

KENWORTH W990 | INTERNATIONAL HX SERIES | FORD TRANSIT

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

OCTUBRE

MAGAZINE

2022

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com



CAMIONETA

SERIES

VOCACIONAL



**CHEVROLET
COLORADO 2023**

LA FAMA DE **SCANIA** EN EL SEGMENTO DE LARGA DISTANCIA NO ES ALGO QUE LE HAYA SIDO OTORGADO, SE LO HAN GANADO A PULSO CREANDO CAMIONES DE CALIDAD, EFICIENTES Y POTENTES, QUE HACEN LAS DELICIAS DE LOS CONDUCTORES. ALGO QUE SE VIÓ ACENTUADO CON LAS NUEVAS CABINAS MÁS LUJOSAS Y ESPACIOSAS, CON UN SUELO PLANO PARA MAYOR COMODIDAD, UNA EXCELENTE VISIBILIDAD Y MUCHOS ESPACIOS PARA GUARDAR COSAS.



LA OPCIÓN CORRECTA





PAG. 18

SCANIA SERIE S

La fama de Scania en el segmento de larga distancia no es algo que le haya sido otorgado, se lo han ganado a pulso creando camiones de calidad, eficientes y potentes, que hacen las delicias de los conductores. Algo que se vió acentuado con las nuevas cabinas más lujosas y espaciosas, con un suelo plano para mayor comodidad, una excelente visibilidad y muchos espacios para guardar cosas.



26

VOCACIONAL

INTERNATIONAL HX SERIES 2022

Los vocacionales son conocidos por ser los camiones más versátiles del mercado, pero la Serie HX lleva esto al extremo, pues ofrece incluso una cabina dormitorio para aplicaciones de transporte pesado. Además, tienen una resistencia, potencia y durabilidad que lo hacen desempeñarse al máximo incluso bajo las condiciones de trabajo más severas.



32

AMERICANO

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.



42

UTILITARIO

FORD TRANSIT CONNECT

No dejes que sus contenidas dimensiones te engañen, la Transit Connect es una van con una sorprendente capacidad de carga pero, sobre todo, una increíble versatilidad para adaptarse perfectamente a las necesidades de tu empresa. Con un eficiente tren motriz y un buen nivel de equipamiento, es la herramienta perfecta para potenciar tu negocio.



ESAS LARGAS HORAS DE RECORRIDO REQUIEREN UN ACEITE DE ALTO RENDIMIENTO



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

**Shell
ROTELLA**

El aceite de motor que trabaja tan duro como usted.

ENCUENTRA
LA NUEVA APP DE



PARA IPAD,
IPHONE Y
ANDROID



ES **GRATIS!**



Available on the
App Store



PAG. **90**

**INDIAN SCOUT
ROGUE 2022**

En un mundo cada vez más tecnologizado, la Scout Rogue es una bocanada de aire fresco para los motociclistas más puristas, pues es tan análoga como se puede pedir hoy en día. Con un estilo ligeramente retro, resulta muy atractiva a la vista, y rinde algo así como un homenaje a la extinta Victory Octane.



CAMIONETA

**CHEVROLET
COLORADO 2023**

La Colorado parece una versión reducida de la Silverado. Hay una conexión visual más cercana que nunca, e incluso los diversos niveles de equipamiento reflejan las ofertas de Silverado.



FINANZAS

**EL COSTO DE
ELECTRIFICAR**

Los camiones comerciales eléctricos ya son una realidad, casi todos los fabricantes tienen al menos un modelo disponible. Ahora bien, la adopción de esta nueva tecnología trae consigo nuevos y complejos desafíos, especialmente en el tema de la carga.



EN LA RUTA

**HABLA EL
MISMO IDIOMA**

Tratar con expedidores y corredores hablando su mismo lenguaje te permitirá no solo obtener mejores tarifas, sino crear relaciones de larga duración que cimentarán una confianza que te permitirá tener mejores dividendos.



TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.

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

Advertising: 888.628.2188

Distribution T.L.P. Distribution 310.429.0250

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

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.



automundo



MODA

ESTILO HOGAR

¿Qué pasa?
VEGAS

CONTENIDO | DIRECTORIO

6

OCTUBRE DE 2022 | TRANSPORTE LATINO

ISUZU



ENTRA A LA FAMILIA ISUZU CON LA LÍNEA DE CAMIONES CLASE 3-7 DE CABINA BAJA

ADELANTADA CON CARROCERÍAS DE 12-30 PIES.

*Visita a tu distribuidor local Isuzu para conocer
más sobre toda la alineación de camiones Isuzu.*

WWW.ISUZUCV.COM



Los vehículos se ensamblan con piezas fabricadas por Isuzu Motors Limited, sus compañías afiliadas y por proveedores independientes que producen dichos componentes bajo los rigurosos estándares de calidad, desempeño y seguridad. Los vehículos se muestran con equipamiento opcional. Parte del equipo es instalado por el distribuidor. © 2022 Isuzu Commercial Truck of America, Inc.

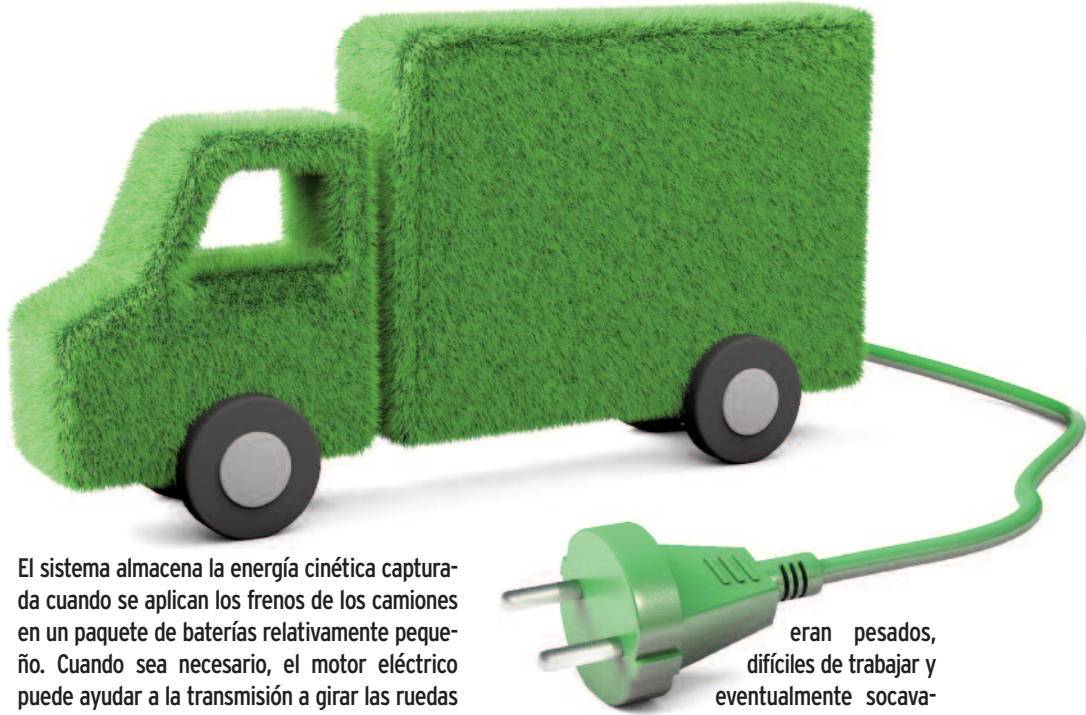
¿PODRÍA LA TECNOLOGÍA HÍBRIDA AYUDAR A LOS FUTUROS DIÉSEL?

El diésel no va a ninguna parte. Ciertamente pasamos mucho tiempo hablando sobre nuevas tecnologías de emisiones bajas e incluso nulas. Y ten la seguridad de que esos sistemas llegarán a los camiones, más temprano que tarde (¿alguien dijo eléctricos?). Sin embargo, durante las próximas dos décadas más o menos, posiblemente más, la gran mayoría de las flotas de América del Norte dependerán del diésel para transportar mercancías, especialmente en aplicaciones de larga distancia. La sabiduría convencional es que las nuevas tecnologías de tren motriz se arraigarán en las costas y luego se abrirán paso lentamente hacia el centro del continente. Hay muchas razones para esto, incluidas las regulaciones, los aumentos de costos, la disponibilidad de incentivos y, significativamente, la infraestructura. Por lo tanto, para gran parte del interior del continente, el diésel seguirá siendo la única opción de combustible viable para la mayoría de las flotas durante algún tiempo. Pero eso no significa que no podamos usar parte de esta nueva y sorprendente tecnología para mejorar el rendimiento del motor diésel.

Al final del día, las regulaciones de emisiones y el impulso hacia una industria de camiones con cero emisiones netas para 2050 se reducen esencialmente a una cosa: quemar menos diésel hasta que llegue el momento en que la industria no necesite quemar diésel en absoluto. Entonces, si la industria pudiera idear un sistema rentable que le diera a los camiones un aumento del 30% en el ahorro de combustible para conducir en la ciudad y un aumento del 15% en la carretera, las flotas estarían interesadas, ¿verdad?

TRENES MOTRICES HÍBRIDOS DIÉSEL-ELÉCTRICOS

Una nueva generación de trenes motrices híbridos diésel-eléctricos "inteligentes" puede hacer precisamente eso. Es por eso que es muy posible que sean un componente esencial en la próxima generación de sistemas de propulsión diésel Clase 8 que se encuentran actualmente en desarrollo. Un tren motriz híbrido es simplemente un motor eléctrico agregado a la transmisión de un tren motriz diésel (o de gas) convencional.



El sistema almacena la energía cinética capturada cuando se aplican los frenos de los camiones en un paquete de baterías relativamente pequeño. Cuando sea necesario, el motor eléctrico puede ayudar a la transmisión a girar las ruedas motrices del camión, para ayudar al motor diésel y evitar que consuma combustible adicional.

Los camiones diésel son menos eficientes y más contaminantes en el extremo inferior de la curva de torsión, cuando realizan mucho esfuerzo para poner en marcha un camión grande a velocidades de crucero. Pero, el motor eléctrico en un tren de transmisión híbrido puede proporcionar un par instantáneo al eje de transmisión del camión. En muchos casos, el motor eléctrico por sí solo es lo suficientemente potente como para hacer que un camión ruede de 25 a 30 mph mientras el motor diésel simplemente está en ralentí, hasta que comienza a contribuir constantemente con más y más caballos de fuerza a la curva de par una vez que el camión ha establecido un buen impulso hacia adelante. Una vez que el diésel alcanza su punto óptimo de ahorro de combustible a velocidades de autopista, el motor eléctrico deja de aportar potencia al tren motriz hasta que se vuelve a necesitar.

La industria del transporte por carretera incursionó por primera vez con trenes motrices híbridas diésel-eléctricos a principios de la década de 2000. Si bien los sistemas funcionaban bien,

eran pesados, difíciles de trabajar y eventualmente socavados por los precios baratos del combustible. Los trenes motrices híbridos más nuevos son mucho más livianos y usan nuevas tecnologías de control electrónico del motor para reaccionar de una manera "inteligente" para ayudar al motor diésel a avanzar. Estos nuevos motores eléctricos pueden "hablar" electrónicamente con la transmisión automática del camión y participar para ayudar no solo cuando hay que poner en marcha el camión, sino también en pendientes pronunciadas o incluso cuando se enfrenta a fuertes vientos en contra. Y, según el tipo de sistema híbrido, pueden reemplazar completamente al motor diésel y brindar una operación completamente eléctrica durante períodos de tiempo relativamente cortos, lo que elimina las emisiones locales en áreas urbanas o industriales.

El tren motriz híbrido podría ser la tecnología provisional perfecta que ayude a los camiones a alejarse de los combustibles diésel con un mínimo de interrupciones. El tiempo dirá. Pero la tecnología es ciertamente prometedora y es posible que pronto tenga la oportunidad de demostrar su valía en las operaciones de flota. [7TL](#)

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



MEJORAN CONDICIONES PERO SIGUEN NEGATIVAS

Si bien las condiciones de los camiones mejoraron en julio, se mantuvieron levemente negativas y se espera que continúe la debilidad moderada. El Índice de Condiciones del Transporte (TCI por sus siglas en inglés) mejoró a -0.7 de los -3.36 del mes anterior, sobretodo debido a la caída de los precios del diesel durante ese mes, dijo la Asociación de Investigación de Transporte de Carga (FTR por sus siglas en inglés) en un comunicado. Aunque el índice estaba justo por debajo de su punto neutral en cero, fue el tercer mes consecutivo de lecturas negativas, una situación que no ocurría desde marzo-mayo de 2020. FTR espera que las condiciones del mercado de camiones estén en un largo período de debilidad moderada.

“Las compañías de camiones tuvieron una gran racha, pero la dinámica de carga claramente se ha suavizado”, dijo Avery Vise, vicepresidente de camiones de FTR. “Si bien la economía y los mercados de carga parecen más resistentes de lo que muchos observadores temen, los riesgos se inclinan a la baja. La debilidad del mercado no será uniforme, pero el tipo de carga no es el único diferenciador”. Vise dijo que los transportistas con más carga por contrato “deberían seguir obteniendo mejores resultados que el mercado total”, y los transportistas que han administrado bien los costos “ciertamente estarán en una mejor posición para prosperar”.

El TCI rastrea los cambios que representan cinco condiciones principales en el mercado de camiones del país: volúmenes de carga, tarifas de carga, capacidad de la flota, precios del combustible y costos de financiamiento. Las métricas individuales se combinan en un solo índice que indica la salud general de la industria. Una puntuación positiva representa condiciones buenas y optimistas. Por el contrario, una puntuación negativa representa malas condiciones pesimistas. Las lecturas cercanas a cero son consistentes con un entorno operativo neutral, y las lecturas de dos dígitos en cualquier dirección sugieren que es probable que haya cambios operativos significativos. 



Después de ver a sus hermanos de carretera obtener mejora tras mejora, llegó la hora de que a los vocacionales de Freightliner, los M2 y SD, “les hiciera justicia la revolución”. Freightliner lanzará el próximo año su nueva serie Plus: versiones mejoradas de sus modelos M2 y SD, incluidos el M2 106 Plus, M2 112 Plus, 108SD Plus y 114SD Plus. Hay algunos ajustes sutiles en el exterior, como que las persianas de la parrilla y las cubiertas de las entradas de aire en el M2 tienen un notable estilo Cascadia, pero aparte de eso, el interior y la tecnología recibieron la mayor atención.

Las mejoras incluyen tres nuevos niveles de equipamiento; desde vinilo básico de limpieza y lavado hasta lujoso y premium. Los modelos M2 Plus y SD Plus a menudo son solo medios para un fin, pero la búsqueda de conductores ha puesto los toques exclusivos tipo automóvil en el centro del transporte comercial. Un asiento fijo y una suspensión de resorte ya no son suficientes. El asiento del conductor gana su “Plus” al agregar algunas pulgadas adicionales de recorrido para los conductores de menor estatura. La columna de dirección también es infinitamente ajustable.

Los comentarios de la flota y de los conduc-



tores definieron muchas de las mejoras de diseño de la Serie Plus, incluida la reubicación de los botones del seguro eléctrico de las puertas y de las ventanas eléctricas del panel de instrumentos a las puertas mismas. Esto también limpió el panel de interruptores, donde ahora hay espacio para más de 32 controles, dos veces y media más espacio para que lo utilicen los fabricantes de equipos de camiones. Y todos los interruptores están al alcance del conductor.

Freightliner ha mejorado el aislamiento en la cabina, amortiguando el ruido exterior y proporcionando una mejor eficiencia térmica. Esto también contribuye a una cabina más silenciosa, ya que se pierden todos los traqueteos y chirridos familiares que provienen de los paneles de plástico mal ajustados. Un tablero centrado en el conductor presenta un centro de información del conductor fácil de leer, que también es el



LLEGAN LOS FREIGHTLINER PLUS REVITALIZAN SU LÍNEA VOCACIONAL

hogar de la información del Sistema Avanzado de Asistencia al Conductor (ADAS por sus siglas en inglés), como la distancia de seguimiento, el mantenimiento del carril y demás. Un cómodo volante forrado en cuero presenta controles integrados, un estilo tomado de Cascadia y un estándar en la industria automotriz.

SEGURIDAD Y TECNOLOGÍA

La serie Plus M2 y SD marcan el comienzo de una nueva era para los sistemas de seguridad y conectividad de Detroit Assurance, ahora disponibles por primera vez, en toda la línea de camiones vocacionales y de servicio mediano de Freightliner. Ciertas características de Detroit Assurance también estarán disponibles con un motor Cummins, otra primicia. Cuando Detroit ponga punto final a sus motores DD5 y DD8 en la segunda mitad de esta década, Detroit Assurance será el gran diferenciador de Freightliner entre los camiones de trabajo mediano/vocacional, porque los trenes motrices en este segmento, en muchos casos, son todos iguales. El motor Cummins B6.7/transmisión Allison RDS se está convirtiendo en el omnipresente tren motriz de servicio mediano, y esa combinación se encuentra entre las que ofrece Freightliner en su próxi-

ma serie Plus.

Las características de seguridad estándar seleccionadas incluyen Active Brake Assist, Lane Departure Warning y Side Guard Assist opcional. Las características adicionales como el control de cruce adaptativo, que ajusta automáticamente la velocidad de cruce para mantener una distancia de seguimiento segura, estarán disponibles con la serie Plus al comienzo de la producción en la segunda mitad del próximo año.

Tanto el M2 como el SD pasan gran parte de su tiempo navegando a través de multitudes, ya sea en el lugar de trabajo o en las calles de la superficie urbana, por lo que la adición del frenado total en vehículos en movimiento y detenidos, y peatones en movimiento y detenidos, es una capa de seguridad adicional para todos dentro y fuera del camión.

TREN MOTRIZ Y TRANSMISIÓN

El M2 106 Plus viene con el motor Cummins B6.7, mientras que el 108SD Plus viene con el motor Cummins L9. El M2 112 Plus y el 114SD Plus obtienen el DD13 Gen 5 y sus nuevas clasificaciones de potencia vocacionales, que ofrecen hasta 525 HP y 1850 lb-pie de torque. Estas clasificaciones tienen potencia adicional en el extremo supe-

rior de la banda de RPM y más torque en el extremo inferior en comparación con la generación anterior DD13. Según el modelo de camión, también están disponibles el motor diésel Cummins X12 y los motores de gas natural L9N e ISX12N. Por primera vez, la transmisión Detroit DT12-V, la versión profesional del DT12, se ofrecerá con el DD13. Las transmisiones manuales automáticas y manuales de Eaton, y las transmisiones automáticas de Allison, también están disponibles en los camiones de la serie Plus.

Para facilitar el proceso de mejora de la carrocería, la serie Plus incluye el sistema eléctrico QuickFit de Daimler Truck. QuickFit brinda un acceso más fácil a los puntos de conexión críticos, más fuentes de energía, interruptores programables, parámetros personalizables y funciones de enclavamiento, lo que hace que los accesorios sean más flexibles, confiables y duraderos. Con la introducción de los camiones de la serie Plus, los componentes eléctricos clave también se reubicaron para proporcionar un mejor aislamiento de las variables externas y los escombros de la carretera que pueden causar tiempos de inactividad. La producción de la serie Plus comenzará en la segunda mitad de 2023 en Mount Holly, NC y Santiago Tianguistenco, México. 

Antes de la fecha límite de implementación del mandato del dispositivo de registro electrónico de la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA por sus siglas en inglés) a finales de 2017, la agencia pareció molestar a los propietarios-operadores y otros que se oponían al mandato al aclarar que su exención a camiones anteriores al 2000 se aplicaba al año del modelo del motor en lugar del año del modelo del chasis del camión. El razonamiento detrás de eso tenía que ver en parte con la realidad del mercado de glider kits, que se estaba convirtiendo en un gran éxito, en el que los chasis más nuevos a menudo estaban equipados con motores remanufacturados anteriores al 2000, en algunos casos sin módulos de control electrónico al que un Dispositivo Electrónico de Registro (ELD por sus siglas en inglés) podría conectarse efectivamente.

El jueves 15 de septiembre, la FMCSA señaló que estaba considerando posibles cambios a esa exención, entre otros aspectos de la regla ELD (incluidos los procedimientos relacionados con el mal funcionamiento, las especificaciones técnicas de los ELD y más), con un Aviso Anticipado de la Reglamentación Propuesta que se publicó en el Registro Federal el 16 de septiembre.

Sobre la cuestión de que los motores anteriores al 2000 estén exentos de las normas sobre ELD, la FMCSA postuló que muchos camiones con motores anteriores al 2000 de hecho tienen ECM que podrían acomodar un ELD. "¿Debería la FMCSA reevaluar o modificar la aplicabilidad de la regulación ELD actual para motores CMV reconstruidos o remanufacturados o kits de planeadores?" pregunta la agencia. Como parte de la misma pregunta, el regulador solicitó "datos sobre el tamaño de la población de glider kits que utilizan motores anteriores al 2000", una cifra que probablemente sea grande entre los propietarios-operadores, dada la popularidad de los motores anteriores a las normas de emisiones en los años previos a las limitaciones de la Agencia para la Protección Ambiental (EPA por sus siglas en inglés) a la fabricación de glider kits.

Otras preguntas que la agencia hace en su notificación del Registro Federal incluyen, en general, aquellas destinadas a identificar "formas de mejorar la claridad de las regulaciones actuales sobre el uso" de los ELD, y cómo abordar "ciertas preocupaciones sobre las especificaciones técnicas" planteadas por la industria del transporte por carretera. Además, la FMCSA también solicita comentarios sobre cómo abordar las fallas de ELD; sobre el proceso para eliminar productos ELD de la lista de dispositivos certificados




¿CAMBIO DE REGLAS?

ELDS, GLIDERS Y MÁS A CONSIDERACIÓN

de FMCSA; sobre especificaciones técnicas; y en la certificación ELD por parte de los proveedores.

Las preguntas restantes se enfocan en eliminar los ELD del registro de dispositivos aprobados de la FMCSA cuando el proveedor de ELD cierra y no se autorrevoa, qué especificaciones técnicas necesitan los dispositivos ELD y si la FMCSA debe presentar o no un proceso de certificación para ELD más allá del proceso actual de

autocertificación del proveedor. La agencia también pregunta si la excepción temporal "que permitió a todos los autotransportistas configurar un ELD con un modo de movimiento de patio que no requiere que el conductor vuelva a ingresar el estado de movimiento de patio cada vez que se apaga el tractor" debe modificarse o hacerse permanente y, en general, cómo ha funcionado hasta ahora. 

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

HUTCHESON A FMCSA CONFIRMADA POR EL SENADO


Robin Hutcheson, la elección del presidente Joe Biden para dirigir la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA por sus siglas en inglés), fue confirmada por el Senado a finales de septiembre y se convierte en la primera administradora de la agencia en la era posterior a la pandemia. Hutcheson fue nombrada administrador adjunto en enero e inmediatamente se convirtió en administrador interino tras la renuncia de la entonces administradora interina Meera Joshi. Antes de Hutcheson, la FMCSA no había tenido un administrador de tiempo completo desde Ray Martínez, quien renunció al cargo en octubre de 2019. Desde entonces, el puesto lo ocupan Jim Mullen, Wiley Deck, Joshi y Hutcheson, cada uno como administrador interino.

Hutcheson recibió la aprobación del Comité Senatorial de Comercio, Ciencia y Transporte en junio y su confirmación como la séptima administradora de la FMCSA era casi segura desde que recibió la nominación de Biden para el puesto a tiempo completo en abril.

Durante mucho tiempo ha contado con el apoyo de todos los principales grupos de partes interesadas del transporte por carretera, incluidas las Asociaciones de Transporte Americanas, la Asociación de



Conductores Independientes Propietarios-Operadores (OOIDA por sus siglas en inglés), la Asociación de Transportistas de Carga de Camiones y la Alianza de Seguridad de Vehículos Comerciales (CVSA por sus siglas en inglés).

Antes de su cargo en FMCSA, Hutcheson se desempeñó como subsecretaria adjunta de Política de Seguridad del Departamento de Transporte de EE. UU. en la Administración Biden-Harris. En este cargo, lideró la política de seguridad del departamento y coordinó la respuesta y recuperación de COVID-19. Ella jugó un papel decisivo en el desarrollo de la Ley de Infraestructura Bipartidista, especialmente el nuevo programa Calles y Caminos Seguros para Todos, entre muchos otros cargos. 



CONDUCTORES EN AUTÓNOMOS FMCSA EVALÚA SU PARTICIPACIÓN

La Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA por sus siglas en inglés) anunció que llevará a cabo un estudio de simulación de conducción con una serie de cuestionarios que evaluarán cómo los conductores de vehículos comerciales interactuarán con camiones equipados con sistemas de conducción automatizados.

El estudio será realizado de manera conjunta con la Agencia para la Seguridad Nacional en el Tráfico por Carretera (NHTSA por sus siglas en inglés) en una medida que se desprende del accidente que tuvo un camión autónomo en la flota de la compañía TuSimple en el que la participación del operador bien pudo haber jugado un papel para evitarlo.

La FMCSA dijo que aproximadamente 100 conductores participarán en el nuevo estudio, que examinará el efecto de la participación en


tareas secundarias no relacionadas con la conducción, la transferencia de control y la capacitación sobre el comportamiento del conductor en equipos de camiones con sistemas de conducción automatizados.

En su aviso en el Registro Federal, la FMCSA dijo que para la Sociedad de Ingenieros Automotrices (SAE por sus siglas en inglés) los sistemas de conducción automatizada Nivel 2 (L2) y Nivel 3 (L3) "presentan un entorno propicio para la dependencia excesiva". Los camiones ADS de nivel 2 ofrecen apoyo al conductor, pero el conductor sigue siendo responsable de conducir en todo momento. "En este nivel, participar en tareas secundarias que no sean de conducción puede ser muy perjudicial para el rendimiento de conducción, ya que el conductor puede no reconocer y res-



ponder a los peligros de manera oportuna o adecuada", señaló la FMCSA.

En un camión autónomo de Nivel 3, "el papel de la distracción se desdibuja", dijo la agencia. "El conductor asume un papel más de supervisión y tiene el control total del vehículo en un número limitado de situaciones". Cuando se alerta a un conductor de que se requiere una toma de control en un camión L3, agregó la FMCSA, "el conductor debe tener conciencia de la situación para retomar el control total del vehículo". Participar en tareas secundarias que no sean conducir podría evitar esa conciencia situacional, anotó la agencia.

La FMCSA busca obtener más datos para evaluar la preparación del conductor para asumir el control en camiones SAE L2 y L3, y desarrollar y probar un programa de capacitación en distracción para conductores de camiones para ayudar a mejorar la preparación del conductor. La Oficina de Administración y Presupuesto (OMB, por sus siglas en inglés) de la Casa Blanca debe aprobar la solicitud de recopilación de información antes de que comience el estudio. La FMCSA dijo que 50 conductores participarán en las sesiones de estudio L2 y otros 50 conductores participarán en las sesiones de estudio L3. 

DIESEL A LA BAJA MENOS DE \$5 POR GALÓN

El precio promedio nacional del diésel ha vuelto a caer por debajo de los cinco dólares por galón después de que el incendio en la refinería de BP en el área de Chicago a fines de agosto provocara un fuerte aumento en los precios. Según la Administración de Información Energética del Departamento de Energía, los precios del diésel han estado cayendo durante todo septiembre después de subir 20 centavos durante la última semana de agosto. Mientras tanto, una instantánea de las tarifas de flete semanales mostró una mejora en la demanda, pero las tarifas continuaron cayendo a medida que el flete de furgonetas y contenedores refrigerados se estabilizaba más cerca de lo "normal" en promedios de tarifas de cinco años.

Durante la semana que finalizó el 19 de septiembre, los precios del combustible cayeron en todas las regiones, con la disminución más significativa observada en la región del Medio Oeste, donde los precios cayeron 9 centavos. El diésel más caro del país todavía está en California, la única región con precios promedio superiores a \$6/galón, seguido por la costa oeste menos California a \$5.14 por galón.

El combustible más barato se puede encontrar en la región de la Costa del Golfo a \$4.69, seguido de la región del Atlántico Inferior a \$4.80. En otras regiones, los precios estaban de la siguiente manera: Nueva Inglaterra: \$5.01, Atlántico central, \$5.09, Medio oeste: \$5,

Montañas Rocosas: \$4.93. Las cifras de ProMiles durante la misma semana vieron caer los precios del combustible en 5.3 centavos, lo que elevó su promedio nacional a \$5.01 por galón. De acuerdo al Índice de recargo por combustible de ProMiles, el diésel más caro se puede encontrar en California a \$6.34 por galón, y el más barato se puede encontrar en la región de la Costa del Golfo a \$4.65 por galón.

Las tasas del mercado al contado también cayeron a tasas similares a mediados de septiembre, continuando la tendencia a la baja bastante habitual para la temporada. Sin embargo, esa es una gran desviación de las ganancias de tarifas de los últimos dos años, ya que muchos transportistas que dependen en gran medida de la carga al contado sienten la presión.

Las vans y refrigerados, según la actualización semanal del índice de demanda del mercado de Truckstop.com y FTR Transportation Intelligence, se han asentado bastante cerca del promedio de cinco años del segmento en el seguimiento de esas empresas. Los de cama plana se mantuvieron por encima, lo que quizás sugiera que algunas de las ganancias de los últimos dos años podrían ser más resistentes para el flete plano al contado. El panorama general fue positivo para la demanda de camiones después de una semana lenta del Día del Trabajo para la carga puntual y los puestos de camiones. 





FACILITARÍAN CONTRATACIÓN DE CONDUCTORES NOVATOS

Los republicanos del Senado presentaron el jueves un proyecto de ley que permitiría a las flotas pequeñas con nueve titulares de CDL o menos omitir el requisito de capacitación para conductores de nivel básico (ELDT por sus siglas en inglés) al permitir que los estados emitan una nueva "CDL restringida para pequeñas empresas". El senador Kevin Cramer (R-ND), miembro de alto rango del Subcomité de Transporte e Infraestructura, presentó el proyecto de ley con el senador Mike Rounds (R-SD) con la esperanza de "eliminar las onerosas regulaciones gubernamentales, que están afectando la industria agrícola, los distritos escolares y las compañías de transporte por carretera".

Las normas ELDT, introducidas en 2012 por la administración del entonces presidente Barack Obama, agregaron cursos y el uso de un entrenador en un Registro de proveedores de capacitación, mantenido por la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA por sus siglas en inglés), a los pasos necesarios para que un conductor obtenga un Permiso de Aprendizaje Comercial (CLP por sus siglas en inglés). La regulación finalmente entró en vigencia el 7 de febrero de este año, lo que significa que todos los conductores que todavía buscan un CLP en ese momento deberán completar el trabajo del curso adicional y encontrar un entre-



nador registrado en una especie de sacudida a la industria que ya había establecido protocolos de capacitación.

Aunque algunas flotas pequeñas certificadas para realizar capacitación previa a la CDL continúan con los protocolos para pagar a los operadores que se someten a ese "trabajo en el trabajo", Cramer sostuvo que las clases de capacitación pueden costar entre \$450 y \$8,500, y pueden demorar entre tres y 20 días en completarse. El Senador apuntó al "requisito oneroso" a la luz de las recomendaciones de la Asociación de Transportistas Americanos (ATA), que estima que hay una escasez de 80,000 conductores en el país.

El proyecto de ley de Cramer, respaldado por Rounds y los senadores John Hoeven (R-ND) y Roger Marshall (R-KS), se denomina Ley de Regulaciones de Camiones que Restringen

Indebidamente a los Proveedores de Servicios Conocidos (TRUCKS, por sus siglas en inglés), que dicen que "aseguraría que cualquier conductor obtenga una CDL sin completar el proceso ELDT no podría cambiar a una empresa más grande y traer consigo una 'CDL restringida para pequeñas empresas'". "Además, protegería a las pequeñas empresas de estas regulaciones restrictivas para que puedan ocupar sus puestos de manera oportuna y seguir siendo competitivas en la industria", según un comunicado del sitio web de Cramer. "Además, la Ley TRUCKS permitiría a los estados eximir a los empleados de industrias relacionadas con la agricultura, distritos escolares y unidades gubernamentales locales (incluidos condados, municipios y tribus) de los requisitos de ELDT para obtener su CDL".

Los otros senadores copatrocinadores apuntaron al impacto de las regulaciones de ELDT en los agricultores y las pequeñas empresas, y Marshall dijo que "las cosechadoras personalizadas en Kansas están sobrerreguladas por legisladores federales que nunca han trabajado en una cuadrilla de cosecha", y que la Ley de TRUCKS representa una "reforma de sentido común para eliminar las barreras para las pequeñas empresas, los agricultores y las cuadrillas de cosechadores personalizados que ya están en apuros para encontrar una cantidad adecuada de conductores". [TFL](#)



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.

Próximas soluciones eléctricas a su disponibilidad con el nuevo. Autocar E-ACTT. Descubre más en autocartruck.com/actt



REY

ESCANDINAVO



SCANIA SERIE S

LA FAMA DE SCANIA EN EL SEGMENTO DE LARGA DISTANCIA NO ES ALGO QUE LE HAYA SIDO OTORGADO, SE LO HAN GANADO A PULSO CREANDO CAMIONES DE CALIDAD, EFICIENTES Y POTENTES, QUE HACEN LAS DELICIAS DE LOS CONDUCTORES. ALGO QUE SE VIÓ ACENTUADO CON LAS NUEVAS CABINAS MÁS LUJOSAS Y ESPACIOSAS, CON UN SUELO PLANO PARA MAYOR COMODIDAD, UNA EXCELENTE VISIBILIDAD Y MUCHOS ESPACIOS PARA GUARDAR COSAS. »





del mundo: **SCANIA SERIE S**

Si estás en el mundo del transporte comercial, lo más probable es que en algún momento de tu carrera hayas oído hablar de Scania. Y lo mejor es que seguramente fue por todas las razones correctas, pues este fabricante sueco es uno de los líderes en el transporte de larga distancia; no solo en Europa, donde es ampliamente conocido, sino en el mundo. La más reciente generación de la Serie S, presentada hace un pocos años, trajo consigo un nuevo modelo entre sus cabinas dormitorio con piso plano. En el diseño de las cabinas tomaron en cuenta hasta el más mínimo detalle para responder a las demandas actuales y futuras de sus clientes. La nueva generación de cabinas modulares refleja la identidad y el diseño característicos de Scania, y están fabricadas en la fábrica de Oskarshamn, Suecia.

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



VDO y RoadLog son marcas registradas de Continental Corporation.

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



RoadLog

VDO



DISEÑO

En lo que se refiere al exterior, la marca ha dado máxima prioridad a aspectos relacionados con la aerodinámica y, por lo tanto, con el consumo de combustible. Todas las superficies (delantera, laterales e incluso la parte inferior del vehículo), se han optimizado para lograr una resistencia mínima al viento. Todos los componentes se han diseñado teniendo esto en cuenta, incluso los limpia-parabrisas, los espejos retrovisores y las distintas luces. Hasta los deflectores de aire y los carenados laterales se han integrado cuidadosamente en el diseño general, y se les ha prestado la misma atención durante la



fase de desarrollo.

La nueva generación se ha desarrollado haciendo hincapié en una serie de aspectos generales: entorno del conductor, economía de combustible, uso óptimo del espacio inte-

rior, seguridad y máxima fiabilidad. Estos requisitos han impulsado el trabajo de desarrollo de la cabina y se reflejan tanto en los detalles como en el diseño general. Con el sistema modular de Scania, habrá un total de



del mundo: **SCANIA SERIE S**



24 modelos de cabina diferentes una vez que estén a la venta todas las variantes. Esto ofrece una posibilidad de personalizar la solución adecuada para el cliente según el tipo de área de aplicación, independiente-

mente de si lo más importante es el espacio interior, la economía de combustible, la máxima comodidad o la máxima capacidad de carga.

En las estructuras de la cabina se ha utili-

zando acero de alta resistencia. Se ha dado forma a los distintos elementos estructurales comprimiéndolos o enrollándolos antes de unirlos mediante distintas técnicas de soldadura, soldadura láser o técnicas adhesivas de alta tecnología, creando una estructura monocasco especialmente robusta.

INTERIOR

Independientemente de la cabina que elijas, dispondrás de un espacio interior generoso, incluso más que antes. Esto se debe en parte a un diseño más eficaz y al hecho de que la longitud interna de la cabina ha aumentado en 2 pulgadas cm y la altura del techo se ha incrementado en la nueva generación; 4 pulgadas en las cabinas de techo estándar y 6.3 pulgadas en las de techo elevado. ¡Muchísimo espacio! En lo más alto de la gama se encuentra la nueva cabina S, que un piso totalmente plano y un espacio interior máximo, es la opción evidente para aquellos clientes que buscan funciones de descanso, prestigio y facilidad de uso. >>



En todas las cabinas la posición básica del conductor se ha desplazado 2.55 pulgadas hacia el parabrisas y 0.8 pulgadas hacia el lateral, en comparación con la generación de cabinas actual. Las razones de este cambio son varias, pero la más importante tiene que ver con las mejoras de la posición del conductor en lo que se refiere a seguridad, visibilidad y espacio interior (especialmente para la cama y el rango de ajuste del asiento).

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

MOTOR Y TRANSMISIÓN

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



EN DETALLE FICHA TÉCNICA

MOTORES

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

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática

TRANSMISIÓN

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

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos
- Neumática



cuyo torque va de 1,990 a 2,730 lb-pie.

En lo que se refiere a la transmisión, están disponible una sencilla transmisión de 8 velocidades, resistente y compacta; otra de 8+1 velocidades, con ventajas similares y una relación súper corta para maniobras a baja velocidad.

Además, existe una caja de 12 velocidades cuyas relaciones de pasos cortos combinan un peso ligero con la facilidad de conducción y una 12+2 para aplicaciones que demandan una potencia de tracción adicional a baja velocidad. Esta última fue diseñada para generar un menor consumo y es indicada para el transporte de larga distancia y regional, así como para aplicaciones de construcción pesadas.


SEGURIDAD

La nueva generación de la Serie S puede ir equipada con airbags cortina de protección en caso de vuelco que van integrados en el techo de la cabina, un equipamiento que hasta ahora no se había utilizado nunca en camiones. Junto con el uso del cinturón de seguridad, los airbags cortina de protección en caso de vuelco son una característica de seguridad crucial para evitar uno de los tipos de accidente con consecuencias graves en los que se ven implicados los camiones: el conductor queda atrapado debajo de la cabina si el camión vuelca, por ejemplo, tras una acción brusca que hace que el camión se salga de la carretera.

En resumen, la nueva Serie S de Scania





eleva aún más el ya alto estándar al que la marca sueca nos tiene acostumbrados con sus camiones de larga distancia. Motores eficientes y potentes combinados con cabinas amplias y ergonómicas que hacen las delicias de los conductores que tienen que pasar muchos días a bordo de ellas, hacen de estos camiones un rival duro de vencer en el competido segmento de arrastres de larga distancia. 



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

MADE IN USA zMAX.com



MULTIPR



INTERNATIONAL HX SERIES 2022

LOS VOCACIONALES SON CONOCIDOS POR SER LOS CAMIONES MÁS VERSÁTILES DEL MERCADO, PERO LA SERIE HX LLEVA ESTO AL EXTREMO, PUES OFRECE INCLUSO UNA CABINA DORMITORIO PARA APLICACIONES DE TRANSPORTE PESADO. ADEMÁS, TIENEN UNA RESISTENCIA, POTENCIA Y DURABILIDAD QUE LO HACEN DESEMPEÑARSE AL MÁXIMO INCLUSO BAJO LAS CONDICIONES DE TRABAJO MÁS SEVERAS. »

OPÓSITO

Apenas pasaron cinco años desde la presentación de la Serie HX e International decidió que había llegado el momento de una renovación, para lo cual incorporaron tecnología moderna y características centradas en el conductor mientras mantiene un aspecto clásico que tanto gusta a los conductores. International piensa que el nuevo camión de servicio severo lo ayudará a expandir su presencia en el mercado de la construcción. La nueva serie HX está disponible en versiones de eje adelantado (HX520) como retrasado (HX620). Ambos vehículos ya están a la venta y son producidos en la planta de International en Escobedo, México, al igual que el HX actual.

Contrario a lo que muchas veces pasa en la industria, las versiones antigua y nueva del camión no se superponen. "La nueva serie HX representa nuestro camión de servicio severo más cómodo, duradero, tecnológicamente integrado y centrado en el conductor", dijo Mark Stasell, vicepresidente de camiones vocacionales de Navistar. "Es la representación física de nuestra estrategia Navistar 4.0: poner al cliente en el centro de todo lo que hacemos". Navistar 4.0 se centra en la construcción de un éxito sostenible.

INTERIOR

El enfoque de la estrategia Navistar 4.0 es evidente en la cabina de acero para servicio extremo, basada en la cabina para la Serie LT. Navistar agregó refuerzos estructurales en ubicaciones clave y añadió una capa triple de protección contra la corrosión para resistir condiciones de servicio severo. El uso de acero de alta resistencia en ubicaciones estratégicas significa que la cabina es comparable en peso a las cabinas de aluminio. La cabina está protegida por ChemGuard en el exterior, LineX en el interior y el proceso de acabado de International Truck, lo que la hace casi impenetrable a la sal, según funcionarios de la compañía. Demostrando la resistencia a la corrosión de la cabina, la nueva serie HX está respaldada por una garantía de perforación de 10 años.

Las flotas municipales que utilizan el HX para quitar la nieve fueron el catalizador para que Navistar agregara la opción de piso LineX a la cabina. Habían demostrado que mucha corrosión comienza desde adentro. Los conductores entran a la cabina con nieve, sal y otros materiales corrosivos en sus botas de trabajo, y eso se filtra debajo del



piso y corroe el piso de la cabina de adentro hacia afuera. En la parte delantera, un cofre de material compuesto de tres piezas es resistente a las grietas, fuerte y diseñado para ofrecer una gran visibilidad frontal.

Con una herencia que se remonta a 1907, cuando International comenzó a fabricar camiones profesionales, el exterior del HX rinde homenaje a los camiones más clásicos, incluido el 9900i de finales de la década de 1990 y principios de la de 2000. Por ejemplo, viene con filtros de aire externos duales funcionales, que ofrecen una mayor filtración fundamental cuando se trabaja en entornos polvorientos, al tiempo que mantienen un aspecto de la vieja escuela que muchos conductores prefieren. Todas las luces de posición se han reemplazado por LED para una visibilidad nocturna superior y una frecuencia de reparación reducida. La nueva serie HX también se puede personalizar con visores de acero inoxidable, espejos con acabado brillante y otras opciones adicionales de acero inoxidable.

Uno de los cambios más evidentes en el interior es que la cabina es más grande, lo que brinda a los conductores más espacio para el abdomen y más espacio entre los pedales y la pared trasera. Las puertas se abren más para facilitar la entrada y la salida. Está equipado con lo que Navistar llama el "mejor sistema de calefacción y aire acondicionado en su clase". Las ventanas eléctricas más grandes mejoran la visibilidad. La

nueva cabina también está disponible con el paquete de equipamiento más nuevo y más alto de International Truck, Diamond Elite, que incluye una nueva línea de asientos premium con calefacción y ventilación.

La tecnología de asistencia al conductor integrada de Bendix ayuda a mejorar la concientización y la seguridad del conductor. Navistar ha ofrecido el sistema Bendix Fusion en el pasado, y ahora también es una opción en el HX. Los sensores de la parte delantera están protegidos de los lugares de trabajo más duros con una cubierta especial. >>





EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- International A26 con con 370 a 515 HP y 1,350 a 1,850 lb-pie
- Cummins ISX15 con 430 a 605 HP y 1,650 a 2,050 lb-pie

TRANSMISIONES

- Manuales Eaton de 10, 11, 13 y 18 velocidades
- Automatizadas Eaton UltraShift+ de 10, 11, 13 y 18 velocidades
- Eaton Fuller Advantage de 10 velocidades
- Automáticas Allison 4000 EVS, RDS, OFS

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Multihoja
- Muelles parabólicos
- Tipo slipper

SUSPENSIÓN TRASERA

- Chalmers
- Hendrickson RT y R
- Hendrickson Haulmaax, HAS, PRIMAAX y PAX Tridem



MOTOR Y TRANSMISIÓN

La Serie HX está equipada por default con el motor International A26, que entrega hasta 515 HP con un peso contenido. Los modelos HX520 y HX620 se pueden pedir con el motor Cummins X15, con una variedad de clasificaciones de hasta 605 hp y 2,050 lb-pie de torsión. Respecto a la aceptación que ha tenido el motor A26 desarrollado en casa, integrantes de International declararon que aproximadamente el 25% ha estado tomando el A26 y el resto el Cummins. La nueva Serie HX incluye transmisiones manuales Eaton Fuller, transmisiones manuales automatizadas Eaton Ultrashift o transmisiones Allison 4000 Series. Las transmisiones automáticas manuales y automáticas se controlan a través del control intuitivo de la palanca de cambios de la palanca de International Truck que permite a los conductores mantener la vista en el trabajo.

Las transmisiones automáticas y automatizadas se están volviendo cada vez más populares, dijo Bruce Vasbinder, director de comercialización de productos de servicio severo de International, con las manuales perdiendo terreno. Aún así, todavía ocupan un 40% del mercado en este segmento, con las automáticas de Allison en una cifra similar y las automatizadas de Eaton con el 20% restante.

El HX está disponible con engranajes de dirección dobles y avanzados sistemas de frenos antibloqueo para un giro, tracción y control superiores. La Serie HX continúa ofreciendo una opción de bastidor de riel único de alta resistencia de 12.5 "x 0.5" que entrega 3.5M RBM para soportar cargas pesadas. El HX también incluye un bastidor con tornillos Huck y travesaños en el chasis que minimizan el movimiento y el desgas-



te. La nueva suspensión Hendrickson Haulmaax HMX-EX brinda mayor confiabilidad y mayores calificaciones en el lugar de trabajo.

Se encuentra disponible una amplia gama de ejes elevados Watson y Chalin instalados de fábrica, e International ahora ofrece la

opción de que todos los controles se coloquen en el tablero para mejorar la ergonomía y la apariencia. Para las raras ocasiones en que un conductor queda atascado, hay un perno de remolque delantero con una clasificación de hasta 150,000 libras.


vocacional: **INTERNATIONAL HX SERIES 2022**



CONECTADO

International ha integrado el sistema eléctrico Diamond Logic en la nueva Serie HX. Este es un sistema eléctrico integrado, fácilmente programable y personalizable que opera directamente desde el

tablero. Reduce el trabajo de instalación de la carrocería, aumenta el tiempo de actividad y la seguridad, y permite a los conductores operar con más facilidad las carrocerías de los camiones. "Atrás quedaron los días de las torpes cajas de con-

trol montadas entre los asientos", dijo Stasell. Diamond Logic ofrece un sistema integrado y personalizable que funciona desde el tablero, reduce el tiempo de instalación de la carrocería y aumenta la productividad del conductor. 





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. »

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.

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 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.

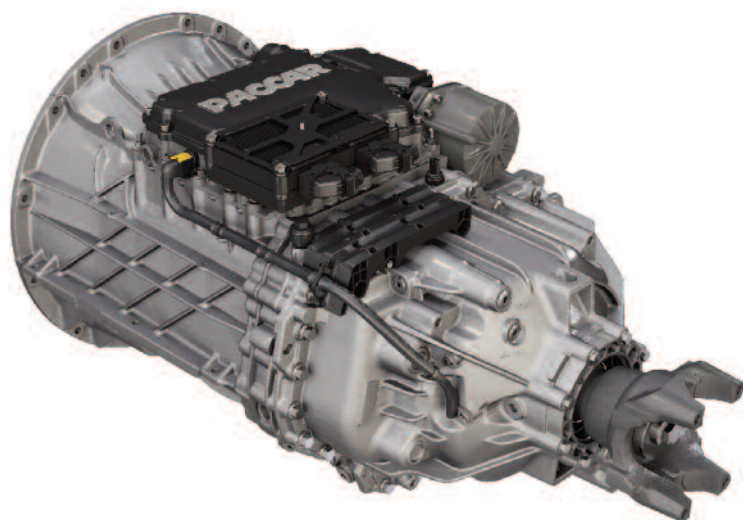
El W990 está disponible con una cabina de día -edición limitada-, y tres dormitorios: techo bajo de 40 pulgadas y dos techo medio de 52 y 76 pulgadas. Otra novedad es que la cabina creció y ahora tiene una distancia de defensa a

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.

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 refrige-

americano: **KENWORTH W990 2022**



rador 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 amplifica-



dor 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 borda-

do, interior de las puertas con bordado de 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. 

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

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

TRANSMISIÓN

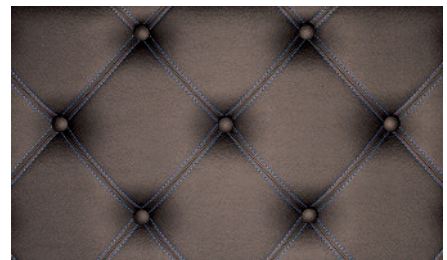
- Automatizadas de 12 y 18 velocidades

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



REDUCE TU COSTO DE PROPIEDAD

Mantén tu camión listo y funcionando con mantenimiento regular en tu distribuidor local Isuzu.

- Técnicos entrenados y certificados por Isuzu revisarán tu camión y recomendarán cualquier servicio o refacción necesarios.
- Los técnicos de Isuzu utilizan tanto Refacciones Originales Isuzu como piezas FleetValue para asegurar una calidad superior, un bajo costo de propiedad y tu paz mental.

Contacta hoy a tu distribuidor local Isuzu para agendar tu próxima cita de mantenimiento.

Pregunta a tu distribuidor local Isuzu sobre cómo proteger tu motor con nuestros nuevos aceites para motor FleetValue, formulados para satisfacer las exigentes demandas que reciben los motores actuales.



DAF

A **PACCAR** COMPANY





LA EFICIENCIA DEL TRANSPORTE DAF IMPULSA LA EXCELENCIA PURA

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



NAVAJA SUIZA

FORD TRANSIT CONNECT 2022

NO DEJES QUE SUS CONTENIDAS DIMENSIONES TE ENGAÑEN, LA TRANSIT CONNECT ES UNA VAN CON UNA SORPRENDENTE CAPACIDAD DE CARGA PERO, SOBRETUDO, UNA INCREÍBLE VERSATILIDAD PARA ADAPTARSE PERFECTAMENTE A LAS NECESIDADES DE TU EMPRESA. CON UN EFICIENTE TREN MOTRIZ Y UN BUEN NIVEL DE EQUIPAMIENTO, ES LA HERRAMIENTA PERFECTA PARA POTENCIAR TU NEGOCIO. »»





POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

Hubo una época en la que el vehículo más pequeño para cualquier negocio era una van de carga de tamaño completo, como la Ford Econoline o la Chevrolet Express. Pero hoy en día las necesidades del mercado han cambiado y los fabricantes han respondido con vehículos más pequeños pero sorprendentemente capaces y versátiles que son una excelente alternativa para quienes no tienen la necesidad de mover mercancías muy voluminosas. Si bien la hermana mayor de la Transit Connect, la Transit, es la que acapara la mayoría de los reflectores, la realidad es que no todo el mundo necesita algo tan grande y ese es justamente el nicho que Ford atacó con la Transit Connect. Algo que

podemos decir han hecho con gran éxito, pues de cada 100 vans que se venden, 46 son de Ford.

Hay dos variantes de esta van, la Cargo y la Wagon (pasajeros), pero nos vamos a centrar en la primera, pues es la que está orientada al trabajo rudo. En pocas palabras, se trata de un vehículo eficiente y versátil para aquellos que se preocupan por reducir costos. Eso sí, si tu empresa se dedica al transporte de pasajeros te recomendamos echar un vistazo al sitio de Ford, pues si algún día necesitas llevar carga, los respaldos de los asientos de la Transit Connect Wagon se pueden doblar o quitar completamente. ¡Muy útil!

Para satisfacer las necesidades de los clientes en Estados Unidos, está disponible

en dos longitudes y con tres niveles de equipamiento: XL, XLT y Titanium. La capacidad de carga es de hasta 1,550 libras y la de arrastre hasta 2,000 lbs con los aditamentos necesarios. La pelea en este nicho es cada vez más reñida y, hasta el momento, sus contrincantes son la Nissan NV200, Ram Cargo Van y la Mercedes-Benz Metris.

Para 2020, la (mala) noticia más importante fue que el anunciado motor diésel de 1.5 litros fue cancelado. En cuanto a las



novedades que sí están, tenemos más equipamiento estándar, como faros automáticos con luces de día y limpiaparabrisas con sensor de lluvia. Otras adiciones en el campo de la seguridad para todas las versiones son la alerta de colisión frontal y frenado automático de emergencia. Para este año, hay pocos cambios, como dos nuevos colores (Sedona Orange y Solar Silver) que reemplazan a los salientes Kapoor Red y Diffused Silver. >>



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- L4 de 2.0 litros con 150 HP y 144 lb-pie
- L4 de 2.5 litros con 169 HP y 171 lb-pie

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente McPherson

TRANSMISIÓN

- Automática de 8 y 6 velocidades

SUSPENSIÓN TRASERA

- Eje rígido con barra de torsión

PRECIO

- Desde 25,175 dólares



La Transit Connect también lleva una serie de equipamiento de seguridad y conveniencia opcional como control de cruceo adaptativo, monitoreo de puntos ciegos con alerta de tráfico trasero cruzado, asistente de mantenimiento de carril y faros HID. Además, la conectividad 4G LTE permite que la van funcione como un hotspot de Wi-Fi para hasta 10 dispositivos.

DISEÑO

Antes de la llegada de la Mercedes-Benz Metris, la Transit Connect era la van de carga más atractiva en el mercado, ya que logra una gran combinación entre practicidad y estética. Si como muestra basta un botón, entonces nos quedamos con la parrilla trapezoidal, que le da una apariencia más llamativa que nos remite a los autos de pasajeros de



Ford. Otro elemento que luce bien es la defensa trasera, que puede ser del mismo color de la carrocería, y no solo negra, puliendo un poco más ese aspecto meramente utilitario. En serio, si ven una foto solamente del cofre, notarán que es difícil darse cuenta que se trata de una van de carga y no de un sedán. >>



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"/>

Los nuevos faros de la Transit Connect son de HID-, con un diseño bastante contemporáneo. El parabrisas es enorme para una buena visibilidad, mismo caso con las ventanas, y si decides pedir las ventanas traseras opcionales, tendrás un vehículo con una visibilidad espectacular. La altura del techo es más que respetable para mantener el volumen de carga en un buen nivel (104.8 y 127.4 pies cúbicos detrás de la primera fila de asientos para la versión corta y larga, respectivamente, los cuales pueden aumentar a 123.2 o 145.8 con el asiento del pasajero plegado), pero además le da un toque de estilo a esta van.

INTERIOR

La renovada cabina de la Transit Connect es bastante más habitable que la anterior, con controles multifunción en el volante, similares a los del Focus, que manejan las dos pantallas de información y la entrada de audio auxiliar para poder cambiar la música que lleves en tu teléfono sin apartar la vista del camino. Algo muy útil es que hay disponible como opción una segunda fila de asientos, que evita sacrificar el uso como coche familiar o para transportar a personal. Cargar y descargar resulta cómodo incluso en espacios pequeños gracias a las puertas correderas en los costados y el que las puertas traseras abren bastante resulta muy práctico para introducir cosas a la van.

Hay muchas soluciones prediseñadas como gabinetes y un sistema de repisas en los costados. Y la tecnología se hace presente con el sistema de diagnóstico y productividad a distancia Crew Chief, una interfaz basada en la red que puede ser muy útil para crear una ruta para que el conductor vaya a recoger un paquete urgente, por ejemplo. Por supuesto, está disponible el sistema de navegación SYNC 3, que entre sus características está un desempeño rápido, reconocimiento de voz mejorado y pantalla táctil de 6.5 pulgadas. Anteriormente estaba disponible solo en la versión XLT, quizá ahora lo esté en ésta y la Titanium.

MOTORES Y TRANSMISIÓN

Hubo una época en la que parecía que tendrías al menos dos, si no tres, mecánicas entre las cuales elegir. Pero hoy en día las cosas han cambiado y, si no eres una flota, solo existe una opción. Se trata de un cuatro en línea de 2.0 litros de gasolina con 150 HP



y 144 lb-pie, inyección directa de combustible y sistema Start-Stop. Esta mecánica es compatible con E85 y tiene una batería de uso rudo -con un alternador de uso rudo como opción-, para impulsar todo el equipo que necesites. La transmisión designada para esta mecánica es una automática de ocho velocidades. »



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.

A principios del año pasado se anunció con bombo y platillo que llegaría un motor diésel de 1.5 litros, que prometía un consumo más que interesante. Sin embargo, la marca canceló esos planes alegando falta de interés en el mercado. La mecánica que se niega a morir es el cuatro cilindros de gasolina de 2.5 litros -exclusivo para flotas-, el cual tiene 169 HP y 171 lb-pie, transmisión automática de seis cambios y puede convertirse para utilizar CNG/propano.

SEGURIDAD

En lo que respecta a este tema, Ford dotó a la Transit Connect con bastante equipamiento de serie, pues lleva bolsas de aire frontales y laterales para los asientos delanteros, Control de Diferencia de Torque para mejorar el desempeño en las curvas, sistema de monitoreo de la presión de las llantas, control de curvas para redu-



cir la velocidad si te aproximas demasiado rápido a un giro. Además lleva dirección hidráulica asistida electrónicamente, asistente de arranque en pendientes y, por supuesto, sistemas ABS y de control de estabilidad. **TLE**



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



Renovada

CHEVROLET COLORADO 2023

La Colorado parece una versión reducida de la Silverado. Hay una conexión visual más cercana que nunca, e incluso los diversos niveles de equipamiento reflejan las ofertas de Silverado. La apariencia más moderna, con formas geométricas complejas en la carrocería y alrededor de la parrilla, hace que la Ford Ranger rival parezca desaliñada en comparación. »



Chevrolet ha rediseñado la Colorado enfocándose en agregar comodidades modernas, expandir los niveles de equipamiento todo terreno y la capacidad, y reducir las variaciones del tren motriz. Hay un estilo de carrocería única con esta generación: una cabina doble de cuatro puertas con una caja corta. No se ofrecerá un modelo de cabina extendida con caja larga con la nueva camioneta. También se dejan de lado los motores V6 y diesel, dejando la camioneta centrada en un motor turboalimentado de cuatro cilindros disponible con diferentes clasificaciones de caballos de fuerza.

Hay un enfoque llamativo en el aspecto todoterreno, tal vez inspirado por el éxito que la competencia ha obtenido con sus camionetas y SUV centrados en los senderos. Solo hay dos modelos entre cinco que están disponibles con tracción en las dos ruedas. Los otros son estrictamente de tracción en las cuatro ruedas, con una gama de actualizaciones de hardware para ampliar sus capacidades.

Todas las versiones utilizan un nuevo chasis que amplía la distancia entre ejes en 3.1 pulgadas en comparación con la cabina doble de caja corta saliente, que se utiliza para acortar el voladizo delantero y mejorar la capacidad de la camioneta para abordar pendientes pronunciadas. La longitud total es casi la misma. Y lo que es más importante, cada versión ahora viene con un conjunto completo de características de seguridad activa, algo que no estaba presente en el modelo anterior.

La producción comenzará en la planta de Wentzville, Mo., en la primera mitad de 2023. Las estimaciones de precios y economía de combustible estarán disponibles más cerca de la fecha de venta prevista para la primavera. La mayor parte de la Colorado 2023 es nueva, con una apariencia exterior fresca, una distribución interior moderna y un solo tren motriz compartido con la Chevrolet Silverado más grande. Las versiones disponibles son las conocidas Work Truck, LT, Trailboss, Z71 y ZR2, cada modelo ofrece un giro diferente sobre cómo los propietarios pueden usar la camioneta o, lo que es más importante, cómo quieren ser vistos mientras manejan.

Todas lucen una cresta en el cofre que se sumerge en faros delgados en la parte superior de la parrilla. El resto de la nariz es una rejilla de plástico negro pesado, con la WT base que tiene todo el carácter de una bota de trabajo con casquillo. Sus rines de acero de 17 pulgadas debajo de las defensas cua-





dradas bajan por una carrocería que solo viene en una configuración de cabina doble con una caja corta de 5 pies 2 pulgadas.

La Trail Boss agrega un labio inferior gris para emular una placa protectora y defensas negras que muestran la elevación extra de 2.0 pulgadas, así como rines de 18 pulgadas envueltos en llantas todo terreno con tacos. La LT opta por un aspecto más urbano, con rines de 17 pulgadas y neumáticos para todas las estaciones, así como una barra de color de la carrocería que divide los elementos superior e inferior de la parrilla. La "deportiva" Z71 va un paso más allá con una parrilla negra brillante, defensas y cubiertas de espejos negros e iluminación LED en la parte delantera y trasera.

Al igual que el niño en el patio de recreo en el que sabes que no debes jugar, el ZR2 parece más alto, más ancho y más corpulento con su elevación de fábrica de 3.0 pulgadas. Lleva llantas para terreno fangoso de 33 pulgadas alrededor de rines de 17 pulgadas, tiene una placa de deslizamiento pronunciada debajo de la parte delantera para un mayor ángulo de aproximación y usa una barra doble negra en la cara. Hay un montón de accesorios para equipar aún más al matón todoterreno.

INTERIOR

La nueva Colorado tiene una cabina mucho más refinada, con pantallas gemelas que abarcan un tablero temático horizontal flanqueado a cada lado por ventilaciones estilo turbina como las de la Blazer. Los diversos adornos lucen diferentes adornos, como detalles plateados y detalles suaves al tacto en el LT, y cuero sintético negro con detalles en rojo en el Z71. Los diales de clima y una perilla de volumen adornan la interfaz, pero la consola central tiene un cambio asimétrico, con el modo de manejo y los botones de freno de estacionamiento electrónico en el lado del conductor, y la palanca de cambios mecánica en el lado del pasajero. Según Chevrolet, esto hace que el selector de modo sea más fácil de alcanzar para el conductor.

El equipamiento estándar mejoró bastante y ahora incluye funciones de asistencia al conductor destinadas a hacer que el transporte sea más seguro. Viene con frenado de emergencia automático con detección de peatones, control de carril activo y luces altas automáticas. Opcionales son los monitores de puntos ciegos, el control de crucero adaptativo y un sistema de cámara de vista envolvente, pero todavía no vendrá con el sistema de conducción en carretera manos libres Super Cruise de GM. >>

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Hay hasta cinco modos de manejo, que van desde Tow/Haul, que ajusta la transmisión automática de 8 velocidades para remolcar mejor hasta 7,700 lb, hasta un modo Terrain para arrastrarse y un modo Baja para recorrer recorridos todoterreno sin obstáculos. El motor de todas estas expediciones es un 4 en línea turbocargado de 2.7 litros compartido con la Silverado, pero modificado en tres aspectos diferentes. La salida base, estándar en los grados WT y LT, es de 237 HP y 259 lb-pie de torque; pueden remolcar hasta 3,500 lb.

El Turbo Plus produce 310 caballos y 390 lb-pie, y es estándar en la Z71 y la Trail Boss, pero está disponible en las otras dos variantes de potencia. El remolque alcanza un máximo de 7,700 lb. La ZR2 viene de serie con el motor de alto rendimiento que produce 310 hp y 430 lb-ft, aunque se puede optar por otros modelos a través de los concesionarios. La capacidad de remolque cae a 6,000 lb en la ZR2, pero en otras versiones con el turbo-4 de alto rendimiento, la capacidad de remolque permanece en 7,700 lb.

Chevrolet dice que incluso el turbo-4 básico tiene un 18% más de potencia y un 36% más de



torque que el motor de cuatro cilindros en línea de 2.5 litros de la Colorado actual (eso esperamos), y los otros niveles del turbo-4 son mejoras sobre el V-6 y el turbodiésel de la Colorado saliente. La marca afirma que la transmisión automática de 8 velocidades es una nueva iteración con cambios descendentes más rápidos, y la Colorado evita la transmisión automática de 10



velocidades omnipresente en otras camionetas grandes de la marca porque la Colorado no necesita las relaciones, de acuerdo con el fabricante.

La tracción en las cuatro ruedas está disponible en toda la línea, pero es estándar en las Trail Boss, Z71 y ZR2. Las ruedas delanteras se desplazan sobre amortiguadores helicoidales y la suspensión trasera cuenta con un eje sólido sobre ballestas, aunque la ZR2 tiene amortiguadores Multimatic. También tiene diferenciales delanteros y traseros con bloqueo. Los grados Trail Boss y Z71 agregan un diferencial trasero de deslizamiento limitado electrónico.

La Colorado se extiende sobre una distancia entre ejes que es 3.1 pulgadas más larga, aunque la longitud total es apenas una fracción de pulgada más grande. Tiene la misma caja corta de 5 pies 2 pulgadas, pero Chevy no había confirmado las especificaciones interiores al cierre de esta edición y dijo que la distancia entre ejes más larga representa un compartimiento del motor más grande, por lo que no esperamos que la cabina doble sea más espaciosa. La distancia al suelo en las camionetas WT y LT aumenta de 8.3 a 8.7 pulgadas, y la altura aumenta media pulgada. >>>



camioneta: **CHEVROLET COLORADO 2023**

BUSS

DB



**CONSISTENTLY
EFFICIENT**





La cama tiene ocho ganchos de amarre estándar, pero se puede complementar con nueve más, y 14 bolsillos brindan el tipo de organización que agradecería a Marie Kondo. Dos ranuras para llantas en la pared delantera de la caja y una puerta que se puede levantar a la mitad mientras soporta 500lb agregan algo de versatilidad a lo que se puede transportar en la caja. Aunque la puerta trasera no ofrece la capacidad multifunción de las camionetas más grandes de GM, hay una característica de almacenamiento disponible en la puerta trasera. Cuando está abajo, una tapa con cierre se abre para revelar un área de almacenamiento de 4.0 pulgadas de profundidad y 45 pulgadas de largo con drenaje, por lo que puede funcionar como una caja de herramientas o una hielera, buena para el trabajo, mejor para el fin de semana. La carga útil alcanza un máximo de 1,684 lb en los grados WT y LT.

Remolcar debería ser más fácil con líneas de guía de enganche estándar en la cámara retrovisora y un ángulo ampliado del enganche. Las características opcionales incluyen 10 vistas de cámara, con una debajo de la



carrocería de los modelos Z71 y ZR2 para proporcionar más ojos cuando se conduce fuera de la carretera o se remolca.

La Colorado es una camioneta pickup de tamaño mediano emparentada con la GMC Canyon. Compite no solo con la Nissan Frontier y la Ford Ranger, sino también con camionetas más pequeñas como la Ford Maverick y la

Hyundai Santa Cruz y camionetas de tamaño completo como la Silverado y la Ford F-150 -no directamente, sino como alternativa para quienes no necesitan algo tan grande-. Como comentamos, aún no se ha anunciado el precio oficial, esto sucederá el próximo año, probablemente en el Salón de Detroit, donde es probable que la presenten formalmente. [77L](#)

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

CONTROLA LA PRESIÓN

QUÉ HACER SI TIENES LA PRESIÓN ALTA

MANTENERSE SALUDABLE ES ALGO CRUCIAL SIN IMPORTAR A QUÉ TE DEDIQUES EN LA VIDA, PERO CUANDO TU EMPLEO ESTÁ TRAS EL VOLANTE DE UN CAMIÓN, ES DOBLEMENTE IMPORTANTE, PUES SI TU PRESIÓN ARTERIAL LLEGA A SER MUY ELEVADA, PODRÍA DESCALIFICARTE PARA DEDICARTE AL TRANSPORTE COMERCIAL. »



SYS
mmHg

132

DIA
mmHg

83

PULSE
/min

73

-135

-85

O/I
START
◻

Si tienes un negocio o una división de logística, sabes lo importante que es contar con camioneros confiables y saludables. Aunque la mayoría de las condiciones de salud son fáciles de diagnosticar y tratar, hay una en particular que es difícil de detectar: la presión arterial alta. Esto se debe a que la presión arterial alta (también conocida como hipertensión) a menudo no muestra ningún síntoma y eso es un problema real. Si no se trata, la presión arterial alta puede generar problemas importantes para los conductores de camiones, entre ellos:

- Un corazón agrandado, un gran riesgo de insuficiencia cardíaca.
- Aneurismas en los vasos sanguíneos, que pueden ser fatales.
- Insuficiencia renal.
- Problemas de visión y ceguera.

Se estima que más de 65 millones de estadounidenses (alrededor de un tercio de la población adulta) tienen presión arterial alta, y una de cada tres de esas personas no sabe que está afectada. Los conductores de camiones tienen un mayor riesgo de presión arterial alta que otros, principalmente debido a la naturaleza de su trabajo. Algunas de las causas de la presión arterial alta incluyen:

- **Una dieta pobre con demasiada sal:** Comer saludablemente en el camino es un verdadero desafío, y muchos camioneros optarán por la comida rápida. Desafortunadamente, la alta proporción de sal y la falta de otros nutrientes es un factor de riesgo.
- **Demasiado alcohol:** muchas empresas tienen una política y procedimientos de prueba de drogas y alcohol para garantizar que los empleados no beban en el trabajo, pero no puedes controlar lo que sucede después de las horas de trabajo.
- **Falta de ejercicio:** Pasar casi toda su vida laboral al volante de un camión deja poco tiempo para hacer ejercicio. Tener sobrepeso u obesidad aumenta significativamente las posibilidades de presión arterial alta.
- **Estrés y ansiedad:** tratar con otros usuarios de la carretera puede crear un estrés significativo para los conductores de camiones de larga distancia.



DIAGNÓSTICO

La presión arterial generalmente debe medirse en ambos brazos para determinar si hay una diferencia. Es importante que la cinta que cubre el brazo sea del tamaño adecuado. Las mediciones de la presión arterial se dividen en varias categorías:

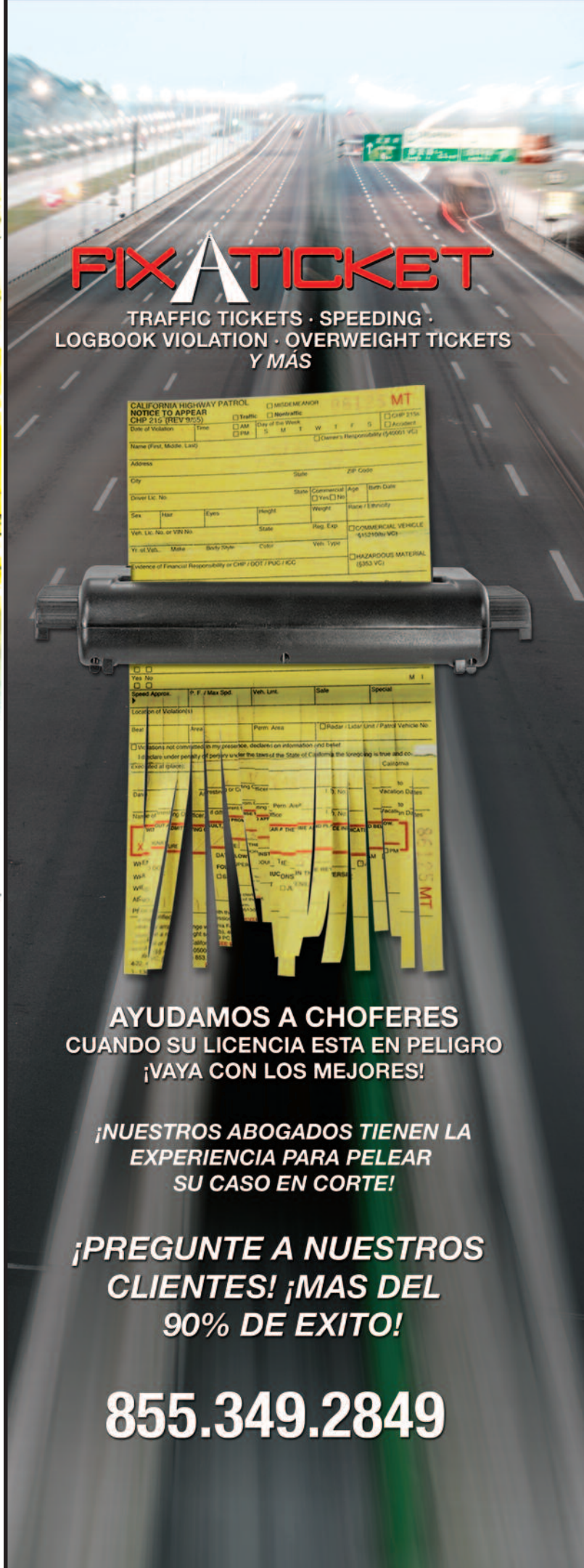


- **Presión arterial normal.** Se considera así si está por debajo de 120/80 mm Hg.
- **Presión elevada.** Es una presión sistólica que oscila entre 120 y 129 mm Hg y una presión diastólica por debajo (no por encima) de 80 mm Hg. La presión arterial elevada tiende a empeorar con el tiempo a menos que se tomen medidas para controlar la presión arterial. La presión arterial elevada también puede llamarse prehipertensión.
- **Hipertensión etapa 1.** Es una presión sistólica que varía de 130 a 139 mm Hg o una



presión diastólica que varía de 80 a 89 mm Hg.

- **Hipertensión etapa 2.** Es una presión sistólica de 140 mm Hg o más o una presión diastólica de 90 mm Hg o más.
- **Crisis hipertensiva.** Una medición de presión arterial superior a 180/120 mm Hg es una situación de emergencia que requiere atención médica urgente. Si obtienes este resultado cuando te tomas la presión arterial en casa, espera cinco minutos y vuelve a realizar la prueba. Si tu presión arterial sigue siendo tan alta, comunícate con tu médico de inmediato. Si también tienes dolor en el pecho, problemas de visión, entumecimiento o debilidad, dificultad para respirar o cualquier otro signo o síntoma de un derrame cerebral o un ataque al corazón, llama al 911 o al número médico de emergencia local. »



FIX A TICKET

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

CALIFORNIA HIGHWAY PATROL NOTICE TO APPEAR
CHP 215 (REV 7/03) MTR
Date of Violation: Time: AM PM Date of the Week: S M T W T F S
Name of Violator: (Last, First, Middle Initial) (Driver's Responsibility (40001) VCI)
Address: State: ZIP Code:
City: State: ZIP Code:
Driver Lic. No.: State: Commercial: Age: Birth Date:
Sex: Hair: Eyes: Height: Weight: Race / Ethnicity:
Veh. Lic. No. or VIN No.: State: Reg. Exp.: (COMMERCIAL VEHICLE (41250N) VCI)
Yr. of Veh.: Make: Body Style: Color: Veh. Type:
Evidence of Financial Responsibility or CHP 7007 / PAC / FHC (HAZARDOUS MATERIAL (3353) VCI)



Speed Approx. P. F. / Max Spd. Veh. Unit. Sale. Special. M. I.
Location of Violation:
Best Area: Perm. Area: Radar / Lidar Unit / Photo Vehicle No.
I, the undersigned, being duly sworn in my presence, declare on information and belief that the information herein is true and correct.
I declare under penalty of perjury under the laws of the State of California that the foregoing is true and correct.
Executed at (place): California
Date: _____
Signature of Officer: _____
Signature of Driver: _____
Witness: _____
Officer's Name: _____
Officer's No.: _____
Officer's Station: _____
Officer's Unit: _____
Officer's Vehicle: _____
Officer's Phone: _____
Officer's Email: _____
Officer's Fax: _____
Officer's Address: _____
Officer's City: _____
Officer's State: _____
Officer's Zip: _____
Officer's Title: _____
Officer's Rank: _____
Officer's Grade: _____
Officer's Pay: _____
Officer's Salary: _____
Officer's Bonus: _____
Officer's Commission: _____
Officer's Pension: _____
Officer's Retirement: _____
Officer's Health: _____
Officer's Life: _____
Officer's Disability: _____
Officer's Death: _____
Officer's Other: _____
Officer's Notes: _____
Officer's Remarks: _____
Officer's Signature: _____
Officer's Date: _____
Officer's Time: _____
Officer's Location: _____
Officer's Vehicle: _____
Officer's Unit: _____
Officer's Sale: _____
Officer's Special: _____
Officer's M. I.: _____

**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



Ambos números en una lectura de presión arterial son importantes. Pero después de los 50 años, la lectura sistólica es aún más importante. La hipertensión sistólica aislada es una condición en la cual la presión diastólica es normal (menos de 80 mm Hg) pero la presión sistólica es alta (mayor o igual a 130 mm Hg). Este es un tipo común de presión arterial alta entre las personas mayores de 65 años.

Debido a que la presión arterial normalmente varía durante el día y puede aumentar durante una visita al médico (hipertensión de bata blanca), es probable que tu médico tome varias lecturas de presión arterial en tres o más lecturas separadas. citas antes de que te diagnostique presión arterial alta.

TOMANDO LA PRESIÓN EN CASA

El médico puede pedirte que registres tu presión arterial en casa para proporcionar información adicional y confirmar si tienes presión arterial alta. El monitoreo en el hogar es una forma importante de confirmar este diagnóstico, verificar si tu tratamiento está funcionando o diagnosticar el empeoramiento de la presión arterial alta. Los monitores de presión arterial para el hogar están ampliamente disponibles, son baratos, y no necesitas una receta para comprar uno.

Asegúrate de usar un dispositivo validado y verifica que la manga te ajuste bien. Lleva el monitor al consultorio de tu médico para verificar su precisión una vez al año. Habla con tu médico acerca de cómo comenzar a controlar tu presión arterial en casa. La Asociación Estadounidense del Corazón no recomienda los dispositivos que miden la presión arterial en la muñeca o el dedo porque pueden proporcionar resultados menos confiables.

TRATAMIENTO

Cambiar tu estilo de vida puede ayudar a controlar y controlar la presión arterial alta. El médico puede recomendarte que hagas cambios en tu estilo de vida, como:

- Llevar una dieta saludable para el corazón con menos sal.
- Hacer actividad física regularmente.
- Mantener un peso saludable o bajar de peso si tienes sobrepeso u obesidad.
- Limitar la cantidad de alcohol que bebes.



Pero a veces los cambios en el estilo no son suficientes. Si la dieta y el ejercicio no ayudan, tu médico puede recomendarte medicamentos para bajar la presión arterial. El Departamento de Tránsito y la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA por sus siglas en inglés) no mantienen una "lista maestra" de medicamentos recetados que los conducto-

res tienen permitido o prohibido tomar. Las pautas de la FMCSA dejan en manos del médico personal del conductor en combinación con el médico examinador para asegurarse de que cualquier medicamento para la presión arterial que esté tomando el conductor no "afectará negativamente la capacidad del conductor para operar un vehículo comercial motorizado de manera segura".

El tipo de medicamento que te receten depende de las mediciones de presión arterial y de tu salud en general. Dos o más medicamentos para la presión arterial a menudo funcionan mejor que uno. A veces, encontrar el medicamento o la combinación de medicamentos más eficaz es una cuestión de prueba y error.

HIPERTENSIÓN AL VOLANTE

Si tienes presión arterial alta, puedes estar en condiciones de conducir siempre que trabajes para reducir la hipertensión en etapa 1 o 2. Tu examen físico del DOT se convertirá en parte de tu registro de manejo y es posible que estés certificado médicamente para conducir un camión entre tres meses y un año, según la gravedad de tu presión arterial alta.

Las Regulaciones Federales de Seguridad de Autotransportes (FMCSR, por sus siglas en inglés) han establecido pautas médicas para los estándares de salud relacionados con la presión arterial. Un conductor de camión puede tener una certificación médica para conducir durante un período de dos años si tiene una presión arterial de menos de 140 sistólica y menos de 90 diastólica. Eso puede cambiar si se detecta hipertensión. >>

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




Un conductor puede recibir una certificación médica para conducir durante un período de un año si se le ha diagnosticado hipertensión en etapa 1 con una presión arterial sistólica de 140-159 y/o una presión arterial diastólica de 90-99, pero se deben realizar exámenes de certificación anual y cada año a partir de entonces debe ser inferior a 140/90. Un conductor con hipertensión en etapa 2 que tenga una presión arterial sistólica de 160-179 y/o una presión arterial diastólica de 100-109 puede recibir una certificación única de tres meses para reducir su presión arterial a menos o igual a 140 /90 y si demuestra 14/90, podrá recertificarse por un año a partir de la fecha del examen inicial.

Un conductor con hipertensión de etapa 3 y una presión arterial de 180 sistólica y/o diastólica de 110 está descalificado. Es posible que no estén habilitados, ni siquiera temporalmente, hasta que su presión arterial sea inferior a 140/90. En ese momento, el conductor puede ser certificado por 6 meses y cada seis meses a partir de entonces si al volver a controlar la presión arterial es inferior a 140/90.

Como ya mencionamos, es posible que te receten medicamentos para reducir su presión arterial, mientras que otros pueden tratar de cambiar tu estilo de vida para tener las cosas bajo control. Ambos métodos son aceptables si tu presión arterial se reduce al umbral de 140/90.

La recertificación para las personas con presión arterial superior a 140/90 es anual en lugar de cada dos años. Los síntomas de la presión arterial alta incluyen latidos cardíacos irregulares, cansancio, cambios en la visión, fuertes dolores de cabeza, hemorragias nasales, confusión, sangre en la orina, dificultad para respirar y palpitaciones en el cuello, los oídos o el pecho.

Es importante controlar la presión arterial para evitar un mayor riesgo de enfermedad

cardíaca y otras afecciones de salud graves. Cualquier nivel de hipertensión puede aumentar el daño a las arterias y provocar daños corporales potencialmente mortales. La mala circulación puede dañar los vasos sanguíneos y provocar daño cerebral, accidente cerebrovascular y daño o insuficiencia renal. Sus ojos pueden verse afectados si hay daños en los vasos sanguíneos, lo que dificulta la certificación médica para conducir un camión. 



DAIMLERTRUCKS

PARTSCENTRAL

WINTER
2022 | ONE STOP
TO KEEP YOUR
TRUCK MOVING





¿QUIERES SER

CA MIO NE RO?

1. CARRETERA SOBRE HIELO

El tipo de transporte por carretera mejor pagado, debido a la naturaleza peligrosa del mismo. Consiste en conducir a través de carreteras heladas en el norte de Canadá para entregar carga a los mineros en el invierno. Los conductores tienen que ser altamente calificados para el puesto. A la mayoría de los solicitantes se les niega el puesto porque las calificaciones de cada compañía son muy altas. Si de alguna manera logras cumplir con sus criterios y te contratan como conductor de un camión de hielo, puedes esperar que valga la pena. Si bien el trabajo es estacional, puedes ganar entre \$30,000 y \$40,000 en tan solo 3 meses.

2. MATERIALES PELIGROSOS

Este tipo de transporte se compensa bien porque tiende a ser otro de los más peligrosos. El transporte de materiales peligrosos, incluidos gases, líquidos inflamables y sustancias corrosivas, conlleva su propio conjunto de peligros en la carretera. La entrega segura de estos productos requiere un cuidado especial y no puede ser realizada por cualquiera. Para transportar materiales peligrosos, debes obtener una autorización además de tu licencia de manejo comercial (CDL por sus siglas en inglés), ésta se adquiere al aprobar una prueba y pagar una

tarifa. Debido a que los conductores de transporte de materiales peligrosos tienen una demanda tan alta, normalmente puedes encontrar empresas dispuestas a pagar las tarifas de aprobación para obtener la certificación.

3. CAMIONES CISTERNA

Aparte de los líquidos peligrosos, hay muchos líquidos que necesitan transporte y que no representan un peligro adicional para el conductor del camión. Estos serían líquidos no inflamables como la leche o el agua. Una gran cantidad de estos líquidos es menos peligrosa que los peligrosos, pero sigue siendo un desafío para el transporte y requiere un conductor calificado para entregar las mercancías de manera segura y efectiva. También requiere de un CDL y una autorización. Por lo general, necesitarás una autorización N o X. Una vez que estés certificado para conducir un camión cisterna, puedes esperar ganar alrededor de \$60,000 al año.

4. CARGA SOBREDIMENSIONADA

Este trabajo de transporte por camión se ocupa de las cargas más grandes que se pueden enviar, por lo general contienen cosas como equipos de construcción o incluso una casa pequeña. Llevar una carga tan enorme a bordo de tu camión requiere un alto nivel de habilidad y, si bien no requiere ninguna certificación adicional, debes considerar otras autorizaciones necesarias si la carga contiene materiales o líquidos peligrosos. El salario anual promedio es de \$55,000 por año. Sin embargo, es posible ganar más de \$90,000 con la compañía adecuada. Estos trabajos son

¡MUÉSTRAME EL DINERO!

SI BIEN EL GUSTO POR LA CARRETERA Y EL NO ESTAR EN UNA OFICINA HACEN QUE CONDUCIR SEA UNA CARRERA AGRADABLE PARA MUCHAS PERSONAS, NO OLVIDEMOS QUE EL 99.999% DE QUIENES LO HACEN, LO HACEN PARA GANAR DINERO. CON ESTO EN MENTE, ESTE MES LE ECHAREMOS UN VISTAZO A LOS EMPLEOS DE CONDUCTOR QUE MÁS PAGAN EN LA INDUSTRIA. EVIDENTEMENTE, A MAYOR SUELDO, MAYOR NIVEL DE EXIGENCIA.

conocidos por su salario competitivo.


5. TRANSPORTE DE LUJO

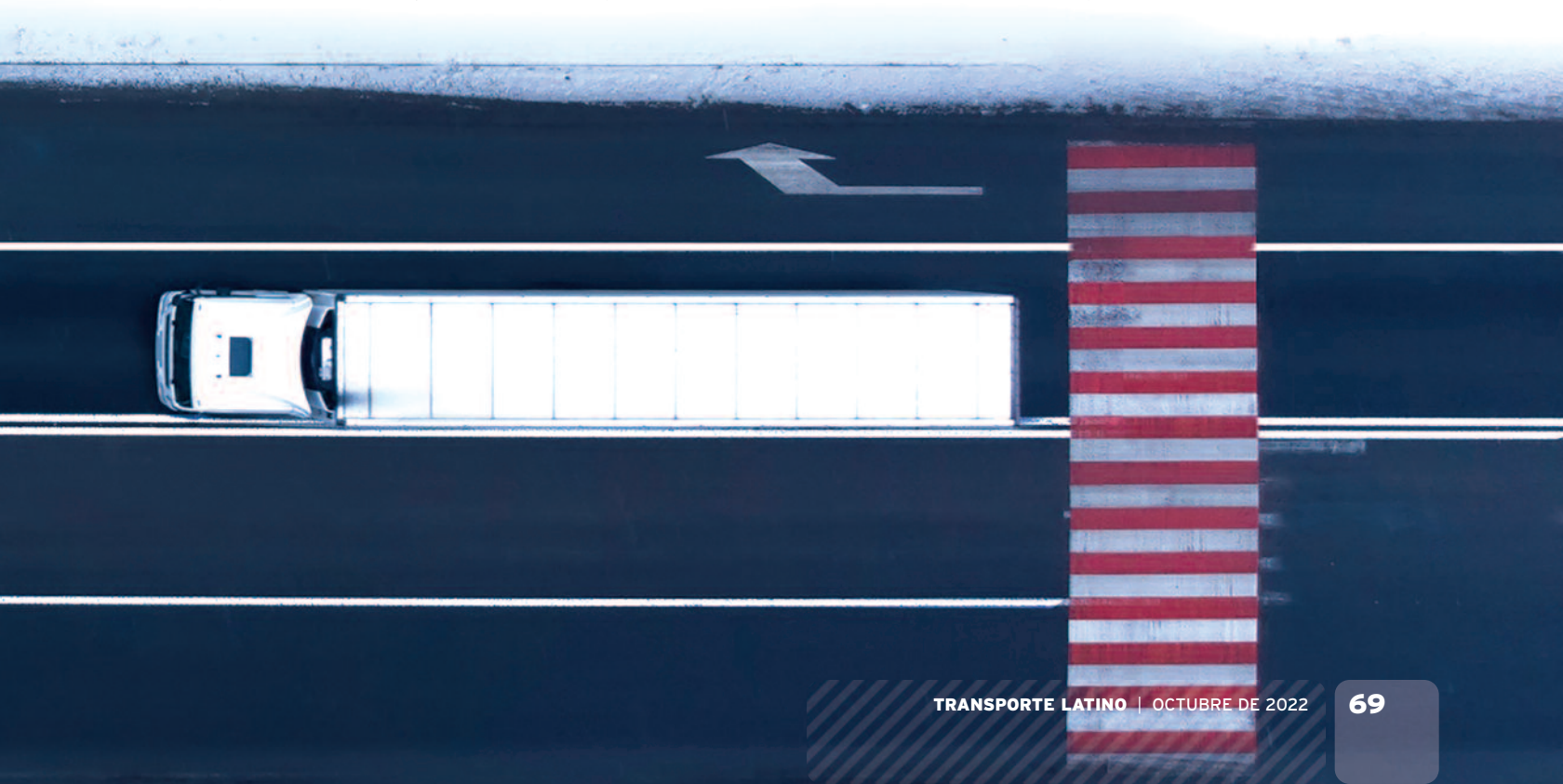
Los autos de lujo son increíblemente caros. Solo tiene sentido pagarle al conductor de entrega de esta costosa carga un salario adecuado para garantizar que se entregue de manera segura a su destino, ¿verdad? Se sabe que el transporte de automóviles de lujo le genera al conductor del camión hasta \$100,000 cada año en las condiciones adecuadas. Entregar un coche caro puede ser un trabajo meticuloso. Incluso si crees que cumples con los requisitos, puede ser increíblemente difícil que te contraten sin un historial de manejo extenso e impresionante. Si bien tendrás que demostrar tus habilidades en el campo, en realidad no necesitas ninguna certificación adicional para realizar este trabajo.

6. CONDUCCIÓN EN EQUIPO

La conducción en equipo es donde una empresa contratará conductores en parejas, un socio conduce mientras el otro duerme, intercambiando tiempo de conducción para aumentar la distancia que pueden viajar en un tiempo determinado. Este tipo de puesto paga más que un trabajo en solitario porque el kilometraje es mucho mayor. Los trabajos de conducción en equipo, como las cargas de gran tamaño, a menudo ofrecen salarios competitivos. Las desventajas de la conducción en equipo se pueden resumir en tres: Tramos mucho más largos fuera de casa. Te quedarás atrapado con tu pareja, te guste o no. Y pasar largos periodos de tiempo en espacios cerrados.

7. PROPIETARIO- OPERADOR

Si bien es más común encontrar camioneros que trabajan para una empresa de camiones más grande, hay otras formas. Los propietarios-operadores compran sus propios camiones y remolques para operar de forma independiente, o incluso alquilan su equipo a una empresa diferente. Esto se opone a la forma en que la mayoría de los conductores utilizan el equipo que pertenece a su empresa de empleo. Ser propietario de tu camión es considerablemente más costoso debido al gasto inicial del equipo y los costos de mantenimiento que salen de tu bolsillo. Trabajar de una manera tan independiente conlleva mayores gastos, pero también puede generar una mayor recompensa. 







EL COSTO DE ELECTRIFICAR

COSTOS DE CAMBIAR A UN CAMIÓN ELÉCTRICO

LOS CAMIONES COMERCIALES ELÉCTRICOS YA SON UNA REALIDAD, CASI TODOS LOS FABRICANTES TIENEN AL MENOS UN MODELO DISPONIBLE. AHORA BIEN, LA ADOPCIÓN DE ESTA NUEVA TECNOLOGÍA TRAE CONSIGO NUEVOS Y COMPLEJOS DESAFÍOS, ESPECIALMENTE EN EL TEMA DE LA CARGA. POR ELLO, SI ESTÁS PENSANDO EN “ELECTRIFICARTE”, ES IMPORTANTE QUE TOMES EN CUENTA MUCHOS FACTORES.

POR: **TRANSPORTE LATINO** / PABLO OLAVARRIETA

Cambiar una flota para que funcione con electricidad implica mucho más que seleccionar el camión adecuado. Ya sea probando las aguas con un vehículo eléctrico de batería o preparándote para traer varias unidades, una flota necesitará un ecosistema de apoyo

construido desde cero. Este plan de conversión para tu flota deberá tener visión de futuro y abarcar todo, desde el vehículo y su plan de carga y la infraestructura de carga dedicada hasta la financiación o el arrendamiento de algunos o todos estos elementos.

Como cualquier modelo, no habrá una sola forma de trazar un mapa del ecosistema eléctri-

co de una flota. Primero habrá que determinar lo primero, como los camiones adecuados para el ciclo de trabajo y el tipo de carga que necesitarán. A partir de ahí, se debe trazar la infraestructura de carga y ordenar otros detalles. Y en todo momento, se debe pensar en la escalabilidad, para ayudar a preparar toda la configuración para el futuro. »

EL DILEMA DE LA CARGA

Para complicar las cosas, no habrá una sola forma de cargar camiones eléctricos, especialmente los de servicio mediano a pesado. La mayoría de las flotas necesitarán dos tipos de cargadores: "cargadores lentos" para camiones de un solo turno que regresan a un domicilio durante la noche y "cargadores rápidos" que pueden cargar rápidamente un camión en servicio para que su alcance se pueda extender por un segundo turno o más. Todas las estaciones de carga deben instalarse para cumplir con los requisitos legales, como los códigos de construcción y contra incendios, y el personal que las opera debe estar capacitado para la seguridad adecuada. Además, las flotas querrán hacer uso de los datos generados y recopilados de las estaciones de carga sobre la eficiencia de los vehículos y los costos de electricidad.

"Casi todos los fabricantes tienen un Vehículo Eléctrico de Batería (BEV por sus siglas en inglés) que planean entregar en los próximos 24 a 36 meses", dice Ryan Salvail, director de ventas de tecnología avanzada de vehículos de Ryder System. "Dicho esto, los fabricantes no han producido cantidades significativas en este momento. Para una empresa interesada en la adopción temprana, la evaluación comenzaría a nivel de ruta. La carga, el alcance, las millas de carretera versus ciudad, el clima y la utilización del camión son todas consideraciones para determinar la mejor opción tanto para el camión como para el tipo de cargador".

Salvail dice que no puede enfatizar lo suficiente la importancia de evaluar la capacidad cambiante en un sitio y comprender el costo, el tiempo y las necesidades de carga para respaldar los objetivos de la flota. "La infraestructura actual, la planificación del sitio, la preparación para el futuro -para solo verter el concreto una vez-, y todos los vehículos deben evaluarse", dice. "Una vez que la carga está en su lugar, alguien también debe mantener el cargador. Es un activo que también es tecnología temprana".

Recomienda considerar el proceso como el desarrollo del mejor caso de uso para el vehículo y el cargador emparejados para proporcionar el rango óptimo. "Nuestro enfoque es apoyar a los clientes en la planificación y selección de activos", dice Salvail. "No se trata de agrupar servicios, sino de guiarlos para seleccionar las piezas, desde la planificación del sitio hasta la solicitud de subvenciones". De cara al futuro, dice que es concebible que las empresas de arrendamiento incluyan el camión y la carga. "Hay muchas formas nuevas de pensar en los

camiones eléctricos, y el objetivo será la solución más rentable y viable para una flota".

COMIENZA CON UN PLAN

Brett Pope, director de vehículos eléctricos de Volvo Trucks North America, dice que las flotas deben desarrollar un plan para los vehículos eléctricos a batería que vaya más allá de qué camión seleccionar y abarque la infraestructura de carga, así como la operación y el mantenimiento. "El plan debe tener en cuenta la cantidad de camiones, los diseños del sitio (punto de partida), el tiempo de permanencia (tiempo de carga) y las capacidades de expansión futuras", dice Pope. "Una vez que se haya decidido, por ejemplo, como un plan de tres años, habla con el fabricante para identificar las necesidades de energía del vehículo. Esto debe incluir la consideración del rendimiento del vehículo y la potencia auxiliar (requisitos de la carrocería, puertas traseras, etc.)". Hecho de esta manera, dice que se puede desarrollar un plan de carga para la introducción exitosa de vehículos eléctricos con soporte completo. Señala que se ofrecen "soluciones completas" en apoyo del camión eléctrico Volvo VNR, desde la infraestructura de carga hasta el mantenimiento y la financiación llave en mano.

Daimler Trucks North America está adoptando un enfoque múltiple para la consultoría sobre el ecosistema eléctrico a medida que implementa su Freightliner eCascadia y eM2 de servicio mediano. "Queriendo hablar más allá del camión y ayudar a que los cargadores lleguen a los depósitos de los clientes, decidimos crear un grupo de consultoría que ofrezca un enfoque empaquetado, con tres niveles que van desde el acceso gratuito hasta el costo de miles de dólares", dice Nate Hill, director de DTNA, jefe de infraestructura de carga. "También estamos capacitando a nuestros distribuidores para ayudar a los clientes a pasar a la electricidad y desarrollar paquetes de financiación".

El paquete Megaline de primer nivel de Detroit eConsulting ayuda con la planificación de la infraestructura de carga, el panel solar y el almacenamiento estacionario de energía, y la interacción con los servicios públicos locales. El paquete Powerline es similar, pero sin soporte para energía solar y almacenamiento o interfaz de servicios públicos. El paquete Baseline es gratuito para todos los compradores de vehículos eléctricos a batería de Freightliner. Incluye las mejores prácticas y consultas a nivel de concesionario. Los dos paquetes principales están abiertos a compradores de cualquier marca y modelo de camiones eléctricos.



Hill dice que la compañía también está trabajando en un software para respaldar la optimización del sitio. Esto se basará algorítmicamente utilizando horarios de carga y tarifas de servicios públicos para determinar la cantidad de cargadores. Él dice que también habrá software de proveedores externos, adaptado a los vehículos, para administrar los sistemas de carga reales. Este software monitoreará el estado de salud de los cargadores, programará eventos de carga, rastreará qué vehículos se conectan y administrará la carga en función de los costos de electricidad.

Lion Electric Company, que fabrica camiones y autobuses eléctricos a batería, tiene una división llamada Lion Energy enfocada en hacer que la infraestructura de carga eléctrica sea más fácil para las flotas. Lion Energy incluye el diseño y la revisión de la infraestructura de carga, la gestión de proyectos, la coordinación de servicios públicos y la consulta personalizada para sus clientes para ayudar a facilitar el complejo proceso de instalación de la estación de carga.

COSTOS PREDECIBLES

Paccar está trabajando con Faith Technologies y Schneider Electric para proporcionar soluciones de infraestructura de



carga para sus ofertas de vehículos eléctricos medianos y pesados. Los clientes de Kenworth y Peterbilt podrán solicitar cargadores eléctricos a Paccar Parts. Paccar Financial proporcionará opciones de financiación flexibles para infraestructura y sistemas de carga. PacLease agrupará el costo de los sistemas de carga dentro de las ofertas de arrendamiento de servicio completo para los clientes. "PacLease tiene programas de arrendamiento para camiones Kenworth y Peterbilt que permiten a nuestros clientes ingresar al mundo de los camiones eléctricos sin tener que averiguar todos los matices", dice Mike Willey, asistente del gerente general. "Ofrecemos opciones de arrendamiento y

financiamiento no solo para el camión, sino también para las estaciones de carga".

Él dice que PacLease puede actuar como un proveedor externo, ofreciendo soluciones de arrendamiento, finanzas, mantenimiento y cobro a los clientes. "Podemos ayudar a descubrir subvenciones y solicitarlas directamente en algunos casos, compensando el costo del camión y el cargador. Junto con un contrato de arrendamiento de varios años y un programa de mantenimiento, podemos ofrecer costos constantes y más predecibles durante la vida útil del equipo. Es un proceso mucho más complicado cuando se desarrolla una estrategia y se arma un paquete de arrendamiento para camiones eléctricos", continúa Willey. "Se deben tener en

cuenta consideraciones como las rutas, la aplicación del camión, el ciclo de trabajo, cómo y dónde se puede cargar el camión".

SIN VENTA RÁPIDA

"Un ciclo de ventas que era de 18 días ahora puede durar 18 meses o más mientras trabaja con un cliente en la adopción de camiones eléctricos", dice Jason Gies, vicepresidente de eMobility Business Development de Navistar. "Hay un enfoque más amplio en lo que sucede alrededor del camión". Con eso en mente, dice que el fabricante desarrolló su unidad comercial Next eMobility Solutions, que se asocia con In-Charge Energy para desarrollar una infraestructura de carga y ofrecer servicios de consultoría a las flotas. »

“Nuestros distribuidores también son una parte integral del proceso”, dice Chet Ciesielski, vicepresidente de negocios de camiones de carretera de Navistar. “Tienen la relación con los clientes, por lo que queremos permitir que los distribuidores también trabajen con flotas de electrificación. Algunos de nuestros distribuidores ya están instalando sistemas de carga. Todos tendrán que tener cargadores para dar servicio a los camiones eléctricos”.

Gies dice que los servicios de consultoría de Next son ofertas a la carta, “así que tenemos contratistas locales que pueden ir con una flota desde la inspección del sitio hasta la puesta en marcha de la infraestructura de carga. Estamos explorando muchos modelos de negocios, incluso con financiamiento. Y, en algunos casos, podemos arrendar toda la configuración de carga con los camiones a una flota o arrendar solo uno u otro. Hay una necesidad de ser flexible”.

Ofreciendo más detalles sobre cómo funciona la consultoría, dice que la ubicación de la flota y las condiciones climáticas son lo primero. Luego, el financiamiento: ¿está ahí para ayudar a compensar los costos de adquisición? Y luego está el desarrollo de una solución de carga completa. “Una encuesta en el sitio te permitirá obtener entre un 80% y un 90% de tus necesidades de carga”, dice Gies. “Eso te dirá aproximadamente dónde se necesitarán los cargadores y si es necesario actualizar alguna instalación para eso. También sabrás cuántos cargadores nocturnos y rápidos se necesitarán”.

¿PODER O NO PODER?

“Cuando hablamos con un cliente [sobre volverse eléctrico], queremos nivelar la conversación”, dice Drew Cullen, vicepresidente senior

“EL PLAN DEBE TENER EN CUENTA LA CANTIDAD DE CAMIONES, LOS DISEÑOS DEL SITIO (PUNTO DE PARTIDA), EL TIEMPO DE PERMANENCIA (TIEMPO DE CARGA) Y LAS CAPACIDADES DE EXPANSIÓN FUTURAS”,

DIJO POPE.

de combustibles y servicios de instalaciones de Penske Transportation Solutions. “Supongamos que se ha decidido por los fabricantes de los camiones. Entonces nuestro equipo puede hablar sobre la infraestructura necesaria. Lo que se debe considerar se basará en lo que hemos aprendido al establecer una red de carga en California para nuestra propia flota”.

Él dice que es clave aprovechar tu empresa de servicios públicos local para obtener su energía y su apoyo. “Querrás saber la potencia actual disponible. ¿Es de 240 o de 480 voltios? Los servicios públicos pueden tener capacidad excedente. O es posible que no tengan suficiente energía y no planean tenerla donde la necesitas. También deseas considerar objetivos a corto, mediano y largo plazo.

¿CUÁNTOS CAMIONES CONVERTIRÁS PRIMERO? ¿CUÁNTOS DESPUÉS?

Sean Yentsch, vicepresidente de instalaciones de Penske, señala que una flota puede encontrar que la energía de un edificio no coincide con la que se necesita para cargar camiones. “Pero si traes más energía a un sitio, la empresa de servicios públicos puede ofrecerte una tarifa más baja”.

Cuando se trata de instalar la infraestructura de carga, Cullen dice que “según nuestra experiencia, todo se trata de la planificación del espacio. ¿Cuál es el lugar óptimo para colocar los cargadores? ¿Los de carga nocturna y los cargadores rápidos para turnos dobles? >>



finanzas: **COSTOS DE CAMBIAR A UN CAMIÓN ELÉCTRICO**

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

También debes determinar cuándo cargar los camiones y cómo puedes reducir las tarifas eléctricas por tiempo de uso, dice Cullen. "La estrategia se basa en el momento. Querrás tener la infraestructura de carga en tu lugar y la puesta en marcha del equipo completada, asegurándote de que el fabricante del camión dé el visto bueno a la cobertura de la garantía antes de traer los camiones".

SUBVENCIONES E INCENTIVOS DE INFRAESTRUCTURA DE COBRO

¿Qué tal pagar por todo esto? Las subvenciones gubernamentales y otros programas de incentivos para adquirir y operar vehículos eléctricos pueden estar disponibles a nivel federal, estatal y regional. "Es importante que las flotas se mantengan al tanto de estos programas, ya que pueden permitir reducir los costos asociados con los camiones eléctricos y la infraestructura de carga", dice Pope de VTNA.

Willey de PacLease advierte que las subvenciones pueden ser muy específicas, "por lo que al solicitarlas debes considerar la ubicación, la solicitud y las reglas en torno a las subvenciones. Por ejemplo, recibimos una subvención para instalar una estación de carga junto con un camión en una de nuestras ubicaciones. Llegó con reglas muy específicas para el uso del equipo y la eliminación del camión reemplazado".

Algunas empresas de servicios públicos están incentivando la electrificación de flotas. Por ejemplo, el nuevo programa PowerMIFleet de Consumers Energy, con sede en Michigan, ofrece consultas a las operaciones de Michigan que buscan electrificar las flotas de vehículos y cargar durante la noche con tarifas de uso más bajas. Consumers Energy también está ofreciendo \$3 millones en reembolsos a las empresas por establecer ciertos tipos de lugares de carga en todo el estado.

"Los programas de incentivos estatales pueden brindar tanto carga pública como instalaciones de flotas detrás de la cerca", dice Kevin Walkowicz, director senior de la iniciativa Trucks & Off-Road en Calstart. La organización sin fines de lucro de transporte limpio administra el proyecto EnergIIZE Commercial Vehicles (Incentivos de infraestructura energética para vehículos comerciales de cero emisiones) financiado por la Comisión de Energía de California.

El proyecto EnergIIZE de \$50 millones y de varios años beneficia a las comunidades más afectadas por la contaminación relacionada con el transporte al ayudar a las flotas públicas y pri-



"PACLEASE TIENE PROGRAMAS DE ARRENDAMIENTO PARA CAMIONES KENWORTH Y PETERBILT QUE PERMITEN A NUESTROS CLIENTES INGRESAR AL MUNDO DE LOS CAMIONES ELÉCTRICOS SIN TENER QUE AVERIGUAR TODOS LOS MATICES",

DICE MIKE WILLEY,


vadas a reemplazar equipos viejos con opciones de batería eléctrica e hidrógeno. Utiliza un "modelo similar a un consejero", que trabaja directamente con los solicitantes para ayudar a planificar y financiar la infraestructura de carga y suministro de hidrógeno.

Walkowicz dice que muchos estados también están creando programas de cupones para alentar la adopción de vehículos eléctricos, que se pueden ver en el sitio web de Calstart. "Estos cupones se ofrecen por orden de llegada y los OEM deben registrar específicamente los vehículos en el sistema. Este año 'vendimos' cupones por valor de 85 millones de dólares en la primera ronda".

HAZ PREGUNTAS

El futuro es brillante para los camiones eléctricos, pero la visión de cuándo llegará esa mañana sigue siendo confusa. Erik Neandross, presidente de la consultora de tecnología limpia Gladstein, Neandross & Associates, observa que "los programas piloto y de demostración han

demostrado que la operación del camión eléctrico en sí no es diferente. Pero la infraestructura de carga es un gran desafío. Especialmente a la escala de más de 50 unidades operando desde un solo patio". Él dice que construir tal infraestructura será extremadamente costoso visto dentro de un marco de costo total de propiedad. "Además, el tiempo de respuesta en 24 horas que se espera de los concesionarios de camiones requerirá una gran inversión, y las piezas serán limitadas desde el principio".

Aún así, admite que el endurecimiento de las reglas de emisiones establecidas por California y seguidas por otros 15 estados debería ayudar a acelerar la adopción de BEV. Para cualquier flota que busque desarrollar un ecosistema eléctrico lo antes posible, aconseja comenzar por "encontrar un buen recurso y hacer preguntas". Muchas preguntas. Es crucial que tengas un entendimiento completo de cuáles serán las necesidades actuales y futuras de tu parque vehicular, pues como ya lo platicamos anteriormente, el tema de la carga será un gran desafío logístico. 



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





CÓMO HABLAR EL IDIOMA QUE TU DESPACHADOR

HABLAR EL MISMO IDIOMA

TRATAR CON EXPEDIDORES Y CORREDORES HABLANDO SU MISMO LENGUAJE TE PERMITIRÁ NO SOLO OBTENER MEJORES TARIFAS, SINO CREAR RELACIONES DE LARGA DURACIÓN QUE CIMENTARÁN UNA CONFIANZA QUE TE PERMITIRÁ TENER MEJORES DIVIDENDOS. SÍ, NO ES LO MÁS CÓMODO NEGOCIAR CUÁNTO DINERO QUIERES, PERO ES LO MEJOR QUE PUEDES HACER PARA MOSTRAR QUE CONOCES TU TRABAJO. »

Según una investigación de Truckstop.com, casi el 80 % de los propietarios-operadores indican que simplemente no les gusta negociar tarifas con un agente. Ese puede ser el caso, pero es un hecho que una mejor comprensión de cómo comunicarse con los despachadores y hablar su idioma puede ser rentable para los transportistas que participan en las negociaciones. Ese fue el mensaje durante una sesión en el Mid-America Trucking Show (MATS) en marzo con Brent Hutto de Truckstop.com, quien se desempeña como director de relaciones de la compañía, y Tyler Johnston, director de operaciones de Mercer Transportation. Johnston dijo que la mayoría de los corredores están en el mismo campo que los propietarios de camiones, en términos generales, cuando se trata de desagrado por la mayoría de las negociaciones. "Queremos construir una relación", dijo. "Cuanto más rápido podamos llegar a una solución, ese es el objetivo. No se trata de ganar cinco y diez centavos a todos en cada oportunidad que tenemos".

En la sesión "Negociar desde el asiento del conductor" organizada por DAT Freight and Analytics en MATS, Robert Rouse de DAT y el usuario de la junta Chad Boblett, un propietario-operador independiente de transporte en seco y fundador del grupo de Facebook Rate Per Mile Masters, subrayaron mensajes similares. "¿La forma número 1 en que tengo éxito con los corredores? Sé lo que busco y conozco mi tarifa", dijo Boblett con el objetivo de ilustrar las formas en que los propietarios-operadores pueden obtener una medida de control sobre las negociaciones. Subrayando puntos similares a los de Johnston, señaló que el principal deseo de los corredores es ir más allá de tener que llamar a "transportista tras transportista tras transportista" para cubrir cualquier carga. Un propietario-operador armado con conocimiento del mercado respaldado por datos y un conjunto claro de expectativas en lo que respecta a las tarifas de flete es probable que logre alcanzar esas tarifas la mayoría de las veces.

USA LA INFORMACIÓN PARA CONSTRUIR UNA RELACIÓN

Cómo un transportista comienza la relación con un despachador desde la primera conversación sobre cualquier carga es uno de los elementos más importantes para sentar las bases de esa y futuras negociaciones. En términos generales, cuanto más información tenga lista cuando comiencen las conversaciones, más podrá



ayudarlo un corredor a obtener las cargas que necesita para seguir siendo rentable.

Proporcionar información específica sobre tu equipo, tu ubicación exacta y más ayudará tanto en la negociación como en la construcción de la relación. "Tener los datos en tus manos te ayuda a negociar como un corredor", dijo Hutto de Truckstop.com. "Si tienes los datos, puedes hablar con un corredor como si te hablaran a ti,

y puedes hablar el mismo idioma".

Entre los puntos de datos que el propietario-operador Boblett tiene a mano se encuentran los promedios de tarifas regionales/segmentos disponibles en una vista amplia y actualizados semanalmente en el sitio web Trendlines de DAT. Los informes semanales de Truckstop.com en colaboración con FTR Transportation Intelligence ofrecen datos similares.



Cuando se trata de promedios de tarifas, ya sea en términos generales o para un mercado específico, Boblett entabla una conversación con un corredor sabiendo lo que ese corredor sabe sobre los promedios del mercado, aunque siempre con el objetivo de estar por encima del promedio de la tasa. “Es como un punto de referencia”, dijo Boblett. “Tomo lo que fue el número de la semana

pasada, para van”, su tipo particular de remolque. “Para mí, la forma en que lo veo es que tengo que superar ese número. ... Sé que si estoy superando esto, estoy superando el promedio”.

Profundizando en herramientas más refinadas que los tableros de carga ofrecen a los suscriptores, los propietarios también pueden encontrar promedios de salida del mer-

cado para las cargas que están viendo y demandar métricas como proporciones de carga a camión publicadas para cualquier área determinada. Es importante conocer los datos actuales de su mercado, señaló Johnston de Mercer. Si haces una corrida en un carril específico, recopilas datos sobre cuáles son las condiciones actuales para ese carril. »»

“Comprender el mercado y negociar la tarifa que existe en ese carril para esa carga en ese momento es de vital importancia”, subrayó Hutto. Y, “si un propietario-operador no pide esos \$50 adicionales” en una carga, el corredor no se los va a ofrecer. Debido a que la negociación no es algo que a la mayoría de los propietarios-operadores les gusta hacer, Hutto dijo que cuando los corredores publican una carga con una tarifa ya adjunta, a menudo conduce a que esa carga se reserve sin una negociación.

Sin embargo, en términos de métricas de demanda en un área determinada, no descuide la relación entre las cargas que salen de un mercado y las que entran, señaló Boblett. Dada la alta variabilidad en la actividad de publicación de camiones entre los propietarios, durante mucho tiempo ha enfatizado que la métrica es probablemente una mejor métrica de demanda para que los camioneros la consideren al evaluar la demanda real del mercado. ¿Más cargas salientes que entrantes? Estás en una buena posición para negociar.

Boblett propuso un escenario de mercado de Texas de “quiero irme a casa”. Haciéndose eco de los pensamientos de Hutto sobre los promedios de carriles específicos, a través de la propia suscripción de la junta de Boblett, puede ver los promedios de tarifas hasta el carril individual, al igual que los corredores, por supuesto. En su escenario de Texas, observó que la demanda era incluso demasiado baja. En ese caso, podría darle al corredor lo que él llama “el número mágico”, el promedio del carril. “Ves lo que hacen los demás, y cuando le dices al corredor: ‘Esto es lo que buscas’, bueno, el corredor sabe que ‘sabes lo que haces’. Así es como lo ganas”.

El conocimiento del mercado puede dejar una impresión duradera, así como la demostración y comunicación de su comprensión de la carga y sus propios costos. Desde la perspectiva del corredor, Johnston dijo: “Si se que tienes 250 millas de carga muerta para conducir en la parte delantera, entonces sé por qué estás pidiendo \$500 más en una carga determinada”. Así el expedidor será mucho más empático con tus necesidades. Tal vez tenga algo que aún no se ha publicado en el tablero de carga que funcionará mejor. Tampoco descuides el mercado de destino. Johnston señaló la importancia de conocer “precios precisos y condiciones precisas en el mercado a dónde vas, adónde quieres ir y también qué puedes obtener de ese mercado”.

Teniendo en cuenta una carga a un mercado donde la demanda es baja, Boblett llama a su estrategia “llevar la carga de regreso contigo”. Es



decir, “todos los que tienen vans pueden ganar mucho dinero yendo a Florida”, saliendo muy raramente. Cuando estás considerando una carga en Miami, podrías incluir en tu evaluación la cantidad total de millas que viajarás de regreso a Atlanta y comunicar esas consideraciones y tu comprensión del mercado de Miami a cualquier corredor. “Nunca quiero ir a un lugar donde entra más carga que la que sale del mercado” sin la debida compensación por el tiempo de regreso.

GENERA CONFIANZA PARA CIMENTAR VÍNCULOS A LARGO PLAZO

“El tiempo es un activo en este proceso de construcción de relaciones”, dijo Johnston. En otras palabras, ahorra a un corredor y a ti mismo algo de tiempo para hacer coincidir una carga y la recompensa podría ser un negocio a largo plazo. El uso de datos como las tarifas promedio

actuales y la cantidad de camiones en un carril puede ayudar a que las negociaciones sean más rápidas y fáciles, dijo, engrasando las ruedas a largo plazo para posibles negocios consistentes en el futuro. Hutto agregó que la consistencia genera rentabilidad. Si puedes encontrar cuatro o cinco proveedores de fletes, ya sean intermediarios o transportistas directos, para trabajar de manera constante, “te permite obtener el mejor precio de los intermediarios”, dijo.

La posibilidad de ahorrar tiempo fue parte de la motivación para que DAT introdujera la capacidad de los transportistas de publicar su camión con la tarifa deseada adjunta, dijo Rouse de DAT. Muchos propietarios-operadores no han tenido la costumbre de publicar sus camiones en el tablero simplemente por la cantidad de llamadas de intermediarios que puede generar. Como Rouse parafraseó: “Oye, ¿tomarías un dólar por milla?” Los propietarios no quieren oír eso. Más



bien, "quieren hablar con corredores que están dispuestos a pagar su tarifa". Los propietarios ahora pueden publicar su tarifa junto con su camión y los corredores lo verán cuando estén buscando el camión. Incluso antes de que hagan la llamada telefónica", el corredor puede "saber que está en el rango de precios".

Boblett cree que esta función ofrece la posibilidad no solo de ahorrar tiempo, sino también de cambiar parte del control de la negociación a favor de los camioneros, donde él cree que debería estar. La transparencia de las intenciones que representa también podría ayudar a construir esas relaciones a largo plazo.

Con bastante frecuencia, los expedidores no tienen en mente una tarifa cuando acuden a un corredor para encontrar un camión para una carga, explicó Johnston. Para los intermediarios, existe el flete por contrato, en el que un transportista envía una hoja de cálculo de todas las

cargas que espera tener para el movimiento el próximo año. Los corredores regresan con cuántas cargas quieren aceptar y a qué tarifa. El verdadero flete del mercado al contado, entonces, es cuando un transportista envía su carga a un grupo de diferentes corredores para "permitirles pelear por el flete", como lo describió Johnston.

La primera carga que Boblett transportó para un corredor para el que ahora ha movido cientos encajaba en la descripción del mercado al contado a la perfección. "El transportista no le dio a [el corredor] Pete una tarifa", sino que simplemente dijo, "ve a buscarme un camión", como lo expresó Boblett. "Nombré mi tarifa", hice las preguntas correctas sobre la carga, conocía el mercado y lo que resultó después del tiempo y la experiencia es una especie de transacción de flete que desdibuja las líneas spot/contrato, tal como las ve Johnston.


Eso es "flete de relación", dijo Johnston,

cuando las buenas relaciones construidas a través de un contrato o un flete puntual se convierten en un flete constante en una asociación de intermediario y transportista. "Es importante saber esto porque te ayuda a hablar con los corredores", dijo Johnston. De hecho, los corredores con bastante frecuencia "buscan la misma carga con el mismo cliente" en el mercado al contado, por lo que es bastante común ver la misma carga publicada por un grupo de diferentes corredores, a diferentes tasas si están "pescando" por alguien que "muerda" una baja. O, como dijo Johnston, "hacer una conjetura inteligente sobre por cuánto pueden conseguir un transportista".

Sin embargo, "si he desarrollado una relación y he trabajado constantemente contigo, sé que estás brindando un servicio de calidad", agregó. Es posible que esas cargas puntuales nunca vean el tablero si sabes que tienes un buen transportista en el lugar correcto en el momento correcto. "Cuanto más puedo reservar, más puedo regresar y obtener negocios repetidos con mis clientes [cargadores]. Cuanto más me ofrezcan, más te voy a ofrecer".

Al iniciar por primera vez una relación con un expedidor, es posible que los operadores no obtengan su mejor tarifa porque no han tenido la oportunidad de demostrarle al corredor que son un socio confiable, dijo Johnston. "Es tan importante para mí generar confianza con el transportista como lo es para ustedes conmigo". Hutto señaló que la familiaridad se convierte en confianza, lo que conduce a tarifas más altas.

Cuando llames a un expedidor, sugirió Hutto, "encuentra una manera cortés de decir, '¿cuáles son tus condiciones y cómo están moviendo esta carga?' ¿Es una cosa del mercado al contado o es consistente? Ponte en su mundo cuando hables con ellos". Cuanto más confiado puedas estar en el mundo de ese corredor, mejor estarás. Publicar tu tasa, o nombrar tu tarifa antes de que el corredor te ofrezca un precio, dijo Boblett, sin duda "infunde confianza [de que] 'este tipo sabe cuál es su tarifa'".

Como debería hacer cualquier propietario-operador, agregó, haciendo una analogía con un pintor de casas negociando para pintar su casa. "El pintor no dice: '¿Cuánto dinero me darás para pintar tu casa?' No funciona así. Deberíamos decirle al corredor cuánto dinero queremos. Es un mundo totalmente diferente cuando empiezas a decirle al corredor lo que quieres". A largo plazo, incluso en los mercados de carga caóticos de hoy, los dividendos en la construcción de relaciones podrían ser grandes. 

CÓMO PREVENIR INCENDIOS EN LOS EXTREMOS DE LAS RUEDAS



EVITA EL FUEGO

Los incendios en los extremos de rueda pueden generar eventos muy peligrosos que, en el mejor de los casos, te retrasarán varias horas. La buena noticia es que un mantenimiento preventivo adecuado e inspecciones regulares te ayudarán a mantener este importante elemento funcionando en óptimas condiciones. »

Cada año, millones de dólares en equipos y carga se esfuman debido a incendios en los extremos de las ruedas, eufemísticamente llamados eventos térmicos. Lo verás en las noticias o en las redes sociales, con imágenes dramáticas de humo negro espeso y llamas que consumen todo un remolque, y el tractor, si el conductor no puede desenganchar las dos unidades lo suficientemente rápido. Pero determinar cómo y dónde comienzan los incendios sigue frustrando a la comunidad que se dedica al mantenimiento, porque el daño suele ser tan grave que queda poco para señalar la causa.

Cada incendio podría ser un incidente único, o podría ser indicativo de un patrón de eventos que también le sucede a otras flotas, pero es probable que las flotas no estén al tanto de los problemas de mantenimiento que experimentan sus competidores. El Consejo de Tecnología y Mantenimiento (TMC por sus siglas en inglés) de las Asociaciones de Transportistas Americanos (ATA) encuestó a los miembros para determinar qué factores contribuyentes, si los hubiera, podrían aparecer como tendencias en una amplia población de camiones y remolques. No apareció nada que les diera a los investigadores algo en lo que concentrarse. La participación en la encuesta fue escasa, se nos dice, porque las flotas no querían incriminarse admitiendo haber tenido un incendio, a pesar de que se les prometió el anonimato.

Lo que se sabe es que los neumáticos no provocan los incendios. Phil Arnold, ingeniero de campo de Michelin North America, dijo a los asistentes a la reunión de otoño de TMC que los compuestos de caucho comienzan a descomponerse cuando la temperatura de los neumáticos supera los 250 grados Fahrenheit. Ahí es cuando puede ocurrir un reventón como resultado del deterioro de la llanta. No es hasta que el caucho alcanza temperaturas de 500-550 que el neumático emite vapores inflamables. Si hay una fuente de ignición, el caucho comenzará a arder a 650-700 grados. La combustión espontánea no ocurrirá hasta los 850-900 grados. (El rango normal de temperatura de funcionamiento de los neumáticos es de 100 a 150 grados). "Los neumáticos contienen una gran cantidad de energía potencial", dijo Arnold. "Son como carbón de alta calidad cuando comienzan a arder y son muy difíciles de



extinguir".

Cuando una llanta se revienta mientras conduces, generalmente es el resultado de un inflado insuficiente. El calor generado dentro de las paredes laterales a medida que la llanta se flexiona debilita las correas de acero en la carcasa mientras se ablanda el caucho hasta el punto en que finalmente se rompe y la llanta explota. En los incendios de neumáticos, la fuente de calor es el extremo de la rueda. El calor viaja a través del metal del cubo y de la rueda, donde entra en contacto con el talón de la llanta. Dado que el talón está construido de manera diferente a

la pared lateral superior, el caucho allí se calienta cada vez más, hasta que en algún momento comienza a quemarse, en lugar de explotar como lo haría la carcasa debido a la falta de inflación.

La fuente de ese calor es la fricción de un rodamiento de rueda deteriorado o un freno que arrastra. En el caso del rodamiento, la falla suele deberse a la falta de lubricación. Hay múltiples causas para arrastrar los frenos. La interfaz eje/cubo es una fuente potencial de saturación térmica. Los cojinetes de rueda de alta calidad, correctamente instalados, lubricados y operados de acuerdo



con las especificaciones del producto, rara vez fallan por sí solos. Desafortunadamente, muchas cosas pueden salir mal debido a negligencia, descuido o malas intenciones.

Los incendios relacionados con los cojinetes de las ruedas casi siempre se pueden atribuir a la falta de lubricación, ya sea por pérdida de lubricante debido a una falla en el sello o contaminación relacionada con la entrada de agua, o desechos en el cojinete que dañan el sello y provocan una fuga. Cualquier situación que pueda aumentar la fricción entre el husillo del eje y el cubo debe abordarse en la instalación y el mantenimien-

to del conjunto del extremo de la rueda.

"Apretar demasiado (precarga excesiva) el rodamiento puede limitar la película lubricante, lo que generará calor, aunque tal vez no al nivel en el que haya riesgo de incendio", dice Ean Dickerhoof, ingeniero de aplicaciones para productos móviles en carretera en Timken. "Por el contrario, un juego longitudinal excesivo puede afectar la alineación del sello y comprometer la vida útil del mismo, lo que puede permitir que ingresen desechos al sistema o que se escape el lubricante".

Obviamente, la condición de los sellos y

los niveles y la condición del lubricante deben inspeccionarse a intervalos regulares, agrega Dickerhoof, teniendo cuidado de mantener el nivel de lubricante adecuado. "Algunas personas piensan que llenar la cavidad con grasa es mejor que llenarla parcialmente", dice Michael Gromosiak, ingeniero jefe de aplicaciones para productos móviles de Timken. "Hay un cierto porcentaje de relleno que se recomienda. Si llena en exceso la cavidad, puede sobrecalentar el rodamiento, porque no hay disipación de calor".

Timken dice que los rodamientos deberían funcionar en algún lugar en el rango de 160-175 grados. Correr a 250 y más es entrar en territorio arriesgado. En el caso de agotamiento total del lubricante, las temperaturas continuarán aumentando hasta que el conjunto del extremo de la rueda falle por completo y se separe del camión o caliente los materiales circundantes hasta el punto en que la llanta se incendie.

FRENOS ARRASTRADOS

"Hay muchas razones diferentes por las que un freno puede arrastrarse hasta el punto de que se produzca un evento térmico", dice Joseph Kay, director de ingeniería de frenos de Meritor. "En general, se necesita una fuerza bastante grande aplicada a las balatas de freno en un freno de tambor o a las pastillas de freno en un freno de disco para generar fuerzas de fricción sustanciales que hacen que el sistema de frenos se caliente más y más a medida que se conduce el vehículo".

Kay señala varias fuentes potenciales, incluida la conducción con el freno de estacionamiento aplicado, un diafragma defectuoso de la cámara de estacionamiento que no comprime completamente el resorte de estacionamiento, frenos que no se liberan después de aplicarlos, el atascamiento relacionado con la corrosión del árbol de levas o las piezas internas de la pinza del freno de disco o del sistema de deslizamiento, ajustadores de holgura que funcionan mal o un hinchamiento excesivo del revestimiento del freno. "En la mayoría de los casos, el conductor no podrá detectar uno o quizás dos frenos que se arrastran debido a la potencia del motor y al peso del vehículo", dice Kay. "Aquí es donde el conductor debe estar al tanto del humo excesivo de los frenos o cualquier diferencia en el manejo, como un tirón o una desaceleración inusuales". »

Literalmente, cualquier parte del freno en movimiento podría ser sospechosa, desde válvulas que no descargan completamente la presión de aplicación debido a suciedad o corrosión, hasta resortes rotos del freno de estacionamiento que inhiben la retracción total de la varilla de empuje, o falta de lubricación de la leva en S o del ajustador flojo, dice Keith McComsey, director de marketing y soluciones para clientes de extremo de rueda en Bendix Spicer Foundation Brake. "El mantenimiento preventivo adecuado y la inspección de todos los componentes del extremo de la rueda son fundamentales, al igual que la especificación y el estado adecuados de los revestimientos de los frenos según la documentación del OEM". En cuanto a los resultados de la encuesta de TMC, revelaron que el 88% de los incendios informados ocurrieron en vehículos equipados con frenos de tambor y ajustadores de frenos autoajustables, mientras que el 25 % de los encuestados informaron incendios en vehículos equipados con frenos de disco.

MANTENIMIENTO Y EL PAPEL DEL CONDUCTOR

Si bien los procedimientos difieren para varios conjuntos de extremo de rueda y lubricantes, como mínimo, los técnicos y los conductores deben estar atentos a las señales de fugas de lubricante. Los cubos lubricados con aceite deben revisarse cada vez que un remolque ingresa al taller. Se debe revisar el lubricante para detectar signos de contaminación con agua (aspecto lechoso), y se debe oler el



aceite para ver si ha estado sujeto a altas temperaturas (olería a quemado). Además, se debe comprobar el estado de la mirilla.

Con cubos llenos de grasa donde el lubricante no es visible, la rueda debe levantarse, girarse y revisarse para detectar signos de rotación brusca, rigidez o aflojamiento. Si se quita la cabina del cubo, verifica que los nive-

les de lubricante sean correctos (sin llenar en exceso) y que no haya contaminación ni corrosión en el cojinete exterior. Los conductores son la última línea de defensa contra los incendios en los extremos de las ruedas, pero no se puede esperar que se den cuenta de todo o incluso que sepan qué buscar sin la capacitación adecuada en la inspección de los extremos de las ruedas.

Jeremy Gough, director de mantenimiento de flotas nacionales en Bison Transport de Canadá, ganador de 12 grandes premios del Premio de Seguridad de Flotas de la Asociación de Transportistas de Camiones de Carga, dice que los planificadores de viajes de su compañía dedican tiempo adicional a los viajes para que los conductores puedan completar esas inspecciones de manera cómoda y adecuada, y agrega que la compañía también realiza una amplia capacitación de conductores sobre inspecciones de vehículos. "Si esperas que los conductores hagan lo que les pides, debes darles las herramientas adecuadas para hacer el trabajo", dice. "Eso comienza con la capacitación en las áreas que deseas que inspeccionen, y debes hacer que sea lo más fácil posible para que realicen una inspección efectiva".






Bison llega incluso a instalar iluminación en el área del bogey del remolque para que los conductores puedan ver el tren de rodaje incluso de noche. También instala indicadores

de carrera de freno para que los conductores puedan ver si los frenos están completamente liberados y si la carrera de aplicación está dentro de la tolerancia. "A los conductores se

les enseña qué buscar mientras realizan una inspección del tren de rodaje, incluso cómo identificar problemas con las tapas de los cubos, signos de fugas de aceite, tuercas de ruedas flojas, etc.", dice Gough. "Aquí nos preocupamos por la seguridad y alentamos a nuestros conductores a ser parte de la solución".

Se debe instruir a los conductores para que toquen y huelan el área del cubo de la rueda en busca de temperaturas excesivas y olores reveladores de frenos o extremos de rueda sobrecalentados. Además de eso, Gough instruye a los conductores que si algo no se siente bien, lo revisen. Un freno arrastrado puede ser difícil de detectar desde el asiento del conductor. "El conductor no siempre sentirá que los frenos se arrastran", señala Trent Siemens, gerente general de Oak Point Service en Winnipeg, Manitoba, cuya compañía transporta diésel y gasolina para retener las estaciones de servicio. "He conocido a conductores que confunden un freno arrastrado por una carga más pesada de lo normal, un viento en contra o incluso un terreno que parece hacer que el motor trabaje un poco más".

Es posible que no siempre sea posible determinar la causa de un incendio en el extremo de una rueda, pero puedes estar seguro de que estará relacionado con la falta de mantenimiento o inspecciones. 



¿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





VUELTA A LO BÁSICO

INDIAN SCOUT ROGUE 2022

En un mundo cada vez más tecnologizado, la Scout Rogue es una bocanada de aire fresco para los motociclistas más puristas, pues es tan análoga como se puede pedir hoy en día. Con un estilo ligeramente retro, resulta muy atractiva a la vista, y rinde algo así como un homenaje a la extinta Victory Octane. »

La Rogue es la más reciente versión de la Indian Scout, entregando una motocicleta muy chic a la fiesta de las motos crucero y, sin duda, se trata de la iteración más agresiva de la Scout hasta el momento. La Rogue lleva a la Scout a una estética de diseño más moderna, con un cuarto de carenado alrededor del faro, su distinción más obvia con respecto a otras Scout. Otra diferencia es un rin delantero de aluminio fundido de 19 pulgadas que reemplaza a los de 16 pulgadas de otros modelos Scout.

Su atractivo diseño luce más moderno y contemporáneo, creando un flujo descendente más esbelto hacia el perfil de la moto. La mayoría de los componentes están terminados en negro, aunque hay algunos toques brillantes en el motor. Las palancas de mano cromadas dentro de un manubrio totalmente



negro nos parece un pequeño paso en falso de estilo. Los espejos desplegados de la Bobber reducen el perfil de la Rogue y las salpicaderas recortadas reducen el peso visual de la moto.

La Rogue (nombre en clave: Anarchy) continúa con el mismo sistema de propulsión que las otras Scouts. Su V-Twin de 1133 cc eroga 100 caballos de fuerza gracias a un tren de válvulas de doble árbol de levas en cabeza con cuatro válvulas por cilindro, y un marco

de aluminio ayuda a la Rogue a detener la báscula en 545 libras con su tanque de 3.3 galones lleno.

“Para muchos motociclistas, andar en moto conlleva un espíritu rebelde, una declaración audaz de libertad e individualidad que une a los motociclistas, y Scout Rogue lo ofrece con creces”, comentó Aaron Jax, vicepresidente de Indian Motorcycle, en el lanzamiento de prensa de la motocicleta en Ventura, un pueblo costero de surf en el sur de California.

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- V-Twin de 1,133cc (69 ci), enfriado por líquido

POTENCIA

- 100 HP y 72 lb-pie

TRANSMISIÓN

- 6 velocidades, por correa dentada

SUSPENSIÓN

- Horquilla de 41mm y doble amortiguador

FRENOS

- Discos de 298 mm con calipers de 2 pistones adelante y 1 atrás

TANQUE

- 3.3 galones (12.5 litros)

PRECIO

- Desde





DISEÑO

Si estás familiarizado con la Scout, la Rogue te resultará conocida pero diferente a la vez. Un manillar mini-ape de la Bobber Twenty coloca las manos del piloto significativamente más altas que en la Scout Bobber, terminando unos centímetros por debajo de la altura de los hombros. También se nota un nuevo asiento individual de estilo deportivo con una porción de respaldo extendida, que se siente más cómodo que el de Bobber y

ayuda a mantener al motociclista en su lugar cuando aprovecha los 100 caballos del V-Twin.

Al rodar por curvas rápidas te das cuenta de que la elección de la llanta delantera con medidas 130/60-19 tiene beneficios más allá del estilo. La combinación rin/llanta es casi 1.5 lbs más liviana que la de la Bobber, y su perfil más definido dota a la Rogue de una nueva agilidad en comparación con la goma 130/90-16 de otras Scouts. La moto se siente más liviana, tanto en la ciudad como en los caminos de montaña. »



La nota del escape completamente negro es agradable a su manera, golpeando más rápido y suave que los tradicionales V-Twin de ángulo angosto como el de la Chief y cualquier Harley refrigerada por aire. Casi todo, excepto el diseño del motor, es analógico de la vieja escuela: no hay modos de conducción, control de tracción o IMU, solo un acelerador sin restricciones que responde exactamente como se esperaba. El embrague accionado por cable requiere un poco más de esfuerzo para tirar que una unidad hidráulica, pero ofrece liberaciones precisas y predecibles.

La última vez que probamos el motor de la Scout, envió 85 HP a la rueda trasera, llegando a 8,100 rpm, poco antes de su límite de revoluciones. El torque alcanzó su punto máximo a 5,700 rpm con 64.5 lb-pie de giro. Esos números se traducen en un potencial de velocidad admirable cuando se aprieta el acelerador, se tira voluntariamente desde revoluciones más bajas y se acelera para llegar a la línea roja. En la carretera, el asiento más lujoso de la Rogue y la mínima protección contra el viento del carenado tratan al conductor mejor que la Bobber. Sin embargo, las escasas 2 pulgadas de recorrido de la suspensión trasera crean algunos momentos discordantes sobre las duras juntas de expansión. De lo contrario, la Rogue rueda serenamente por la carretera, con las vibraciones de su motor contrapesado que nunca se vuelven molestas. La instrumentación es básica. Un velocímetro analógico redondo tiene un panel LCD insertado que muestra la posición de la marcha, el tiempo y los medidores de viaje. Las señales de giro con cancelación automática y un puerto de carga de 12 voltios son comodidades inesperadas en una moto tan básica.

Una vez en los caminos revirados, la dirección más viva de la Rogue se ve reforzada por la altura de los manillares en miniatura, que fomentan un contraviraje agresivo para doblar la moto en las curvas. Como de costumbre, el robusto chasis de la Scout resiste la flexión y se siente totalmente plantado hasta (y ocasionalmente superando) el ángulo de inclinación de 29 grados impuesto generosamente arrastrando las estriberas y luego el silenciador inferior del escape tipo escopeta. Aun así, te puedes divertir mucho enlazando curvas con la Rogue. Los reposapiés que rozan temprano rara vez son una preocupación para muchos pasajeros de cruceros. Los frenos son un punto aburrido, funcionan más que adecuadamente pero no tan bien como el último hardware de frenos en el mercado. En términos de rendimiento, el factor más limitante de la Rogue es su modesto recorrido de suspensión.

Claro, las alturas bajas de los asientos son



agradables, pero con mucho gusto cambiaríamos un asiento más alto por una o dos pulgadas más de recorrido de las ruedas y algunos grados adicionales de ángulo de inclinación. Estaríamos tentados a instalar un conjunto de amortiguadores totalmente ajustables con recorrido adicional. El departamento de accesorios de Indian vende un par con 3 pulgadas de recorrido por \$829.99. Y si deseas llevar un pasajero, Indian ofrece un asien-

to de acompañante (\$215) y estriberas (\$199.99). El carenado de la Rogue se puede instalar en otros Scouts, con un precio minorista de \$350 por una unidad sin pintar o \$530 cuando está pintada.


La línea de accesorios también incluye una multitud de asientos, manillares, equipaje, sistemas de escape y un tacómetro con luz de cambio. Quizás el accesorio más intrigante es el faro LED adaptativo Pathfinder, que reemplaza la lámpara halógena del Rogue. El faro de \$530 activa 15 haces individuales dentro de la carcasa de 5.75 pulgadas de la lámpara según el ángulo de inclinación de la moto, usando tecnología patentada que supuestamente proyecta la luz más lejos y con una distribución mejorada.

El estilo de la costa oeste de la Rogue agrega una opción interesante y atractiva para aquellos en el mercado de una crucero estadounidense. Si estás buscando una crucero mediana con los pies hacia adelante y te gusta la apariencia de la Rogue, esta moto ofrece un gran valor. La versión Black Metallic se vende al por \$12,749, el mismo precio que la Bobber pero \$1,000 menos que la Scout estándar que incluye alojamiento para pasajeros. El ABS tiene un recargo de \$900 a menos que se pidan opciones de color en Black Smoke mate, Sagebrush Smoke o Storm Blue, cada uno con un costo de \$14,149. La versión Stealth Grey de dos tonos tiene un precio de \$14,649.

HERMANA MENOR

Quienes tengan un presupuesto más ajustado pueden optar por la versión Sixty de la Rogue, que se vende al por menor por solo \$11,249 y es casi idéntica a su hermana mayor. Al igual que las versiones Sixty anteriores de la Scout de Indian, utiliza un motor más pequeño (999 cc) y su transmisión carece de un engranaje en comparación con las Scouts regulares, con su relación de 5ª velocidad ubicada entre las dos marchas superiores de las Scouts de 6 velocidades.

Indian dice que el motor Sixty produce 78 HP y 65 lb-pie de torque en el cigüeñal, que no es tan robusto como el motor de 1133 cc, pero ciertamente no se siente con poca potencia, especialmente porque andar a toda velocidad es algo raro. La Sixty es una opción viable para los motociclistas a los que no les preocupa correr arrancones entre los semáforos.

La versión base Black Metallic cuesta \$12,149 sin frenos ABS, una opción de \$900. Las combinaciones de colores Titanium Smoke y Bronze Smoke incluyen ABS y se venden por \$12,649. Entre las cruceros fabricadas en Estados Unidos, la única más barata es la Scout Bobber Sixty, que se vende por \$10,749. 



XPO Logistics

XPOLOGISTICS | 855.295.7504

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

WAL*MART TRANSPORTATION

WAL*MART | 800.803.7348

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

LANDSTAR

LANDSTAR | 800.435.4010

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

SCHNEIDER NATIONAL

SCHNEIDER | 800.447.7433

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

SAIA

SAIA | 800.765.7242

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



servicios: **BOLSA DE TRABAJO**



¿BUSCAS EMPLEO?



BOLSA DE TRABAJO



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

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.