo con respecto a abril, ya que los productos minoristas de temporada, los productos frescos, los materiales de construcción y otras mercancías se movieron a través de las cadenas de suministro. Las publicaciones de camiones disminuyeron un 2.3%.

El indicador de demanda promedio nacional de carga de remolque por camión mostró signos positivos y, en términos generales, también

aumentó de 3.4 en abril a 4.4. La proporción fue la segunda más alta registrada en mayo. La proporción de carga refrigerada por camión fue de 7.5, frente a 6.3, mientras que la proporción de plataforma fue generalmente plana. Más recientemente, el informe de mercado al contado de FTR Transportation Intelligence en colaboración con la red de tableros de carga de Truckstop.com mostró que la presión del mercado se movió generalmente a favor de los camioneros en la última semana, pero por lo demás, hubo una mezcla de tarifas.

Las tarifas planas al contado, que desde principios de año han perdido el menor calor de los tres segmentos principales, se hundieron en promedio, considerando a nivel nacional, dijeron Truckstop.com y FTR. Cayeron 8.5 centavos, la mayor caída en una semana desde la contracción de abril de 2020, aparte de una semana en noviembre del año pasado. Las tarifas planas están casi un 8% por encima de los niveles de 2021, pero casi un 6% por debajo de esa semana si se excluye un recargo por combustible imputado. Las publicaciones de carga de plataforma disminuyeron un 5.5%. El volumen estuvo casi un 31% por debajo de la misma semana de 2021, pero aproximadamente un 40% por encima del promedio de cinco años para la semana. 



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







GUÍA: DE AMERICANOS

AUNQUE MUCHA GENTE NO LO SABE, EL TRANSPORTE EN CAMIONES ES LA ESPINA DORSAL DE LA ECONOMÍA NORTEAMERICANA, PUES UNA MUY BUENA PARTE DE LAS MERCANCÍAS QUE SE TRASLADAN A LO LARGO Y ANCHO DEL PAÍS SE MUEVEN EN CAMION. POR ELLO, LOS VEHÍCULOS PARA ARRASTRES LARGOS TIENEN UNA IMPORTANCIA MAYÚSCULA, Y TAMBIÉN POR ESO VEMOS QUE LOS FABRICANTES DE CAMIONES LOS UTILIZAN COMO EL ESTANDARTE DE SUS TECNOLOGÍAS MAS AVANZADAS, CON CAMIONES CADA VEZ MAS AERODINÁMICOS QUE CONSUMEN MENOS COMBUSTIBLE. ESTO HA PROPICIADO QUE LA COMPETENCIA EN EL SEGMENTO SEA FUERTE, LO CUAL HACE QUE TOMAR LA DECISION SOBRE CUÁL COMPRAR NO SEA FÁCIL, AUNQUE LA VERDAD SIEMPRE ES MEJOR TENER ALTERNATIVAS. POR ESTA RAZÓN, ESTE MES LE VAMOS A ECHAR UN VISTAZO A ALGUNOS DE LOS MODELOS MÁS INTERESANTES QUE HAY EN EL MERCADO. »



POR: TRANSPORTE LATINO / DIEGO GUERRA

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

DISEÑO

La encomienda para los diseñadores fue crear un camión más aerodinámico y vaya que hicieron bien su trabajo, pues tiene un consumo de combustible 7 por ciento más eficiente que el camión que hace seis años era el más eficiente de la compañía, un ProStar 2017 con motor Cummins ISX15. El tres por ciento de esa eficiencia se debe a la aerodinámica gracias a elementos con menor resistencia al aire: cofre, defensa de tres piezas, apertura las ruedas, faldones y extensores laterales más largos que reducen el espacio con el tráiler. Del cuatro por ciento restante se encarga el tren motriz. Para darte una idea de cuánto dinero estamos hablando, hay que considerar que un camión de 18 ruedas consume en promedio 20,500 galones de diesel al año. Un consumo 7% menor se traduce en 1,435 galones de diesel que

no quemas. Eso quiere decir que a final de año te habrás ahorrado casi 5,200 dólares. Nada mal, ¿no lo crees?

INTERIOR

International trabajó para asegurarse que los conductores encuentren un espacio de trabajo más cómodo y amigable con el usuario. Para ello realizaron numerosas entrevistas con camioneros, además de clínicas de manejo en las que reunieron los comentarios de cientos de conductores. El panel de instrumentos -con hasta quince medidores virtuales personalizables-, ofrece una buena vista de todos los medidores e incluye una pantalla donde se despliega información en tiempo real importante para el conductor, como el consumo de combustible. Además, la bocina de aire volvió a su posición tradicional e intuitiva sobre la puerta del conductor, una muestra más de que hay que darle al cliente lo que pida, pues esto fue algo que pidieron muchísimos conductores.

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





ENFOCADO EN EL CONDUCTOR

INTERNATIONAL LT SERIES 2022

EL LT SERIES ES LA PRIMERA PIEDRA DE LA RENOVACIÓN DEL PORTAFOLIO DE PRODUCTOS DE INTERNATIONAL, EL CUAL OFRECE UNA GRAN EFICIENCIA DE COMBUSTIBLE Y UNA FLEXIBILIDAD INTERESANTE GRACIAS A LOS DOS MOTORES Y NUMEROSAS TRANSMISIONES DISPONIBLES. SI A ELLO AÑADES CÓMODAS CABINAS DE DÍA Y DORMITORIO, TIENES UNA COMBINACIÓN GANADORA PARA EL TRANSPORTE POR CARRETERA.

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

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

TRANSMISIONES

- Manuales
- Eaton Fuller Advantage de 10 velocidades
- Eaton Fuller de 10 velocidades
- Fuller de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades
- Automatizadas
- Eaton Endurant de 11 y 12 velocidades
- Eaton UltraShift Plus de 13 y 18 velocidades
- Eaton Fuller Advantage de 10 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos y taperleaf

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumáticas International
- Neumáticas Hendrickson HAS y HTB



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



MOTORES Y TRANSMISIÓN

En un principio, International lanzó el camión los motores Cummins X15 y el N13 de Navistar; pero éste último fue reemplazado hace un par de años por el más novedoso y ligero A26. Las cifras

de potencia y torque del A26 son muy similares a las del N13 -370 a 475 HP y 1,350 a 1,750 lb-pie-, pero la diferencia más importante es que el A26 es 55 libras más ligero y tiene un consumo de combustible hasta 5% más eficiente que el N13.



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




SEGURIDAD

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

En cuanto a control de crucero, lleva uno de International, el cual reconoce el terreno y calcula continuamente la velocidad y engranaje más eficientes para la economía de combustible. A diferencia de otros sistemas de control

de crucero predictivo, el de International utiliza mapas GPS preinstalados y la información comercial más reciente para hacer ajustes a la velocidad de crucero sin tener que haber recorrido la ruta previamente.

Durante la presentación de la Serie LT, el presidente de Navistar Bill Kozek reconoció que este camión era la respuesta de la compañía para enmendar los errores del pasado e iniciar un nuevo capítulo. Y tras ver la ofensiva de productos consistente en cinco diferentes Series de camiones (CV, MV, HV, HX y RH) que la marca lanzó desde 2016 a la fecha, queda claro que no se irán sin ofrecer pelea. 



POR: TRANSPORTE LATINO / DIEGO GUERRA

Parece que fue ayer cuando Mack lanzó con bombo y platillo el Anthem, un Clase 8 para largas distancias con el que iniciaron una nueva era para la marca pues rompió completamente con el diseño al que estábamos acostumbrados, con una apariencia imponente y robusta que resulta muy atractiva... ¡pero ya pasaron cinco años! En ese lapso, el Anthem se ha consolidado como una mucho mejor opción que los Pinnacle de eje retrasado -a los cuales reemplazó- gracias, principalmente a un consumo de combustible más eficiente.

A finales de 2018, Mack presentó el paquete HE+, el cual está diseñado para hacer aún más eficiente al Anthem. Las cifras son impactantes, pues en Mack hablan de una reducción de hasta un 9.5% en el consumo de combustible. El paquete HE+ utiliza la Tecnología de Recuperación de Energía de Mack, la cual captura la energía residual del motor -que de otro modo se desperdiciaría- y la inserta nuevamente al tren motriz. Además, combina varias mejoras aerodinámicas como faldones en la defensa y costados, extensiones laterales y en la parte trasera, entre otras.

El año pasado, la mayor novedad fue la incorporación del sistema Command Steer, el cual ayuda a reducir hasta un 85% la fatiga del conductor. Esto lo hace conectando un motor eléctrico al sistema hidro-mecánico de la dirección para proveer torque adicional. Este motor es controlado mediante una computadora, la cual evalúa las condiciones del camino en todo momento para darle al conductor la ayuda necesaria para man-

tener la trayectoria. Tanto a velocidades de carretera o durante maniobras de estacionamiento.

DISEÑO

El Anthem tiene un diseño exterior que se parece poco al del Pinnacle, modelo al que reemplazó como buque insignia, pero que utiliza elementos de camiones de antaño. La robusta, grande y estructurada parrilla recuerda al SuperLiner, mientras que las salpicaderas planas y de marcadas líneas son un guiño al RD Model. Los diseñadores e ingenieros de Mack utilizaron modelación avanzada por computadora y realizaron pruebas en el Centro Espacial Kennedy para crear unas líneas que redujeron la carga aerodinámica un seis por ciento y ayudaron a incrementar la eficiencia de combustible hasta un tres por ciento comparado con un Pinnacle con equipamiento similar.

Un ejemplo son las salpicaderas planas, las cuales ayudan a mover el aire hacia la parte lateral e inferior del camión, reduciendo el arrastre aerodinámico. Otro elemento que ayuda a cortar el viento es el cofre, el cual se eleva conforme se acerca al parabrisas para dirigir el aire a la parte superior del camión; además esta inclinación mejora la visibilidad. La visera está diseñada para cortar el aire sin crear turbulencia y desde allí el aire pasa sobre un techo de una sola pieza que mueve suavemente el aire sobre y alrededor del dormitorio y el tráiler. En la cabina dormitorio de 70 pulgadas, un alerón en el techo con una pestaña ajustable ayuda a mejorar el flujo de aire de la cabina al tráiler. >>



PISANDO FUERTE

MACK ANTHEM

HACE CINCO AÑOS, MACK DIO UN GIRO BUSCANDO UNA IMAGEN MÁS ACTUAL ACORDE CON LOS NUEVOS TIEMPOS. EL PRIMER PASO FUE EL ANTHEM, UN CAMIÓN CON UN DISEÑO MODERNO Y ATRACTIVO, EFICIENTES Y POTENTES MOTORES, ASÍ COMO UNA CABINA CÓMODA Y BIEN DISEÑADA, QUE ADEMÁS INCLUYE LA TECNOLOGÍA NECESARIA PARA HACER MÁS FÁCIL LA VIDA DE QUIENES RECORREN CIENTOS DE MILLAS TODOS LOS DÍAS.





Los espejos retrovisores están montados en el cofre en una posición elevada, lo cual reduce la resistencia al viento al empujar el aire alrededor de los espejos de las puertas. Además, los primeros ofrecen una vista panorámica de los dos lados del camión prácticamente eliminando los puntos ciegos. Los espejos son grandes y si quieres puedes quitarlos, pero resultan útiles. Bajo casi cualquier circunstancia la vibración es mínima y menos notable que en los espejos que se montan en la salpicadera con un tripié. Para reducir el riesgo de daños, giran sobre sí mismos en caso de un impacto.

Mantener el aire pegado al camión también hace más silencioso el interior, lo cual reduce la fatiga al manejar. es posible hablar a un volumen normal y escuchar la banda civil o música sin tener que subir mucho el volumen. Por otro lado, Mack utiliza LED adentro y afuera. Los faros de

LED son 66% más brillantes, casi doblando los lúmenes de las luces bajas, y proveen una luz más ancha y blanca utilizando menos energía. El Anthem estará en las carreteras en enero y puedes ordenarlo en tres versiones: cabina de día, cabina dormitorio de techo plano de 48 pulgadas o dormitorio elevado de 70".

INTERIOR

Al subir y bajar del camión, lo primero que notas es que la manija está en una posición más baja respecto al poste A, lo cual hace más fácil mantener tres puntos de contacto. La palanca de la transmisión manual automatizada está ubicada más arriba en el tablero, cerca del conductor. Los interruptores -cortados con láser- también están en una posición más alta, mientras que otras cosas que antes se controlaban con interruptores -como los limpiadores o el freno del motor- han sido eliminados por completo del tablero y reco-



locados en palancas detrás del volante. Esto es un movimiento simple y muy intuitivo, de esos que se agradecen cuando los tienes, especialmente en funciones básicas de manejo.

El volante con fondo plano crea más espacio entre éste y el regazo del conductor, lo que hace más fácil entrar y salir del camión, especialmente cuando el asiento está totalmente elevado. Además, esto debería ayudar a los conductores altos a encontrar una posición de manejo más cómoda, o a al menos darles la oportunidad de acercarse más al volante. Otra cosa que nos gustó mucho fueron los controles iluminados para el control de crucero, el sistema de sonido y el bluetooth. La pantalla a color de 5 pulgadas en el panel de instrumentos muestra información de monitoreo del vehículo, incluyendo la temperatura del motor y del aceite, odómetros de viaje, estatutos del sistema de postratamiento de gases y la presión de las llantas. »



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 cabina es espaciosa y con buenos acabados. El dormitorio de 70 pulgadas tiene un 35% más espacio que los modelos anteriores y 27 pies cúbicos de almacenamiento adicionales, incluyendo 3 cajones debajo de la litera. Un panel montado en el dormitorio tiene tomas de corriente, puertos USB y controles para el estéreo, la luz interior y el sistema de aire acondicionado. La luz de la cabina es regulable en el perímetro del ambiente del conductor, las luces de tarea y las superiores. Las persianas son como de avión, bloquean el 100 por ciento de la luz y están integradas con las ventanas inclinadas para dejar entrar el aire pero mantener afuera la lluvia.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

En lo que respecta a la movilidad, el Anthem presenta cuatro diferentes opciones. El más pequeño es el MP7 con hasta 425 HP y 1,560 lb-pie, luego tenemos el conocido MP8 de 13 litros con hasta 505 HP y 1,860 lb-pie, seguido del más reciente Cummins ISX12N de gas natural, lo cual hace que el Anthem pueda trabajar en zonas donde las restricciones ambientales son más estrictas. Por último, tenemos que hablar del MP8HE, que aprovecha la capitalización del turbo, especialmente diseñado para arrastres largos, el cual convierte la energía residual del escape en energía mecánica que se alimenta nuevamente al motor, lo cual añade hasta 50

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- MP7 de 11 litros con 325 a 425 HP y 1,260 a 1,560 lb-pie
- MP8 de 13 litros con 415 a 505 HP y 1,460 a 1,860 lb-pie
- MP8-TC de 13 litros con 415 a 445 HP y 1,460 a 1,860 lb-pie
- Cummins ISX12N con 400 HP y 1,450 lb-pie

TRANSMISIONES

- Manuales Maxitorque ES, Eaton Fuller
- Automatizadas mDrive y mDrive HD
- Automática Allison Serie 4000

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos
- Neumática


SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática Twin-Y
- Muelles mRIDE



HP adicionales, permitiendo un incremento sustancial en la eficiencia de combustible de hasta un 8.8 por ciento. Este motor tiene una potencia de 445 HP y un torque de 1,860 lb-pie, por lo que no le falta fuerza para hacer el trabajo.

Como en todos los camiones de Mack, la

transmisión manual automatizada mDRIVE viene de serie y en el caso del Anthem es una de 12 velocidades. También hay disponible una mDRIVE HD reforzada, con variantes de 13 y 14 cambios que añaden una o dos velocidades súper lentas. En cuanto a seguridad, lleva de serie el sistema Wingman Fusion de Bendix, el cual utiliza cámaras y radares para prevenir colisiones, gestionar el control adaptativo de cruce y la advertencia de abandono de carril. El control de cruce adaptativo es algo muy útil en trayectos largos, ya que no sólo evita que el conductor tenga que estar acelerando y frenando constantemente para controlar la velocidad -lo cual resulta cansado a la larga-, sino que también ayuda a mantener un consumo de combustible más eficiente. 



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.





POR: TRANSPORTE LATINO / DIEGO GUERRA

Freightliner impresionó a la industria del transporte cuando presentó el New Cascadia hace cinco años, un camión cuyo objetivo principal era ser aún más eficiente que el Cascadia Evolution. En 2019, dieron un paso más adelante al introducir la automatización Nivel 2 en su camión estrella. Esto quiere decir que el camión es capaz de hacer ajustes laterales (de dirección) y longitudinales (acelerar o frenar). Es decir, ya no se limita a alertar al conductor de que el camión está abandonando su carril, por ejemplo, sino que si no se ha activado la dirección para corregir el rumbo, el camión se encarga de hacerlo para centrar el vehículo en el carril.

También puede acelerar y frenar completamente el camión cuando el tráfico es muy denso, una situación que genera mucho cansancio entre los conductores. Pero las bondades de este sistema, que trabaja con el conjunto de sistemas basados en cámara y radar Detroit Assurance 5.0, no son solo para los conductores. Otra característica es que puede detectar peatones y ciclistas en movimiento frente al camión, y frenar completamente el camión para evitar un accidente. Evidentemente, también puede hacerlo si detecta autos en movimiento o estacionados.

DISEÑO

Entre el equipamiento estándar que mejora la aerodinámica del Cascadia está un sello superior en la puerta, espejos de forma



elíptica, cofre inclinado, defensa con deflector de aire incluido y antenas integradas para reducir el arrastre. Por supuesto, están disponibles los paquetes Aero y AeroX para hacer aún más "escurridizo" al Cascadia, los cuales incluyen extensores laterales más largos, carenados más bajos en el chasis, cubiertas para las ruedas de dirección y salpicaderas, las cuales, en conjunto, logran un ahorro de combustible de hasta un 1%. >>





GRAN ALIADO

FREIGHTLINER CASCADIA

EL CASCADIA ES EL CAMIÓN DE CARRETERA MÁS AVANZADO DE FREIGHTLINER. SU TRABAJADA AERODINÁMICA LE AYUDA A REDUCIR LA RESISTENCIA AERODINÁMICA PARA INCREMENTAR LA EFICIENCIA EN EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE. SI A ESTO LE SUMAS GRAN CAPACIDAD DE CARGA Y COMODIDAD, ASÍ COMO UN ALTO NIVEL DE TECNOLOGÍA QUE INCLUYE AUTOMATIZACIÓN NIVEL 2, TIENES FRENTE A TI A UN EXCELENTE CLASE 8 QUE TE AYUDARÁ A MAXIMIZAR TUS GANANCIAS.



guía de americano: **FREIGHTLINER CASCADIA**

Los faros son de LEDs, gracias a lo cual otorgan una excelente visibilidad por la noche y en condiciones climáticas como lluvia o nieve, reduciendo además la fatiga por forzar la vista. Otro elemento importante a este respecto es el parabrisas de una sola pieza, cuyo diseño incrementa la zona del limpiaparabrisas un 12 por ciento respecto al Cascadia anterior y está especialmente diseñado para ser más resistente a las roturas. El hecho de que tanto el parabrisas como la ventana de la puerta sean de una sola pieza, le dan al conductor una vista sin obstáculos del camino y de los espejos.

INTERIOR

Como en Freightliner tienen claro que un conductor puede pasar más de 100 horas a la semana en la cabina entre manejar, hacer papeleo, comer, descansar y dormir, se enfocaron en hacerlo lo más cómodo posible. Por ello el tablero tiene una forma envolvente con interruptores mejor posicionados para que no tengas que estirarte cual contorsionista para alcanzarlos; en la misma línea, el volante lleva controles integrados. El panel de instrumentos lleva una pantalla de 5" que, en lugar de darte los códigos de error, te dice claramente cuál es el problema; la navegación de ésta es muy amigable, pues la puedes controlar desde el volante.

Para desarrollar la iluminación, almacenamiento y la ergonomía de la cabina, DTNA trabajó de manera conjunta con Teague, los diseñadores de interiores de los aviones Boeing. Entre sus aportaciones hay manijas adicionales que facilitan el entrar y salir de la cabina y luces de LED en el techo que ofrecen una iluminación ambiente más difusa, la cual ayuda a reducir la fatiga visual. Además hay una nueva suspensión que hace más suave el trayecto pero que evita el bamboleo lateral.

Hay varias configuraciones de cabina que podrás personalizar en el camino, entre ellas está lo que en Freightliner llaman el Driver Loft, un pequeño comedor/escritorio con dos sillas opuestas con cinturón de seguridad, las cuales pueden doblarse para poder bajar una litera empotrada en la pared en menos de 30 segundos.



Asegúrate de tener el ELD indicado.



www.vdoroadlog.com

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

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

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

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

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



VDO y RoadLog son marcas registradas de Continental Corporation.

RoadLog

VDO

El dormitorio fue rediseñado para incluir gabinetes más largos y un guardarropa 4 pulgadas más alto. Además, lleva un gabinete para horno de microondas más grande con espacio suficiente para hornos de tamaño convencional, así como un refrigerador con más espacio para almacenar comida. Para que no te pierdas tus programas favoritos, el Cascadia lleva un soporte oscilante que puede sostener una TV de 26". Por supuesto, hay varias tomas de corriente directa, pero si necesitas más energía en la cabina, hay disponibles varios inversores o cableados para montarlos y poder alimentar así aparatos de corriente alterna.

MOTORES Y TRANSMISIONES

Tener un diseño que corte el viento como cuchillo la mantequilla es muy útil, pero para lograr un buen consumo de combustible también se necesita que el tren motriz del camión sea muy eficiente. Por ello, el Cascadia está disponible con cuatro motores, aunque son dos los que Freightliner recomienda para obtener el máximo rendimiento de cada gota de diesel.

El primero es un Detroit Diesel DD13 con una potencia de 350 a 500 HP y un torque de 1,250 a 1,750 lb-pie; la otra opción es un DD15 cuya potencia oscila de 400 a 505 HP y el par motor va de 1,550 a 1,750 lb-pie. En ambos casos, los ingenieros trabajaron con el mapeo para lograr que entreguen más torque a menos revoluciones por minuto, de modo que gastes menos diesel para mover la carga. Las otras dos opciones son para quienes necesiten aún más poder y son un DD16 con 475 a 600 HP y 1,850 a 2,050 lb-pie de torque, y un Cummins X15 con 400 a 605 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie. Una adición reciente al portafolio de motores es el Cummins X12, que está pensado para aplicaciones donde el peso es muy importante, pues pesa como un motor de 11 litros pero tiene la potencia de uno de 13.

En cuanto a la transmisión, la marca recomienda el uso de una automatizada de 12 cambios para obtener el máximo rendimiento de combustible, ya que utiliza programas de reconocimiento de terreno que le permiten conocer la ruta que tiene por delante de modo que pueda aprovechar al máximo la energía cinética del camión. También están disponibles cajas manuales Eaton Fuller de 9, 10, 13 y 18 velocidades; así como automáticas Allison de las series 3000, 4000 y 5000.



SEGURIDAD

Además del sistema de iluminación de LED, el Cascadia está equipado con varios sistemas de seguridad activa y pasiva como el Asistente de Frenado Activo, que puede detener el camión por completo al detectar objetos estacionarios, el Control de Crucero Adaptativo y la Advertencia de Abandono de Carril, que incluye captura de video de modo opcional.

No cabe duda de que en Freightliner

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- DD13 350 a 505 HP y 1,250 a 1,750 lb-pie
- DD15 de 400 a 505 HP y 1,550 a 1,750 lb-pie
- DD16 de 475 a 600 HP y 1,850 a 2,050 lb-pie
- Cummins X12 de 350 a 455 HP y 1,350 a 1,700 lb-pie
- Cummins X15 de 400 a 605 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie

TRANSMISIONES


- **Manuales:** Eaton Fuller Advantage de 10, 13 y 18 velocidades; Eaton RT de 9, 13 y 18 cambios
- **Automatizadas:** Detroit DT12 y Eaton Advantage de 10 y 13 cambios
- **Automáticas:** Allison 3000, 4000 y 5000

SUSPENSIONES DELANTERAS

- Freightliner Multi Hoja
- Hendrickson Airtek

SUSPENSIONES TRASERAS

- Neumática sencilla y tandem Freightliner

hacen todo menos dormirse en sus laureles, pues el Cascadia ha elevado el listón en el segmento de los camiones de larga distancia gracias a la incorporación de los sistemas Detroit Assurance 5.0 para lograr el Nivel 2 de automatización. Disponible con cabinas de día y dormitorio de 116" y 126", con techos de 48" a 72" para las segundas, este camión es, sin lugar a dudas, uno de los referentes del segmento. 

WHY ADVERTISE WITH ARBOL PUBLISHING

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



automundo

MAGAZINE
TRANSPORTE
LATINO

MODA

ESTILOHOGAR

¿Qué pasa?
VEGAS

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



HISPANIC DEMOGRAPHICS

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

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

ARBOL
PUBLISHING



POR: TRANSPORTE LATINO / DIEGO GUERRA

La Serie VNL está compuesta por tractores que satisfacen las necesidades actuales de quienes se dedican a los arrastres largos mediante innovaciones en eficiencia, productividad, seguridad y tiempo en servicio. Está disponible en cinco diferentes modelos: VNL 300, 400, 740, 760 y 860. El primero es ideal para rutas cortas en las que el camión regresa a casa cada día; mientras que el segundo tiene una cabina dormitorio de techo plano con una litera de 36" de ancho y está pensado para las aplicaciones de transporte a granel. El 740 tiene un dormitorio de techo medio y está diseñado para exprimir al máximo cada gota de combustible en rutas largas y aplicaciones donde el peso es especialmente importante.

En la parte alta de la gama tenemos al 760, que ha resultado el modelo más vendido de esta serie. Este camión está disponible una cabinas dormitorio de 70 x 96 pulgadas, la cual le otorga a los conductores todo el espacio que necesiten para realizar sus labores, desde llenar papeles, comer o descansar tras una larga jornada de trabajo. El 860 tiene un frente más aerodinámico y un parabrisas panorámico, así como un tablero y asiento optimizado para que el conductor esté muy cómodo. La cabina dormitorio de techo alto de 77" tiene espacio, amenidades y sitios de almacenamiento para que te sientas como en casa.

DISEÑO

Los diseñadores del Volvo VNL combinaron elementos de lenguaje de diseño de la marca sueca con nuevas características dinámicas. Los faros inclinados incluyen luces de día de LED y enmarcan el nuevo cofre y parrilla. Esta última lleva unas modernas y elegantes franjas onduladas horizontales y la clásica franja inclinada con el logotipo de Volvo en el centro, además de un vistoso marco metálico alrededor que se extiende hasta la defensa -de tres piezas, para acelerar y reducir costos en las reparaciones-

La toma de aire fue rediseñada y recolocada para que el ingreso del mismo sea menos turbulento; además, el flujo de aire alrededor y arriba de la cabina fue optimizado con un nuevo chasis y carenado en el techo. Los espejos retrovisores dan una excelente visibilidad, pues además de los de las puertas lleva otros dos en el cofre que mejoran el ángulo de visión.

INTERIOR

Volvo es famoso por su atención a los acabados y obviamente la nueva serie orientada a los arrastres largos no iba a ser la excepción. Por ello, los diseñadores de la marca pusieron mucho énfasis en crear un ambiente confortable que incremente la productividad. El nuevo tablero coloca los controles más usados al alcance de la mano del conductor y en el centro del panel de instrumentos hay una pantalla a color de cinco pulgadas donde se despliega información relevante, la cual puede ser configurada según las preferencias del conductor. >>





¡25 Y CONTANDO!

VOLVO SERIE VNL

LA SERIE VNL DE VOLVO CELEBRA UN CUARTO DE SIGLO COMO UNO DE LOS CAMIONES DE LARGA DISTANCIA MÁS CAPACES Y EFICIENTES DEL MERCADO. SUS INIGUALABLES CABINAS -INCLUYENDO LAS GUSTADAS GLOBETROTTER-, LO CONVIERTEN EN UN RIVAL DIFÍCIL DE VENCER, PUES LOS CONDUCTORES QUEDAN FASCINADOS CON LA CALIDAD DE VIDA QUE OFRECEN.



Si prefieres un poco más de equipamiento, está disponible un sistema de infotención con una pantalla táctil de 7 pulgadas, navegación y cámara de reversa. Este paquete incluye un sistema de sonido Premium con Bluetooth y Apple Carplay. Arriba del tablero encontrarás salidas de corriente de 12 volts y puertos USB para mantener completamente cargada la batería de dispositivos.

Un elemento que nos gustó mucho es el volante inteligente de Volvo, el cual pone los controles para prácticamente todas las funciones de la interfaz del conductor al alcance de los dedos. Este volante está sujeto a la columna de la dirección con ajustes infinitos Volvo Position Perfect, la cual te permite mover el volante no solo en altura y profundidad sino también modificar el ángulo del mismo.

Por supuesto hay una gran variedad de opciones de asiento para la serie VNL, los cuales han sido diseñados para satisfacer las necesidades actuales y futuras de los conductores. Los asientos tienen una gran posición, una mayor cantidad de ajustes en altura y profundidad, y controles más accesibles. Además, está disponible uno que lleva una hielera incorporada bajo el asiento del pasajero, para que guardes bebidas y refrigerios. Si pides los tope de gama, además podrás regular la temperatura de los mismos.

Las 4 cabinas dormitorio disponibles en la Serie VNL están diseñadas para proveer a los conductores con un lugar de descanso confortable y están equipadas con varias innovaciones para ahorrar espacio e incrementar la comodidad, entre las que destaca una nueva cabina de 70" disponible para los modelos 740 y 760. Todas las cabinas llevan gabinetes



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- Volvo D11 de 10.8 litros, 325 a 425 HP y 1,250 a 1,550 lb-pie
- Volvo D13 de 12.8 litros, 375 a 500 HP y 1,450 y 1,850 lb-pie
- Cummins X15 de 14.9 litros, 400 a 565 HP y 1,450 a 1,850 lb-pie

TRANSMISIONES

- Automatizada Volvo I-Shift de 12, 13 o 14 velocidades
- Manuales Eaton Fuller de 10, 13 y 18 velocidades
- Automatizadas Eaton Fuller de 10, 13 y 18 velocidades
- Automática Allison de 6 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos
- Neumática

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática

curvos que se abren hacia atrás para maximizar el espacio, además de una litera con respaldo reclinable, algo nunca antes visto en Estados Unidos.

La iluminación de LED reduce el consumo de energía y provee una ambientación más suave, que te ayuda a relajarte. Además, el rediseñado panel de control del




MOTORES Y TRANSMISIONES

Cuando haces un camión que prácticamente va a vivir en la carretera, la eficiencia en los motores es lo más importante. El motor de serie de esta familia de camiones es el Volvo D13, el cual tiene una potencia de 405 a 500 HP y un torque que oscila entre las 1,450 y 1,850 lb-pie. Una de las novedades para este año es que el motor D13 Turbo Compound ahora viene de serie en todos los modelos VNL. Esta mecánica utiliza un sistema mecánico de recuperación del calor residual para capturar energía en el sistema de escape que le da al motor hasta 50 HP adicionales y una mejora en el consumo de combustible de hasta un 6.5 por ciento.

Quienes no necesiten tanta potencia pueden optar mejor por el Volvo D11, el cual tiene de 325 a 425 HP y un par motor de 1,250 a 1,550 lb-pie. También está disponible un Cummins X15, el cual tiene el mismo torque que el D13, pero una potencia que va de 400 a 565 caballos de fuerza. En cuanto a la transmisión, Volvo recomienda utilizar su altamente eficiente caja automatizada I-Shift, la cual está totalmente integrada con los motores e incorpora varios sensores que detectan la velocidad, inclinación y carga del camión, de modo que puede engranar la relación más adecuada para optimizar el



consumo de combustible. Otras opciones son cajas Eaton Fuller manuales y automatizadas de 10, 13 y 18 velocidades o una automática Allison de 6 relaciones. 

dormitorio te permite manipular la calefacción, el aire acondicionado y el sistema de sonido sin tener que contorsionarte en la litera. Pensando en la seguridad, también puedes utilizar este panel para poner los seguros o activar una alarma de pánico, de ser necesario.

Otra gran novedad para nuestro mercado es que por fin llega el nivel de equipamiento Globetrotter, el cual estará disponible únicamente para los "hermanos mayores" de la Serie VNL, el 760 y el 860. Estas cabinas son las más lujosas del portafolio de Volvo e incluyen un paquete aerodinámico completo, rines pulidos, los asientos más cómodos, un refrigerador y un inversor, entre otras cosas.



CORTANDO EL VIENTO

KENWORTH T680 NEXT GEN

DESPUÉS DE NUEVE AÑOS, KENWORTH DECIDIÓ DARLE AL T680 UN NUEVO ASPECTO "ELEGANTE Y SOFISTICADO" CON CARENADOS ADICIONALES PARA UNA MEJORA DEL 6 % EN LA EFICIENCIA DEL COMBUSTIBLE Y UNA PANTALLA DE INFORMACIÓN Y ENTRETENIMIENTO DE ALTA TECNOLOGÍA.

POR: **TRANSPORTE LATINO** / DIEGO GUERRA

Cuando llegó el momento de renovar su buque insignia para transporte de larga distancia, el T680, Kenworth reunió a sus ingenieros, expertos en aerodinámica y equipo de diseño, y les proporcionó ocho años de datos del conductor desde que fue lanzado el modelo original. El equipo puso manos a la obra usando autos de carreras, iPhones y relojes bien elaborados como musas, con lo que idearon un diseño de tractor renovado que es tan llamativo como aerodinámico. "El T680 Next Gen alcanzó nuestro objetivo de diseño de ser elegante y sofisticado. Queríamos centrarnos en la aerodinámica, la tecnología y el refinamiento, y hacer que el estilo mostrara que es una máquina de alto rendimiento y clase mundial", dijo Jonathan Duncan, director de diseño de Kenworth.

Y es realmente aerodinámico. Tan aerodinámico, de hecho, que el T680 Next Gen de 76 pulgadas con cabina dormitorio con el motor MX-13 EPA 2021 aumenta la eficiencia de combustible en un 6 % con respecto al modelo anterior con el MX-13 de 2017. "Creemos que el T680 Next Gen se convertirá en el nuevo estándar en lo que respecta a la economía de combustible", dijo Joe Adams, ingeniero jefe de Kenworth, durante el lanzamiento virtual del camión. "Junto con el aspecto elegante del camión, va a llamar la atención".

Las notables mejoras en el contorno incluyen una nueva defensa y cofre aerodinámicos, pale-

tas giratorias, duraderas extensiones inferiores del carenado, carenados en el chasis, cierres de huecos de ruedas, extensiones laterales de 28 pulgadas, carenados de eje de transmisión en tándem y cubiertas de ruedas. Estos funcionan en conjunto para guiar el flujo de aire más cerca de la cabina para reducir la turbulencia que causa el arrastre. Mientras el camión se desliza por la carretera, el deflector de aire rediseñado guía el flujo de aire debajo del chasis para reducir la fricción y alejar el aire caliente del radiador y el motor para una mejor refrigeración.

Para los conductores acostumbrados al ángulo de aproximación y la distancia al suelo de la defensa aerodinámica del T680 clásico, la buena noticia es que Kenworth los mantuvo igual. El cambio más profundo en los modelos con dormitorio es un par de "puertas" extensoras del carenado que sobresalen de la parte trasera para cerrar la brecha entre el camión y el remolque. Se abren y se cierran para que "los conductores tengan libre acceso a la parte trasera del dormitorio para hacer cualquiera de las cosas que deben hacer en su inspección diaria", explicó Adams. Para reducir el espacio del remolque de 38 a 42 pulgadas, se puede especificar un paquete de chasis alternativo con una distancia entre ejes más corta.

La letanía de mejoras comienza con esas curvas a lo largo de la carrocería del camión, pero también tiene mucho brillo, en forma de llamativos faros delanteros LED con calefac-



ción y unas barras adicionales de señales de giro que adornan la parte trasera de las salpicaderas cerca de los escalones del conductor y del pasajero. "Como diseñadores, nos da un bonito y fresco toque de luz en la parte trasera de la salpicadera y realmente le da una apariencia expresiva, pero para el conductor, asegura que todos los que vienen a tu lado, especialmente la gente en los autos de pasajeros, puedan ver lo que vas a hacer, si enciendes la señal de giro, no se lo pueden perder", afirmó Duncan. >>

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- MX-13 de 12.9 litros con 405 a 510 HP y 1,550 a 1,850 lb-pie
- MX-11 de 10.8 litros con 355 a 455 HP y 1,250 a 1,700 lb-pie
- Cummins L9N de 8.9 litros, 320 HP y 1,000 lb-pie
- Cummins ISX12N de 11.9 litros, 320 a 400 HP y 1,150 a 1,450 lb-pie
- Cummins X15 de 15 litros, 400 a 600 HP y 1,966 a 2,779 lb-pie

TRANSMISIONES

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

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática



Si bien el exterior fue diseñado para llamar la atención en la carretera, la mirada del conductor a menudo se desplazará hacia la pantalla digital de alta definición de 15 pulgadas en el tablero. "Observábamos que los conductores no usaban necesariamente el nivel de profundidad que se encuentra en la instrumentación típica, por lo que la libertad de una cabina completamente de vidrio simplemente abre la puerta para permitirnos hacer lo que el conductor necesita y mostrárselo cuando lo necesitan", dijo Steve Jahns, líder de diseño de experiencia del usuario y ergonomía.

La pantalla proporciona todos los indicadores necesarios, como el odómetro y los niveles de líquido, y los datos específicos, como la presión de los neumáticos y las métricas de rendimiento del conductor, se pueden mostrar y mover según las preferencias del conductor, que se pueden guardar como un perfil. Kenworth dijo en un futuro se podrá agregar más de un perfil para camiones con



múltiples conductores. La pantalla también muestra el sistema de mitigación de colisiones para brindar distancia al vehículo de adelante y brinda señales visuales si el camión lo sigue demasiado cerca. La pantalla se volverá roja si el sistema avanzado de asistencia al conductor calcula que un choque es inminente.

Los controles que incluyen la instrumentación,

el control de crucero adaptativo y el teléfono y la radio se pueden controlar con solo presionar un botón en el volante (que Kenworth llama Next Gen SmartWheel). Con la incorporación de la Dirección Asistida por Torque, se dirige más fuerza a la columna de dirección para reducir la fatiga y el estrés del conductor, explicó Adams. La cantidad de par que se aplica depende de la velocidad: más



a velocidades bajas y menos a velocidades más altas. El sistema también se ajusta a fuertes vientos cruzados que podrían perjudicar al camión. La asistencia de mantenimiento de carril opcional, disponible cuando se especifica el sistema de seguridad Bendix Fusion Wingman, utiliza cámaras para detectar si el camión se está desviando de su carril y proporciona un "empujón" para vol-

ver a entrar. Esta función viene con la Dirección Asistida por Torque.

Algo que nos gustó mucho es el sistema de espejos del camión, que combina unos físicos con unos digitales (para darle gusto a todo el mundo). Una de las mayores ventajas es que mejora el consumo de combustible hasta un 1.5% gracias a un tamaño más contenido, pero eso no es todo. Además de cámaras de reversa -y el piso del lado del pasajero-, los espejos llevan sensores infrarrojos y lentes repelentes al agua, hielo y polvo.

Las pantallas están montadas cerca del poste A, en una posición natural que mantiene la vista cerca del camino, y son rectangulares de 12.3" del lado del conductor y de 15" en el del pasajero. Una característica que nos gusta son los tres modos de visión: Standard, Panorámica y Expandida, que te permiten controlar todo lo que sucede alrededor. ¿Quieres más? Pues qué te parece una función de rastreo automático del

trailer con marcadores de dónde termina, visión nocturna infrarroja o ver bien en condiciones mojadas gracias al lente repelente al agua?

Los ciclos de trabajo del T680 Next Gen incluyen transporte directo, recogida y entrega, y transporte regional. Las configuraciones incluyen cabina diurna y dormitorio de 40, 52 y 76 pulgadas. Kenworth dijo que los dormitorios de techo alto de 76 pulgadas vienen con la opción de un estante de almacenamiento de 5.5 pulgadas con múltiples puntos de amarre seguros y dos luces LED en la parte inferior del estante que brindan iluminación en la parte inferior de la litera. Para darle aún más clase a la cabina, los clientes pueden especificar el interior Diamond VIT que agrega ricas inserciones madrona (un tono marrón rojizo como la caoba) con costuras negras con patrón de diamantes en las almohadillas de las puertas. 



POR: TRANSPORTE LATINO / DIEGO GUERRA

Si bien es innegable que los diseñadores de camiones no tienen tanta libertad creativa como los de automóviles, no estamos seguros que esto aplique al grupo que creó el Lonestar. Este camión tiene una imagen imponente, con una enorme parrilla en pico curvada hacia atrás que le da una apariencia muy dinámica y poderosa. Si a eso le sumas una cantidad de cromo impresionante, tienes una fórmula ganadora. Dejando a un lado el entusiasmo que nos embarga al ver este modelo, la realidad es que el Lonestar está inspirado en la Serie D y, en pocas palabras, es el heredero de las glorias de este legendario modelo.

Haciendo a un lado el árbol genealógico, el Lonestar es un Clase 8 hecho y derecho diseñado para llevar pesadas cargas por carretera, con un diseño claramente aerodinámico que nos recuerda un poco a los hot rods que tanto furor causan entre los amantes de los autos. El Lonestar está disponible con un peso bruto vehicular de entre 52,350 a 60,600 libras, cabina de día o dormitorio (de techo bajo, alto y Sky), así como una única opción bajo el cofre: un motor Cummins ISX15. »»





ROCKSTAR

INTERNATIONAL LONESTAR 2022

SI LO TUYO ES RODAR CON ESTILO MIENTRAS MUEVES UNA PESADA CARGA CON FACILIDAD POR CIENTOS DE MILLAS, ENTONCES EL LONESTAR ES EL CAMIÓN PARA TI. INDUDABLEMENTE, ES LA SILUETA MÁS AGRESIVA DEL MERCADO Y, SI SUMAS A LA ECUACIÓN UN TREN MOTRIZ DISEÑADO PARA APROVECHAR AL MÁXIMO CADA GOTTA DE DIESEL, OBTIENES UN CAMIÓN PERFECTO PARA TRANSPORTAR TU MERCANCÍA.

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Cummins ISX15 de 450 a 605 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie

TRANSMISIÓN

Manuales

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

Automáticas

- Eaton Fuller Advantage de 10 velocidades
- Eaton UltraShift Plus de 13 y 18 velocidades
- Eaton UltraShift Plus LSE de 16 velocidades
- Eaton UltraShift Plus de 10, 13, 16 y 18 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos de una hoja o multihoja

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática Internacional o Hendrickson



Una parrilla grande es una manera efectiva de asegurarse que todo mundo te voltee a ver y, en el caso del Lonestar, esto se llevó a un nuevo nivel. Vamos, que es por mucho el camión más agresivo en el camino. La verdad es que parece que estás viendo un tren, con esa enorme nariz coronada por la inmensa parrilla cuadrículada y cromada que casa perfectamente con la no menos grande defensa. Las salpicaderas siguen la forma del cofre y se fusionan con la defensa y la fascia formando un diseño aerodinámico que corta el aire con facilidad.

No es necesario ser ingeniero para darte cuenta de que todo en el camión está pensado para reducir el coeficiente aerodinámico: las cubiertas laterales de los filtros en forma de D, la defensa en forma de V, o el cofre y faldones descendentes. Por supuesto, el verdadero valor de esto es que reduce el consumo de combustible, pero tampoco queda mal lucir así de bien, ¿no lo creen?



INTERIOR

Si conoces las cabinas de Internacional, el Lonestar te parecerá bastante familiar, pues a excepción del volante y un ligero rediseño del tablero no hay mayores diferencias respecto a otros camiones de la compañía. Los materiales, eso sí, se sienten de mejor calidad de los que Internacional nos tiene acostumbrados; mismo caso con los acabados, que fueron una agradable sorpresa. Por supuesto, hay mucho espacio y la ergonomía está a la par de la competencia con controles bien ubicados y un acomodo lógico de los medidores e interruptores.

El diseño del panel de instrumentos lo hace muy fácil de entender y se integra muy bien con el resto del tablero. Lleva dos medidores princi-

pales -tacómetro y velocímetro-, los cuales están rodeados por otros más pequeños, pero de fácil lectura y que no reflejan el sol, causando molestos deslumbramientos. Los asientos son claramente un punto fuerte, pues a pesar de que un poco más de soporte lateral no les vendría mal, la realidad es que son muy cómodos y puedes sentarte en ellos todo el día sin que tu espalda lo resienta.

El rediseño del volante es algo que se agradece gracias a que es más ergonómico que el anterior, ofreciendo un mejor tacto y, como se ajusta en altura y profundidad, es sencillo encontrar una posición cómoda de manejo; además está equipado con útiles controles para las luces interiores y el sistema de sonido. La posición de manejo es



alta y el parabrisas muy amplio, lo que te da una excelente visión del camino, la cual complementan los enormes espejos retrovisores laterales.

En la cabina dormitorio los asientos giran sobre su propio eje, creando una sala multipropósitos con un cómodo sofá. Para una máxima versatilidad, está diseñada para convertirse fácilmente en dormitorio gracias a una litera desplegable de 42 pulgadas que lleva un colchón muy confortable. Además está equipada con un refrigerador y dos amplios gabinetes con espacio suficiente para hacer tu vida más fácil. También hay otros compartimentos para almacenar cosas arriba del parabrisas, debajo de la litera y la consola central. La gran novedad en el sistema de infotainment opcional es que está basado en el


sistema operativo Android, con lo cual la integración con la navegación es más fluida.

MOTOR Y TRANSMISIONES

El Lonestar solo está disponible con un Cummins ISX15 diseñado para lograr una gran economía de combustible, por lo que cada componente fue hecho pensando en optimizar el desempeño, confiabilidad y durabilidad. Los rangos de potencia van de los 450 a los 605 HP, con un par motor de 1,450 a 2,050 lb-pie. En cuanto a transmisiones, hay manuales o automáticas Eaton Fuller de 10, 13, 16 o 18 velocidades.

En cuanto al manejo y suspensiones, el Lonestar tiene una configuración clásica de 6x4 con ejes delanteros Hendrickson, Dana

Spicer o Meritor; y Meritor y Dana Spicer traseros en tándem. La suspensión combina muelles parabólicos adelante con suspensión neumática atrás, lo cual le da al camión un comportamiento sobresaliente incluso al rodar sin carga. El aislamiento sonoro de la cabina es tan bueno como el que más, por lo cual el sonido del viento no te molestará.

Sin duda, el International Lonestar es el camión más llamativo e imponente de la carretera, el cual ofrece un buen consumo de combustible y un mejorado desempeño. El único punto donde International deberá "luchar" es en convencer a los camioneros de que sus productos han dejado atrás los problemas de confiabilidad que solían tener. 

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.



POR: TRANSPORTE LATINO / DIEGO GUERRA

Desde su debut en 2007, se han vendido más de 800,000 Cascadia Clase 8, lo que los convierte en el líder de la industria. Ahora, el nuevo eCascadia ofrece a los clientes de Freightliner una versión sin emisiones de la Cascadia líder en la industria. Construido a partir de un producto legendario y probado, el extenso desarrollo y las rigurosas pruebas de eCascadia a través de varios prototipos y camiones de prueba de clientes han dado como resultado un camión eléctrico potente y eficiente.

Con la producción en serie del eCascadia a partir de este año, Freightliner ingresa a una nueva era desde las pruebas y la validación hasta las aplicaciones de los clientes del mundo real y sigue un camino claro de fuerte enfoque comercial. El camión insignia, el Freightliner eCascadia, junto con el Freightliner eM2, ya ha recorrido más de un millón de millas en pruebas en vías públicas mientras estaba en manos de los clientes. Ahora, con las entregas a los clientes a partir de 2022, el nuevo camión eléctrico a batería eCascadia y sus servicios dedicados, llevan a Daimler Trucks y a sus clientes un paso más hacia el transporte neutral en CO2.

Una cosa está clara: Daimler Truck es consciente del importante papel que juega el transporte para ayudar a alcanzar los objetivos necesarios de reducción de emisiones. DTNA no solo ha desarrollado productos para vehículos eléctricos, sino que también ha realizado importantes inversiones en consultoría de infraestructura, servicios de carga e infraestructura de carga pública para luchar por



un futuro más sostenible. Con múltiples opciones de batería y eje motriz, que brinda rangos típicos de 230 millas, el eCascadia es ideal para rutas de corta distancia que permiten la carga en depósito, ejemplos de los cuales incluyen logística de última milla, distribución local y regional, acarreo y almacenamiento a las aplicaciones de almacén. >>





UNA NUEVA ERA

FREIGHTLINER ECASCADIA

DURANTE AÑOS, SE BARAJÓ LA IDEA DE QUE EL TRANSPORTE DE LARGA DISTANCIA Y LA ELECTRIFICACIÓN VEHICULAR ERAN INCOMPATIBLES. AHORA FREIGHTLINER MUESTRA QUE NO HAY OBSTÁCULO INFRANQUEABLE CON LA PRESENTACIÓN DEL ECASCADIA. SÍ, AÚN HAY UN LARGO CAMINO POR RECORRER PARA UNA ADOPCIÓN GENERALIZADA, PERO LAS SEMILLAS ESTÁN PLANTADAS.



DISEÑO

En general, el eCascadia es prácticamente igual a su contraparte de diesel. Pero, como es de esperarse, hay algunas diferencias críticas. Como el Detroit ePowertrain produce menos calor que un motor de combustión tradicional, se minimizan los requisitos de temperatura y empaque para el enfriamiento. Esto permite que el eCascadia venga de serie con ventilaciones cerradas en el cofre, una nueva parrilla, que reduce la resistencia al forzar más aire alrededor del vehículo en lugar de hacerlo pasar por el radiador.

Las mejoras aerodinámicas adicionales están disponibles en el paquete Aero-X, estándar en el modelo 6x4, que incluye tapas para las ruedas delanteras, faldones de aire debajo de los paneles de protección contra impactos de la batería de alto voltaje, guardabarros traseros con spoilers aerodinámicos y carenados en las ruedas motrices. Uno de los comentarios más consistentes proporcionados por los conductores de los clientes que pilotan modelos de producción de pre-serie es que el eCascadia ofrece una comodidad excepcional para el conductor debido a la eliminación del ruido y la vibración del motor dentro de la cabina, la respuesta de torsión en el asiento del conductor y característica de par instantáneo que permite un funcionamiento más suave en condiciones de mucho tráfico.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

El Detroit ePowertrain desarrollado internamente está diseñado para una integración total con el eCascadia para obtener la máxima potencia, una mayor dinámica de conducción y la comodidad del conductor. El eAxle es un componente de transmisión eléctrica integrado con un motor eléctrico, transmisión y electrónica especializada dentro de una unidad compacta. El ePowertrain de Detroit ofrece dos diseños eAxle que incluyen un motor dual con un par máximo de 23,000 lb-pie y una potencia máxima de 395 HP, y un motor único con un par máximo de 11,500 lb-pie y una potencia máxima de 195 HP.

El Detroit ePowertrain ofrece tres opciones de batería para una variedad de tamaños

y tiempos de carga promedio de cero a completo a partir de 194 kWh (una hora y media a tres horas), 291 kWh (dos a cuatro horas) y 438 kWh (dos horas) a seis horas). La batería Detroit HV utilizó la química de la batería Li-ion NMC (Níquel Manganeso Cobalto) empaquetada dentro de las celdas prismáticas CATL (Contemporary Amperex Technology Co. Limited). Las baterías de iones de litio permiten que eCascadia cumpla con los objetivos de alcance crítico sin sacrificar la carga útil. El eCascadia viene equipado con sensores en todo el vehículo para detectar una colisión y abrir automáticamente el circuito eléctrico del sistema de alto voltaje, apagando las baterías y el eAxle para evitar el riesgo de descarga eléctrica o evento térmico. »



SUSCRÍBETE A TRANSPORTE LATINO ¡ES GRATIS!



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

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

¿Cuál es su papel en la compra de lubricantes?

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

¿Cuál es su título y posición

- Gerente de flota Técnico
 Encargado de mantenimiento Chofer
 Gerente concesionario

¿Cuál es su camión preferido?

- Freightliner Peterbilt
 International Western Star
 Kenworth Mack
 Volvo Sterling

¿Quién repara su camión?

- Lo hace usted mismo Taller independiente
 Truck Stop Concesionario

¿Dónde trabaja?

- California 48 Estados
 11 Western Otros

¿Cuál es su aceite preferido?

- Shell Chevron
 Lucas Oil Texaco
 Mobil Otro

¿Qué compañía de celular usa?

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

¿Cuánto hace que tiene su licencia comercial?

- 6 meses 2 años
 1 año 3 o más años

Su motor preferido es:

- S-60 Detroit Volvo
 CAT Mack
 Cummins International

Su neumático preferido

- Firestone BFGoodrich
 Michelin Goodyear
 Dayton Dunlop
 Hankook Bridgestone

Lo más importante del camión para usted es:

- El consumo La potencia
 La comodidad La velocidad

Su edad es:

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

¿A dónde quieres recibir tu revista?

Nombre _____

Email _____

Domicilio _____

Ciudad _____ Estado _____ ZIP _____

Teléfono _____ Fecha _____

Firma _____

Desea suscribirse a la revista: SI NO



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

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

INTERIOR

La cabina del eCascadia incluye un tablero envolvente ergonómico y moderno, con una pantalla digital LCD de dos monitores que brinda al conductor acceso personalizable a la información del estado del vehículo en la pantalla del panel A y una pantalla del panel B de información y entretenimiento con conexiones multimedia. Las características comprobadas en el Cascadia se trasladaron a la versión eléctrica, como los controles multifunción en el volante que permiten a los conductores aceptar, rechazar y finalizar llamadas telefónicas sin quitar las manos del volante, cambiar los controles del grupo de instrumentos menús de la unidad, utilizar el control de cruce y controlar el volumen del estéreo. Una columna de dirección ajustable de liberación rápida viene con un rango completo de movimiento para la comodidad del conductor, un control de limpiaparabrisas integrado y un interruptor estándar montado en la columna derecha para cambiar, así como ajustar la intensidad de frenado regenerativo entre configuraciones bajas, medias y altas.

Como se trata de una nueva tecnología, es importante conocerla más íntimamente para aprovecharla mejor. Para eso existe la herramienta de predicción eRange, que calcula y muestra de forma automática y precisa la autonomía en el transcurso de un viaje propuesto. Para brindar la indicación más precisa posible, la herramienta analiza múltiples entradas de datos, incluidos los parámetros del vehículo, la carga, el clima, el tráfico y la pendiente de la carretera. eRange Prediction permite probar escenarios hipotéticos y realizar análisis.

El monitoreo del estado de la batería realiza un seguimiento y proporciona visibilidad del porcentaje de estado de salud de la batería eCascadia, el porcentaje de estado de carga, las millas de autonomía restantes y el estado de carga. El análisis posterior al viaje brinda información procesable para mejorar el rendimiento, la utilización y la capacitación del conductor de



MOTOR

- Eléctrico sencillo de 320 a 395 HP.
- Eléctrico Tandem de 425 a 470 HP.

TRANSMISIÓN

- 1 velocidad

SUSPENSIONES DELANTERAS

- Freightliner Multihoja
- Hendrickson Airtek

SUSPENSIONES TRASERAS

- Neumática sencilla y tandem Freightliner

EN DETALLE
FICHA TÉCNICA

eCascadia. Con base en los datos reales del viaje, los usuarios pueden visualizar y cuantificar las diferencias operativas entre los viajes.

Las características tradicionales de Detroit Connect también están disponibles en el nuevo eCascadia, incluidas las actualizaciones remotas para reducir la necesidad de detenerse y conectar físicamente el vehículo para iniciar actualizaciones de firmware. Las actualizaciones remotas permiten a los usuarios actualizar uno o cientos de camiones desde una sola ubicación.

SEGURIDAD

El Freightliner eCascadia viene estándar con Detroit Assurance con Active Brake Assist 5 (ABA 5), estableciendo el punto de referencia para la seguridad avanzada para vehículos comerciales eléctricos de servicio pesado. El lanzamiento de la producción en serie eCascadia marca el debut de una nueva característica de seguridad de Detroit Assurance: Active Side Guard Assist. Esta tecnología se activa a velocidades urbanas (12 mph o menos) y, mientras el conductor todavía tiene el control, evita que el camión gire a la derecha cuando se detecta un ciclista o peatón en movimiento en el lado del pasajero del camión. ASGA aplica frenado automático junto con advertencias

visuales y auditivas, y es ideal para entornos urbanos concurridos.

El eCascadia es la primera versión del Cascadia que vendrá de serie con Active Lane Assist, el cual combina la conducción automatizada de nivel 2 con un conjunto de características de comodidad para el conductor, como ayudar a manejar con facilidad, especialmente en giros cerrados y en situaciones de reversa a baja velocidad. A velocidades de autopista, Steer Assist ayuda a los conductores con caminos empinados y vientos cruzados al detectar y mantener el volante ligeramente descentrado para ayudar a centrar el carril. Por ejemplo, en caso de pinchazo de la rueda de dirección, el sistema logra mantener la dirección centrada mientras el vehículo se saca de la carretera. Detroit Assurance también cuenta con Active Brake Assist 5 (ABA 5) para mitigar posibles colisiones al calcular la velocidad del camión y la distancia a otros vehículos para determinar si se necesita una advertencia o una acción de frenado.

¿Y LA RECARGA?

La falta de una infraestructura de carga eléctrica nacional disponible públicamente para vehículos comerciales, especialmente los que se utilizan



para operaciones de carga de larga distancia, sigue siendo una de las mayores barreras para el despliegue generalizado de camiones eléctricos. Por lo tanto, DTNA sentó las bases junto con NextEra Energy Resources, LLC y BlackRock Renewable Power a principios de año para una futura empresa conjunta para diseñar, desarrollar, instalar y operar una red de carga de alto rendimiento a nivel nacional para vehículos medianos y pesados. -vehículos eléctricos de batería y de pila de combustible de hidrógeno.

Las partes planean construir una red de sitios de carga en rutas de carga críticas a lo largo de la costa este y oeste y en Texas para 2026, aprovechando la infraestructura y las comodidades existentes y agregan-

do sitios nuevos complementarios para satisfacer la demanda anticipada de los clientes. La primera fase está programada para comenzar en 2023.

Una gran interrogante hasta ahora es el precio, pues Freightliner no ha dado a conocer ninguna cifra, aunque sí advierten que las nuevas tecnologías son caras cuando llegan al mercado, así que no esperes nada muy amigable con la cartera. Por otro lado, seguramente habrá incentivos fiscales federales y estatales que ayudarán a reducir el precio del camión para los "early adopters". También es importante recordar que los vehículos eléctricos tiene un mantenimiento más barato que los diesel, pues los motores tienen muchas menos piezas y la energía eléctrica es más barata que el combustible.

Ciertamente, el eCascadia representa apenas los primeros pasos en la creación del transporte eléctrico de larga distancia. Si bien queda muchísimo por hacer en cuestión de infraestructura y de mejorar el rendimiento de las baterías, las empresas y gobierno están apostando fuerte a esta tecnología. Por ahora, los camiones eléctricos son una excelente solución para aplicaciones de distancias medias que regresan "a casa" por la noche, de modo que pueden recargar las baterías sin presión de tiempo y con el precio más asequible por la energía eléctrica, reduciendo el costo de operación. Sólo el tiempo dirá qué tan práctica resulta la electrificación del transporte de larga distancia. 

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.



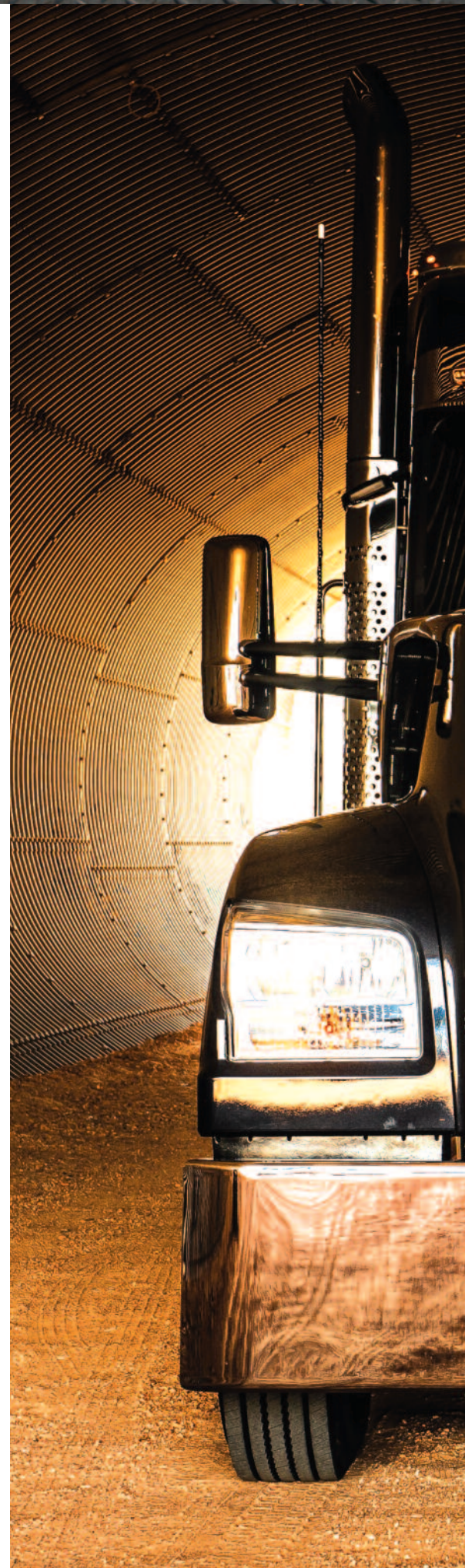
POR: **TRANSPORTE LATINO / DIEGO GUERRA**

Reemplazar a una leyenda del camino como el W900 no es fácil, pues más de cinco décadas transportando todo tipo de carga lo convirtieron en una presencia constante en la carretera. Por ello Kenworth trabajó duro para crear un camión que estuviera a la altura de este desafío. El W990 tiene una enorme parrilla coronando un alargado cofre, sólida defensa delantera, faros cuadrados, salidas de escape a los costados de la cabina y mucho, pero mucho cromo.

A primera vista podrías pensar que es casi igual al modelo que reemplaza, pues las diferencias son sutiles si no estás muy familiarizado con el W900. Claro que si eres fanático de este camión, las vas a notar a kilómetros de distancia. Por eso, vamos a platicar los cambios de menos a más, es decir, vamos a comenzar por el exterior -que es donde más similares son-, y luego iremos al interior para ver las enormes diferencias.

DISEÑO

Uno de los mayores cambios está en la parrilla, pues ya no se trata solo un cuadrado de rejilla cromada, ahora es más estilizada con una franja vertical en alto relieve que se angosta hacia abajo y la cruza por el centro -dando la apariencia de una T-. Es un pequeño detalle estético, pero que suma mucho a la hora de darle una apariencia más moderna al camión. Todo dentro del estilo clásico, que en Kenworth tienen claro que es uno de los puntos que tenían que respetar. >>





CLÁSICO INMEDIATO

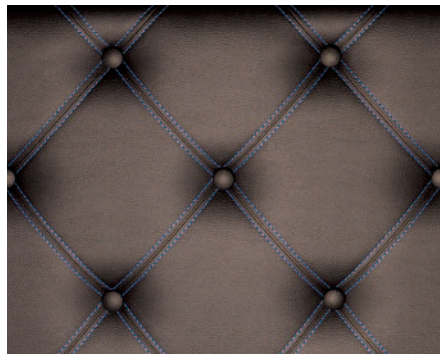
KENWORTH W990 2022

CUANDO PENSAMOS EN CAMIONES NUEVOS EN LA TERCERA DÉCADA DEL SIGLO XXI, VIENEN A LA MENTE SILUETAS AERODINÁMICAS. PERO KENWORTH SABE QUE HAY MUCHOS AMANTES DEL DISEÑO TRADICIONAL, QUE AMAN LAS FORMAS CUADRADAS Y EL CROMO. Y AHORA, CON LA NUEVA CABINA, MÁS ANCHA Y AMPLIA, UNA MEJOR POSICIÓN DE MANEJO Y UNA RESPETABLE CARGA TECNOLÓGICA, ES UNA EXCELENTE OPCIÓN QUE COMBINA LO MEJOR DE DOS MUNDOS.



Otra diferencia del W990 que de inmediato salta a la vista son los grupos ópticos, pues son casi del doble de tamaño que los del W900. De hecho, también las salpicaderas son más altas y se acercan más a la parte superior del cofre. La defensa, por su parte, es ligeramente más ancha, pero este es un detalle difícil de notar si no los tienes lado a lado. "El Kenworth W990 representa el orgullo, imagen y libertad del transporte y captura el espíritu de lo que se trata ser un camionero", dijo Mike Dozier, vicepresidente de Paccar, durante la presentación del camión.

El W990 está disponible con una cabina de día -edición limitada-, y tres dormitorios: techo bajo de 40 pulgadas y dos techo medio de 52 y 76 pulgadas. Otra novedad es que la cabina creció y ahora tiene una distancia de defensa a la parte trasera de la misma (BBC por sus siglas en inglés) de 131.5 pulgadas. Pero ahora profundizaremos más en este apartado, que es donde realmente se concentran las novedades.



INTERIOR

El Kenworth W990 está construida sobre la plataforma de cabina que se utiliza para el T680 y el T880 (más ancha que la del W900), por lo cual tiene varias características de comodidad y servicios que harán que los fanáticos del W900 miren con menos recelo al recién llegado. Especialmente cuando vean la cabina de Edición Limitada y el paquete W990 Driver's Studio de opciones premium.

Pero antes, es necesario mencionar el

hecho de que el techo sobre el asiento del conductor es mucho más alto que el del W900, por lo que da una sensación de mayor libertad. También hay mucho más espacio entre los dos asientos, por lo cual resulta mucho más fácil acceder a la parte trasera de la cabina. Todos los controles e interruptores siguen estando al alcance de la mano y, aunque tiene nuevos botones, se siente un aire familiar a pesar de que estén en distintas posiciones. La visibilidad del camino es mucho mejor que en su antecesor, aunque no tienes la misma claridad sobre dónde termina el cofre del camión.

Hay un amplio armario para colgar la ropa, varios cajones y un gran espacio de almacenamiento debajo de la litera inferior. El inversor de 1800 vatios incluye una conexión de alimentación a tierra y cuatro tomacorrientes estándar de 120 voltios para alimentar una variedad de dispositivos eléctricos. La conveniente iluminación LED proporciona una amplia luz interior en toda la cama. >>

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

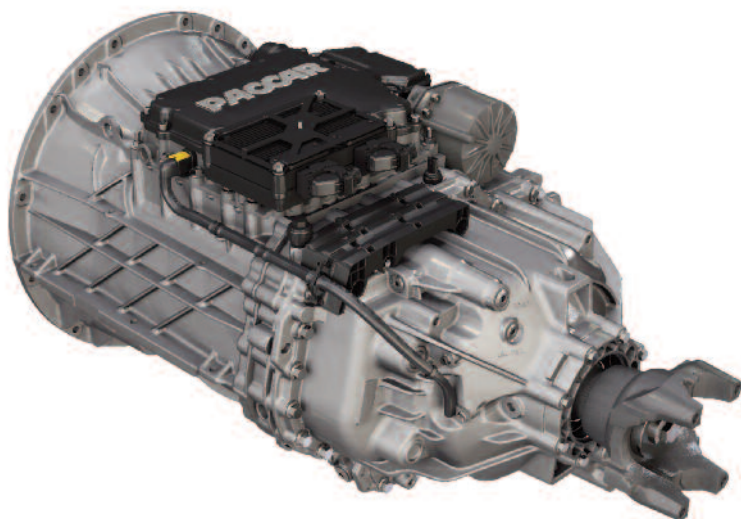


**TL APP DIGITAL
PLATFORMS**



PH: 310.429.0250 / publisher@transportelatino.com





Curiosamente, hay 10 pulgadas menos a lo largo en la parte del dormitorio, pero Kenworth ha hecho maravillas con la distribución de las cosas. Especialmente con el Driver's Studio, que ofrece un asiento giratorio de 180 grados - el del pasajero- y una mesa giratoria para dos personas, un refrigerador tipo cajón y un espacio ideal para un microondas. Esta característica denota cuánto han aprendido los diseñadores a lo largo de los años, pues hacen más habitable una cabina más pequeña.

El paquete de audio premium de Kenworth

proporciona entretenimiento con un amplificador de 320 vatios, un subwoofer de 10 pulgadas y ocho bocinas; soporte giratorio de TV para un televisor de pantalla plana de hasta 28 pulgadas -de hecho, algunos camioneros dicen que cabe apretado uno de 32"-; y un precableado EpicVue opcional para TV satelital.

El interior del W990 Edición Limitada viene en negro medianoche con detalles brillantes en las puertas. El interior especial presenta cuero negro, logotipo W990 bordado, interior de las puertas con bordado de

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- MX-13 de 405 a 510 HP y 1,450 a 1,850 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automatizadas de 12 y 18 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Parabólica Taperleaf

SUSPENSIÓN TRASERA


- Neumática AG400L
- Sencillas Kenworth, Reyco, Neway y Hendrickson
- Tandem Kenworth, Reyco, Hendrickson, Chalmers y Neway
- Tridem Kenworth, Hendrickson y Neway

hilo azul en forma de diamante, volante forrado de piel negra con costura de hilo azul y asientos de conductor y pasajero con inserciones de gamuza y cuero perforado.

Otra evidente señal de que estás en un camión del siglo XXI es que lleva una pantalla de 7" en el tablero, donde despliega información útil como la relativa a la navegación, asistencia en el camino, datos del vehículo, controles de sonido, llamadas, las alertas de la cámara de puntos ciegos y más. Esta se suma a la habitual pantalla de 5" que va en el panel de instrumentos. Además, el camión viene equipado de serie con el sistema de diagnóstico remoto Kenworth TruckTech+.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

El Kenworth W990 está disponible únicamente con un motor, el eficiente seis en línea MX-13 de Paccar que tiene un rango de potencia que va de 405 a 510 caballos de fuerza y un torque que oscila entre las 1,450 y 1,850 lb-pie. En cuanto a la transmisión, aquí es donde está la novedad para este año, pues la flamante caja automatizada TX-18 se suma a la ya conocida TX-12. La TX-18 se diseñó especialmente para trabajar con los motores MX, por lo cual la integración y eficiencia de este dúo no tiene par.

Por último, basta decir que la llegada del W990 no implica la "muerte" del W900, al menos no de manera inmediata, ya que ambos camiones coexistirán por un tiempo. "Lo produciremos mientras el mercado lo pida", dijo Mike Dozier, vicepresidente de Paccar, cuando fue cuestionado a este respecto. Así que ya lo saben, fanáticos del W900, aún no ha llegado la hora de preparar el funeral. 

BUSS

DB



**CONSISTENTLY
EFFICIENT**







NUEVA CARA

RAM PROMASTER 2023

RAM DECIDIÓ QUE LA PLÉTORA DE AVANCES TECNOLÓGICOS CON QUE DOTÓ A LA PROMASTER EL AÑO PASADO NO ERAN SUFICIENTES PARA COMPETIR EN ESTE PELEADO SEGMENTO, POR LO QUE PARA 2023 REDISEÑARON EL EXTERIOR PARA HACERLO MÁS ATRACTIVO, AÑADIERON UN TECHO MÁS ALTO Y UNA PUERTA TRASERA ENROLLABLE, ENTRE OTRAS COSAS. »

Si bien el año pasado la ProMaster parecía no haber cambiado (para el ojo poco entrenado, al menos), la cosa no podría ser más diferente para el modelo 2023. De entrada, queda claro que estás viendo una van mucho más atractiva que antes, y eso se debe a que ahora hay unos nuevos faros 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 halógenos estándar rediseñados son un 29 por ciento más brillantes y brindan un 15 por ciento más de alcance que los anteriores. Asimismo, los faros LED opcionales son un 70 por ciento más brillantes con un 50 por ciento más de alcance. Debajo de los principales elementos de iluminación hay una fascia delantera de aspecto más moderno. También lleva una defensa modular que ahora incluye un escalón integrado destinado a facilitar la limpieza del parabrisas y el cambio de las escobillas del limpiaparabrisas.

Las opciones de pintura ahora incluyen Ceramic Gray y Spitfire Orange, y hay nuevos rines opcionales que vienen en plata o negro. Para una apariencia más siniestra, el nuevo paquete Black Appearance incluye detalles oscuros para las insignias exteriores, la parrilla y los rines. Sin embargo, lo realmente importante es que la ProMaster 2023 ofrece una tercera altura de techo que es más alta que las opciones bajas y altas existentes. Apodada la configuración Súper Alta y solo disponible en la camioneta de carga de 13 pies, Ram dice que proporciona el mayor volumen de carga y espacio para la cabeza en el segmento.

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



MOTOR

- V6 de 3.6 litros, 280 HP y 260 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automatizada de 9 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente tipo McPherson

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos

EN DETALLE
FICHA TÉCNICA



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 flotas.



Acorde 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 volúmen de carga con hasta 520 pies cúbicos en la configuración más amplia. >>





INTERIOR

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

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



PRÉSTAMOS... PRÉSTAMOS... PRÉSTAMOS

Camiones - Remolques

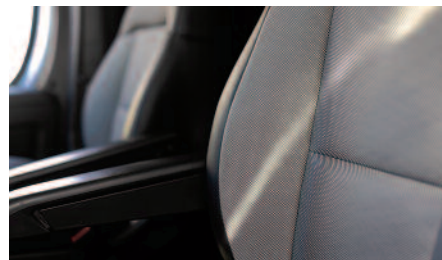


NUESTROS SERVICIOS:

- 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



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.

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 alter-

nativa de propulsión. El motor es el viejo conocido Pentastar V6 de 3.6 litros con 280 caballos y 260 lb-pie, pero la novedad para 2022 es que 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 2022 Cargo con carrocería completa está disponible desde \$36,525 (las cutaway arrancan en \$34,295), 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-. 



¿QUIERES SER

CAMINO NEGRO?

POR: TRANSPORTE LATINO / PABLO OLAVARRIETA

Una persona de mentalidad positiva entiende que los desafíos son parte de la vida. Él o ella está tan bien preparado mentalmente para estos problemas que cuando se enfrentan a lo que causaría que muchos otros experimenten estrés y sentimientos de víctima o desesperanza, se relajan y ven el panorama general. Con esta tranquilidad, pueden trabajar en las mejores opciones disponibles para superar sus desafíos. No hay tiempo para la autocompasión, no hay tiempo para el juego de la culpa. No renuncian a menos que se haya considerado un movimiento estratégico por una razón específica. Saben que hay oportunidades entretejidas en medio de todos los tiempos difíciles.

Mira la recesión. Las personas con mentalidad positiva y progresistas ganarán más dinero que nunca durante esta recesión en medio de todo el dolor y la miseria. Muchos de nosotros también podríamos encontrar formas de ganar dinero, pero la mayoría nos conformamos pensando que no hay nadie que gane dinero. Con la actitud de derrota asumimos que no hay dinero que ganar y, por lo tanto, automáticamente nos cerramos a poder ver las oportunidades que encontramos o que podríamos crear.

Permítame poner un ejemplo. En una reunión con inspectores de viviendas y agentes inmobiliarios, el tema fue el movimiento verde. Cómo las nuevas certificaciones de eficiencia energética afectarían las ventas inmobiliarias y el mercado. Las casas con una calificación en eficiencia energética se venderán primero y a precios más altos que otras casas en el futuro.

La actitud general de la gente en esa sala fue de resistencia a los cambios venideros. Hicieron preguntas que indicaban que estaban más preocupados por cómo sobrevivir sin cambiar a pesar del pronóstico del mercado con la menor cantidad de esfuerzo.

Pocos hicieron preguntas que indicaran el deseo de aprender cómo podrían usar estos cambios en su beneficio. Y ya hay un sistema disponible para usarlo en su beneficio. Existe una designación para agentes inmobiliarios que están capacitados para reconocer y vender propiedades ecológicas. Existe un programa de certificación para que las personas realicen evaluaciones y hagan cálculos sobre la calificación de eficiencia de una casa.

Esto sería perfecto para un inspector de viviendas. Pocos en esa sala parecían darse cuenta de que esta era una forma de diferenciarse de su competencia. Con transacciones limitadas ya, estaban más preocupados por evitar los cambios que por usar la nueva realidad como una herramienta para ser más comercializables. Algunos inspectores incluso dijeron: "Ya es lo suficientemente lento, antes de irme y tener que lidiar con todo esto, simplemente saldré del negocio".

CÓMO DESARROLLAR UNA MENTE MÁS POSITIVA

Si nuestra infancia y el entorno desde entonces hasta ahora forman nuestro pensamiento y, por lo tanto, nuestras actitudes, entonces parecería que todo lo que tenemos que hacer es cambiar nuestro entorno. Eso es correcto. Pero estamos hablando de años de programación. Está codificado en nuestros cerebros. No podemos simplemente desinstalar el programa y cargar uno más útil en dos pasos. Es un proceso. Con esta comprensión de la necesidad de mejorar, tomaremos la decisión de instalar otro programa, pero tomará un tiempo superar al anterior. Por lo tanto, cuanto más consciente e intencional seas acerca de tus pensamientos y el entorno en el que pasas la mayor parte del tiempo, más rápido podrás cambiar la programación codificada para que tu mente funcione de la manera deseada.

Debes entender que esto también incluye la música que escuchas, las noticias y otros programas de televisión que vemos, las películas, la forma en que pasamos nuestro tiempo en línea, las personas con las que pasamos nuestro tiempo, etc. Todo esto constituye nuestro entorno e influye en nuestro pensamiento porque informa a nuestra mente subconsciente sobre lo que es importante para nosotros. Ayudará a definir nuestras normas y crear nuestros valores. Afectará la forma en que filtramos la información y analizamos los datos. Nuestra percepción de las cosas de la vida y de la vida misma se deriva de la información que absorbemos.

EN LO QUE ENFOCAMOS NUESTRAS MENTES ES EN LO QUE PRODUCIREMOS EN NUESTRAS VIDAS.

¿Cuánto y qué tan rápido? No hay reglas. Cada uno es diferente y tiene ritmos distintos. Tenemos diferentes objetivos y ambiciones. Sin embargo, cuanto más haga una persona, más dramático y rápido será el cambio de pensamiento. Sería útil si pasamos menos tiempo escuchando música,

REACCIONA ANTE A LOS DESAFÍOS



viendo televisión, jugando al granjero en Facebook y pasando tiempo con gente que no tiene metas, ambiciones ni sueños. Reemplaza ese tiempo con CDs, DVDs, clases, cursos por correspondencia, sermones o pláticas espirituales motivadoras o con personas positivas que están en el proceso de hacer realidad sus sueños.

Así es como creamos las bases para una

nueva forma de pensar. Necesitamos la información de apoyo. Especialmente si nunca hemos estado expuestos a un entorno que nos enseñó a mirar la vida y hacer las cosas de manera diferente a como lo hacemos actualmente. Todo lo que tenemos que hacer es tomar la decisión de que es importante exponernos a información que mejore la mente y el proceso de pensamiento y

luego tomar medidas. Empezar ahora. A menudo hablamos de cómo queremos más respeto por parte de la gente de la industria y del público en general. Hay un pequeño problema. Tenemos que tomar la decisión de comportarnos de cierta manera para asegurarnos de que somos merecedores del nivel de respeto que deseamos. [7TL](#)

Multifacética

FORD MAVERICK 2022

La nueva Maverick es una pickup compacta, con motor híbrido que rinde hasta 40 mpg. Con muchas soluciones inteligentes en el interior y la caja, es una pickup para quien no sabía que necesitaba una. Ofrece múltiples soluciones para hacer la vida más fácil, con la conveniencia de una caja para cargar cosas y un manejo como de automóvil. »







Ford presentó recientemente una pickup compacta llamada Maverick, la cual servirá como la pickup de entrada en la alineación de Ford y se ubicará debajo de la Ranger. Se ofrecerá con dos opciones de motor diferentes, incluido un híbrido, con configuración de tracción delantera como estándar y un sistema de tracción total como opcional. La mejor parte, sin embargo, es su precio, pues se lanzó con un precio inicial de \$19,995. No está mal, ¿eh?

Sé que Ford considera la Maverick 2022 como una camioneta, y aunque ciertamente lo es, creo que la mejor manera de verla es menos como una camioneta y más como un vehículo multipropósito notablemente flexible y utilizable. Digo esto porque para muchas personas "pickup" es un término que tiene connotaciones que sugerirían usos específicos, y la Maverick es realmente una maestra de la flexibilidad.

La Maverick 2022 es uno de esos vehículos raros que casi nos impresiona más por lo



camioneta: **FORD MAVERICK 2022**

MOTORES

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

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente McPherson

TRANSMISIÓN

- Automática CVT
- Automática de 8 velocidades

SUSPENSIÓN TRASERA

- Independiente con brazo oscilante
- Independiente multibrazo



que no está que por lo que está. Eso es porque lo que no existe es algo que está presente no solo en el mundo del automóvil, sino en muchos aspectos de la vida: la pretensión. El contenido de pretensión de la Maverick es casi nulo. Cuando quitas la pretensión, lo que queda es una máquina extraordinariamente inteligente, honesta, flexible, práctica, eficiente y atractiva, y esa máquina es incluso barata. Nos gusta mucho lo que la Maverick es.

Tiene todas las capacidades de una

camioneta pequeña de doble cabina con un poco de almacenamiento cerrado adicional, y viene en un paquete que es más que aceptable para los compradores modernos y convencionales. Si combinas todas las cosas que la Maverick es capaz de hacer y agregas la notable eficiencia de combustible del modelo híbrido base y el precio inicial de \$19,995, entonces la verdadera pregunta es por qué diablos querría alguien comprar un crossover como la Toyota RAV4 o la Honda CR-V.

DISEÑO

La Maverick 2022 se basa en la misma plataforma C2 que la Bronco Sport y la Escape con tracción delantera. Se ve bastante decente para el rango de precios en el que se encuentra. La parrilla está atravesada por una franja que se extiende hacia los faros para poner un toque interesante de diseño. La mitad inferior de la defensa delantera, la defensa trasera completa y los faldones laterales están hechos de plástico negro. Viene con faros halógenos de serie, pero también hay disponibles LED. >>





caja de carga en un espacio de creación completo. También viene con ganchos de amarre móviles, para que sea mucho más fácil atar cosas.

La Maverick está disponible en 11 tonos exteriores diferentes: Shadow Black, Oxford White, Area 51, Cactus Gray, Carbonized Grey, Iconic Silver, Velocity Blue, Hot Pepper Red, Alto Blue y Cyber Orange (los tres últimos con un costo adicional). ¿Que dónde está el décimo primero? Bueno, si quieres la camioneta en color Rapid Red necesitarás pedir el paquete Lariat Luxury, el paquete First Edition y Ford Co-Pilot360, los cuales cuestan \$5,870 en total. ¡Uf!

INTERIOR

El Maverick tiene un diseño ordenado dentro de la cabina. Cuenta con asientos de tela en la versión base, asientos de tela escocesa en la intermedia y de cuero sintético en la superior Lariat. Detrás del volante hay una pantalla de 4.2 pulgadas en el cuadro de instrumentos, pero si escoges la versión Lariat la pantalla crece a 6.5 pulgadas. Esta pickup compacta viene de serie con un sistema de infoentretenimiento con pantalla táctil de ocho pulgadas. Es compatible con Apple CarPlay y Android Auto. También viene con dos puertos USB como estándar y puede tener dos más por un poco de dinero adicional. Incluso la carga inalámbrica está disponible. >>

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

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

Ford también ha introducido un sistema de sujeción integrado aquí o una variedad de accesorios extraíbles como portavasos y ganchos para bolsas de supermercado. Algunas de las otras sutilezas estándar y opcionales incluyen: dos fuentes de alimentación precableadas de 12 voltios en la caja, tomacorrientes en caja y cabina de 110 voltios, iluminación en la caja, asientos traseros abatibles y almacenamiento debajo del asiento y entrada sin llave.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

La Ford Maverick estará disponible con dos motores diferentes. La opción estándar es un sistema de propulsión híbrido con un motor de cuatro cilindros y 2.5 litros que genera 162 caballos y 155 libras-pie de torque; combinado con el motor eléctrico, puede producir hasta 191 caballos. La potencia se envía a las ruedas delanteras a través de una transmisión CVT que no es nuestra favorita, pero al menos ayuda a lograr una buena economía de combustible junto con el sistema híbrido. ¿Qué tan bueno? Ford dice que el rango estimado por la EPA proyectado es de 40 mpg. Puede viajar hasta 500 millas con un tanque lleno de gasolina. Esas son cifras bastante buenas para una 'camioneta'.

El otro motor es el EcoBoost de 2.0 litros y cuatro cilindros que genera 250 caballos y 277 libras-pie de torque. Este es idéntico al que monta la Bronco Sport. Este propulsor está disponible con un sistema de tracción total y está asociado a una caja de cambios automática de ocho velocidades que se comporta mucho mejor que la CVT de la versión estándar.

La Maverick puede remolcar hasta 2,000 libras en la versión básica, pero si optas por el motor EcoBoost, puedes aprovechar el paquete de remolque 4K que te permitirá remolcar hasta 4,000 libras. La capacidad máxima de carga útil está clasificada en 1,500 libras con ambos motores. Como no podía ser de otra manera, hay una edición especial de lanzamiento, la First Edition, que añade varias características de confort y estética como un techo corredizo eléctrico, techo negro, rines de 18 pulgadas, etc. Curiosamente, viene equipada con el sistema de propulsión híbrido -el EcoBoost es opcional- y



puede ser tuya por sólo \$1,495 adicionales.

Por último pero no por ello menos importante está el tema del precio. La Maverick es una pickup compacta asequible, pues la versión de entrada está en \$19,995, mientras que si te das vuelo y eliges una Lariat EcoBoost con doble tracción el precio rondará los \$30,000. Una de las cosas más interesantes de la Maverick es que es un vehículo sumamente práctico, perfecto para transportar mercancía no muy voluminosa o llevar las bicicletas de tu familia para un paseo de fin de semana (de hecho, Ford tiene varios tutoriales sobre cómo hacer las adaptaciones necesarias a la camioneta por muy poco dinero). Sin duda, en Dearborn tienen claro que este vehículo es para gente que no necesita una pickup mediana -ya no digamos de media tonelada-, pero que quiere acceder a la conveniencia de este tipo de vehículos sin gastar mucho dinero. [TFL](#)





LA VENTAJA DE ALLIANCE

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



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



alliancetruckparts.com



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



facebook.com/alliancetruckparts

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

DAIMLER | Alliance Truck Parts - Una marca del grupo Daimler

HORA DE MOVERSE

MANTENTE SANO PREVIO AL INVIERNO

EL AIRE SE HA VUELTO FRESCO Y FRÍO Y ESO SIGNIFICA QUE EL INVIERNO ESTÁ SOBRE NOSOTROS. EL INVIERNO ES UNA HERMOSA ÉPOCA DEL AÑO CON TODAS LAS MARAVILLOSAS VACACIONES Y HERMOSA NIEVE. PERO HAY ALGUNAS OTRAS PREOCUPACIONES CON LAS QUE TENEMOS QUE LIDIAR PARA ASEGURARNOS DE QUE TODOS TENGAMOS UNA TEMPORADA DE INVIERNO SEGURA Y SALUDABLE. »



El invierno está prácticamente sobre nosotros. Los días son cada vez más cortos y los resfriados son cada vez más intensos. Por lo general, este es un momento en el que podríamos comenzar a ganar algunos kilos o tener problemas para hacer suficiente ejercicio. A veces, cambiar una rutina diaria o una actividad común es suficiente para no estancarte en ese viaje hacia un mejor estado físico y salud. Por eso este mes te vamos a presentar algunos trucos o métodos novedosos para aumentar la productividad y la eficiencia, que puedes hacer para sacudir esa desidia de principios de invierno y tener un noviembre más saludable.

1. Adopta una política de solo escaleras. Por ejemplo, si hay 8 tramos de escaleras o menos y no estás cargando algo particularmente pesado, simula que los ascensores y las escaleras mecánicas no existen.

2. Pon un poco menos de azúcar en tu café de la mañana. Si eres un tipo de persona que le pone dos sobres de azúcar al café, quita la mitad de un paquete durante un par de semanas y luego despídete de uno completo después de eso. Si te gustan los lattes con sabor, pide 1 o 2 medidas ("pumps") menos de jarabe; sabrán a qué te refieres. Con el tiempo, tus papilas gustativas se adaptarán y podrás disfrutar de tu café matutino con menos azúcar agregada.

3. Come las verduras primero. Por supuesto, todos queremos ir inmediatamente por la rebanada de pizza, pero si primero ingieres esas verduras, *ite estás llenando con los alimentos más ricos en nutrientes antes que nada y guardando esos alimentos deliciosos y menos saludables para el final!*

4. Pide burritos con menos arroz y más frijoles. Los frijoles ofrecen más proteínas y fibra y te mantendrán lleno por más tiempo que el arroz.





5. Mantén un vaso/termo de agua al alcance y programa un cronómetro. Es fácil empantanarse y olvidarte de tomar agua cuando estás manejando o, quizá, ocupado haciendo trabajo de escritorio. Configurar un temporizador servirá como recordatorio para tomar otro sorbo y volver a llenar tu vaso, además de que -si no estás manejando- te dará la oportunidad de levantarte, estirar las piernas y registrar tu consumo de agua en aplicaciones como MyFitnessPal.

6. Encuentra un dispositivo de fitness como un Fitbug, Fitbit o JawboneUp. Los rastreadores pueden ayudarte a realizar un seguimiento de tu ejercicio e incluso pueden influir en la actividad física, para mejor. Si trabajas detrás de un escritorio, te sorprenderá saber que se necesitan miles de pasos para ir a la cafetería tres veces antes del almuerzo. Si te desempeñas al volante, estaciona tu camión lo más lejos posible de la tienda/restaurante en una estación de servicio o área de descanso; de este modo, te fuerzas a caminar lo más posible.


7. Camina y habla, o mira televisión. En los días en los que simplemente no tienes la energía para hacer ejercicio en toda regla, sal a caminar mientras te pones al día con las llamadas telefónicas. Si tienes la oportunidad, ve tu serie favorita mientras caminas o corres en una caminadora. Te sorprenderá lo fácil que es realizar una caminata inclinada de 60 minutos mientras ves tu serie favorita. Esta es una de las mejores formas de mantenerse activo mientras te sientes perezoso. >>

8. Elige un videojuego de control de movimiento. Es posible que los juegos que te ponen en movimiento y activo, como Nike Kinect y Wii Fit, no sean de muy alta intensidad, pero pueden ser una alternativa decente cuando hace mal tiempo o no hay suficiente luz del día para hacer ejercicio al aire libre. Si estás en casa y tienes hijos, incluye a los niños para pasar un rato divertido y de calidad en familia.

9. Establece una hora para apagar tus dispositivos electrónicos. Dormir lo suficiente es crucial para el bienestar general, pero estar conectado hasta la hora de acostarte puede interferir con el sueño. Apaga tu televisor, computadora o dispositivo móvil al menos una hora antes de cerrar los ojos.

10. Toma el transporte público. Caminar hasta la parada de autobús a tu lugar de trabajo y regresar, subir y bajar las escaleras del metro, e incluso pararse en el metro, quemarás calorías adicionales y activará los músculos de tus piernas.

CÓMO MANTENERTE SEGURO EN INVIERNO

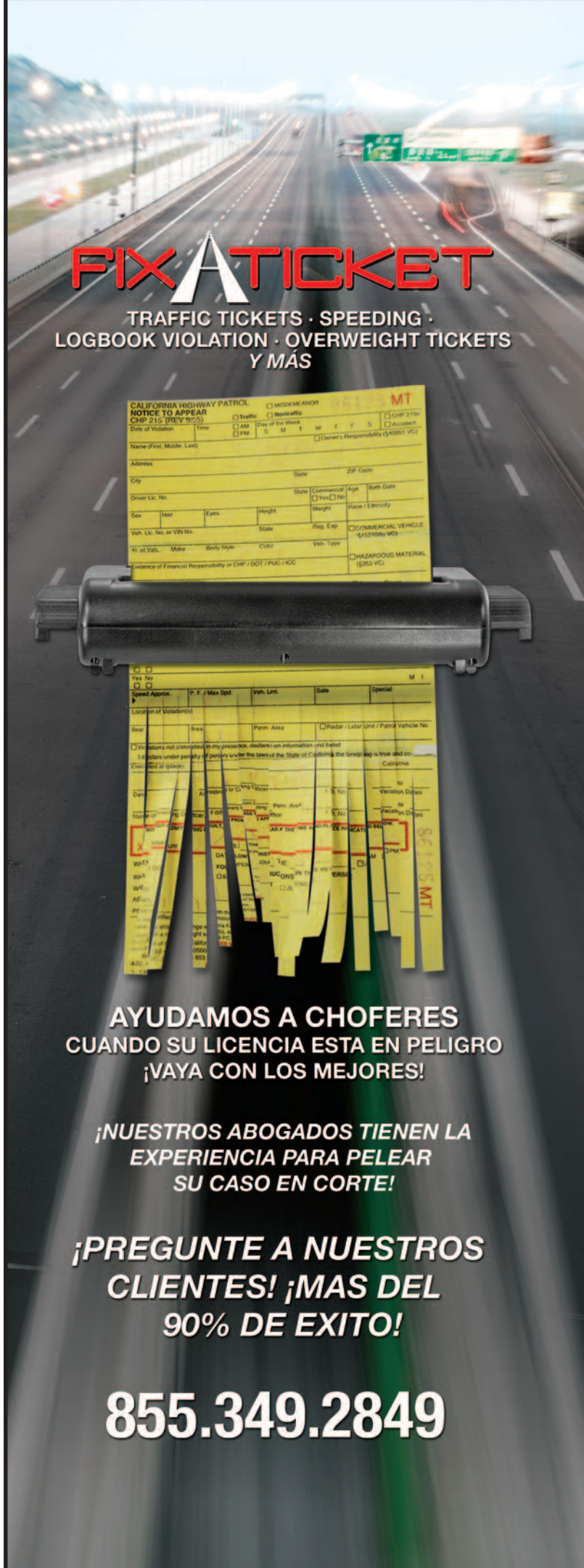
Como conductores de camiones, sabemos que la belleza de la temporada invernal también conlleva algunos peligros al conducir. Las condiciones frías pueden causar problemas con nuestros vehículos y afectar también el estado de las carreteras. Es muy importante que cuidemos tanto de nuestro cuerpo como de nuestros vehículos, para que ambos funcionen en plena forma en condiciones de frío. ¡Afortunadamente, podemos tomar medidas para manejar estos problemas y tener una temporada de invierno segura y saludable este año! 



COME PARA ESTAR SANO

Una de las maneras más fáciles de comenzar es asegurarte de que estás comiendo una dieta balanceada para mantener el sistema inmunológico fuerte para prevenir enfermedades. Comer muchas frutas y verduras, fuentes de proteínas magras y carbohidratos complejos ayuda a mantener nuestro cuerpo funcionando en plena forma. Aquí hay cinco alimentos que se recomiendan para reforzar nuestro sistema inmunológico y mantenernos saludables.

- **CALABAZA DE INVIERNO:** las calabazas de invierno como la acorn, (butternut) y spaghetti son maravillosas por proporcionar vitaminas A, B6, C y K, ácido fólico y potasio. También tienen un sabor delicioso y hay una gran variedad de invierno para elegir.
- **AVENA:** La avena es rica en nutrientes, particularmente zinc, que es excelente para la función inmunológica.
- **HOJAS VERDES OSCURAS:** el kale, la col, la escarola y la acelga ofrecen una gran cantidad de vitaminas A, K y C, así como ácido fólico.
- **BAYAS:** Las fresas, arándanos y las frambuesas son fuentes maravillosas de nutrientes. Son particularmente fáciles de conseguir en invierno simplemente comprándolas congeladas. Se usan fácilmente desde el congelador y se pueden agregar a muchas recetas, así como batidos, avena y yogur.



FIX A TICKET

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

CALIFORNIA HIGHWAY PATROL MIDDLE MEANOR MT

NOTICE TO APPEAR
CHP 215 (REV 9/05)

Date of Violation: _____ Time: _____ AM _____ PM

Name of Violator (Last, First, Middle Initial) _____

Address _____

City _____ State _____ ZIP Code _____

Driver Lic. No. _____ State _____ Commercial Yes No Age _____ Birth Date _____

Sex _____ Hair _____ Eyes _____ Height _____ Weight _____ Race / Ethnicity _____

Veh. Lic. No. or VIN No. _____ State _____ Reg. Exp. _____ COMMERCIAL VEHICLE (410250b VC)

Yr. of Veh. _____ Make _____ Body Style _____ Color _____ Veh. Type _____ HAZARDOUS MATERIAL (5303 VC)

Evidence of Financial Responsibility or CHP 7001 / PAC / FDC _____



Speed Approx. _____ P. F. / Max Spd. _____ Veh. Unit _____ Safe _____ Special _____

Location of Violation(s) _____

Best _____ Area _____ Perm. Area _____ Radar / Lidar Unit / Photo Vehicle No. _____

Violations not committed in my presence, declare on information and belief _____

I declare under penalty of perjury under the laws of the State of California the foregoing is true and correct.

Executed at (place): _____ California _____

Date _____

Signature of Driver _____

Signature of Officer _____

Officer No. _____

Vehicle No. _____

Plate No. _____

City _____

County _____

State _____

Zip _____

Officer No. _____

Vehicle No. _____

Plate No. _____

City _____

County _____

State _____

Zip _____

**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



• **AGUA:** Es muy importante mantenerte hidratado. La mayoría de las autoridades sanitarias recomiendan alrededor de dos litros de agua al día para que los adultos mantengan el cuerpo funcionando sin problemas. El agua ayuda al cuerpo a regular la temperatura y mantiene las células y los tejidos funcionando correctamente. El agua puede hacer que te sientas más lleno, lo que puede ayudarte a comer menos y evitar el aumento de peso en invierno. ¡También ayuda a reforzar tu sistema inmunológico!



¡CUIDADO CON EL CLIMA!

CLIMA PELIGROSO EN LA CARRETERA

LOS CAMIONEROS PROFESIONALES EXPERIMENTAN UNA VARIEDAD DE CONDICIONES CLIMÁTICAS ADVERSAS. ESTO ES ESPECIALMENTE CIERTO SI RECORRES UNA RUTA MÁS LARGA A TRAVÉS DE VARIOS ESTADOS, QUIZÁ INCLUSO TE TOQUE CONDUCIR EN MEDIO DE UNA TORMENTA DE NIEVE. POR ESO, VAMOS A PLATICAR SOBRE 9 COSAS QUE DEBES SABER PARA RODAR SEGURO. »»



Si conduces un camión de manera profesional, es esencial que estés al tanto de los patrones climáticos en las áreas donde viajarás. Esto te ayudará a planificar con anticipación y trabajar tu ruta en consecuencia. El mal tiempo para los camioneros puede causar cualquier cosa, desde inconvenientes, retrasos, accidentes graves, cierres interestatales y, en algunos casos, la muerte, especialmente si se trata de vehículos de cuatro ruedas. Estos son algunos consejos que los camioneros deben saber sobre cómo lidiar con condiciones climáticas peligrosas.

1. LLUVIA HELADA

Este nos parece el peor tipo de clima para conducir. Una buena idea es colocar un medidor en el camión para controlar la temperatura exterior en todo momento. Así podrás ver cuando la temperatura del aire exterior está bajando y, por lo tanto, cuando la lluvia se está convirtiendo en hielo. Esta es quizá la situación más desafiante y peligrosa cuando estás detrás del volante, ya que puede ser casi imposible mantener el control del camión.

Nuestro consejo es que cuando veas que se empieza a formar hielo en tus espejos o parabrisas, o si tu indicador marca que la tempera-



tura exterior está bajando, salgas de la carretera de inmediato. No esperes a ver si las cosas mejoran. Encuentra un lugar seguro para salir de la carretera y estaciona hasta que mejore el clima. Desafortunadamente, las condiciones de la carretera durante la lluvia helada son muy impredecibles. Aquí es cuando

puedes experimentar parches de hielo negro y poca visibilidad. Es mejor detenerse y esperar que arriesgarte a tener un accidente.

2. NEVADAS FUERTES

Si el pronóstico del tiempo predice fuertes nevadas, debes llevar contigo cadenas





para las llantas. Si el clima se pone realmente feo, debes estar preparado para salir de la carretera y detenerte. Asegúrate de tener ropa de abrigo adicional y algo de comida a bordo, en caso de que te quedes atascado al costado de la carretera durante un período de tiempo. Cuando pasa una tormenta y cae

una cantidad excesiva de nieve, pueden pasar días antes de que los camiones quitanieves puedan limpiar la nieve y las carreteras se vuelvan a abrir. Asegúrate de cargar combustible antes de tu viaje en caso de que te quedes atascado. ¡Los calentadores de manos son un salvavidas!

3. VIENTO FUERTE

Si alguna vez has cruzado la I-80 en Wyoming, sabes que los vientos cruzados pueden ser lo suficientemente poderosos como para hacer que un camión se salga de la carretera. Si te encuentras con vientos cruzados fuertes, lo cual es muy típico en cualquiera de las carreteras interestatales abiertas, y tu carga es excepcionalmente liviana, busca un lugar seguro para detenerte. Si es posible, dirígete a una parada de camiones y busca un lugar para estacionar entre dos remolques. Esta es una buena forma de protegerte durante una tormenta de viento.

4. TORMENTAS DE POLVO

Las tormentas de polvo, como las de Arizona en la I-10, también pueden ser muy amenazantes para los camioneros. Como conductor profesional, debes estar al tanto del clima que se avecina para poder prepararse para él. Desafortunadamente, las tormentas de polvo a veces son difíciles de predecir. Si quedas atrapado en una, debes detenerte y esperar. Las malas tormentas generalmente provocan cierres de carreteras, por lo que a menudo no tendrás otra opción. Mantén las ventanas bien cerradas y descansa un poco hasta que haya pasado. >>



¿Cuántos Códigos Expresos lleva?

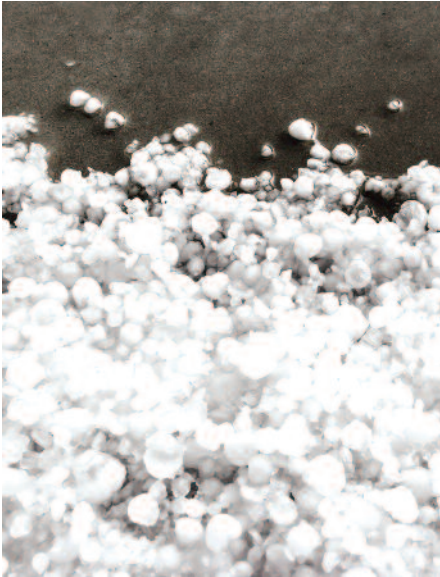
CONSULTE Y CARGUE AL INSTANTE EL SALDO DE SUS CÓDIGOS EXPRESOS

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

www.comdata.com/expresscode



COMDATA
Payment Innovation



5. TORMENTAS DE GRANIZO

La visibilidad se ve seriamente afectada durante las tormentas de granizo. Otro riesgo severo para los camioneros bajo estas condiciones es el daño en la carrocería y el parabrisas del camión. Evita usar el freno Jake durante una tormenta de granizo, ya que las carreteras pueden ser más resbaladizas de lo que parecen.

6. CALOR ALTO

El calor excesivo también puede ser un peligro. Las altas temperaturas son difíciles para un camión grande y su funcionamiento óptimo. ¡Literalmente puede derretir la goma de las llantas! El motor del camión tenderá a sobrecalentarse y el embrague del ventilador trabajará horas extra. Si un conductor empuja el camión con fuerza en condiciones de calor excesivo, la temperatura del motor puede dispararse, lo que puede causar daños graves. Incluso puedes encontrarte varado en el desierto. Si va a ser un día muy caluroso, puede ser mejor estacionarse durante la parte más calurosa del día. Luego, por la noche, cuando las temperaturas se hayan enfriado, continúa con tu viaje y recupera el tiempo "perdido".

7. NIEBLA

Conducir en la niebla tiene sus propios desafíos únicos para el camionero. A menudo, la niebla puede ser fina y desigual y no es un peligro grave si no es un gran banco de niebla denso. El rango de visibilidad en la niebla es el factor decisivo. Cuando la visibilidad comienza a disminuir, es hora de



encontrar un lugar seguro para estacionarte. Rara vez es buena idea subirse al arcén de una rampa de salida, pero si la situación es grave y es necesario, esto es mejor que hacerlo en el acotamiento de la carretera. Si te es posible, evite detenerte en el camino. Tus luces traseras pueden confundir al tráfico detrás de tu camión. Enciende las luces intermitentes y sal de la carretera tan pronto como puedas.

Es importante tener en cuenta que si te


enteras por anticipado de que habrá muy mal tiempo, puede que sea más seguro sortear la tormenta donde estás estacionado, como en una parada de camiones o en un área de descanso. Una vez en la carretera, es posible que no haya un lugar seguro para hacerlo. Esta puede ser una situación muy peligrosa para un camionero.

Sí, es muy probable que tu despachador no esté muy contento con tu decisión de detenerte y retrasar la entrega de la carga.



Sin embargo, los despachadores parecen estar muy molestos de todos modos. Recuerda, los conductores profesionales están protegidos bajo la Ley de Asistencia al Transporte de Superficie (STAA por sus siglas en inglés) para negarse a conducir si hace mal tiempo. ¡La seguridad es primero!

Haz de la seguridad su prioridad para todas las condiciones climáticas. La seguridad es lo más importante sin importar el clima. Como conductor de camión profesio-

nal, la decisión de manejar o permanecer estacionado si las condiciones son amenazantes es únicamente tuya. No es responsabilidad del despachador. Es tu responsabilidad mantenerte a salvo a tí mismo, el camión, el remolque y la carga, así como a los demás viajeros en la carretera. Si hay un accidente mayor debido a una mala decisión de tu parte, las autoridades te señalarán a ti, no a tu despachador. Recuerda esto. Protégete y protege a los demás. 



¡FELICES 100!

INDIAN CHIEF 2022

INDIAN ES UN FABRICANTE DE MOTOCICLETAS CON MUCHÍSIMO HISTORIAL, TANTO QUE CELEBRA EL CENTÉSIMO ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DE LA CHIEF. RINDIENDO UN HOMENAJE A SU ILUSTRE PASADO PERO CON UN PIE EN EL SIGLO XXI, ESTA MOTO ES UNA EXCELENTE ALTERNATIVA PARA LOS FANÁTICOS DE LA VIEJA ESCUELA QUE QUIEREN ALGUNAS DE LAS COMODIDADES MODERNAS. >>



La Indian Chief llegó a las calles en 1921. Diseñada por el legendario Charles Franklin, el piloto de tierra e ingeniero que también imaginó la Scout, la Chief tenía un V-twin de 61 pulgadas cúbicas, doble árbol de levas, un asiento bajo y elegantes líneas. A los motociclistas les encantó su potencia, par y su ágil bastido, por lo que esta moto ganó muchos seguidores. En la década de 1940, la Chief ayudó a impulsar la era de la posguerra de las carreras de motos y la personalización en Estados Unidos.

Para celebrar su centenario, la Chief fue completamente reinventada. El nuevo modelo es la combinación de lo antiguo y lo nuevo: un diseño clásico complementado con tecnología y rendimiento modernos, sin concesiones. Conserva su clásica postura compacta, estructura de acero simple y distancia entre ejes de 64 pulgadas. Sin embargo, al tratarse de un tributo rodante, la Chief tenía que ajustarse a un plan de diseño bastante estrecho, y parece que la fábrica realmente lo ha logrado.

El tratamiento oscurecedor va de arriba a abajo y comienza de inmediato con rines, cubiertas de horquilla y amortiguadores negros. Se extiende hacia el tren motriz y el escape para cubrir casi todo el motor con la excepción de los bordes pulidos de las aletas de enfriamiento, los tubos de la varilla de empuje y un puñado de piezas como las únicas concesiones al brillo que se pueden encontrar. Sin embargo, eso está bien, porque al final del día, el cromo no es lo que te lleva a casa, y nos gusta el aspecto discreto de esta nueva plataforma de Chief.

Tanto la salpicadera delantera como la trasera están fuertemente recortadas para recordar los trabajos clásicos que hace la propia marca a este respecto, aunque para ser honestos, extrañamos unos rines de rayos. El faro sirve como un microcosmos del diseño general. Está montado en una carcasa redonda, de la vieja escuela, de un solo faro, pero tiene varios proyectores LED para ahuyentar la oscuridad y garantizar una visibilidad bidireccional durante el día. La iluminación LED en todas las luces para dar a conocer tus intenciones al tráfico circundante viene de serie.

Detrás del faro, el manubrio y los espejos opacos, el tanque de combustible de cuatro galones tiene un perfil clásico en



forma de gota por delante del sillín individual que coloca tu trasero a 26 pulgadas del piso. Eso es bastante bajo en el esquema general de las cosas y seguramente aumentará la confianza en las paradas y al caminar por el estacionamiento, incluso para los pilotos más bajos.

Si te gusta compartir la diversión con tu media naranja, tendrás que buscar un asiento para el pasajero de algún tipo, pero no te preocupes, porque evidentemente la fábrica ofrece una línea de accesorios que cubre esa base en particular junto con montones de artículos para personalizar tu Chief y dejarla a tu entero gusto.



CHASIS

Los miembros del bastidor de acero tubular en la nueva Chief componen la estructura de doble tubo descendente / doble cuna con



un cabezal de dirección de tipo abierto que reduce el peso visual en la parte delantera e incluso agrega un toque chopper a la mezcla. En la parte trasera, el diseño del subchasis

de aluminio sugiere la geometría de las viejas motos rígidas (sin amortiguación). Aunque Indian no llega tan lejos como Harley-Davidson y Triumph con una adecuada

estructura falsa de jaula de columpio rígida, los amortiguadores traseros llevan el ángulo del subchasis de manera similar a como sería el de una hardtail.

Los rines de aluminio fundido completan el chasis rodante en un diámetro de 19 pulgadas adelante por 16 hacia atrás, y vienen envueltas en unas súper pegajosas Pirelli Night Dragon 130/60 y 180/6, respectivamente, en una clasificación "H" que tolera velocidades de hasta 130 millas por hora. La suspensión también hace honor al concepto de moto vintage, pues si bien la horquilla tiene un recorrido de 5.2 pulgadas, no tiene ningún tipo de ajuste. >>



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

Motor

- Thunder Stroke 111 de 1,811 cc, enfriado por aire.

Potencia

- 78 HP y 108 lb-pie

Transmisión

- 6 velocidades, por correa dentada.

Frenos

- Monodisco de 300 mm.

Tanque

- 4 galones (15.1 lt)

Precio

- Desde \$14,499



En la parte trasera, los amortiguadores helicoidales tienen el obligatorio ajuste en precarga del resorte y tienen 3 pulgadas de recorrido para cumplir con los requisitos básicos. Para detener a la Chief, hay discos de freno en ambas ruedas de 300 mm, con una pinza delantera de cuatro pistones delante y un caliper trasero de un solo pistón. Como ya estamos en el siglo XXI, está disponible un sistema antibloqueo para los frenos, aunque puedes elegir uno de los dos modelos que ruedan sin control electrónico de frenos.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Las falsas aletas de refrigeración en las



cubiertas del motor hacen un guiño a los motores flathead de antaño y, al igual que muchas de esas viejas mecánicas, los tubos de la varilla de empuje van por fuera en pares paralelos para completar ese look. Es un motor refrigerado por aire, por lo que las aletas de enfriamiento en los cilindros no son sólo un adorno y como no hay radiador que "ensucie" la parte delantera de la máquina,

tiene un estilo muy limpio.

El motor tiene cilindros de 101 mm con una carrera de 113 mm que resultan en un desplazamiento de 111 pulgadas cúbicas (1,811 cc) y una relación de compresión suave de 9.5 a 1 que extenderá la vida útil del extremo inferior y facilitará la compra de combustible. El control de inducción se reduce a un solo cuerpo de acelerador de 54 mm, y el único




control de calidad de conducción en la Chief es el trío de modos de manejo que te permite ajustar la entrega de potencia a tu medida.

Un sistema silencioso de correa y polea reforzado con carbono y de bajo mantenimiento actúa como la transmisión final detrás de una caja de seis velocidades y un embrague húmedo estándar para una velocidad máxima alrededor de la marca de 115

millas por hora. En cuanto a la potencia de salida, el Thunder Stroke 111 genera un impresionante torque de 108 lb-pie a unas bajas 3,200 rpm para hacer que una parte considerable de ese empuje esté disponible un poco más allá del ralenti y haya mucha "tela de donde cortar".

El color, acabados y el sistema ABS influyen en el precio final. En la parte inferior de

la cadena alimenticia está en negro metálico sin ABS por \$14,499 y en blanco ahumado sin ABS por quinientos dólares adicionales. Si prefieres la protección que brinda el ABS, los paquetes en blanco y negro se venden por \$ 5,299 y \$15,799 respectivamente. Si la onda monocromática no es lo tuyo, hay una opción más en acabado Ruby Smoke con ABS por \$15,799. 

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

NOVIEMBRE DE 2022 | 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.



TATA MOTORS

Connecting Aspirations







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[®]
Dormitorio, hacemos que nuestro
trabajo sea ayudarte a maximizar el tuyo.

Escanee para
obtener detalles.



Entérate cómo Mack puede ayudarte en
MackTrucks.com/Partners

BORN READY.