

WESTERN STAR 49X | VOLVO FM 2021 | MERCEDES-BENZ METRIS

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

SEPTIEMBRE

MAGAZINE

2021

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com

MID SERIES VOCACIONAL

CAMIONETA



**CHEVROLET
COLORADO ZR2 2021**

MACK HA LANZADO UNA FUERTE OFENSIVA PARA AUMENTAR SU PARTICIPACIÓN EN EL MERCADO. AHORA TOCA EL TURNO AL SEGMENTO DE SERVICIO MEDIANO, AL CUAL REGRESAN TRAS UNA AUSENCIA DE 17 AÑOS CON UN CAMIÓN EFICIENTE, CAPAZ Y BIEN EQUIPADO QUE TE HARÁ LA VIDA MÁS FÁCIL Y TE PERMITIRÁ MAXIMIZAR TUS GANANCIAS



LA OPCIÓN CORRECTA



T 480
RENAULT TRUCKS



480

RENAULT TRUCKS
T 480

W-710-GR

520

GR



PAG. 18

MACK MD SERIES 2021

Mack ha lanzado una fuerte ofensiva para aumentar su participación en el mercado. Ahora toca el turno al segmento de servicio mediano, al cual regresan tras una ausencia de 17 años con un camión eficiente, capaz y bien equipado que te hará la vida más fácil y te permitirá maximizar tus ganancias.



24

AMERICANO

WESTERN STAR 49X

Ya está aquí el camión vocacional de próxima generación de Western Star: el 49X, un claro paso adelante en modernidad y tecnología del conocido 4900. Diseñado para ser más fácil de equipar, cuenta con un chasis y una cabina más livianos, así como una nueva transmisión DT12 específica para el trabajo.



32

DEL MUNDO

VOLVO FM 2021

En Volvo se pusieron las pilas y por fin presentaron el totalmente nuevo Volvo FM. Con cambios sutiles en el exterior, los ingenieros centraron sus esfuerzos en hacer aún mejor la ya cómoda cabina y refinar la experiencia de manejo. Todo con el objetivo de que el conductor tenga una vida más confortable y productiva.



42

UTILITARIO

MERCEDES-BENZ METRIS CARGO 2021

Mercedes-Benz creó una van que se maneja mejor que sus rivales, acelera firmemente y tiene una buena capacidad de arrastre y remolque. Esta van brinda la sofisticación que esperas de un coche de esta prestigiosa firma alemana, al mismo tiempo que las capacidades necesarias en una van de carga,



ESAS LARGAS HORAS DE RECORRIDO REQUIEREN UN ACEITE DE ALTO RENDIMIENTO



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

**Shell
ROTELLA**

El aceite de motor que trabaja tan duro como usted.

**ENCUENTRA
LA NUEVA APP DE**



**PARA IPAD,
IPHONE Y
ANDROID**



ES GRATIS!



Available on the App Store



PAG **90**

HARLEY-DAVIDSON PAN AMERICA 1250

No cabe duda que hay que adaptarse o morir. Y nada ejemplifica mejor este refrán que el hecho de que Harley-Davidson incursione en un terreno que nunca antes habían pisado. Con ustedes, la Pan America 1250, una motocicleta doble propósito creada en Milwaukee. Aunque usted, no lo crea.



**CHEVROLET
COLORADO
ZR2 2021**

La Colorado ZR2 es uno de los vehículos halo más recientes de General Motors y está cargada con mucha tecnología.



**8 FORMAS DE
FINANCIAR TU
CAMION**

Comprar un camión es uno de los sueños de muchos transportistas, pero su elevado precio hace que no sea cosa fácil. Por este motivo, te traemos varias formas en las que puedes financiar tu vehículo comercial sin empeñar hasta la camisa.



**SHELL ROTELLA
SUPERRIGS
2021**

Tras una ligera modificación obligatoria el año pasado, el evento más esperado por todos los camioneros que gustan de personalizar su camión se volvió a celebrar en persona.



TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.

Transporte Latino Magazine serves the commercial market truck and trucks of Class 3 to 8.
Advertising: 888.628.2188 Distribution T.L.P. Distribution 310.429.0250

Editor & Publisher Edgardo Daniel Iorio
[publisher@transportelatino.com]
Executive Editor Steve Sturgess
[sturgess@transportelatino.com]

Art Director Luz Lezama
[luz.lezama@transportelatino.com]
Digital Platforms Mariana Montero
[mariana.montero@transportelatino.com]

PR Director Leslie Johnson
[pr@transportelatino.com]
Contributors Ivo Cutzarida, Mauro Becerra,
Pablo Olavarrieta Diego Guerra, Moises
Saldivar, y Eunice Becerra

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

Transporte Latino Magazine serves the commercial market truck and trucks of Class 3 to 8. Entire contents of Transporte Latino Magazine are copyright ©2021 by Transporte Latino Publishing Inc. No part of this magazine may be reproduced or transmitted in any form or by any means. Statements, opinions and points of view expressed by the writers and advertisers are their own and do not necessarily represent those of the publisher. Published in the USA.

BPA
WORLDWIDE
CONSUMER
Audited Circulation
95,500 monthly

Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.



CONTENIDO | DIRECTORIO

6

SEPTIEMBRE DE 2021 | **TRANSPORTE LATINO**

2022 ISUZU F-SERIES

LOS NUEVOS CAMPEONES DE PESO COMPLETO

La totalmente nueva Isuzu F-Series 2022 ofrece una alineación de camiones Clase 6 y 7. Con GVWR de 25,950 a 33,000 libras, ahora puedes mover cargas más pesadas mientras disfrutas la legendaria durabilidad, maniobrabilidad y bajo costo de operación que esperas de un Isuzu.

Visita a tu distribuidor autorizado Isuzu para más información.



El vehículo está ensamblado con piezas fabricadas por Isuzu Motors Limited y por proveedores independientes que producen dichos componentes bajo los exigentes estándares de calidad, desempeño y seguridad de Isuzu. El logotipo de Cummins es una marca registrada de Cummins, Inc. Por favor visita a tu distribuidor autorizado Isuzu para más detalles.
© 2021 ISUZU COMMERCIAL TRUCK OF AMERICA, INC.

ISUZU

PRINT ADS BEAT FACEBOOK 'TIMES OVER', RESEARCH FINDS

A new study overseen by US-based Duane Varan shows that advertising on news platforms - including print - is more effective than Facebook or YouTube.

Latest in the 'Benchmark and Payback Series', the research was commissioned by Australian publishers' group ThinkNewsBrands, which says it was the largest cross-media advertising effectiveness study conducted in the country.

Now chief executive of Austin, Texas, based audience research lab MediaScience, Dr Varan (pictured) headed Murdoch University's Audience Labs - previously known as the Interactive Television and Research Institute - in Perth from 1997-2015, and was a recipient of the Prime Minister's Award for university teacher of the year.

Some results of the 'Benchmark and Payback Series' were published earlier this year. More than 5,350 participants were included in the study, which ran across 42 print runs and 252 websites which together created 6037 unique brand exposures.

The study set out to understand the impact news platforms have along the path to purchase, by measuring key metrics across short and long-term memory as well as brand lift. The first tranche of the research showed the effec-

GAME OVER

tiveness of "advertising in news" against "non-premium run of the internet sites" including TechRadar, the Daily Mail, Yahoo, Mamamia and BuzzFeed.

The study is described as the first of its kind properly comparing news versus social media in terms of ad impact. "The results fill an important void in understanding the larger

media landscape," Varan said.

Newly-released findings show ads such as quarter, half and full-pages in print outperform Facebook ads of all types by up to four times. Whether comparing print ads with display, six or 15 second Facebook ads, news offered a superior level of unprompted recall.

Edgardo Iorio, Publisher
Print Power



*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



PRUEBA HYUNDAI HIDRÓGENO POR UNA CALIFORNIA MÁS LIMPIA

Hyundai Motor Company anunció a mediados de julio que planea desplegar sus más recientes camiones eléctricos de carga pesada con celda de combustible de hidrógeno California como parte de dos proyectos financiados con fondos públicos programados para mejorar la calidad del aire en la región. Los camiones de demostración que Hyundai importará a Estados Unidos se basan en el XCIENT Fuel Cell, el primer camión de servicio pesado impulsado por hidrógeno de producción masiva del mundo.

Presentado el año pasado en Suiza, el XCIENT Fuel Cell ha registrado más de 620,000 millas de prueba durante aproximadamente 11 meses de servicio. Durante ese tiempo, Hyundai afirma que la flota ha reducido las emisiones de CO2 en un estimado de 630 toneladas en comparación con los vehículos con motor diésel.

El modelo estadounidense ofrece una autonomía máxima de conducción de 500 millas porque el hidrógeno se almacenará en mayor cantidad en el vehículo en tanques con una presión nominal de 700 bar, o aproximadamente 10,000 psi. El peso bruto máximo combinado del camión de celda de combustible XCIENT Clase 8 será de más de 37 toneladas, o aproximadamente 82,000 libras.

Hyundai Motor también recibió una subvención de \$500,000 del Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur (South Coast AQMD por sus siglas en inglés) para probar dos camiones Clase 8 XCIENT Fuel Cell en el sur de California. Financiado en gran parte por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA por sus siglas en inglés), el proyecto contribuye al logro de estándares de aire limpio en la Cuenca del Aire de la Costa Sur al redu-

cir las emisiones de los camiones diésel.

Hyundai y su socio de flota planean comenzar a operar estos camiones este mes para operaciones de carga de larga distancia entre almacenes en el sur de California durante un período de 12 meses. Hyundai también trabajará con First Element Fuel (FEF), para utilizar tres estaciones de carga de hidrógeno en la región para repostar los camiones.

"Esperamos que este importante proyecto de celda de combustible de Hyundai cobre vida", dijo Ben J. Benoit, presidente de la Junta de Gobierno de South Coast AQMD. "El desarrollo de la tecnología de camiones de larga distancia sin emisiones es clave para reducir las emisiones que proporcionarán beneficios inmediatos a nuestro aire y nuestras comunidades".

30 CAMIONES EN 2023

Hyundai Motor se asoció con entidades públicas y privadas en Estados Unidos para operar 30 unidades de camiones de celda de combustible XCIENT Clase 8 a partir de la primera mitad de 2023, el mayor despliegue comercial de camiones Clase 8 de celda de combustible propulsados por hidrógeno en los EE. UU. Un consorcio liderado por el Centro para el Transporte y el Medio Ambiente y Hyundai Motor ganó recientemente \$22 millones en subvenciones de la Junta de Recursos del Aire de California (CARB por sus siglas en inglés) y la Comisión de Energía de California y \$7 millones en subvenciones adicionales de la Comisión de Transporte del Condado de Alameda y el Distrito de Gestión de la Calidad del Aire del Área de la Bahía en apoyo de este proyecto.

El proyecto NorCAL ZERO de Hyundai, también conocido como Operaciones regionales de



camiones sin emisiones con camiones eléctricos de celda de combustible, desplegará 30 unidades XCIENT con una configuración de eje motriz 6x4 a Glovis America, un proveedor de servicios logísticos, para el segundo trimestre de 2023. El consorcio también planea establecer una estación de reabastecimiento de hidrógeno de alta capacidad en Oakland, California, que podrá soportar hasta 50 camiones con un llenado promedio de 30 kilogramos.



Hyundai Motor pudo obtener el apoyo de las agencias de financiamiento de California y las comunidades locales para demostrar sus vehículos comerciales pesados de celda de combustible de hidrógeno, en gran parte debido al historial probado del XCIENT Fuel Cell en Europa. Hyundai anunció el año pasado que planea entregar 1,600 camiones XCIENT Fuel Cell a Europa para 2025. Las primeras 46 unidades se entregaron a Suiza en el año 2020.

Sobre la base de la experiencia acumulada en las demostraciones iniciales, Hyundai espera acelerar los esfuerzos para lanzar oficialmente sus camiones comerciales cero emisiones en América del Norte, y ya está en conversaciones con varias empresas de logística y comerciales que están interesados en el aprovechamiento de la tecnología del hidrógeno para su entrega de la carga y acarreo servicios en el país. **TFL**

SUBEN VENTAS CAMIONES DE GAS NATURAL

A pesar del creciente interés en la electrificación, el interés en los camiones a gas natural ha experimentado un repunte este año. Las ventas minoristas de camiones de gas natural Clase 8 en Estados Unidos y Canadá durante los primeros cinco meses del año aumentaron un 19% en lo que va del año frente a un 2020 afectado por COVID, según el informe trimestral de ACT Research Alternative Fuels Quarterly. Las ventas totales de Clase 8 en EE. UU. aumentaron un 32% durante el mismo período.

Según lo informado por los seis principales fabricantes de equipos originales de camiones, las ventas de vehículos a gas natural, que representan aproximadamente el 60% del mercado de gas natural de servicio pesado, se mezclaron en el período de marzo a mayo de 2021, dijo el vicepresidente de investigación de ACT, Steve Tam, quien agregó que marzo experimentó una ganancia secuencial considerable y un crecimiento año tras año aún más impresionante.

"Contrariamente a las expectativas influenciadas por COVID, los volúmenes de ventas de vehículos a gas natural en abril cayeron mes a mes y año tras año, lo que también redujo el aumento del año hasta la fecha", dijo. "La actividad en mayo parece haber hecho caso omiso de lo que afligió a abril, volviendo a una mejora sólida y generalizada, con ventas que aumentaron un 23% secuencialmente y un 206% más que el nivel del año anterior".

El Alternative Fuels Quarterly también analiza los cambios en los desarrollos de equipos e infraestructura de combustible / energía alternativos existentes y planificados, y Tam señaló que se está produciendo un cambio. "Estamos viendo un aumento general en las estaciones de carga eléctrica, pero una disminución continua del total de estaciones de gas natural", dijo. "Dicho esto, seguimos viendo artículos sobre el uso del gas natural en el transporte, así como debates sobre las celdas de combustible de hidrógeno y las inversiones en el desarrollo de vehículos comerciales eléctricos, lo que ocupa los titulares de la industria comercial". **TFL**

CASI 7,000 FUERA DE SERVICIO EN ROADCHECK 2021

Aproximadamente el 83.5% de más de 40,000 camiones inspeccionados durante el bombardeo de inspección de tres días de International Roadcheck de la Alianza de Seguridad de Vehículos Comerciales (CVSA por sus siglas en inglés) no tuvieron violaciones fuera de servicio, según se lee en un comunicado de la alianza. Sin embargo, durante el período de tres días del 4 al 6 de mayo, los inspectores retiraron 6,710 vehículos comerciales y 2,080 conductores de las carreteras, una tasa de vehículos fuera de servicio del 16.5% y de conductores del 5.3%. El Roadcheck del año pasado, que se llevó a cabo a fines de septiembre, tuvo una tasa de vehículos fuera de servicio del 22.2% y una tasa de conductores fuera de servicio del 5.3%.

Los inspectores llevaron a cabo principalmente la inspección estándar de Nivel I de América del Norte, un proceso de inspección de 37 pasos que implica una inspección minuciosa del vehículo (incluso debajo del mismo) y del conductor. Los inspectores realizaron 23,135 inspecciones de nivel I y retiraron a 5,048 vehículos (21.8%) y 1,200 (5.2%) conductores de las carreteras. En Canadá y Estados Unidos, los inspectores realizaron 9,410 inspecciones de Nivel II y dejaron fuera de servicio a 1,593 (16.9%) vehículos y 549 conductores (5.8%). También llevaron a cabo 6,836 inspecciones de Nivel III y pusieron a 331 conductores fuera de servicio por una tasa de conductores fuera de servicio del 4.8%.

Cada año, CVSA destaca una categoría de infracciones durante International Roadcheck

DE LAS 9,691 INFRACCIONES DE VEHÍCULOS FUERA DE SERVICIO EMITIDAS, LAS CINCO PRINCIPALES FUERON POR:

- Sistemas de frenos - 2,564 (26.5%)
- Llantas - 1,804 (18.6%)
- Luces - 1,367 (14.1%)
- Ajuste de frenos - 1,203 (12.4%)
- Aseguramiento de la carga - 1,192 (12.3%)


La segunda área de enfoque, las horas de servicio, fue la infracción de conductor fuera de servicio más citada, representando el 41.5% de todas las infracciones de conductor fuera de servicio, o 1,203 infracciones. De las 2,898 infracciones de conductores fuera de servicio emitidas, las cinco principales infracciones fueron por:

- Horas de servicio - 1,203 (41.5%)
- Licencia de clase incorrecta - 565 (19.5%)
- Otro - 482 (16.6%)
- Registros falsos - 427 (14.7%)
- Licencia suspendida - 132 (4.6%)

para concienciar sobre ciertos aspectos de una inspección de rutina en el camino. Este año, los inspectores capturaron datos en dos categorías: horas de servicio e iluminación. Hubo 1,367 infracciones de iluminación fuera de servicio, lo que representa el 14.1% de todas las infracciones de vehículos fuera de servicio. Fue la tercera infracción más citada, después de los sistemas de frenos y neumáticos. Las violaciones de dispositivos de iluminación fuera de servicio incluyen faros, luces traseras, luces de freno, señales de giro y luces en cargas protuberantes.

Ejemplos de "otras" infracciones de conductores incluyen operar sin la autoridad de operación requerida, certificado médico vencido o nulo, operar un vehículo motorizado comercial

mientras se está enfermo o fatigado, conducir mientras lo tienes prohibido por el Centro de Información sobre Drogas y Alcohol y más.


En Estados Unidos, el año pasado hubo más de 32,000 infracciones por "no usar el cinturón de seguridad mientras se opera un vehículo motorizado comercial", según el Sistema de Información de Gestión de Autotransportes de la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes. Fue la cuarta infracción del conductor más citada en 2020. Durante el Roadcheck de este año, los inspectores comprobaron el uso del cinturón de seguridad durante las inspecciones y emitieron 773 infracciones del cinturón de seguridad. Cuatro se emitieron en México, 305 en Canadá y 464 en los EE. UU. 

SE PONE VERDE GNC PARA EL T680 NEXT GEN

Kenworth dio un paso más adelante para un futuro más limpio al añadir un motor de gas natural a su buque insignia, el T680 Next Gen. Este avanzado Clase 8 ahora se puede ordenar con el motor Cummins Westport ISX12N de 12 litros con clasificaciones de hasta 400 HP y 1,450 lb-pie de torque. El motor puede funcionar con gas natural comprimido (GNC), gas natural licuado (GNL) y gas natural renovable (GNR).

El motor ISX12N cuenta con un sistema de ventilación del cárter cerrado, un catalizador de tres vías único sin mantenimiento, capacidad de diagnóstico a bordo y un módulo de control del motor con excelente durabilidad. Esta mecánica está certificada tanto por la Agencia de

Protección Ambiental (EPA por sus siglas en inglés) como por la Junta de Recursos del Aire de California. El motor cumple con el estándar opcional de bajo NOx de CARB de 0.02 g/bhp-hr.

"El Cummins Westport ISX12N proporciona una excelente solución de emisiones casi nulas para flotas y operadores de camiones que solicitan el Kenworth T680 Next Generation para aplicaciones de servicio en línea, recogida y entrega y transporte regional", dijo Genevieve Bekkerus, directora de marketing de Kenworth. Disponible en configuraciones de cabina de día, 40, 52 y 76 pulgadas, el T680 Next Gen viene de serie con el tren motriz patentado de PACCAR con el motor MX-13 2021, la transmisión automática TX-12 y el eje motriz DX-40. 



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

ARRANCAN PRODUCCIÓN KENWORTH DE SERVICIO MEDIANO

La producción de los nuevos modelos de servicio mediano de Kenworth ya está en marcha en la planta de ensamblaje de Paccar en Ste-Thérèse, Québec, según anunció la compañía. Los nuevos modelos convencionales de servicio mediano son el T180 (Clase 5), T280 (Clase 6), T380 (Clase 7) y T480 (Clase ligera 8). Los nuevos modelos T380V y T480V son para aplicaciones vocacionales. Los camiones están disponibles con los motores Paccar PX-7 de 6.9L y Paccar PX-9 de 8.9L; y Kenworth también ofrece el motor de gas natural Cummins Westport 8.9L L9N como opción. La transmisión automática Paccar TX-8 de 8 velocidades es estándar.

"Los empleados de Paccar Ste-Thérèse se dedican a construir excelentes camiones de servicio mediano. Cada vehículo que construyen está ensamblado con tecnología de punta. Estamos muy orgullosos de esta oportunidad de producir los nuevos y excepcionales camiones de servicio mediano de Kenworth", dijo Chakib Toubal -Seghir, gerente de planta de Paccar Ste-Thérèse. Desde su apertura en 1999, la planta de 425,000 pies cuadrados ha producido casi 240,000 camiones de servicio mediano.

Hay tres tipos de cofre que aumentan la versatilidad de aplicaciones de la línea: un cofre aerodinámico corto que se adapta a los ejes delanteros de 8,000 a 20,000 libras, uno aerodinámico medio para aplicaciones de mayor potencia y tracción total, y otro "inclinado" vocacional de Kenworth para los modelos T380V y T480V. Éste último emplea una parrilla fija para las operaciones de toma de fuerza (PTO) delanteras. Los camiones se pueden especificar con un techo bajo estándar o con una opción de techo elevado. El techo bajo mide 63 pulgadas de alto. 



UNEN FUERZAS CUMMINS Y DAIMLER TRUCK

Bajo la asociación estratégica anunciada a principios de este año entre Cummins y Daimler Truck AG, Cummins invertirá en el desarrollo adicional de la plataforma de motores de servicio mediano y su producción y entrega global a partir de la segunda mitad de la década para Daimler Trucks & Buses, anunciaron las compañías a principios de agosto. Como resultado, Daimler Truck ya no invertirá sus propios fondos en el desarrollo adicional de sus motores de servicio mediano para el estándar de emisiones Euro VII 2025, que se espera sea el paso final de Europa en el endurecimiento de las regulaciones de emisiones mientras el continente trabaja hacia la eliminación gradual de los combustibles fósiles por completo.


En los Estados Unidos, las implicaciones serán que la misma plataforma eventualmente reemplazará los motores Detroit DD8 y DD5 en los camiones norteamericanos. Las regulaciones actuales de Fase II de gases de efecto invernadero que rigen las emisiones de camiones pesados en el país ya están vigentes hasta el año de modelo 2027. La plataforma de motores de servicio pesado de Daimler (HDEP por sus siglas en inglés) para el segmento de vehículos pesados de camiones y autobuses permanecerá en el portafolio de Daimler AG. La familia de motores HDEP seguirá siendo fabricada por la red de producción global en Mannheim y Detroit, Michigan, y se instalará en camiones pesados, en autocares y en productos de terceros en todo el mundo.

"La cooperación hace que la producción de motores en la ubicación de Mannheim esté lista para el futuro y al mismo tiempo fortalece nuestra competitividad. Desarrollaremos soluciones conjuntas, siempre teniendo en cuenta los intereses de nuestros clientes, empleados y

de la empresa", dijo Martin Daum, presidente del consejo de administración de Daimler Truck y miembro del consejo de administración de Cummins, Tom Linebarger, dijo que la asociación es una oportunidad para que ambas empresas sean más competitivas, impulsen la innovación global, amplíen las ofertas a los clientes y reduzcan las emisiones.

Cummins establecerá una planta de producción de motores en el sitio de la planta de Mercedes-Benz Mannheim, en Alemania, para la producción local de motores de servicio mediano que cumplan con el estándar de emisiones Euro VII para camiones y autobuses Daimler. Se espera que la producción comience en la segunda mitad de la década.

Con esta asociación estratégica, Daimler Truck AG y Cummins ayudarán a mantener los puestos de trabajo en la ubicación de Mannheim. Cummins utilizará su presencia existente y sus sólidas redes de producción y cadena de suministro en otras regiones para tener éxito en las marcas de Daimler Trucks, incluidas las de Daimler Trucks North America. Cummins ha seguido aumentando su presencia y presencia en Europa a medida que amplía su cartera de productos para clientes que van desde motores avanzados de diésel, gas natural, energía electrificada, híbridos y de celda de combustible de hidrógeno.

Como parte del acuerdo, ambas empresas continuarán evaluando oportunidades adicionales de cooperación. Daimler espera que su asociación con Cummins le permita acelerar sus esfuerzos de desarrollo en tecnologías alternativas y emergentes, incluidos los motores que no son diésel. 



E-ACTT Modelo Monstrado

Diseño a su medida. Soporte Técnico de Fabrica

En Autocar, no solo vendemos camiones, nos enfocamos en crear soluciones innovadores para nuestros clientes. Esto se logra personalizando soluciones para cumplir con las operaciones de nuestros clientes y ofreciendo soporte técnico las 24/7 durante la vida útil del vehículo.

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






TESLA NO VE LA LUZ RETRASAN CAMIÓN POR TERCERA VEZ

Tesla anunció a finales de julio que retrasaría la debut de su tractor eléctrico Clase 8 hasta el próximo año, lo que representa al menos la tercera vez que la producción de este modelo se ha retrasado desde su presentación en 2017. Citando problemas en la cadena de suministro, incluida una escasez global de semiconductores y desafíos para aumentar la producción de vehículos en nuevos sitios de fabricación en todo el mundo: la empresa dijo que "el ritmo de las respectivas rampas de producción estará influenciado por la introducción exitosa de muchos productos nuevos y tecnologías de fabricación, los desafíos continuos relacionados con la cadena de suministro y los permisos regionales. Para enfocarnos mejor en estas fábricas, y debido a la disponibilidad limitada de celdas de batería y los desafíos de la cadena de suministro global, hemos cambiado el lanzamiento del programa Semi truck a 2022".

"Para que Cybertruck y Semi escalen a un volumen significativo para entregas a clientes, tenemos que resolver la escasez de chips trabajando con nuestros proveedores", dijo el fundador y director ejecutivo de Tesla, Elon Musk, durante la conferencia para inversores de la compañía el lunes. Tesla etiquetó al Semi como "en desarrollo" en una presentación de diapositivas que se muestra a los inversores detrás de Cybertruck, la pickup eléctrica de la compañía, que se dio a conocer unos dos años después que Semi. Ambos camiones tienen "TBD" en la lista para un sitio de producción y capacidad, pero al anunciar el retraso de Semi el lunes, la compañía señaló que "también estamos avanzando en la industrialización de Cybertruck, que está actualmente planificada para la producción de Austin (Texas) posterior al Modelo Y".

El retraso más reciente no fue totalmente inesperado, ya que Musk ha notado varias veces este año que la compañía está experimentando una escasez de celdas de batería para los modelos de producción de sus vehículos de pasajeros. "Tanto la Cybertruck como el Semi en realidad son usos intensivos de la capacidad de la celda", agregó, "así que debemos asegurarnos de tener la capacidad de la celda para esos dos vehículos o no tiene sentido. Podemos fabricar una pequeña cantidad de vehículos, pero el efecto del costo si fabricas una pequeña cantidad de vehículos es el mismo. Literalmente, costarían \$1,000,000 por pieza o más".

Cuando el elegante tractor cero emisiones se presentó en 2017 en Hawthorne, California, el centro de diseño de Tesla Motors y la fábrica de cohetes SpaceX del fundador de la compañía, Elon Musk, la producción estaba programada para 2019, y comenzaron a llegar pedidos de empresas como UPS, FedEx, PepsiCo, Anheuser-Busch, JB Hunt, Walmart y otros. En abril de 2020, Tesla dijo que cambiaría las entregas de Semi a 2021 y ahora, 15 meses después, las retrasó al próximo año.

Jerome Guillen, presidente de la división de camiones pesados de Tesla, dejó la empresa en junio. Guillen ocupó un papel de liderazgo clave en el desarrollo de una nueva generación del Freightliner Cascadia a principios de la década de 2000, y su participación fue vista como vital para el éxito del programa Semi de Tesla. Si bien el lunes fue una mala noticia para los titulares de reservas del Semi, fue un buen día para ser inversionista. La compañía informó que produjo y entregó más de 200,000 vehículos durante el segundo trimestre y superó los mil millones de dólares en ingresos netos trimestrales por primera vez. 

Una innovadora herramienta en línea que cataloga modelos globales de camiones y autobuses de cero emisiones ahora facilita la identificación de los vehículos elegibles para importantes descuentos en el punto de venta en California y Nueva York. El Inventario de Tecnología de Cero Emisiones (ZETI por sus siglas en inglés) de CALSTART ahora incluye un Proyecto de Vales de Incentivo para Camiones y Autobuses Híbridos y de Cero Emisiones (HVIP por sus siglas en inglés) e "insignias" del Programa de Incentivos para Vales para Camiones de Nueva York (NYTVIP por sus siglas en inglés) en las descripciones de los modelos de vehículos. Esta nueva información se agregó para ayudar a crear conciencia sobre los tipos de vehículos que admiten estos dos programas de vanguardia.

"HVIP y NYTVIP ponen los vehículos comerciales limpios al alcance de los compradores al reducir los precios de las etiquetas adhesivas decenas o cientos de miles de dólares por vehículo en el punto de venta", dijo el Dr. Cristiano Façanha, Director Global del programa y campaña globales Commercial Vehicle Drive to Zero. "Al destacar los vehículos elegibles para HVIP y NYTVIP en ZETI, esperamos crear un recurso integral para flotas y pequeñas empresas que están en el mercado de vehículos de tecnología avanzada como camionetas de reparto, tractores de patio, camiones de servicio mediano y más", comentó Façanha.

Los usuarios pueden acceder a la información de elegibilidad de HVIP y NYTVIP haciendo clic en las páginas de información del vehículo de ZETI, que también incluyen datos sobre la tecnología del vehículo, peso / clase, carga útil, alcance, almacenamiento y disponibilidad para la compra.

La Junta de Recursos del Aire de California (CARB por sus siglas en inglés) y CALSTART anunciaron la reapertura de HVIP a nuevas solicitudes de cupones en junio. Esa reapertura puso a disposición \$84 millones para las empresas con sede en California y otros compradores que buscan transformar sus flotas con vehículos nuevos limpios, de cero emisiones y casi cero emisiones. Ya se han solicitado todos los fondos de la primera ola, que representan fondos para más de 700 vehículos. HVIP se abrirá nuevamente para solicitudes de cupones adicionales en el punto de venta en agosto. Mientras tanto, las entidades públicas y los vehículos de transporte todavía pueden solicitar cupones HVIP.

A principios de este año, NYTVIP liberó \$2.5 millones en nuevos fondos para autobuses escolares de tecnología avanzada, junto con \$16 millones adicionales para autobuses de tránsito limpio. Se dispuso de un total de \$53.9 millones para los compradores a través del pro-

¿BUSCAS INCENTIVOS? UNA APLICACIÓN TE DICE SI CALIFICAS


grama. Desde 2013, NYTVIP ha ayudado a poner en circulación más de 600 vehículos limpios. NYTVIP es administrado por la Autoridad de Investigación y Desarrollo de Energía del Estado de Nueva York (NYSERDA por sus siglas en inglés) y ayuda a que sea más fácil para las flotas adoptar tecnologías de vehículos limpios para ayudar a cumplir con los objetivos de energía limpia y clima líderes del estado de Nueva York bajo la Ley de Liderazgo Climático y Protección Comunitaria.

“Drive to Zero es un recurso importante para promover el acceso a vehículos de cero emisiones y ayudar a cumplir con los objetivos de energía limpia y clima del estado de Nueva York” dijo Adam Ruder, Subdirector de Transporte Limpio en NYSERDA. “La base de datos ZETI es una herramienta para que los compradores identifiquen fácilmente la elegibilidad y las características de los vehícu-



los comerciales”.

Lanzado en 2020, ZETI tiene como objetivo catalogar modelos de camiones, autobuses y equipos todoterreno comerciales de cero emi-

siones actuales y futuros a nivel mundial. ZETI, una plataforma única en su tipo, crea una base para comprender mejor este segmento de tecnología en desarrollo. 

¿POR QUÉ COMPRAR UNA LLANTA NUEVA CUANDO PUEDES TENER UNA MEJOR?

Los renovados Bandag no solo han demostrado poder competir con la confiabilidad y el rendimiento de las llantas nuevas, sino que son esencialmente más eficientes en el consumo de combustible. ¿Cómo? Los cascos de las llantas se comprimen con el uso, mejorando su resistencia al rodado, haciéndolos en promedio un 3% más eficientes en el consumo de combustible con el pasar del tiempo.

Acepte el Desafío de Bandag y compruébelo usted mismo. Si nuestros renovados en aplicación específica no entregan un menor costo promedio por milla de lo que entrega otra llanta comparable que esté utilizando, le pagaremos la diferencia. **Garantizado!**

Encuentre un distribuidor hoy mismo en BuiltForBetter.com.

bandag
HECHO PARA SER MEJOR





VAN POR MÁS

MACK MD SERIES 2021

MACK HA LANZADO UNA FUERTE OFENSIVA PARA AUMENTAR SU PARTICIPACIÓN EN EL MERCADO. AHORA TOCA EL TURNO AL SEGMENTO DE SERVICIO MEDIANO, AL CUAL REGRESAN TRAS UNA AUSENCIA DE 17 AÑOS CON UN CAMIÓN EFICIENTE, CAPAZ Y BIEN EQUIPADO QUE TE HARÁ LA VIDA MÁS FÁCIL Y TE PERMITIRÁ MAXIMIZAR TUS GANANCIAS.»»





vocacional: **MACK MD Series 2021**

Mack Trucks regresó al mercado de servicio mediano el año pasado, después de una ausencia de 17 años. La nueva serie MD son camiones rectos de Clase 6 y 7 destinados a flotas privadas y al sector de recogida y entrega. Esa no es la base de clientes tradicional de Mack, pero la red de distribuidores ha estado presionando fuertemente por una porción de los casi 100,000 camiones medianos construidos para el mercado estadounidense y canadiense cada año. "El segmento de uso medio (MD por sus siglas en inglés) es un mercado sólido y tiene sentido que Mack se convierta en un proveedor de línea completa Clase 6-8 para la industria", dijo Jonathan Randall, vicepresidente senior de ventas y marketing de Mack Trucks en América del Norte.

En ese momento (unas semanas antes del inicio real de la pandemia de coronavirus), Randall pronosticaba pedidos de 240,000 camiones Clase 8 para 2020, con un ligero cambio en la mezcla de productos de registros de productos, favoreciendo los camiones de trabajo y los camiones rectos a expensas de los camiones de carretera. Poco podía haber sabido entonces que los pedidos de todo tipo de camiones medianos y pesados serían recortados por la pandemia. A partir de junio, los pedidos de la Clase 8 bajaron aproximadamente un 37% y los pedidos de la Clase 5-7 bajaron un 54%, según ACT Research y FTR. Agregar el MD a la línea no ayudó mucho a Mack en 2020 por las razones ya mencionadas, pero junto con los modelos Granite y LR, la combinación de productos de la compañía será un poco menos susceptible a los cambios en la demanda que históricamente se han visto con los camiones de carretera.

EL MERCADO DE SERVICIO MEDIANO

El MD está inicialmente dirigido a los segmentos de camiones de caja y refrigerados junto con camiones de redilas, de volteo y camiones cisterna, dijo Randall. "Esos cuatro segmentos representan alrededor del 70-75% del mercado total de Clase 6-7. Dentro del mercado total de servicio mediano de 100,000 camiones, alrededor del 65% son de Clase 6, el resto son de Clase 7. "Muchos de nuestros clientes de Clase 8 también están en los segmentos medianos, pero tuvieron que ir a otro lugar para satisfacer a su Clase Necesidades 6 y 7", agregó Randall. "Ahora tienen una única fuente para sus necesidades de equipos, y el MD abre mercados adicio-



nales para nosotros a medida que continuamos aumentando nuestra participación en el mercado". Es decir, Mack ya no quiere que sus clientes vayan con otros fabricantes, sino que hagan "una sola parada" cuando salgan a comprar camiones. Mack construirá el MD en una nueva instalación en Roanoke Valley, Virginia.

El MD no es el primer camión de servicio mediano de Mack. La compañía ofreció un modelo Clase 6 de cabina baja adelantada llamado Mid-Liner de 1979 a 2001, cuando fue reemplazado por el Mack Freedom. (Ambos fueron construidos por Renault en Francia, que tenía una participación en Mack a partir de 1979, y Mack se convirtió en una subsidiaria de propiedad total en 1990. Volvo compró Mack y Renault en 2001). Mack introdujo una versión convencional del Mid-Liner, el CS300P, en 1988. La compañía se retiró del mercado de servicio mediano en 2003 cuando detuvo la producción de la serie Freedom.

DOS OPCIONES

Mack construirá dos versiones del MD: el Clase 6 MD6 (19,501-26,000 libras de GVWR) y el Clase 7 MD7 (26,001-33,000 libras de GVWR). También hay una versión de Perfil Bajo del MD6. El MD6 no requerirá una licencia de conducir comercial para operar, pero el MD7 sí lo hará. Ambas versiones están equipadas con frenos de aire, pero el GVWR más ligero en el MD6 elimina la necesidad del respaldo de unos frenos de aire. Las clasificaciones de suspensión y eje en el MD6 son más ligeras, 10,000 y 17,000 libras, en comparación con 12,000 y 21,000 para el MD7. Los rieles del bastidor del MD6 son de 7 mm, mientras que el MD7 cuenta con rieles de 8 mm.

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Cummins B6.7 de 220 a 300 HP y 560 a 660 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automáticas Allison 2500 HS y RDS

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Taperleaf Hendrickson

SUSPENSIÓN TRASERA

- Taperleaf
- Mack AL 190 y 210

Ambos tienen un límite elástico de 120,000 psi en comparación con los 80,000 psi estándar de la industria. Aparte de eso, los dos camiones son básicamente iguales.

Ambos ofrecen suspensiones neumáticas traseras opcionales AL 190 (19,000 libras) / AL 210 (21,000 libras) de Mack y mejoras en el eje trasero de hasta 21,000 libras. Las configuraciones del chasis se adaptan a longitudes de carrocería de 10 a 26 pies en ocho opciones de distancia entre ejes que van de 150 a 270 pulgadas. El MD6 también está disponible en una configuración de perfil bajo, que reduce la altura del chasis para facilitar la carga en la calle, lo que lo hace ideal para la entrega de última milla o incluso para remolque y recuperación. Este modelo viene con rines de 19.5 pulgadas en lugar de los neumáticos estándar más altos de 22.5". ➤



INTERIOR

Buscando el confort de los conductores, Mack llevó muchas de las comodidades que se encuentran en la cabina del Anthem a la del MD, incluidos los elegantes paneles A y B del tablero y el volante de fondo plano. Varias partes de las puertas interiores y las molduras de la cabina provienen de los Granite y Anthem. El armazón y las puertas de la cabina se basan en el Granite, y la cabina tiene suspensión de cabina con bolsas de aire dobles para mayor comodidad del conductor y durabilidad estructural. La única modificación significativa del diseño anterior de la cabina es la parte envolvente del panel B del tablero, que tuvo que adelantarse unos grados para dejar más espacio para las rodillas de las personas que se sientan en la posición central del banco.

Las características estándar incluyen ventanas eléctricas y seguros de puertas, control de crucero, aire acondicionado y un asiento del conductor con respaldo alto con suspensión neumática, que a veces están disponibles sólo como equipamiento opcional en otros modelos de Clase 6 y 7. Casi todo lo que un conductor puede



desear viene de serie con el MD, por lo que no hay una lista larga de opciones disponibles.

La cabina tiene un aspecto decididamente retro de "nariz de toro" gracias a la corta distancia de 103 pulgadas entre la defensa y la parte trasera de la cabina. Esto ofrece la ventaja de un radio de giro más corto y la capacidad de poner un poco más de peso en el eje delantero en aplicaciones de mayor carga útil.

La visibilidad es sobresaliente hacia el frente y los lados, y las ventanas laterales recortadas ofrecen una vista muy cercana al lateral. Una mirilla opcional está disponible para la puerta del pasajero.


MOTOR Y TRANSMISIÓN

Dado que Mack no fabrica un tren motriz de servicio mediano, Cummins y Allison obtuvieron el visto bueno para la Serie MD. La versión para carretera del Cummins B6.7 está bien probada, ya que ha estado en producción durante 38 años. Cummins dice que los motores B6.7 en la clasificación de 200-260 HP generalmente pueden ofrecer un incremento en el ahorro de combustible del 8.5% con respecto a la versión EPA 2013, gracias a las mejoras en el diseño del sistema de combustión y post tratamiento de gases que dan como resultado un mayor flujo de aire al turbocargador de geometría variable. Mack ofrece el B6.7 en clasificaciones de 220 a 300 HP con un torque de 560 a 660 libras-pie.

El sistema de postratamiento de módulo único combina el filtro de partículas diésel, la reducción catalítica selectiva y la dosificación del fluido de escape diésel en una sola unidad. Los conductores que no tienen una licencia comercial de manejo probablemente necesitarán algo de capacitación sobre los



requisitos de recarga de DEF y los procedimientos de regeneración de postratamiento, pero aparte de eso, el B6.7 tiene un rendimiento prolongado y requisitos de mantenimiento livianos. La transmisión automática Allison 2500 HS de 6 velocidades es un baluarte de la industria y prácticamente no necesita presentación. Viene de serie con FuelSense 2.0 Plus. La 2500 RDS es una mejora opcional y se puede especificar con FuelSense 2.0 Max y opciones de toma de fuerza.

Todo eso para decir, Mack está volviendo a las tareas medianas con una oferta de productos de apariencia sólida que le brinda a los compradores de camiones experimentados todo lo que necesitan en un camión de este tipo sin pensar demasiado en las especificaciones. Para los compradores que ven un camión simplemente como un medio para llevar el producto al mercado, puede ser necesario un pequeño empujón antes de que vean la propuesta de valor en comparación con una caja básica y utilitaria de seis ruedas. Pero el lema "Construido como un camión Mack" probablemente se mantendrá firme y ayudará a vender el MD tan seguro como su inteligente especificación estándar. 

MAXIMA PROTECCION

Para su motor, transmisión y el sistema de combustible

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

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

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



Advance Auto Parts

AutoZone

BENNETT Auto Supply

O'Reilly AUTO PARTS

Pep Boys

Walmart



zMAX.com

AMERICANO: WESTERN STAR 49X

EVOLUCIÓN

WESTERN STAR 49X

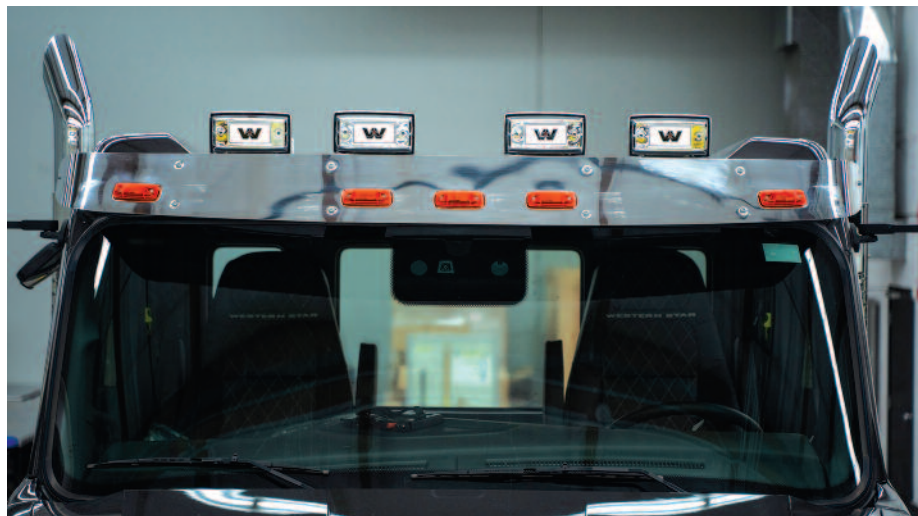
YA ESTÁ AQUÍ EL CAMIÓN VOCACIONAL DE PRÓXIMA GENERACIÓN DE WESTERN STAR: EL 49X, UN CLARO PASO ADELANTE EN MODERNIDAD Y TECNOLOGÍA DEL CONOCIDO 4900. DISEÑADO PARA SER MÁS FÁCIL DE EQUIPAR, CUENTA CON UN CHASIS Y UNA CABINA MÁS LIVIANOS, ASÍ COMO UNA NUEVA TRANSMISIÓN DT12 ESPECÍFICA PARA EL TRABAJO. »





Tradicionalmente, los camiones de trabajo anteponen la función a la forma, y rara vez prestan atención a los detalles que sí lo hacen sus contrapartes de carretera. Un camión vocacional es una herramienta como cualquier otra, y las herramientas no tienen que ser bonitas para ser efectivas. Rara vez agarras el martillo que quieres, obtienes el que necesitas. El mercado vocacional representa aproximadamente el 30% de todas las ventas de camiones de Clase 8, y aproximadamente el 70% de las ventas de camiones de Western Star son camiones vocacionales. Pero con la presentación de su modelo más nuevo, el 49X en septiembre, la compañía añadió una oferta más a su variado portafolio en este segmento.

Western Star pasó cinco años diseñando el totalmente nuevo 49X desde cero, aceptando que el nuevo modelo tenía que cumplir con siete puntos de referencia establecidos desde el principio: comodidad del operador, máximo tiempo de actividad, la mejor seguridad de su clase, un sistema de propulsión probado, especialmente diseñado para el trabajo, durabilidad y facilidad de adaptación. "Un camión vocacional es una herramienta para un trabajo", dijo David Carson, vicepresidente senior del segmento vocacional de Daimler Trucks North America. "Hemos repensado por completo la base del 49X para que sea más fácil de actualizar, ofrecer una mayor durabilidad, tener una mayor carga útil y mejorar la productividad en el lugar de trabajo".



El 49X ha sido probado en algunas de las aplicaciones más agotadoras donde podría implementarse, como los campos petrolíferos del oeste de Texas, las operaciones de arado en New Hampshire y las operaciones de tala de Columbia Británica, dijo Carson. "Hemos llevado este camión al infierno", dijo Tracy Mack-Askew, gerente general de plataformas vocacionales de servicio pesado de Western Star, sobre el régimen de prueba del nuevo modelo.

El 49X, dijo Carson, se desarrolló a partir de la demanda de los clientes de camiones de trabajo de Western Star que querían características de seguridad mejoradas y tecnología más moderna en la línea. Parte del razonamiento para retener el 4900, agregó, fue que le permitió a Western Star continuar brindando un producto para "los

clientes enfocados en la simplicidad que es más antigua en su diseño y características".

El 49X es casi 350 libras más liviano que el 4900 actual, un modelo que permanecerá en producción junto con el 49X en el futuro previsible, gracias en parte a su riel de marco de un solo canal. Para mayor resistencia, los refuerzos del marco de canal en C también están disponibles con Momento de Flexión Resistente (RBM) de hasta 5.4 millones. Hay disponibles múltiples opciones de extensión del bastidor frontal del riel principal para aplicaciones que requieren equipos de montaje frontal, como un arado. La





vicepresidenta de Desarrollo de Mercado Vocacional de Daimler Trucks North America, Samantha Parlier, dijo que el nuevo chasis es "la piedra angular absoluta" del camión.

Un sistema de faros LED de dos etapas cuenta con una rejilla de calor impresa internamente y un sensor de temperatura del aire ambiente que puede derretir tres milímetros de hielo en menos de 10 minutos a -40 grados Fahrenheit o



quemar a través de la condensación en ambientes cálidos y húmedos. Combinado con un patrón de luz de 45 grados, el sistema de faros proporciona una iluminación uniforme, larga y amplia.

DISEÑO

Los ángulos de apertura de la puerta de 70 grados, los cinco asideros y los escalones ensanchados media pulgada y construidos como una escalera ayudan a facilitar la entrada y salida de la cabina de forma más segura. Los escalones comienzan más cerca del suelo y utilizan una banda de rodadura volcánica para puntos de apoyo seguros con alta tracción y mayor espacio libre para los dedos, mientras que el barro, la

suciedad y los escombros pasan a través.

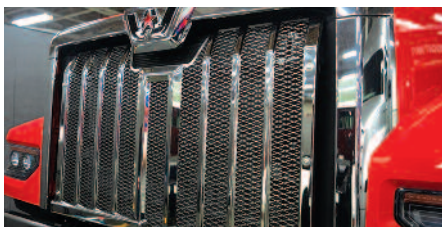
La visibilidad adicional proviene de un cofre inclinado habilitado por rieles de bastidor extendidos, una posición del motor más baja y filtración de aire del motor debajo del cofre, un parabrisas de una sola pieza 28% más grande y una ventana trasera opcional de tres piezas que es un 77% más grande en comparación con el 4900. En el cofre, un compuesto moldeado liviano de alta resistencia para resistencia al impacto y durabilidad utiliza un sistema de suspensión de campana ISO Tech patentado que se comporta de manera similar a una suspensión de choque típica con resorte y amortiguador. El sistema aísla, absorbe y disipa las vibraciones del chasis cuando se conduce por terrenos irregulares para proteger el cofre de daños y grietas. >>



El que la parte trasera de la cabina esté limpio permite añadir fácilmente equipo opcional como tanques DEF montados en la parte delantera, una caja de batería estándar en la cabina, múltiples ubicaciones de montaje de tanques de aire, un secador de aire montado debajo del cofre (SBA) o debajo de la cabina (SFA), tamaños de tanque de combustible optimizados, un sistema de postratamiento compacto de Detroit y chimeneas de escape verticales dobles funcionales.

INTERIOR

Western Star dijo que el trabajo de desarrollo en la cabina de la serie X de aluminio reforzado con acero fue el más extenso de su



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- DD15 de 14.8 litros, con 400 a 505 HP y 1,550 a 1,850 lb-pie
- DD16 de 15.6 litros, con 500 a 600 HP y 1,850 a 2,050 lb-pie
- Cummins X12 de 11.8 litros con 350 a 500 HP y 1,250 a 1,700 lb-pie
- Cummins X15 de 14.9 litros con 400 a 605 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Manuales Eaton Fuller
- Automatizada Detroit DT12
- Automatizadas Eaton Fuller
- Automáticas Allison

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Taperleaf y Flat Leaf (sencilla y tándem).

SUSPENSIÓN TRASERA

- AirLiner
- Hendrickson
- Chalmers
- Neway
- TufTrac



historia, y fue diseñado específicamente para aplicaciones vocacionales mediante la implementación de una optimización de topología avanzada que garantiza rigidez y resistencia al tiempo que determina dónde se necesita

material adicional.

La cabina, la más grande de su segmento, que ofrece entre un 10% y un 13% más de espacio que la competencia y un 8% más liviana, se sometió a pruebas de seguridad en





múltiples pruebas de aplastamiento para garantizar su integridad en caso de vuelco. Las pruebas de vibración de vehículos completos replicaron 800,000 millas de uso para probar el sistema de montaje de la cabina

que usa aisladores de cabina vocacionales montados en el exterior para una estabilidad óptima y una menor fatiga tanto para el operador como para la cabina.

Todos los modelos 49X vienen con un

interior estándar con detalles de lujo, que incluyen aplicaciones metálicas. Un paquete de molduras premium opcional presenta materiales ricamente elaborados, que incluyen asientos con vetas de madera y costuras en forma de diamante. Todos los modelos cuentan con un tablero envolvente que coloca el centro de comando y el panel B en la línea de visión del conductor. En el panel B, un panel flexible aloja la preparación para una tablet o se puede configurar para 12 interruptores o 10 medidores adicionales. Junto con QuickFit Dash Access diseñado para telemática perfecta u otra integración de dispositivos, el control de equipos y el acceso a dispositivos están al alcance de la mano. >>



MOTOR Y TRANSMISIÓN

Hay cuatro mecánicas disponibles para mover este coloso, dos Detroit Diesel (DD15 y DD16) y dos Cummins (X12 y X15). Estas ya son de sobra conocidas y probadas. Lo más interesante es la nueva serie de transmisión manual automatizada DT12 Vocacional de Detroit disponible como DT12-V o DT12-VX, una transmisión que nació luego de inversiones por un total de más de \$100 millones, según Parlier. Con una clasificación de hasta un GCWR de 330,000 libras, las transmisiones se pueden acoplar al motor Detroit DD15 Gen 5 o al Detroit DD16.

Ambas transmisiones incluyen capacidades de TDF lateral para mayor flexibilidad, así como modos de aplicación de trabajo únicos y personalizables y estrategias de mapas de cambios para todo tipo de terreno. El modo Rock-Free permite que el 49X se libere de situaciones en las que las ruedas se atascan, un modo todoterreno permite una conducción suave en terrenos extremos, como caminos forestales y canteras de rocas, y Power Launch proporciona despegues potentes al tiempo que protege el embrague y la línea de




transmisión. También hay un modo económico para una conducción en carretera más respetuosa con el combustible. Los modelos también se pueden especificar con transmisiones Eaton y Allison.

TECNOLOGÍA Y SEGURIDAD

El 49X es el primer Western Star que presenta el conjunto de sistemas de seguridad Detroit Assurance, el sistema de mitigación de colisiones más avanzado en el segmento vocacional, que incluye Side Guard Assist (SGA), Asistente Activo de Freno 5 (ABA5 por

sus siglas en inglés), Tailgate Warning, Control de Crucero Adaptativo (ACC) a 0 mph, advertencia de cambio de carril, captura de video, luces altas inteligentes y limpiaparabrisas / faros delanteros automáticos.

El ABA5 detecta la distancia y la velocidad a los objetos en movimiento y estacionarios en la trayectoria de conducción del 49X y determina si es necesaria una advertencia o frenado automático, y también reconoce a los peatones en movimiento que se cruzan en el camino del camión, alertando y aplicando los frenos si el operador no lo hace. reaccionar. 



americano: **WESTERN STAR 49X**

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"/>



RENOVADO

VOLVO FM 2021

EN VOLVO SE PUSIERON LAS PILAS Y POR FIN PRESENTARON EL TOTALMENTE NUEVO VOLVO FM. CON CAMBIOS SUTILES EN EL EXTERIOR, LOS INGENIEROS CENTRARON SUS ESFUERZOS EN HACER AÚN MEJOR LA YA CÓMODA CABINA Y REFINAR LA EXPERIENCIA DE MANEJO. TODO CON EL OBJETIVO DE QUE EL CONDUCTOR TENGA UNA VIDA MÁS CONFORTABLE Y PRODUCTIVA. »



POR: TRANSPORTE LATINO / DIEGO GUERRA



Hace un par de años hablábamos de que había pasado un poco de agua bajo el molino desde la última remodelación del Volvo FM. Sin embargo, este conocido camión para transporte regional mantenía una excelente reputación debido a un atractivo diseño, eficiente línea motriz y unos interiores de ensueño, además de una confiabilidad a prueba de balas otorgada por la buena calidad de su construcción.

Pero por fin llegó el ansiado momento. Volvo Trucks presentó la siguiente generación del Volvo FM repleto de mejoras en el entorno del conductor e innovaciones que ofrecen un mayor nivel de comodidad, seguridad y productividad. "El nuevo camión Volvo FM

de gran tonelaje, espacioso y con una visibilidad excepcional, se ha diseñado para ser el lugar de trabajo sobre ruedas definitivo en todos los segmentos", afirma Roger Alm, presidente de Volvo Trucks. "Los conductores son uno de los activos más importantes en el sector del transporte", prosigue Alm. "Con el nuevo Volvo FM, presentamos una herramienta de trabajo versátil que también es un paraíso de comodidad con el que nuestros clientes pueden atraer y retener a los mejores conductores que mantendrán el éxito de sus operaciones".

DISEÑO

El exterior de la próxima generación del Volvo FM presenta una nueva forma aerodinámica, con líneas distintivas en la parte delantera y una única





y elegante línea que se extiende por el lateral de la cabina. Además, los faros delanteros en forma de V están colocados para optimizar la aerodinámica y el panel de identidad de marca más grande

y la rejilla delantera superior con un nuevo patrón de malla confieren al camión una imagen segura y audaz. De hecho, sorprende lo pequeños que son los faros, pues el grupo óptico del que la V forma-

ba parte en la anterior generación, ahora está condensado por completo en este elemento, algo que le añade mucho atractivo visual al diseño del FM, haciéndolo ver mucho más moderno. »

Asegúrate de tener el ELD indicado.



www.vdoroadlog.com

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

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

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

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

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



VDO y RoadLog son marcas registradas de Continental Corporation.

RoadLog

VDO



INTERIOR

“El nuevo Volvo FM es la versátil e infatigable herramienta de trabajo de nuestra gama: ágil y apto para cumplir su finalidad de ser un lugar espacioso, seguro y cómodo para los conductores”, explica Carina Byström, diseñadora jefa de Interiores de Volvo Trucks. “También hemos logrado una visibilidad excelente con una línea de puerta baja, nuevos espejos retrovisores y una cámara adicional en el lado del pasajero”. Para lograr todo esto, en la nueva cabina se han elevado los postes A, lo que le aporta hasta un metro cúbico adicional de espacio y más luz. También incluye tecnología inteligente que sustenta el enfoque de Volvo de crear la oficina móvil definitiva para los conductores.

El interior destaca con un nuevo tablero que ofrece más espacio de almacenamiento, nuevos colores y una moderna pantalla dinámica. El cuadro de instrumentos incluye una pantalla de alta resolución de 12 pulgadas con una interfaz fácil de usar con la que el conductor puede ver fácilmente información importante y seleccionar entre cuatro vistas de pantalla distintas, dependiendo de la situación de conducción. La pantalla de instrumentos, lista para futuras actualizaciones y servicios conectados, se ha diseñado para simplificar las interacciones del conductor y minimizar las distracciones al acceder a información fundamental.

El nuevo Volvo FM tiene una pantalla secundaria opcional de 9 pulgadas para funciones de entretenimiento, navegación, información de transporte y supervisión de cámaras. Con la pantalla se puede interactuar de varias maneras: con los botones situados intuitivamente en el volante, a través del control de voz, o bien directamen-



te a través de la pantalla táctil y el panel de control de la pantalla. Tanto la pantalla de instrumentos como la pantalla secundaria funcionan en numerosos idiomas. Además, una nueva opción de columna de dirección ajustable ofrece una posición de conducción más ergonómica.

La nueva cabina dormitorio se ha actualizado con una litera elevada y posibilidades de almacenamiento mejoradas que incluyen un gran compartimento de almacenamiento debajo de la litera y un almacenamiento posterior superior con paneles LED en los divisores del compartimento. Desplazarse desde el asiento a la litera es más

fácil gracias a que la nueva palanca I-Shift es más fina y tiene un diseño ergonómico. La comodidad de la cabina se mejora aún más con el aislamiento reforzado que ayuda a mantener afuera el frío, el calor y el ruido.

SEGURIDAD

Además de la visibilidad mejorada para los conductores, entre otros avances de seguridad en el nuevo Volvo FM se incluyen el programador de velocidad en pendientes descendentes, que fija una velocidad máxima para ayudar a prevenir la aceleración no deseada cuando se circula



cuesta abajo, y el programador de velocidad adaptada (ACC por sus siglas en inglés) que ahora funciona a todas las velocidades hasta cero mph.

El sistema de frenos controlado electrónicamente (EBS), que es un requisito previo



para funciones de seguridad como el Aviso de Colisión con Frenada de Emergencia y el Control Electrónico de Estabilidad, ahora se incluye de serie en el nuevo camión. La Dirección Dinámica de Volvo, con los siste-

mas de seguridad de Asistencia para Permanencia en el Carril y Asistencia para la Estabilidad, también está disponible como opción. El Volvo FM también cuenta con un sistema de reconocimiento de señales viales que se muestra en la pantalla de instrumentos para alertar al conductor. El sistema puede detectar señales como restricciones de adelantamiento, tipos de carretera y límites de velocidad. La cámara adicional en el lado del pasajero -opcional- ofrece una vista complementaria del lateral del camión en la pantalla secundaria. »»



MOTOR Y TRANSMISIÓN

Para impulsar al Volvo FM hay dos motores a diesel que cumplen la estricta normativa ambiental Euro 6. El primero es un seis cilindros de 11 litros con un rango de potencia de 330 a 460 caballos de fuerza y un torque de 1,180 a 1,620 lb-pie. Para quienes necesiten más poder está un seis cilindros de 13 litros cuya potencia oscila entre 420 y 500 HP y el par motor va de 1,550 a 1,845 lb-pie.

Como no podía ser de otra manera, también forma parte de la alineación una mecánica de Gas Natural Licuado (LNG por sus siglas en inglés) de 13 litros. La potencia oscila entre 420 y 460 caballos de fuerza, mientras que el torque va de 1,550 a 1,700 lb-pie. Las ventajas son evidentes: 20% menos emisiones de bióxido de carbono (o 100% si utilizas biogás) y un menor gasto en combustible (el LNG es más barato que el diesel). Además, tendrás una "estrella en la frente" para aquellos clientes que estén buscando transportistas más amigables con el medio ambiente.

En lo que se refiere a transmisiones, Volvo recomienda utilizar su conocida caja I-Shift

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- D11 de 11 litros con 330 a 460 HP y 1,600 a 2,150 Nm
- D13 de 13 litros con 420 a 500 HP y 2,100 a 2,500 Nm
- G13C de 13 litros con 420 y 460 HP y 1,550 a 1,700 lb-pie

TRANSMISIONES

- Manuales de 9 y 14 velocidades
- Automática I-Shift de 12

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles
- Neumática


SUSPENSIÓN TRASERA

- Ballestas múltiples
- Neumática
- Muelles parabólicos

automatizada de 12 relaciones, la cual está entre las mejores del mercado, ofrece un excelente consumo de combustible y facilita la vida del conductor. Además, pesa unas 150 libras menos que las cajas manuales. Ahora que si prefieres hacer los cambios, Volvo

tiene disponibles una transmisión manual de 9 relaciones y varias de 14 velocidades.

El manejo es otra de las cartas fuertes de Volvo, pues el FM está equipado con el sistema de Dirección Dinámica de la marca, el cual otorga un control total del camión bajo cualquier condición al combinar la dirección asistida hidráulica convencional con un motor eléctrico acoplado al mecanismo de dirección. De hecho, Volvo hizo un comercial muy famoso para promocionar este sistema en el que Jean Claude Van Damme hacía un split apoyado sobre los espejos retrovisores de dos camiones rodando en reversa. Sin duda, el objetivo de transmitir lo preciso de su dirección quedó más que cumplido.

En pocas palabras, el totalmente renovado Volvo FM es uno de los mejores camiones en su segmento, con una calidad de ensamblado de primer nivel y unas suspensiones y chasis que pueden lidiar con enormes cargas sin un solo quejido. La gama de motores, si bien se compone solo de dos mecánicas, tiene siete diferentes rangos de potencia, lo cual asegura que encontrarás una que satisfaga tus necesidades. 

EL MEJOR CAMIÓN ISUZU DE CERVEZA ARTESANAL

Ideal para el distanciamiento social



TASAS APR DESDE

0% EN TODOS LOS CAMIONES A DIESEL ISUZU SERIE N NUEVOS

El Mejor Camión de Cerveza Artesanal Isuzu es la solución perfecta para tu negocio de cerveza artesanal. Además de hacer repartos, la estación fría de 8 grifos te permite servir tus cervezas prácticamente en cualquier lugar al tiempo que practicas el distanciamiento social.

Visita a tu distribuidor local autorizado Isuzu para más información.

ISUZU
TRUCK

El vehículo se muestra con equipamiento opcional; parte del cual lo instala el distribuidor. La oferta de financiamiento APR 0.00% finaliza el 31/12/2020 y está disponible únicamente a través de Isuzu Finance of America, Inc. Términos de financiamiento limitados, se requiere aprobación crediticia. Únicamente distribuidores participantes. Por favor visita a tu distribuidor autorizado Isuzu para más detalles. La carrocería aquí representada es obra de Supreme Corporation. Thermo King es una marca registrada de Thermo King Corporation. Maxon es una marca registrada de Maxon Co. © 2020 ISUZU COMMERCIAL TRUCK OF AMERICA, INC.

ISUZU
FINANCE

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.



ÚNICA EN SU TIPO

MERCEDES-BENZ METRIS CARGO 2021

MERCEDES-BENZ CREÓ UNA VAN QUE SE MANEJA MEJOR QUE SUS RIVALES, ACELERA FIRMEMENTE Y TIENE UNA BUENA CAPACIDAD DE ARRASTRE Y REMOLQUE. ESTA VAN BRINDA LA SOFISTICACIÓN QUE ESPERAS DE UN COCHE DE ESTA PRESTIGIOSA FIRMA ALEMANA, AL MISMO TIEMPO QUE LAS CAPACIDADES NECESARIAS EN UNA VAN DE CARGA. »





POR: TRANSPORTE LATINO / EDGARDO IORIO

Hace no mucho tiempo, comprar una van de carga era algo muy sencillo. Básicamente, porque tenías tres opciones para elegir y, además, no había tanta diferencia entre ellas. Hoy en día el panorama ha cambiado por completo. Ahora puedes elegir entre dos tamaños y una cantidad impresionante de opciones para personalizar a estos útiles vehículos de trabajo. Este mes vamos a hablar de la Metris de Mercedes-Benz, una van muy interesante que vive prácticamente sin competencia, pues al ser más grande que las vans chicas pero más chica que las grandes (aunque parezca trabalen-guas), casi que vive en un segmento propio.

Si bien la Metris se vende exclusivamente en Estados Unidos, no es un vehículo diseñado de cero para este país, sino que es una adaptación de la probada y comprobada Vito. Aún así, se trata de una van con un volumen inte-



rior grande en relación a sus reducidas dimensiones exteriores, para que te des una idea, en la Metris Cargo caben dos palets tamaño estándar. Algo que puede hacer acelerar bastante los tiempos de carga y descarga,



La Metris debutó en 2015 en el NTEA Work Truck Show de Indianápolis, en el cual se reunió una gran cantidad de compañías de flotas, carroceros y dueños de negocios. Diseñada para ocupar un nicho de mercado



un escalón debajo de la Sprinter en términos de tamaño y capacidades, la Metris compete con la Ford Transit Connect, la Nissan NV200 y la Ram Promaster City. Pero aunque parece muy similar a sus rivales, la Metris tiene

varios ases bajo la manga, como una arquitectura orientada longitudinalmente, o una miríada de asistencias electrónicas.

Para 2021, la Mercedes-Benz Metris presenta nuevas características y tecnología

más avanzada. Cada versión viene de serie con un moderno sistema de infoentretenimiento y asistencias al conductor. También hay un incremento en la clasificación de peso bruto vehicular a 6,393 libras, una nueva parrilla, rines de 16 y 17 pulgadas, mejores materiales en el interior y una transmisión automática de nueve cambios que reemplaza a la anterior de siete.

Pero lo que realmente la pone en una liga aparte son sus capacidades. Mide casi 17 pies, lo cual quiere decir que le saca más de un pie de ventaja a la Ford Transit Connect LWB (15.8 pies) o la Ram ProMaster City (15.6 pies); lo cual a su vez le confiere un mayor volumen de carga (186 y 199 pies cúbicos, según la versión). Además, es la única del segmento con tracción trasera, diseñada antes que nada como un vehículo de trabajo. Con una capacidad de carga máxima de 2,502 libras, puede transportar 619 libras más de herramientas, equipo o lo que quieras llevar que su rival más cercana, la Ram ProMaster City. >>



Y cuando hablamos de capacidad de arrastre, la competencia es aún más dispereja, pues las 5,000 libras de la Metris son más del doble de las 2,000 que pueden mover la Transit Connect o la Promaster (de la Nissan NV200 mejor ni hablamos, pues no recomiendan usarla para remolcar). Los precios inician en \$32,630 para la versión Cargo, más el equipamiento opcional que decidas ponerle, claro.

DISEÑO

Claramente, la Metris no es el vehículo que le hará ganar concursos de diseño a Mercedes-Benz; pero dentro de su segmento, se trata de toda una belleza. Con una longitud de casi 17 pies (le faltan solo 1.6 pulgadas), es un pie más larga que la Transit Connect y la NV200, lo cual le da una mayor capacidad de carga a pesar de sus contenidas dimensiones, algo que la hace ideal para moverse en la ciudad.

Las puertas laterales son corredizas y para la trasera puedes elegir entre puertas de doble hoja (que abren a 180 o 270 grados)





El tablero está hecho en plástico duro y lleva un diseño algo aburrido tratándose de la marca de la estrella. Eso sí, si eliges algunas opciones como el volante multifunción, ajuste lumbar o calefacción en los asientos, le traerás una buena dosis de refinamiento -aunque te costará unos \$2,000 más-. En la parte delantera hay dos posavasos en la consola central y un espacio de almacenamiento debajo de estos. Bueno, en realidad hay un tercer posavasos en el tablero, pero como está tallado en éste, no se ve muy práctico.

Sorprendentemente, a pesar de tener tracción trasera, el piso es plano en la parte posterior; incluso en la parte delantera el túnel de la transmisión es prácticamente indetectable. Es impresionante cómo se las arreglaron los ingenieros de Mercedes para lograr esto. Algo que también vale la pena destacar son las seis bolsas de aire. La capacidad de carga alcanza los 186 pies cúbicos y puede llevar hasta 2,502 libras. La capacidad de arrastre es de 5,000 libras que, no nos cansaremos de decirlo, está en una liga aparte a sus rivales. Es como ver un partido de fútbol americano colegial contra un equipo de la NFL.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Bajo el cofre de esta van encontramos un motor de cuatro cilindros y 2.0 litros turbocargado. Esto le da una potencia total de 208 caballos de fuerza y un torque de 258 libraspie. Si te interesa sobremanera ahorrar combustible, está disponible de manera opcional un sistema start/stop que apaga automáticamente el motor cuando el auto se detiene y lo enciende en cuanto tocas el acelerador. En cuanto a la transmisión, como ya comentamos, ahora hay una caja automática de nueve cambios que se encarga de poner la potencia en el suelo.

Si bien no se trata de la más asequible de su segmento, el precio resulta contenido para una van mediana de Mercedes. La Cargo comienza en \$32,630, a los cuales hay que



sumarle un cargo de destino de 950 dólares. Sí, no es barato, pero hay que tomar en cuenta que además del tamaño, calidad y capacidades, cuenta con ayudas electrónicas de serie como un control de estabilidad que se adapta al peso de la carga, un sistema que combate la fatiga y un asistente para vientos cruzados. Por supuesto, están disponibles muchas otras asistencias como el Asistente Activo de Estacionamiento, de Abandono de Carril, de Prevención de Colisiones, de Punto

Ciego y una cámara de reversa que pueden hacer que el precio suba una barbaridad.

En resumen, esta van de Mercedes-Benz ofrece una impresionante versatilidad y grandes capacidades en un diseño llamativo. Si bien el precio de la más austera es casi igual al de sus competidoras más equipadas, el espacio interior y las capacidades de carga y arrastre podrían compensar la diferencia en el precio gracias a que podrás llevar una carga más grande y/o más pesada. [77L](#)



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

CABRA MONTÉS

CHEVROLET COLORADO ZR2 2021

La Colorado ZR2 es una pick-up mediana que lleva las cosas al siguiente nivel si te gusta la aventura fuera del asfalto, pues con un altura al piso de 48" y accesorios como amortiguadores Multimatic, cubre carter, estribos protectores contra rocas y diferenciales bloqueantes electrónicamente en ambos ejes, es una máquina diseñada para todo terreno. »





● Qué tiempos aquellos en los que una pick-up era un vehículo utilitario! Hoy el segmento se ha transformado por completo y estas camionetas que alguna vez fueron exclusivamente para trabajo, hoy tienen acabados de lujo e incluso hay versiones meramente recreativas. Quizá el ejemplar más conocido sea la Ford Raptor, pues fue la primera en su tipo creada para vivir fuera del asfalto; pero hoy en día los Tres Grandes tiene modelos en este nicho (de hecho, la Ram TRX es actualmente la más capaz de todas). Pero este mes hablaremos de la Chevrolet Colorado ZR2, que fue presentada en el Auto Show de Los Angeles en 2016 y, desde que comenzó a



rodar en 2017, se estableció como una cabra montés capaz de ir a donde otras simplemente no pueden. Además, al ser de tamaño mediano, puede pasar por senderos donde

otras, como la Raptor o la Ram TRX, por ejemplo, no caben.

La Colorado ZR2 es uno de los vehículos halo más recientes de General Motors y está





cargada con mucha tecnología. Por ejemplo, la camioneta usa amortiguadores con válvulas de distribución Multimatic -los mismos que fabrican los de equipos de Fórmula 1, el

Aston Martin One-77 o el Ford GT, entre muchos otros-. Evidentemente, la ZR2 no se mueve en las mismas ligas y, de hecho, es la primera vez que algo que no sea un superau-

to utiliza este tipo de amortiguadores (y para una aplicación off-road, nada menos), lo cual da una idea de lo alto que apuntan los jefazos de Chevrolet.

Además, esta pickup también tiene un sofisticado software que gestiona cosas como el ABS, control de tracción y el sistema 4x4 para incrementar su desempeño y exprimir al máximo las capacidades de la ZR2. En cuanto a hardware, la camioneta tiene ejes más anchos para una mayor estabilidad en alta velocidad, una suspensión dos pulgadas más alta que la Colorado normal y brazos de dirección más robustos y una carrocería con mayores ángulos de ataque/salida. Incluso tiene protecciones contra las piedras debajo del motor y la parte inferior de las puertas. >>





DISEÑO

Puede que la Colorado ZR2 esté basada en la Colorado estándar, pero tiene una apariencia tan distinta que parece se sometió a un ciclo de esteroides; de hecho, solo el techo, puertas y puerta de la cajuela permanecen sin cambios. Todo lo demás tiene una apariencia que parece hecha bajo pedido y está allí porque sirve para algo, no por estética. La ZR2 está disponible en versiones de cabina extendida y Crew.

La parte delantera tiene unos largos cortes frente a las llantas para mejorar el ángulo de ataque. Debajo de la camioneta, una placa de aluminio protege el radiador y el cárter del motor. Los ganchos de arrastre expuestos hacen que rescatar al vehículo sea muy sencillo. Quizá la parrilla sea la única concesión a la estética, pues lleva un nuevo inserto con el logotipo ZR2 y un marco a juego con los bordes de las salpicaderas.

El cofre recuerda al que monta el Camaro ZL1; de hecho, ambos tienen la misma función: ventilar el motor para mantener a raya la temperatura. El logotipo también aparece en el cofre, a los costados de la ventila, en un

marco cromado. Como la ZR2 tiene una vía más ancha, las salpicaderas también fueron ensanchadas y llevan un borde de plástico que sale de la defensa para proteger la pintura de las piedras.

Las salpicaderas traseras también son más anchas, lo cual le da una apariencia mus-

culosa a esta pickup. Atrás se extraña el escalón en la esquina que facilita el acceso a la caja, pero esta decisión se tomó para aumentar el ángulo de salida. Eso sí, el gancho de arrastre de dos pulgadas sigue allí, al igual que la capacidad de arrastre de 5,000 libras. La carga útil es de 1,100 libras. »»



bandag

PROGRAMA VENTAJAS+™

INCREÍBLE VENTAJA DEL LÍDER EN RECACHUTAJE

Garantía limitada de por vida*

Producto armado en los EUA

Recauchutaje grado A

Proceso de manufactura avanzado de Bandag

Compuestos y diseños para banda de
rodadura Bandag de alta calidad

\$169

Cubierta y
recauchutaje

B195™
Remolque
11/32 pulg.

\$189

Cubierta y
recauchutaje

B726™
Tracción con
flanco cerrado
22/32 pulg.

\$199

Cubierta y
recauchutaje

WHL
Tracción en
carretera/obra con
flanco abierto
26/32 pulg.



EN DISTRIBUIDORAS AUTORIZADAS DE BANDAG PARTICIPANTES. PUEDE QUE SE OFREZCAN OTROS TAMAÑOS Y GRADOS DE RECAUCHUTAJE.

*Se aplican ciertas condiciones y limitaciones. Consulte los detalles a un distribuidor de Bandag o en el manual de garantía.
© Bridgestone Americas Tire Operations, LLC. Todos los derechos reservados. ados.

Si prefieres llevar la llanta de refacción en la caja, puedes pedir el kit para montarla. Esto la mantiene a salvo al rodar por terrenos accidentados y mejora aún más el ángulo de salida. Eso sí, afecta dramáticamente la capacidad de carga de la caja y, como sobresale de ésta, hace imposible montar una cubierta. Por otro lado, no olvidemos que esta camioneta fue creada para vivir fuera del asfalto y así mantiene un look listo para correr la Baja 1000.

INTERIOR

Lo que más resalta en la cabina es el logotipo ZR2 bordado en las cabeceras de los asientos de piel. También hay nuevos interruptores en la consola central que operan los diferenciales bloqueantes electrónicamente delantero y trasero, pero a menos que estés muy familiarizado con la Colorado, ni te enteras. En pocas palabras, el interior de la ZR2 es un lugar muy cómodo para viajar.

La información y entretenimiento en la ZR2 está a cargo del sistema Infotainment 3 Plus, que lleva una pantalla táctil a color de 8 pulgadas. Es compatible con Apple CarPlay y Android Auto, así como un sistema de navegación -disponible de manera opcional-. Puede que sea una camioneta off-road, pero eso no quiere decir poco refinada, por eso lleva calefacción en los asientos delanteros, climatización automática, controles al volante y espejos, seguros, ventanas y asiento del conductor eléctricos. La única queja es que para cambiar manualmente las velocidades hay que usar un botón en la parte izquierda de la palanca de cambios, lo cual no es muy intuitivo.

MOTOR

Aquí la cosa se pone interesante, pues el motor estándar de la ZR2 es un V6 de 3.6 litros con 308 HP y 275 lb-pie. Hay mejores sistemas de apertura variable de válvulas y de inyección directa de combustible; además, es posible desactivar algunos cilindros para mejorar el consumo de combustible. En cuanto a la transmisión, monta una caja automática de ocho velocidades, algo que encontramos en el resto de las Colorado.

Si quieres más poder, está disponible un motor de cuatro cilindros turbodiesel de 2.8 litros con 181 caballos de fuerza y un impresionante torque de 369 libras-pie. Esta mecánica está asociada con una caja automática de seis cambios. Debido a que lleva una suspensión



más suave para lidiar con rocas y vados, las capacidades de arrastre y carga sufrieron. La primera se redujo de 7,600 a 5,000 libras -sin importar el motor-, mientras que la segunda bajó de 1,500 a 1,100 libras.

Por supuesto, ambos motores están conectados a una caja de transferencia de dos velocidades. El sistema de tracción total de la

ZR2 es una combinación de tecnología antigua y moderna. La caja de transferencia se opera electrónicamente y puede funcionar en tracción sencilla, total alta y total baja. Los diferenciales bloqueantes electrónicamente operados en ambos ejes permiten bloquear por completo el tren motriz cuando requieres mucha tracción. Además, el sistema 4WD



tiene un botón de modo Off-Road que modifica el control de tracción, de estabilidad, ABS y el control de descenso en pendientes para ofrecer un modo de manejo menos intrusivo cuando necesitas más deslizamiento y esperas más movimientos laterales.

La suspensión de la ZR2 merece un capítulo aparte, pues si bien el diseño básico no

es nada novedoso, los amortiguadores Multimatic se cuecen aparte. En el eje delantero lleva suspensión MacPherson y atrás hay muelles parabólicos con amortiguadores que absorben el movimiento del eje. Los brazos de dirección son de hierro forjado, lo que les da una gran durabilidad -sí, no son tan ligeros como los de aluminio de la Raptor, pero segu-

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

Motor

- V6 de 3.6 litros con 308 HP y 275 lb-pie
- 4L de 2.8 litros con 181 HP y 369 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática de 6 y 8 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA


- Independiente tipo McPherson con amortiguadores Multimatic

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos con amortiguadores Multimatic

ro que darán menos problemas.

Los amortiguadores Multimatic con válvulas de distribución son la joya de la corona de la ZR2. Según sus fabricantes, ofrecen una mayor precisión y repetibilidad, mejor manejo y maniobrabilidad dentro y fuera del asfalto. Los amortiguadores funcionan utilizando válvulas de distribución montadas dentro del cuerpo principal de aluminio, lo cual le da diferentes tasas de compresión en diferentes posiciones a lo largo del recorrido. En el interior, dos válvulas de distribución proveen la compresión y el rebote óptimos para el manejo cotidiano. Para cuando el camino se pone accidentado, hay una tercera válvula montada en el pistón que incrementa la amortiguación de compresión. Los amortiguadores delanteros también traen una válvula extra de rebote que detiene el jalón súbito que se siente cuando la suspensión se descomprime por completo, como en la parte más alta de un salto, por ejemplo. De hecho, el recorrido de la suspensión es impresionante: 8.6 pulgadas en el eje delantero y 10 en el trasero.

En resumen, la Colorado ZR2 es una camioneta todoterreno ideal para quienes aman vivir fuera del asfalto. Con una suspensión de la más avanzada tecnología, habrá que probarla junto a la Ford Raptor y la Toyota Tacoma TRD Pro para ver si realmente vive a la altura de las expectativas que ha levantado. Pero tras ver el pedigree de Multimatic, no dudamos que sea algo fenomenal. Eso sí, lo bueno no es barato, pues el precio inicial es de \$41,600 

OPCIONES DE FINANCIAMIENTO PARA UN CAMIÓN





8 FORMAS DE FINANCIAR TU CAMIÓN

COMPRAR UN CAMIÓN ES UNO DE LOS SUEÑOS DE MUCHOS TRANSPORTISTAS, PERO SU ELEVADO PRECIO HACE QUE NO SEA COSA FÁCIL. POR ESTE MOTIVO, ESTE MES TE TRAEMOS VARIAS FORMAS EN LAS QUE PUEDES FINANCIAR TU VEHÍCULO COMERCIAL SIN EMPEÑAR HASTA LA CAMISA. »

Si hiciéramos una encuesta entre camioneros, seguramente muchos querrían ser sus propios jefes, engrosando las filas de los propietarios-operadores. Evidentemente, una de las primeras cosas que necesitas para convertirte en un propietario-operador es ser, precisamente, dueño de un camión. Con una etiqueta de precio que supera los 100 mil dólares en el caso de los Clase 8, no estamos hablando de una compra menor y esto, claro, hace que conseguir el dinero necesario no sea lo más fácil del planeta. Pero la realidad es que tampoco es algo imposible y, además de revisar tus finanzas, uno de los primeros pasos que hay que dar es conocer qué opciones de financiamiento existen en el mercado. Cuál es el correcto para ti es algo que está directamente relacionado con el vehículo que busques, tu crédito y el historial de tu negocio.

¿CÓMO SE FINANCIA UN CAMIÓN COMERCIAL?

1. Determina tu pago inicial. Saber cuánto puedes pagar es un buen comienzo al comprar cualquier vehículo; pero es especialmente importante para un camión semirremolque que podría costar seis cifras, incluso si lo compras usado. Por ejemplo, si un prestamista requiere un pago inicial del 20% en un camión de \$100,000, necesitarás \$20,000 disponibles más dinero para impuestos, registro y otras tarifas. Algunos prestamistas pue-

den ofrecer opciones sin pago inicial, pero necesitarás un buen crédito para ser elegible y pagarás más al final si financias la compra completa.

2. Encuentra el camión que deseas y los prestamistas que lo financiarán. Tu empresa determinará el vehículo que necesitas, ya sea un camión con caja para una empresa de entregas o una excavadora para una empresa de construcción. Esa elección tendrá un impacto directo en las opciones de financiación. Por ejemplo, algunos prestamistas pueden tener requisitos de antigüedad o kilometraje del vehículo. Es posible que otros no financien camiones con cabina dormitorio o compras para particulares. ¿Necesitas varios camiones? Entonces, el monto máximo de financiamiento de un prestamista puede limitar sus opciones.

3. Compara préstamos. Puedes utilizar varios tipos de préstamos comerciales para financiar un camión, incluidos los que no están diseñados específicamente para camiones grandes. Por ejemplo, una línea de crédito comercial podría proporcionarte dinero en efectivo rápido para reparar un camión. Pero optar por un préstamo para camiones comerciales no inmovilizará el capital de trabajo que necesitas para otros costos comerciales, como pagar a los conductores. Además, el vehículo en sí ofrece una garantía incorporada para los prestamistas, por lo que puede ser más fácil calificar para el financiamiento de semirremolques que otras opciones.

4. Reúne la documentación y solicita. Los prestamistas de camiones comerciales ten-



drán diferentes procesos y requisitos de solitud. Está preparado con detalles sobre tu empresa (ingresos anuales, tipo de negocio), el vehículo que deseas financiar (tipo de camión, su millaje y antigüedad, el vendedor) y tú mismo (puntaje de crédito, si tienes una licencia de conducir comercial o CDL y por cuánto tiempo). Compara precios, incluso si tienes prisa. Los prestamistas directos y en





línea pueden ofrecer aprobaciones rápidas para que tengas tiempo de comparar las tasas de interés anual.

¿SE PUEDE FINANCIAR UN CAMIÓN CON MAL CRÉDITO?

Si tienes mal crédito, es posible que aún puedas financiar un camión con un prestamista alternativo o directo. Debido a que el camión en

sí mismo sirve como garantía, estos prestamistas pueden estar más abiertos a aprobar prestarios con antecedentes crediticios deficientes, morosidad pasada o quiebras. Pero ten en cuenta que el prestamista será el propietario del título de tu camión y podría recuperarlo si no pagas. Asegúrate de poder pagar los pagos de tu nuevo préstamo y todos los demás costos que vendrán con el camión, como combustible, mantenimien-

to, llantas y seguro.

Como otros préstamos para malos antecedentes de crédito, el financiamiento de camiones comerciales probablemente será más costoso. Es posible que puedas optar por un plazo de préstamo más largo para ayudar a administrar los costos o planes de pago estacionales que puedan adaptarse a tu flujo de efectivo.

¿FINANCIAR O ARRENDAR?

Si estás buscando un semirremolque, la financiación suele ser una mejor opción que el arrendamiento. Los camiones grandes pueden cubrir un millón de millas antes de que requieran un trabajo serio. Eso significa que es probable que sigan siendo productivos mucho más allá de un plazo de pago del préstamo de cinco o siete años. Aún así, el arrendamiento de camiones comerciales puede tener sentido en los siguientes casos:

- Eres una startup. Las fallas no son infrecuentes entre las empresas de transporte por carretera y las pequeñas compañías, que constituyen la mayoría de los transportistas del país y se vieron muy afectadas por los cierres pandémicos el año pasado. Eso puede hacer que calificar para un préstamo para camiones comerciales sea aún más difícil si tu empresa carece de un historial. Pero también es posible que desees asegurarte de que tu empresa pueda tener éxito antes de invertir una gran cantidad de capital en un camión a través de un pago inicial considerable o facturas mensuales elevadas. »»



¿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



- Necesitas liberar efectivo. Un préstamo para camiones comerciales puede ocupar una buena parte de tu capital de trabajo, mientras que el arrendamiento puede abrir fondos para canalizar a otros lugares. Los arrendamientos generalmente tienen pagos mensuales y costos iniciales más bajos, incluso puedes distribuir el impuesto sobre las ventas durante el plazo del arrendamiento, según el lugar donde vivas.

- Estás preocupado por la longevidad. Los transportistas de larga duración tienen una larga vida útil. Pero los vehículos como las vans de reparto pueden sufrir un mayor desgaste al conducir en el tráfico congestionado de la ciudad o por arrancar y detenerse con frecuencia. De manera similar, los camiones especiales con piezas complejas pueden necesitar reparaciones más frecuentes, o si tus camiones están orientados al consumidor, es posible que desees que los modelos nuevos constantemente causen una buena impresión.

Puede obtener financiamiento para semirremolques de muchos prestamistas, incluidos algunos que se enfocan completamente

en préstamos para camiones grandes. Como cualquier préstamo para pequeñas empresas, el mejor préstamo para camiones comerciales será el menos costoso para el que puedas calificar, ya sea que necesite una sola van o una flota de camiones con remolque. Aquí hay bancos y prestamistas alternativos que ofrecen financiamiento para semirremolques, así como detalles sobre cómo calificar y cuándo considerar en su lugar alquilar vehículos.

Los préstamos bancarios para pequeñas empresas generalmente tienen costos bajos, pero las aprobaciones pueden llevar mucho tiempo y ser difíciles, especialmente para un negocio como el transporte por camión que ha experimentado un mayor riesgo en los últimos años. Considera estos bancos si tu crédito es bueno (un puntaje de al menos 600) y tu empresa ha existido durante varios años.

1. WELLS FARGO

Este banco tiene un programa de vehículos comerciales que ofrece varios tipos de financiamiento para semirremolques, incluidos

préstamos a plazo, líneas de crédito para equipos y arrendamientos estándar y de duración determinada, lo que te permite encontrar la opción que mejor se adapte a las necesidades de tu negocio. Los préstamos están disponibles para camiones, remolques y vehículos especiales, como grúas o plataformas. Los términos de reembolso dependen del vehículo. Por ejemplo, los préstamos para camiones pueden durar de 12 a 84 meses, mientras que los plazos para un vehículo especial son de 36 a 84 meses.

2. US BANK

Los préstamos para camiones de US Bank son parte del programa de financiamiento de equipos del banco, que es común entre los prestamistas. Los préstamos pueden ser de hasta \$500,000. Pero también hay un proceso más rápido para financiar hasta \$150,000, lo que hace que US Bank sea una buena opción para las empresas que desean trabajar con un banco, pero evitan el papeleo habitual que lo acompaña. Si aún no has encontrado el camión específico que necesitas



financiar y deseas comprar con el financiamiento ya aprobado, puedes obtener una aprobación previa de hasta \$500,000. Los plazos varían de 24 a más de 60 meses.

3. BANK OF AMERICA

Bank of America ofrece financiamiento para semirremolques con su programa de préstamos para equipos a partir de una tasa de porcentaje anual del 3%. Necesitarás al menos dos años en el negocio y \$250,000 en ingresos anuales para calificar. Los préstamos oscilan entre \$25,000 y \$750,000, con plazos de hasta 60 meses. Los vehículos deben pesar más de 2.5 toneladas. Para camiones más ligeros, ofrecen un préstamo de auto comercial.

PRESTAMISTAS ALTERNATIVOS PARA CAMIONES

Los prestamistas alternativos en línea también ofrecen financiamiento para camiones comerciales, y si tus finanzas son sólidas, sus tasas pueden ser comparables a las de

PRÉSTAMOS DIRECTOS PARA CAMIONES

Si deseas trabajar con una empresa con amplia experiencia en el negocio de los camiones, estos prestamistas directos ofrecen décadas de experiencia. Pueden ser más flexibles en comparación con otras instituciones financieras porque prestan su propio dinero. Recuerda que es importante comparar tarifas para asegurarse de obtener la mejor oferta.

1. CAG TRUCK CAPITAL

Esta empresa ha ofrecido préstamos para camiones durante más de 30 años, financiando todo tipo de camiones comerciales, incluidos los de cabina dormitorio y a particulares. Si tu camión actual necesita un trabajo importante, también ofrece financiamiento para reacondicionamiento del motor. CAG dice que se especializa en otorgar préstamos a prestatarios con mal crédito, incluidos aquellos con quiebras anteriores o gravámenes fiscales actuales. Las tasas de porcentaje anual comienzan en el 10%.

2. COMMERCIAL FLEET FINANCING

Ellos han estado en el negocio durante 25 años, ofreciendo financiamiento para semirremolques, remolques y otros vehículos ligeros y pesados. CFF dice que puede tomar decisiones crediticias en dos horas y financiar dentro de 24, lo que ofrece una respuesta veloz si necesitas financiación rápidamente. Dependiendo de tu tiempo en el negocio, CFF podría no requerir una garantía personal como colateral comercial, protegiendo tus activos personales si tu compañía de camiones no puede pagar la deuda.

3. TRUCK LENDERS USA

Esta institución ofrece financiamiento para todo tipo de camiones que tienen menos de 7 años. Los préstamos comienzan en \$15,000. Truck Lenders USA dice que puede aprobar solicitudes en cuestión de horas, pero tiene requisitos más estrictos que otros prestamistas directos. Por ejemplo, necesitarás un puntaje crediticio mínimo de 675 y al menos dos años en el negocio para calificar.

Como puedes ver, existen múltiples alternativas para poder comprar un camión comercial, por lo cual es necesario conocer bien donde estás parado - financiera y crediticiamente hablando-, para poder comenzar a valorar las opciones. Es muy importante que seas realista con tus expectativas de ganancias, pues lo último que quieres es no poder hacer frente a los pagos por haber sido demasiado optimista con tus ventas. Pero si tienes un plan de negocios sólidos y eliges un crédito que esté dentro de tus posibilidades, estarás en el buen camino para iniciar o expandir tu negocio.


los bancos. El beneficio adicional de los prestamistas alternativos es el financiamiento rápido. Si necesitas comprar o reparar un camión con prisa, mira estas opciones.

1. BALBOA CAPITAL

Ellos ofrecen financiamiento en el mismo día para préstamos para camiones de hasta \$250,000. Son elegibles los camiones con caja, los camiones refrigerados y otros vehículos ligeros y pesados. Debe tener una antigüedad en el negocio de al menos un año con un ingreso anual mínimo de \$100,000 para calificar. Balboa Capital dice que se requiere un puntaje de crédito FICO "decente", pero no especifica un número. Un puntaje superior a 630 puede ser un buen objetivo, ya que ese rango puede considerarse "justo", aunque

Balboa también dice que considera todos los puntajes.

2. FIRST CAPITAL BUSINESS FINANCE

First Capital ofrece múltiples programas de arrendamiento y financiamiento de camiones comerciales y semirremolques, muchos de los cuales tienen requisitos flexibles. Por ejemplo, hay fondos disponibles si tu empresa es una startup o no tienes una licencia comercial de manejo. También ofrece préstamos si tu puntaje crediticio es tan bajo como 540, pero con más restricciones de millaje y vehículos que sus otras opciones. Si puedes hacer un pago inicial de al menos el 10%, puedes obtener financiamiento sin puntaje crediticio mínimo. 



¿QUIERES SER

CAMIONERO?

POR: TRANSPORTE LATINO / PABLO OLAVARRIETA

Si vas a hacer una carrera como conductor de camiones y hacer los sacrificios, especialmente en larga distancia, sería una buena idea ganar el mejor dinero que existe. Los sacrificios y el estrés de una carrera como conductor son abundantes. Es un trabajo que merece un salario decente por todas las largas y agotadoras horas detrás del volante, a menudo a miles de kilómetros de distancia de casa.

Por lo general, los trabajos de conductor bien pagados se encuentran en lo que se llama un "mercado de nicho", es decir, un segmento especializado en la industria del transporte por carretera. Este tipo de trabajo es a menudo un poco fuera de lo común. En ocasiones se trata de equipos costosos y especializados y de conductores especialmente capacitados, experimentados y de primera categoría. Y ahí es donde están los salarios más altos para las posiciones de conducción vienen en. A menudo, estos trabajos de especialidad vienen con diferentes grados de riesgo. Por eso, daremos un breve repaso a nueve áreas donde se gana buen dinero.

1. FLOTAS PRIVADAS

Walmart es solo un ejemplo de una empresa con su propia flota de camiones. Ofrecen uno de los trabajos de conducción de camiones mejor pagados en Estados Unidos. Su tasa de pago para un conductor de camión de la empresa oscila entre \$70,000 y \$85,000 dólares por año. La flota privada de Walmart requiere un historial de conducción limpio y agradable (sin accidentes evitables, infracciones de tránsito mínimas, sin infracciones graves, etc.) y un historial penal limpio; lo mismo que pide cualquier empresa que ofrezca un trabajo de conducción bien remunerado. Las expectativas son más altas que la mayoría de las empresas, pero a cambio, pagan un salario superior al promedio.

2. CARRETERAS DE HIELO

Los caminos de hielo pueden hacer que los conductores ganen entre \$20,000 y \$75,000 por unos meses de trabajo. Además, dado que el programa de televisión ha glorificado estos trabajos, cada vez es más difícil conseguir uno. Hay muchos desafíos y peligros laborales involucrados en un trabajo



de conducción en las carreteras de hielo, como temperaturas extremas, tormentas invernales excesivas y malas condiciones de las carreteras.

3. TRANSPORTE DE CISTERNAS / LÍQUIDOS

El transporte de productos peligrosos como gasolina y una variedad de materiales líquidos cáusticos y explosivos ofrece una buena remuneración por el trabajo. De hecho, mover materiales peligrosos es una manera segura de obtener un salario muy por encima del promedio. Muchos necesitan una Tarjeta TWIC emitida por la Guardia Costera y la Administración de Seguridad en el Transporte. El conductor no solo está transportando mercancías peligrosas, sino que a veces están expuestas a vapores químicos cuando eliminan sustancias químicas peligrosas.

4. CARGAS DE GRAN TAMAÑO

Hay empresas de transporte por carretera que se especializan en transportar cargas de gran tamaño.

5. TRANSPORTISTAS DE AUTOMÓVILES ESPECIALIZADOS

Hay algunos transportistas que tienen un alto nivel de experiencia en el transporte de autos antiguos y muy costosos. Los remolques están incluidos. Se necesita un conductor muy paciente y meticuloso al manejar una carga de alto valor.

6. INDUSTRIA MINERA / CAMIONES DE VOLTEO

Algunas empresas mineras que trabajan con esos 'gigantescos camiones de volteo' ofrecen buenos salarios por estos trabajos. Algunas minas en Australia, por ejemplo, emplean camioneros que ganan más de \$100,000 anualmente.

7. CONDUCIR EN EQUIPO

A algunos equipos les va muy bien económicamente. A menudo se piensa que conducir en equipo es la manera rápida y fácil de ser un conductor de camión rico; pero uno de los proble-



9

TRABAJOS DE CONDUCTOR BIEN PAGADOS EN 2021



mas con los equipos es que los conductores a menudo sufren agotamiento y, aunque el horario es técnicamente legal, los conductores no pueden mantener el horario agitado y estresante durante largos períodos de tiempo.

La tarifa de pago y el número de millas que

presenta el transportista siempre suena atractivo. Sin embargo, los retrasos en la carga y el mal tiempo redujeron las millas para los equipos. Los equipos de marido y mujer pueden hacerlo muy bien, si ambos son conductores. Pueden vivir en la carretera durante largos períodos si es nece-


sario y no tienen obligaciones de tiempo en casa. El éxito de un equipo depende de muchas variables, incluida la capacidad de la empresa de transporte para la que trabaja para programar sus cargas de manera eficiente.

8. TRABAJOS DE PROPIETARIO-OPERADOR

Aunque los trabajos de propietario-operador pueden ser bien remunerados, hay mucho más riesgo y responsabilidad relacionados con la propiedad de un camión. Sin embargo, la recompensa puede ser rentable si se hace correctamente y se opera como un verdadero negocio.

9. CONDUCTORES SINDICALIZADOS

Los conductores de camiones sindicalizados ganan mejores salarios que el conductor promedio. Los sindicatos establecen una tasa salarial estandarizada y los conductores reciben un pago por todo el trabajo que realizan. Por lo general, hay aumentos en el nivel de vida incorporados en los paquetes salariales para un conductor sindical, por lo que sus salarios están un escalón por encima del conductor de camión promedio, cuyos salarios no están indexados con el costo de vida.

Busca los trabajos de conducción de camiones mejor pagados. Están ahí fuera, pero las empresas de camiones no van a llamar a tu puerta. Depende de ti asegurarte de buscar en los nichos que hemos mencionado anteriormente, y luego ubicar las empresas cerca de ti y comenzar tu búsqueda de empleo. ¡Buena suerte! 

OJO CON EL DEF

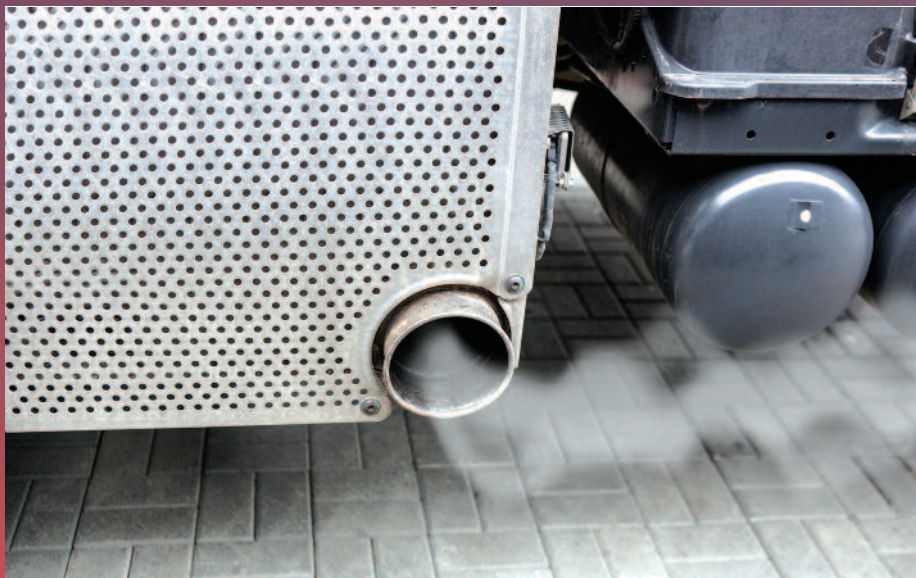
QUÉ TAN VIEJO ES TU LÍQUIDO DEF

ESTE FLUIDO SUELE PASARSE POR ALTO A LA HORA DE LOS CHEQUEOS DE RUTINA, SIN EMBARGO, ES IMPORTANTE PRESTARLE ATENCIÓN PARA ASEGURAR EL CORRECTO FUNCIONAMIENTO DE ESTE SISTEMA; EL CUAL COBRA CADA VEZ MÁS IMPORTANCIA DEBIDO A LAS RESTRICCIONES AMBIENTALES. »



El año pasado, muchos vehículos comerciales pasaron tiempo sin trabajar debido a la pandemia de Covid-19; sí, los Clase 8 y otros segmentos dedicados al transporte de mercancías no pararon, pero los autobuses, por ejemplo, sí pasaron cierto tiempo inactivos debido al cierre de escuelas, la cancelación de eventos y la reducción de los viajes por carretera. Esto trajo consigo muchos inconvenientes y desafíos, pues a la hora de volver al trabajo había que realizar una buena cantidad de revisiones para asegurarse de que todos los componentes y sistemas estuvieran en buen estado.

Dado que los operadores de varias flotas gestionan las necesidades de mantenimiento de los vehículos que están fuera de servicio o los que se van a volver a poner en servicio, hay muchos elementos que deben tenerse en cuenta. Uno de los elementos más fáciles de pasar por alto es el líquido de escape diésel (DEF por sus siglas en inglés) que ya está en el vehículo. El DEF tiene una vida útil limitada y es posible que deba cambiarse antes de que un vehículo vuelva a



estar en servicio.

El Instituto Americano del Petróleo (API por sus siglas en inglés) recomienda que determines cuándo se colocó el DEF en el vehículo. La vida útil del DEF es de aproximadamente 12 meses en condiciones óptimas. Por ende, si ha pasado más de un año desde que reemplazaste el DEF en tu vehículo, se

recomienda drenarlo y reemplazarlo.

El API también recomienda cambiar el DEF si un vehículo no se usó en el calor del verano durante un período prolongado o si el DEF puede haber sido contaminado de alguna manera. Además, el API sugiere cambiar el aceite del motor si crees que se puede haber acumulado humedad en el mismo;



además, comprueba otros fluidos y componentes críticos del vehículo, incluidos las llantas, antes de volver a salir a la carretera.

Además, recuerda evaluar el DEF en los estantes del taller si ha pasado mucho tiempo desde la última entrega. Solicita DEF nuevo si es necesario, ya que no deseas reemplazar el DEF antiguo de tu vehículo con un producto vencido. El DEF no se considera un material peligroso, pero debe eliminarse de acuerdo con las regulaciones locales.

MANEJO DEL DEF EN INVIERNO

Hecho de una mezcla de urea técnicamente pura y agua purificada, el DEF se congela a 11 grados y necesita ser mantenido y dispensado apropiadamente para preservar su calidad. Al igual que el agua, el DEF se expandirá hasta un 7% cuando se congele y puede dañar el tanque de almacenamiento si está lleno o casi lleno cuando esto suceda. Si crees que tu tanque puede congelarse, lo más recomendable es no llenarlo hasta el tope con DEF, sino dejar un espacio libre para la expansión que mencionamos anteriormente.

Si el DEF se congela en el vehículo, no

coloques ningún aditivo en el tanque para ayudar a que se derrita. El DEF debe permanecer puro para que funcione correctamente. El vehículo arrancará sin problemas y el tanque de DEF tiene un elemento calefactor que puede descongelar rápidamente el contenido. No te preocupes; el DEF está específicamente formulado para permitir que el líquido se descongele a la concentración adecuada para mantener tu vehículo funcionando sin problemas.

Además del frío, hay otras cosas a considerar al comprar, almacenar y manipular DEF. Los conductores acostumbrados a comprar DEF en contenedores deben mirar la fecha de vencimiento en la botella y asegurarse de usarla antes de que expire. Si no hay una fecha, pregunta por los productos DEF entregados más recientemente. Además, revisa la etiqueta para conocer las temperaturas de almacenamiento recomendadas y asegúrate de buscar también la marca de certificación API en la botella. Muchos fabricantes de motores diésel recomiendan que los conductores utilicen DEF con licencia API. >>



COMPRANDO DEF PARA EL TALLER

El API encontró que el mayor error de los gerentes de flotas es la creencia de que si la concentración de urea de su DEF está dentro de las especificaciones, entonces el DEF cumple con la calidad requerida. Si bien es cierto que la concentración es muy importante, hay muchas otras características de calidad importantes incorporadas en la especificación ISO 22241 con respecto al DEF.

Los responsables de la adquisición de DEF deben confirmar que sus proveedores están proporcionando DEF que cumple con todo el estándar de calidad ISO. Una forma de hacerlo es asegurarte de que tu proveedor proporcione un Certificado de Análisis (o Calidad) con cada envío que aborde todas las características de calidad que requiere la especificación. También puedes verificar si el DEF que están comprando tiene licencia a través del directorio de licenciarios en tiempo real en el sitio web del API <https://dieselexhaust.api.org/Directory/DefSearch>.

GESTIÓN DE DEF EN LAS TIENDAS


Para las tiendas, la manipulación, el almacenamiento y la dispensación de DEF es muy importante para que el DEF fuera de especificación no llegue al mercado. La temperatura durante el transporte o en el punto de almacenamiento o venta puede dañar la vida útil del DEF vendido en contenedores. Asegúrate de rotar las existencias para utilizar primero el producto más antiguo. La temperatura de almacenamiento adecuada en una tienda también es vital. Almacenar en temperaturas superiores a 86 grados Fahrenheit limitará la vida útil del DEF con el tiempo. Algunas cosas adicionales a considerar al almacenar y entregar DEF incluyen lo siguiente:

- Los tanques de almacenamiento a granel deben estar dedicados al DEF. No cambies los productos en el tanque a granel sin enjuagar completamente el tanque con agua destilada o desionizada o con DEF según las especificaciones.

- Se recomienda un sistema de circuito cerrado para transferir DEF desde un tambor o tanque a granel para que los contaminantes no entren en el DEF. Esto es particularmente importante en un taller o en un sitio de construcción que tiene polvo o

suciedad en el aire.

- Todo lo que se use para dispensar DEF debe limpiarse con agua destilada o desionizada y luego enjuagarse con DEF. No uses agua de la llave para limpiar.

Para los talleres y los conductores, es importante saber qué están poniendo en su tanque de DEF. La calidad del DEF que ingresa a tu vehículo es tan importante como la calidad de los aceites de motor o combustibles utilizados. El uso de líquido de escape diésel con licencia API garantizará que cumpla con los altos estándares requeridos por los fabricantes de motores y vehículos. 



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

NO HAY EXCUSAS

EJERCICIO PARA CAMIONEROS

EL ESTILO DE VIDA SEDENTARIO DE LOS CAMIONEROS, ESPECIALMENTE LOS DE LARGA DISTANCIA, HACE QUE SEAN PROPENSOS A MÚLTIPLES ENFERMEDADES. UNA DE LAS MEJORES MANERAS DE EVITARLO ES MANTENIENDO UN BUEN ESTADO FÍSICO Y EL EJERCICIO ES PRIMORDIAL PARA ESTO. POR ELLO, ESTE MES TE TRAEMOS UNA SERIE DE MOVIMIENTOS QUE PUEDES HACER SIN NINGÚN EQUIPO ADICIONAL E ¡¡INCLUSO EN LA CABINA DE TU CAMIÓN!!»



Llegar a ver el país desde el exterior de la ventana de tu camión es una oportunidad como ninguna otra. Sin embargo, al ser un conductor de larga distancia, debes ser consciente de los posibles resultados para la salud que conlleva una carrera de conducción a tiempo completo. Sipiwe Baleka, quien condujo para Prime por varios años, es el creador del Programa Prime Driver Health and Fitness, y ha sido citado diciendo que conducir camiones es "la ocupación menos saludable en Estados Unidos".

Al igual que con cualquier trabajo que requiera estar sentado todo el día, los conductores de camiones corren el riesgo de sufrir numerosas afecciones de salud como resultado de sus condiciones laborales. Sin embargo, este no tiene por qué ser el caso. Al hacer algunos cambios menores en el estilo de vida, los conductores de camiones pueden llevar una vida sana fácilmente. Por este motivo, te traemos varios consejos para que sepas cómo puedes mantenerte saludable incluso mientras trabajas en la carretera.



LOS PELIGROS DE LA INACTIVIDAD

Para cualquier persona, estar sentado sin actividad física puede ser increíblemente perjudicial para la salud. Debido a la naturaleza de la conducción por carretera, los conductores de camiones corren un mayor riesgo de sufrir una serie de problemas de salud.

Un informe realizado en 2016 por Hire Right, encontró que el 21% de los conductores de camiones abandonaron sus carreras debido a problemas de salud, lo que agravó la escasez ya creciente de conductores de camiones en Estados Unidos en aquel momento. Un estudio conjunto del Centro para el Control de Enfermedades y el Instituto Nacional de





¿CÓMO PUEDO MANTENERME EN FORMA?

Aunque las estadísticas pueden parecer desalentadoras, muchos camioneros llevan vidas saludables y productivas. Puedes comenzar priorizando algunos cambios simples en tus hábitos diarios, como los que se enumeran a continuación:

- Los entrenamientos completos no son necesarios. No solo eso, los entrenamientos completos probablemente no sean razonables para ti. Cuando estés en la carretera, es posible que no tengas dos o tres horas para encontrar un lugar para hacer ejercicio, elegir una rutina, ducharte y ponerte en camino. Los entrenamientos de los conductores de camiones deben centrarse en 15 minutos de ejercicio de alta intensidad al día. Se sugiere que su frecuencia cardíaca se mantenga en el 75-85% de su capacidad máxima durante la duración del ejercicio.

- Cíñete a bocadillos saludables. Antes de salir a la carretera, compra algunos bocadillos que no rompan tu dieta. Si bien las barras de caramelo y las papas fritas son fáciles de agarrar mientras viajas, considera las frutas y verduras empaquetadas o las barras de proteínas. Debes comer un bocadillo una vez cada tres horas para estimular tu metabolismo a seguir funcionando. >>

Seguridad y Salud Ocupacional encontró varias estadísticas más alarmantes sobre la salud de los conductores de camiones:

- Mayores tasas de obesidad y obesidad mórbida.
- Tasas drásticamente aumentadas de tabaquismo actual.
- Aumento de las tasas de diabetes

autoinformada.

Estos problemas de salud pueden generar más problemas en el futuro, como enfermedades cardíacas, cáncer, apnea del sueño y otras afecciones. Para evitar estos resultados, es importante tener en cuenta las necesidades de salud y los objetivos de acondicionamiento físico de cada conductor.



BUSINESSFUNDING4YOU
BUSINESS LENDING EXPERTS

PRESTAMOS PARA TODO TIPO DE NEGOCIOS!

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

REQUISITOS:

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



UTILIZARLO PARA:

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

**MAL CREDITO
NO HAY PROBLEMA!**

**RAPIDO
Y FACIL!**

Si ha sido rechazado por su banco nosotros le podemos ayudar



- Bajo en carbohidratos, alto en proteínas. Al reducir la cantidad de carbohidratos que ingieres y aumentar las proteínas, fomentas la pérdida de peso y el desarrollo muscular. Pon esto en práctica, por ejemplo, obteniendo doble carne en lugar de pan extra en un sándwich, por ejemplo. Este pequeño cambio puede ayudar a que tu cuerpo se mantenga lleno por más tiempo y procese mejor los alimentos.

- Duerme un poco. La falta de sueño se ha relacionado con numerosos problemas de salud, incluido el aumento de peso. Si bien el transporte por camión puede ser un trabajo en el que está trabajando hasta el último minuto, debes detenerte en algún momento y dormir para ser productivo.

¿QUÉ EJERCICIOS PUEDO HACER?

Hay varios ejercicios para conductores de camiones que pueden ayudarte a mantenerte en forma incluso cuando solo haces ejercicio durante quince minutos. Puedes ir a trotar alrededor de tu camión, hacer algunas flexio-



nes en la cabina o agarrar una cuerda para saltar en un supermercado para hacer cardio rápido. Estos ejercicios, aunque breves, ayudan a darle a su metabolismo el impulso que necesita.

Antes de salir y comprar nuevos equipos de ejercicio, considera lo que tienes a su alrededor. Al usar tu peso corporal como resistencia, puedes crear un entrenamiento fácil que no te cuesta un centavo. Los entrenamientos cortos significan que el tiempo tampoco es una excusa. Ser conductor de camión no tiene por qué ser sinónimo de tener mala salud. Puedes lograr un estilo de vida saludable manteniendo una rutina simple que mejore tu calidad de vida.

RUTINAS EN LA CABINA

¿No tienes equipo? ¡No hay problema! Los siguientes entrenamientos se pueden completar sin equipo desde la comodidad de tu dormitorio.

- Flexiones. Las también llamadas lagartijas solo requieren peso corporal y un espacio mínimo, lo que las convierte en el ejercicio perfecto para camioneros. Además de aumentar tu fuerza, las flexiones pueden mejorar tu postura y flexibilidad, y pueden ayudar a prevenir lesiones. »

WHO
MADE
TONY
SOPRANO

FROM THE CREATOR OF *Sopranos*

THE *Many Saints of Newark*

SEE IT IN THEATERS AND ON **HBO MAX**

OCTOBER 1

NEW LINE CINEMA

HBO

R STRONG VIOLENCE, PERSUASIVE LANGUAGE, SEXUAL CONTENT AND SOME DRUGS

AVAILABLE ON HBO MAX FOR 31 DAYS FROM THEATRICAL RELEASE

©2021 WarnerMedia Direct, LLC. All Rights Reserved.

WARNER BROS.

WARNER BROS.



- **Planchas.** Al igual que las flexiones, las planchas solo necesitan un espacio mínimo para completarse. Las planchas trabajan para fortalecer los músculos abdominales y de la espalda.

- **Abdominales.** Como un elemento básico en muchas rutinas de acondicionamiento físico, los abdominales son un gran ejercicio para fortalecer tu core. Solo se necesitan unos minutos para realizar algunas series de abdominales. Puedes completar fácilmente este ejercicio antes de comenzar tu rutina matutina.

- **Fondos.** Por último, otro entrenamiento de brazos fácil y efectivo para hacer en la cabina son los fondos. Puedes hacerlo en el suelo o usando tu litera como soporte para bajar tu cuerpo doblando el codo.

EJERCICIOS DESDE EL ASIENTO DEL CONDUCTOR

El estiramiento es extremadamente importante para reducir el estrés y evitar lesiones. Los siguientes estiramientos se pueden realizar desde el asiento del conductor.

- **Estiramientos de hombros.** Los encogi-




mientos de hombros son una excelente manera de reducir la tensión y el estrés en el área de los hombros. Cuando estés detenido, levanta los hombros hasta las orejas. Sostén por 10 segundos, suelta y repite.

- **Estiramientos de manos:** los camioneros de larga distancia pasan una cantidad significativa de tiempo agarrando el volante, lo que hace que

sus manos se contraigan y se sientan rígidas. Con el tiempo, esto podría provocar artritis o síndrome del túnel carpiano. Para reducir el riesgo de estas enfermedades, los camioneros pueden realizar estiramientos de manos. Intenta girar las muñecas en círculo o tira suavemente de los dedos hacia tu cuerpo.

ESTIRA LAS PIERNAS

Un último ejercicio para agregar a tu rutina diaria es caminar o correr. Esta es una excelente manera de mantenerse en forma. El ejercicio cardiovascular ayuda a fortalecer los pulmones y a perder peso. Entendemos que puede ser difícil encontrar tiempo para hacer cardio durante tus concurridas rutas. Sin embargo, caminar o correr es un ejercicio fácil de completar mientras esperas recoger tus cargamentos. Además, te permite estirar las piernas y dejar de estar encerrado en la cabina. Independientemente de los ejercicios que elijas realizar, es fundamental incorporar actividad física a tu rutina diaria. Te ayudará a verte mejor, sentirte mejor y vivir una vida más saludable. 

LIBERATE

con un

MES GRATIS DE PREPASS.



Obtenga un mes gratis* de PrePass, la solución probada para evitar las casillas de peaje, y libérate para seguir rodando mientras ahorras tiempo, combustible y dinero. ¡Pruébalo hoy mismo!



Servicio proporcionado por HELP Inc.

PrePass.com/Regalo
877-836-8412

Utilizar el código "Transporte" por un mes gratis.

*Oferta válida sólo para los clientes de PrePass por primera vez y no incluye el servicio de pago por peaje. Servicio dependiente de la aprobación de la solicitud. Los transportistas y operadores deben cumplir con la puntuación mínima de seguridad del Sistema de Selección de Inspección para calificar para PrePass. Los solicitantes calificados recibirán un transpondedor de servicio y un mes de servicio sin costo inicial. El servicio puede ser cancelado en cualquier momento. Al final del período de prueba, el servicio se renovará automáticamente a las tarifas regulares de PrePass. Al finalizar el servicio, el transpondedor debe ser devuelto dentro de 30 días a PrePass o se calculará un cargo por el equipo de \$100.

¡REGRESÓ!



SHELL ROTELLA SUPERRIGS 2021

TRAS UNA LIGERA MODIFICACIÓN OBLIGATORIA EL AÑO PASADO, EL EVENTO MÁS ESPERADO POR TODOS LOS CAMIONEROS QUE GUSTAN DE PERSONALIZAR SU CAMIÓN SE VOLVIÓ A CELEBRAR EN PERSONA. COMO CADA AÑO, LOS PARTICIPANTES CONCURSARON POR UN LUGAR EN EL COTIZADO CALENDARIO DE SHELL ROTELLA SUPERRIGS Y MÁS DE 25 MIL DÓLARES EN PREMIOS. »





evento: **SHELL ROTELLA SUPERRIGS 2021**

A nadie extrañó que la edición 2020 del Shell Rotella SuperRigs no se llevara a cabo de la manera habitual, pues nos encontrábamos en medio de una pyemia como no se había visto en mucho tiempo. Es decir, se realizó de manera virtual, lo cual nos hizo aplaudir el esfuerzo de Rotella de mantener viva la tradición, pero le restó parte del encanto. Sin embargo, para 2021 las cosas se encaminaron para que se reanudara la celebración de este popular certamen. >>



GANADORES DE LOS SHELL ROTELLA SUPERRIGS 2021

BEST OF SHOW

Kiegan Nelson y Vinnie Diorio
Richfield, Wis.
Peterbilt 389 2020
\$10,000 y 50,000 Puntos My Miles Matter
Lugar en el Calendario 2022

SEGUNDO LUGAR

Brian Dreher
Campbellsport, Wis.
Peterbilt 389 2016
\$4,000 y 40,000 Puntos My Miles Matter

TERCER LUGAR

Truett Novosad
College Station, Texas
Peterbilt 379 2007
\$2,000 y 30,000 Puntos My Miles Matter

1ER LUGAR WORKING TRUCK - MILLAJE LIMITADO

Chris Alby
Genoa City, Wis.
Peterbilt 389 2015
\$1,500 y 10,000 Puntos My Miles Matter

2DO LUGAR WORKING TRUCK - MILLAJE LIMITADO

Austin Gottman
Rockford, Ill.
Peterbilt 389 2019
\$1,000 y 8,000 Puntos My Miles Matter

SHOW TRUCK

Truett Novosad
College Station, Texas
Peterbilt 379 Extended Hood 2007
\$250 y 10,000 Puntos My Miles Matter

JACOB LINSON

Lafayette, Ind.
Peterbilt 389 2020
\$250 y 10,000 Puntos My Miles Matter

ROBERT HALLAHAN

Lacrosse, Wis.
Peterbilt 389 2021
\$250 y 10,000 Puntos My Miles Matter

TRUETT NOVOSAD

College Station, Texas
Peterbilt Extended Hood 2005
\$250 y 10,000 Puntos My Miles Matter

DAN BRUBAKER

Sigourney, Iowa
Peterbilt 389 2020
\$250 y 10,000 Puntos My Miles Matter

MEJOR MOTOR

Brian Dreher
Campbellsport, Wis.
Peterbilt 389 2016
15,000 Puntos My Miles Matter

MEJORES LUCES

Danny Kimball
Burlington, Wis.
Kenworth W900 2007
15,000 Puntos My Miles Matter

MEJOR CROMO

Truett Novosad
College Station, Texas
Peterbilt 379 2007
15,000 Puntos My Miles Matter





En esta ocasión, el evento se llevó a cabo en Hampshire, Illinois, en la estación de Love's ubicada entre Rockford y Chicago. Una vez más, camioneros de Estados Unidos y Canadá se dieron cita para competir por dinero y premios con un valor de más de \$25,000 y once codiciados lugares para aparecer en el calendario Shell Rotella SuperRigs. ¿Once, dirás? ¡Pero si el año tiene doce meses! La respuesta es muy sencilla, el doceavo lugar se le otorgó al ganador del Best of Show 2020, Brian Dreher, y su Peterbilt 389 2016. >>

MEJOR TEMA

Truett Novosad
College Station, Texas
Peterbilt 379 2007
15,000 Puntos My Miles Matter

MEJOR INTERIOR

Kiegan Nelson y Vinnie Diorio
Richfield, Wis.
Peterbilt 389 2020
15,000 Puntos My Miles Matter

1ER LUGAR / DIVISIÓN TRAILER

Barry Kuhn
Mount Aetna, Pa.
Kenworth W900L 2018
\$1,500 y 10,000 Puntos My Miles Matter

2DO LUGAR / DIVISIÓN TRAILER

Ben Overton
Winnipeg, Manitoba, CA.
Peterbilt 389 2021
\$1,000 y 8,000 Puntos My Miles Matter

evento: **SHELL ROTELLA SUPERRIGS 2021**

84

SEPTIEMBRE DE 2021 | TRANSPORTE LATINO

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




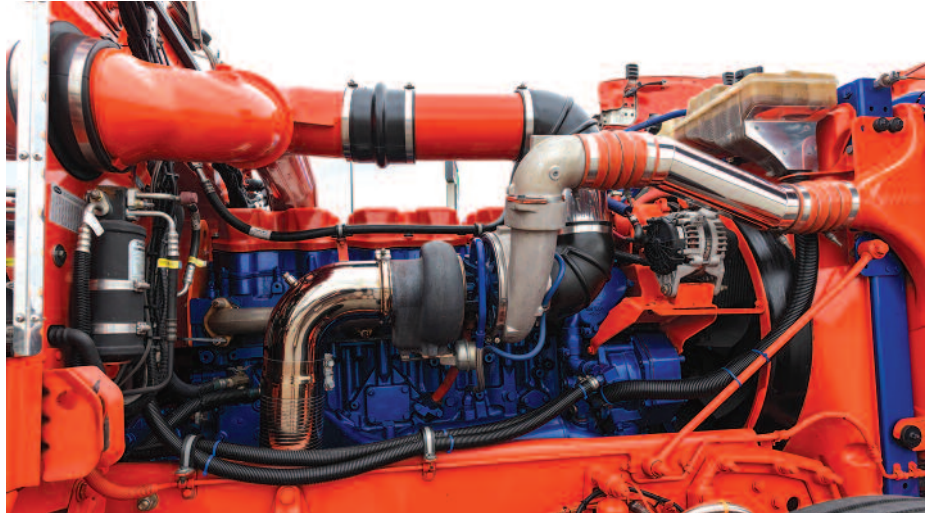
En un afán de volver a cierta normalidad sin descuidar la salud, esta edición de SuperRigs no fue tan elaborada como en años anteriores. Hubo mucho menos público, pocos expositores, nada de entretenimiento en vivo, fuegos artificiales o el siempre esperado desfile de camiones del viernes por la tarde. Sin embargo, sí estuvieron allí 70 impresionantes camiones que vaya que complicaron la tarea de los jueces de elegir a los ganadores.

Pero al final, después de contar todos los votos, Kiegan Nelson y Vinnie Diorio se llevaron el Best of Show 2021 y \$10,000 con su Peterbilt 389 2020. Este espectacular



camión combina un exterior totalmente retro con muchísimos elementos de la vieja escuela como la parrilla, faros, claxon y dormitorio; con un interior altamente personalizado realizado en piel color rojo que, dicho sea de paso, también fue elegido como el mejor del evento.

El Premio Go Safely, otorgado por la Asociación de Conductores Propietarios-Operadores Independientes (OOIDA por sus siglas en inglés), le fue otorgado a Daniel y Phyllis Snow. Esta presea honra el compromiso de los conductores por mantener la seguridad, propia y de terceros, durante la pyemia. 



3ER LUGAR / DIVISIÓN TRAILER

Danny Kimball
Burlington, Wis.
Kenworth W900 2007
\$750 y 7,000 Puntos My Miles Matter

40 LUGAR / DIVISIÓN TRAILER

Jimmy Ganski
Rosholt, Wis.
Peterbilt 389 2014
\$500 y 6,000 Puntos My Miles Matter

50 LUGAR / DIVISIÓN TRAILER

Collin Rodgers
St Ansgar, Wis.
Peterbilt 389 2015
\$250 y 5,000 Puntos My Miles Matter





1ER LUGAR / DIVISIÓN TRACTOR

Shani Lee
Sibley, La.
Peterbilt 379 Legacy 995 2007
\$1,500 y 10,000 Puntos My Miles Matter

2DO LUGAR / DIVISIÓN TRACTOR

Mike Wilkinson
Guelph, Ontario, CA.
Kenworth T680 2020
\$1,000 y 8,000 Puntos My Miles Matter

3ER LUGAR / DIVISIÓN TRACTOR

Kevin Benson
Maywood, Mo.
Peterbilt 389 2019
\$750 y 7,000 Puntos My Miles Matter

40 LUGAR / DIVISIÓN TRACTOR

Clayton Driscoll
Spring, Texas
Kenworth W900L 2018
\$500 y 6,000 Puntos My Miles Matter

50 LUGAR / DIVISIÓN TRACTOR

Tony Huttelstein
Queen City, Mo.
Kenworth W900L 2020
\$250 y 5,000 Puntos My Miles Matter

1ER LUGAR / DIVISIÓN CLÁSICO

JR Schledger
Britt, Iowa
Kenworth K100E 1985
\$1,500 y 10,000 Puntos My Miles Matter

2DO LUGAR / DIVISIÓN CLÁSICO

Trevor Timblin
West Bend, Wis.
Peterbilt 362 1999
\$1,000 y 8,000 Puntos My Miles Matter

3ER LUGAR / DIVISIÓN CLÁSICO

David Foster
Joplin, Mo.
Kenworth W900L Studio 2005
\$750 y 7,000 Puntos My Miles Matter

40 LUGAR / DIVISIÓN CLÁSICO

David McKinney
Lexington, Ala.
Peterbilt 379 1993
\$500 y 6,000 Puntos My Miles Matter

50 LUGAR / DIVISIÓN CLÁSICO

Mike Coyne
Fond du Lac, Wis.
International 4900 1996
\$250 y 5,000 Puntos My Miles Matter

GANADORES DEL CALENDARIO 2022 SHELL ROTELLA SUPERRIGS

Brian Dreher
Truett Novosad
Kevin Benson
Derek Joubert
Jimmy Ganske
Dil McKinney
Danny Kimball
Trevor Timblin
Tony Huttenstine II
Jason Lemberg
Ben Overton



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.

TERRITORIO DESCONOCIDO

HARLEY-DAVIDSON PAN AMERICA 1250
NO CABE DUDA QUE HAY QUE ADAPTARSE O MORIR. Y NADA EJEMPLIFICA MEJOR ESTE REFrán QUE EL HECHO DE QUE HARLEY-DAVIDSON INCURSIONE EN UN TERRENO QUE NUNCA ANTES HABÍAN PISADO. CON USTEDS, LA PAN AMERICA 1250, UNA MOTOCICLETA DOBLE PROPÓSITO CREADA EN MILWAUKEE. AUNQUE USTED, NO LO CREA. >>



Sin duda, Harley-Davidson Motor Company está explorando nuevos territorios hoy en día como parte de su iniciativa "100 nuevas motocicletas". Y la nueva Pan America 1250 es la prueba fehaciente de ello, pues es una motocicleta como jamás se había visto en la historia de la marca: una doble propósito. Sí, leyeron bien, la legendaria marca de pesadas motocicletas con diseño de la vieja escuela lanzó un modelo para el segmento de aventura que, evidentemente, no tiene nada que ver con el resto de sus "hermanas", si cabe la expresión. Un nuevo motor Revolution Max 1250 impulsa esta máquina que además incorpora el nuevo sistema Reflex Defensive Rider Systems (RDRS), una colección de tecnologías diseñadas para adaptar las prestaciones de la moto a la tracción disponible durante la aceleración, deceleración y frenada, de modo que te sea más fácil controlarla. Claramente, Harley se ha dado cuenta que debe abrazar la tecnología en lugar de estar peleada con ella para prosperar en el siglo XXI.

La apariencia importa, y la fábrica se arriesgó con la Pan America 1250 al salir de su zona de confort establecida desde hace mucho tiempo para ingresar al mercado de las motos de aventura. El resultado es una máquina que no se parece a nada en la alineación, aunque en honor a la verdad, cuando la estacionas al lado de una Ducati Multistrada o incluso una Triumph Tiger, la Pan America



parece un poco cuadrada; definitivamente en este caso la forma sigue a la función. Pero dejando la estética de lado, realmente está inspirada en un espíritu aventurero que es imposible ignorar.

Comienza con una salpicadera delantera muy inclinada cuyos montantes sirven como una especie de cubiertas para el área descubierta de los tubos de la horquilla invertida. El tratamiento de oscurecimiento también deja su huella desde el principio con rines, tubos de horquilla y cálipers oscurecidos, así como el pequeño protector debajo de los faros LED Daymaker Signature, que iluminan espectacularmente de noche y garantizan una amplia visibilidad durante el día. Una estructura adicional sobre el carenado delantero monta rieles para el parabrisas ajustable y protege la pantalla de Transistor de Película Delgada a todo color de 6.8 pulgadas que agrupa toda la instrumentación y las pantallas de infoentretenimiento en una sola ubicación.

El bastidor auxiliar expuesto monta un sillín completo con una almohadilla para el



pasajero y robustas manijas J.C. que además sirven como puntos de anclaje para una red elástica que te da cierta capacidad de transporte de carga. A decir verdad, tendrás que ponerle algunas maletas o alforjas para que sea viable como trotamundos (o para guardar la compra), pero eso en realidad es típico de la mayoría de las motos ADV en el mercado, por lo que no es una desventaja, es simplemente una observación. Una salpicadera montada en el basculante se une con un guardabarros corto y un portaplacas para proporcionar protección contra la suciedad en la parte trasera, con una barra de luz tra-





sera característica y carcasas de señal de giro tipo bala, todas en LED.

CHASIS

Los principales componentes estructurales en el bastidor de la Pan America 1250 son tubos de acero de baja aleación con uniones estampadas, fundidas y forjadas, todas con soldadura MIG para mayor resistencia. Una estructura intermedia de aluminio forjado le da una resistencia ligera al marco. En la parte trasera, un basculante de doble brazo de aluminio fundido remata la estructura y contribuye al aspecto moderno de la Pan America.

La suspensión también es muy rara dentro de la alineación de Milwaukee, ya que viene con la batería completa de ajustes en ambas ruedas, para que puedas seleccionar el recorrido que más te agrade. Esto es un punto a favor para el carácter de trotamundos que Harley busca darle a la Pan America, haciéndola capaz de enfrentar diferentes tipos de superficies y la coloca a la par con los otros constructores de motos de aventura más importantes a este respecto.

En cuanto al hardware de la suspensión en sí, la Pan America se monta en un conjunto de horquillas invertidas de 47 mm con un monoamortiguador que sostiene la parte trasera y domina el basculante. El recorrido de la sus-

pensión es de 7.5 pulgadas en ambos extremos, lo que debe ser suficiente para absorber el abuso de todoterreno, ya que estas cifras son bastante típicas del segmento. Los rines de aluminio fundido están envueltos en unas llantas Michelin Scorcher Adventure, silenciosos a pesar de los tacos que brindan agarre fuera del asfalto, en un tamaño 170 / 60-17 detrás y un 120 / 70-19 al frente con una clasificación de velocidad "V", que es justo un escalón abajo de los que llevan las motos de pista.

Brembo es el encargado de detener a la Pan America, con pinzas monobloque dobles de cuatro pistones en la parte delantera que muerden discos de 320 mm para una frenada sólida. En la parte trasera, un disco de 280mm se encarga de los negocios junto con una pinza de un pistón. El sistema Harley Reflex Defensive Rider viene de serie y trae consigo un ABS en curva mejorado, una característica que ofrece un nivel de protección tecnológica que, hasta hace muy poco, era inaudito en un Hog. Este último es solo un ejemplo de la deliciosa bondad electrónica que viene empaquetada a bordo.

MOTOR Y TRANSMISIÓN


No necesitamos buscar más allá de los controles del motor de la Pan America 1250 para encontrar el resto de las delicias del paquete RDRS. El mismo sistema de detección de inercia que habilita el ABS también alimenta la función de control de tracción con datos para brindar una protección optimizada en las curvas. Esto ayuda a evitar derrapones en las curvas, además de la protección antideslizamiento en línea recta que obtendrías de un dispositivo ABS común. >>



Pero la cosa no se detiene ahí. Hay una entrega de potencia sintonizable junto con un freno de motor variable, y todo está controlado por cinco modos de manejo para facilitar los cambios de personalidad. ¿Crees que puedes programar un mejor perfil? Harley lo tiene contemplado con un modo personalizado que te permitirá mezclar y combinar para encontrar tu configuración ideal. Un embrague antirrebote proporciona una red de seguridad mecánica final al limitar el par de torsión que llega al motor durante los cambios bruscos hacia abajo, y dado que la Pan America también tiene esa función de control de frenado del motor, ruedas con una doble capa de protección para evitar pérdidas de tracción cuando reduces la velocidad antes de una curva.

En cuanto al motor en sí, el nuevo Revolution Max 1250 tiene una configuración oversquare -más diámetro que carrera-, que es un gran cambio para Harley, con un diámetro de 105 mm y una carrera de 72 mm para darle un desplazamiento de 1252 cc y una relación de compresión 13 a 1 que es muy caliente bajo cualquier estándar. En otra desviación de su propia norma establecida, esta mecánica funciona con sincronización de válvula DOHC accionada por cadena en lugar del antiguo sistema de varilla de empuje externa y tiene un desplazamiento lateral en las jarras que indica un cigüeñal de doble tiro en lugar del habitual que opera en un solo riel común.

En otra maniobra fuera de lo común, Harley-Davidson publicó la cantidad de caballos de fuerza, y ¿quién puede culparlos? Esta cosa produce unos generosos 150 HP a 9,000 rpm respaldados por 94 libras-pie de torque a 6,750 rpm. Las motocicletas de aventura necesitan ese par de torsión bajo y potencia de alta gama, los ingenieros de Milwaukee realmente se lucieron con este motor.

Por último pero no por ello menos importante está el tema del precio. Si quieres la moto negra, puedes llevartela por \$17,319; pero si prefieres algo más colorido -en gris y negro-, tendrás que desembolsar 250 billetes adicionales. La verdad, muy en línea con lo que cuestan rivales como la BMW R 1250 GS o la Ducati Multistrada. Eso sí, habrá que ver cuánta gente está dispuesta a darle el beneficio de la duda, tratándose de un segmento en el que Harley no había competido nunca. Nosotros, por lo pronto, estamos contentos de ver cómo la marca de Milwaukee se actualiza incorporando tecnología y explorando territorios que le eran desconocidos. 





**NO
TIME
TO *007*
DIE**

OCTOBER 2021

XPO Logistics

XPOLOGISTICS | 855.295.7504

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

WAL*MART TRANSPORTATION

WAL*MART | 800.803.7348

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

LANDSTAR

LANDSTAR | 800.435.4010

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

SCHNEIDER NATIONAL

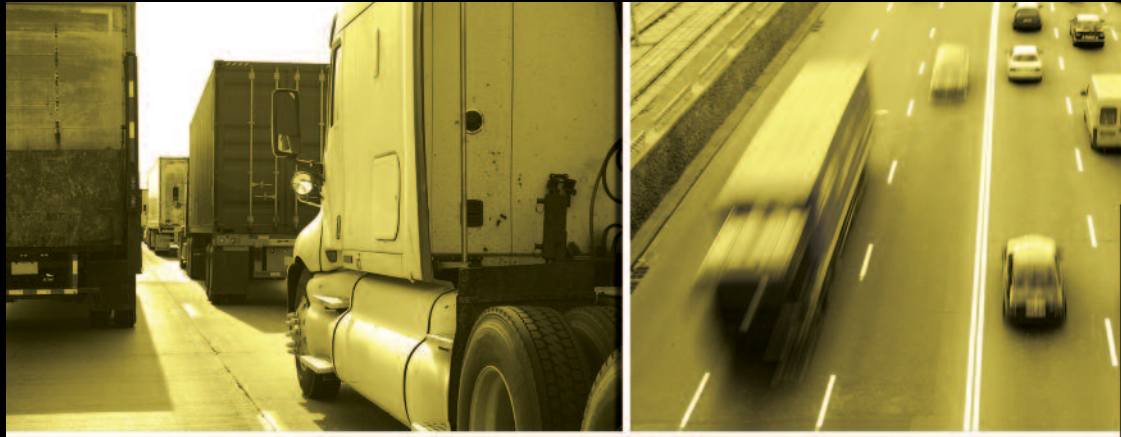
SCHNEIDER | 800.447.7433

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

SAIA

SAIA | 800.765.7242

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



servicios: **BOLSA DE TRABAJO**

96

SEPTIEMBRE DE 2021 | TRANSPORTE LATINO



¿BUSCAS EMPLEO?



BOLSA DE TRABAJO



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

A NEW EXPERIENCE EVEN MORE ENJOYABLE



RENAULT



GROUPE RENAULT



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.