

VOLVO FM | FREIGHTLINER ECASCADIA | CHEVROLET EXPRESS

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

2022

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com

CAMIONETA



FORD F-150
LIGHTNING 2022

VOCACIONAL

49X

WESTERN STAR TOMÓ LA OFENSIVA EN LA BATALLA DE LOS VOCACIONALES Y NO SE ANDUVIERON POR LAS RAMAS CUANDO LLEGÓ EL MOMENTO DE CREAR AL SUCESOR DEL 4900. EL 49X FUE DISEÑADO PARA SER MÁS EFICIENTE GRACIAS A UN CHASIS Y CARROCERÍA MÁS LIVIANOS, UNA TRANSMISIÓN DT12 ESPECÍFICAMENTE CREADA PARA ÉL, Y TAMBIÉN ES MÁS FÁCIL DE EQUIPAR PARA TUS NECESIDADES



LA OPCIÓN CORRECTA





WESTERN STAR 49X

Western Star tomó la ofensiva en la batalla de los vocacionales y no se anduvieron por las ramas cuando llegó el momento de crear al sucesor del 4900. El 49X fue diseñado para ser más eficiente gracias a un chasis y carrocería más livianos, una transmisión DT12 específicamente creada para él, y también es más fácil de equipar para tus necesidades.

PAG. 18



26

DEL MUNDO

VOLVO FM 2022

Volvo es una de las marcas más destacadas en el transporte de larga distancia, y el recientemente renovado FM es una clara muestra de por qué. Con un interior muy cómodo y con gran equipamiento, así como eficientes trenes motrices, es una alternativa perfecta para quienes necesitan recorrer cientos de millas cada jornada.



32

AMERICANO

FREIGHTLINER ECASCADIA

Durante años, se barajó la idea de que el transporte de larga distancia y la electrificación vehicular eran incompatibles. Ahora Freightliner muestra que no hay obstáculo infranqueable con la presentación del eCascadia. Sí, aún hay un largo camino por recorrer para una adopción generalizada, pero las semillas están plantadas.



42

UTILITARIO

CHEVROLET EXPRESS

La Express es una de las vans que más años llevan trabajando en las calles, pues ha estado presente por más de dos décadas. Sus más recientes cambios son la adición de dos motores más modernos, un diesel de 4 cilindros y un V8 de gasolina, pero se antojan modestos en un segmento donde hay soluciones más modernas y prácticas.



ESAS LARGAS HORAS DE RECORRIDO REQUIEREN UN ACEITE DE ALTO RENDIMIENTO



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

**Shell
ROTELLA®**

El aceite de motor que trabaja tan duro como usted.

**ENCUENTRA
LA NUEVA APP DE**

MAGAZINE
**TRANSPORTE
LATINO**

**PARA IPAD,
IPHONE Y
ANDROID**



ES GRATIS!



Available on the
App Store



**HARLEY-DAVIDSON
STREET GLIDE 2022**

Pocas marcas logran las sensaciones al viajar en carretera como Harley-Davidson. Sí, no son las máquinas más refinadas ni las mejor equipadas, pero tienen ese no-se-qué que las ha hecho las favoritas de cientos de miles de personas. Y la nueva Street Glide ST es una delicia para recorrer cientos de millas.

PAG.

90



CAMIONETA

52

**FORD F-150
LIGHTNING 2022**

Ford revivió el nombre 'Lightning' cuando llegó el momento de bautizar su primer pickup totalmente eléctrica. Algo que parece un movimiento inteligente considerando que la 'Lightning' original fue una de las pickups más rápidas en la década de los 90.



FINANZAS

70

CUIDA TU DINERO

Siempre es buen momento para comenzar a ahorrar, pero septiembre tiene varias características que lo hacen un mes ideal para empezar a cuidar más tu dinero e incluso proponerte metas financieras a largo plazo.



EN LA RUTA

78

RE-EDUCACIÓN

La creciente llegada de tecnología al mundo del transporte implica el aprender nuevas cosas. Desde cómo usar los aparatos hasta cómo sacarles el mayor provecho. Sin embargo, con una población que se hace mayor cada día, la adopción de nuevas tecnologías puede ser un reto.

MAGAZINE
**TRANSPORTE
LATINO**

TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.

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

Advertising: 888.628.2188

Distribution T.L.P. Distribution 310.429.0250

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

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

PR Director Leslie Johnson
[pr@transportelatino.com]

Executive Editor Steve Sturgess
[sturgess@transportelatino.com]

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

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

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

Transporte Latino Magazine serves the commercial market truck and trucks of Class 3 to 8. Entire contents of Transporte Latino Magazine are copyright ©2022 by Transporte Latino Publishing Inc. No part of this magazine may be reproduced or transmitted in any form or by any means. Statements, opinions and points of view expressed by the writers and advertisers are their own and do not necessarily represent those of the publisher. Published in the USA.



Audited Circulation
95,500 monthly

Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.

**ARBOL
PUBLISHING**

automundo

MAGAZINE
**TRANSPORTE
LATINO**

MODA

ESTILO HOGAR

¿Qué pasa?
VEGAS

CONTENIDO | DIRECTORIO

6

SEPTIEMBRE DE 2022 | **TRANSPORTE LATINO**

QUE A TU MANTENIMIENTO NO SE LO LLEVE EL *Viento*

Con el otoño acercándose, es importante preparar tu camión para un clima más frío. Visita tu distribuidor Isuzu autorizado para agendar un mantenimiento programado a tu camión. Y no olvides proteger tu camión con limpiaparabrisas, DEF y limpiador del sistema de diesel FleetValue o Isuzu Genuine.

WWW.ISUZUCV.COM



ISUZU

ISUZU
GENUINE PARTS

FleetValue
OF QUALITY PARTS AT COMPETITIVE PRICES

© 2022 Isuzu Commercial Truck of America, Inc.



*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






USADOS A LA BAJA CAEN VENTAS 8%

Los volúmenes minoristas preliminares de Clase 8 usados (ventas del mismo distribuidor) cayeron un 8% mes a mes en julio y fueron un 47% más bajos en comparación con julio de 2021, según el último comunicado preliminar del Estado de la Industria: Camiones norteamericanos Clases 3-8, publicado por ACT Research. El informe de ACT también mostró que los precios minoristas promedio se mantuvieron estables de junio a julio, mientras que las millas promedio aumentaron un 1% y la edad promedio disminuyó un 5%.

En comparación con julio de 2021, el precio minorista promedio fue un 41% más alto, con un promedio de millas y antigüedad de un 2% y un 9%, respectivamente. "Dados los volúmenes y tarifas de flete spot más débiles, junto con los precios del combustible diesel aún caros, la expectativa lógica era que continuaran las disminuciones en los valores", dijo Steve Tam, vicepresidente de ACT Research. "Sin embargo, tenemos un pequeño giro en los datos preliminares de camiones usados de julio en lo que respecta a los precios".

Tam dijo que era notable que las unidades vendidas en julio fueran aproximadamente cinco meses más nuevas, en promedio, a pesar de que tenían un poco más de millas. "Ocasionalmente, los datos de camiones usados parecen no tener sentido", agregó Tam. "Sin embargo, se explica por un fenómeno estadístico en el que la relación entre dos variables en una población surge, desaparece o se invierte cuando la población se divide en subpoblaciones. En el caso de los datos de este mes, un mayor número de transacciones de mayor valor en dólares resultó en mejores resultados generales durante el mes." 

Desde que Western Star se convirtió en 2020 en la marca vocacional de Daimler Truck North America (DTNA), el fabricante ha lanzado los camiones 49X y 47X. A mediados de agosto, el hermano de Freightliner cambió su enfoque del lugar de trabajo a la carretera y presentó su tercer modelo nuevo en dos años: el camión para largas distancias 57X.

El 57X reemplazará al 5700XE, el modelo aerodinámico de Western Star que debutó en 2014. Después de una ejecución de solo seis años, Western Star dejó de lado el 5700XE a finales del año pasado. Cuando el 5700XE debutó en el otoño de 2014, el esculpido y elegante camión fue la incursión oficial de Western Star en la era del aerotractor después de tres años de desarrollo. El resultado final fue un tractor lleno de flujo de aire y un tren motriz exclusivo de Detroit.

El 57X fue concebido, diseñado y diseñado específicamente para propietarios-operadores y flotas pequeñas. Además, es el camión con mayor eficiencia de combustible que Western Star haya construido: un 5.8% más eficiente que su predecesor. Aproximadamente la mitad de esas ganancias provienen de una remodelación aerodinámica y la otra mitad del tren motriz.



El 57X ofrece varios motores Detroit (DD13 Gen 5, DD15 Gen 5 y DD16) y transmisiones Detroit DT12 Direct o Overdrive AMT. La gestión inteligente del tren motriz anticipa el terreno y se ajusta a las condiciones de la carretera para maximizar aún más la eficiencia. Los ejes tándem traseros de relación de alta velocidad y dirección delantera Detroit disponibles también contribuyen a la eficiencia del combustible.

Por dentro y por fuera solo encontrarás iluminación LED. En el exterior hay faros LED inteligentes de dos etapas impulsados por sensores que derriten el hielo y limpian la condensación. La iluminación LED interior ofrece una mejor visibilidad y longevidad.



ESTRENANDO NUEVO WESTERN STAR 57X

AERODINÁMICA MEJORADA

Los rieles del bastidor del 57X están separados y el motor está montado más bajo, lo que permite una caída de 2 pulgadas en el cofre y un mejor flujo de aire. Los conductos de aire integrados en la defensa, algo nuevo para DTNA, arrojan aire alrededor de la llanta. Por supuesto, la visera es estándar. Los carenados laterales con faldones flexibles están diseñados específicamente para llenar los espacios entre la cabina y el chasis. En la parte superior, encontrarás un carenado de techo aerodinámico o un deflector aerodinámico ajustable para los modelos de cabina diurna. Los extensores del lado del dormitorio agregan 24 pulgadas de relleno de espacio aerodinámico entre el camión y el remolque (12 pulgadas para las cabinas diurnas). Están diseñados para separarse para evitar daños a la cabina en situaciones de


“coleo”. Los carenados optimizados de las ruedas motrices suavizan el flujo de aire cuando pasa por el remolque, al igual que las cubiertas de las ruedas motrices moldeadas en color FlowBelow.

El nuevo 57X está equipado con funciones de seguridad y conectividad diseñadas para proteger al conductor, los peatones y otros automovilistas, al mismo tiempo que proporciona al conductor un flujo de datos en tiempo real. El 57X viene estándar con el sistema de seguridad Detroit Assurance 5.0 con Active Brake Assist 5, un sistema siempre activo que fusiona la tecnología de cámara y radar para detectar objetos en movimiento frente al camión y puede implementar un frenado completo. Con Detroit Assurance también viene el control de crucero adaptativo, que mantiene el camión a una distancia segura. El sistema también ofrece Active Lane Assist opcional, que incluye Lane Keep Assist, Auto Stop, Lane Departure Protection y Steer Assist. Este último puede ayudar a reducir la fatiga en la carretera y facilita mucho las maniobras en los patios.

Una pantalla de tablero digital de 12 pulgadas presenta un grupo de instrumentos configurable. Una pantalla adicional de 10 pulgadas en el panel

B muestra opciones de entretenimiento como Apple CarPlay y Android Auto (a las que se puede acceder con un teléfono inteligente), así como información del vehículo. Los controles integrados en el volante permiten a los conductores controlar la mayoría de las funciones de entretenimiento e información sin quitar las manos del volante.

Hay cuatro opciones de cabina disponibles, que incluyen Day Cab, Mid Roof de 60 pulgadas, Mid Roof de 72 pulgadas o Stratosphere de 72 pulgadas. El dormitorio de 82 pulgadas ya no está disponible, pero gracias a la cabina ligeramente más ancha y alta, el Stratosphere es en realidad un 22% más grande volumétricamente que el saliente de 82 pulgadas. Clint LaPreze, gerente del segmento en carretera de DTNA, dijo que esto se logró principalmente moviendo los asientos y la mampara más hacia adelante, dando más espacio a la litera y usando menos espacio.

En el interior hay lujosos asientos de cuero y, en los modelos con cama, un salón del conductor mejorado opcional con mesa y cama Murphy. El HVAC alimentado por batería dual ha reemplazado al sistema ParkSmart, y una mejor electrónica y hardware integrado lo hacen menos susceptible al desgaste inducido por vibraciones. Está previsto que la producción del 57X comience a principios de 2023 para el año modelo 2024 en la planta de DTNA en Cleveland, NC. 





NUEVO TREN MOTRIZ NAVISTAR PRESENTÓ EL S13

International Truck presentó el 16 de agosto su nuevo tren motriz diseñado y diseñado internamente: el primer producto para carretera desde que los reguladores aprobaron la adquisición de Navistar por parte de Traton Group en julio pasado. Implementando un enfoque de diseño modular que permite una amplia personalización, el S13 Integrated Powertrain consta de tres componentes distintos: un motor, una transmisión y un sistema de postratamiento, todos diseñados y desarrollados simultáneamente para garantizar la compatibilidad y la integración entre los sistemas.

El corazón del nuevo tren motriz es el motor International S13 de 13 litros y sus siete opciones de clasificación del motor, que ofrecen hasta 515 caballos de fuerza y 1,850 lb-pie de torque. "Vemos el futuro como un mercado predominantemente de 13 litros porque ofrece la mejor relación peso-potencia", dijo Grahe, y agregó que el motor A26 de 12.4 litros de International eventualmente se eliminará.

Navistar espera que la mitad de todos sus vehículos nuevos vendidos para 2030 sean de cero emisiones antes de alcanzar el 100 % en 2040. "El motor de combustión interna será necesario durante muchos años", dijo el presidente y director ejecutivo de Navistar, Mathias Carlbaum, y señaló que el S13 es "el mayor salto hacia el transporte neutral en carbono jamás realizado por nuestra empresa... pero este es el último motor de combustión que desarrollaremos".

Construido a partir del Scania Super de 12.7 litros de cilindrada, la configuración de par elevado y bajas revoluciones del motor S13 permite menos inyecciones de combustible y, por ende, un menor consumo del mismo. El S13 no tiene un enfriador EGR (la reducción catalítica selectiva es el principal medio de reducción de emisiones) y fluye el 100% del escape al turbocargador de geometría fija, un proceso que asegura una quema de combustible más completa y permite que entre aire más limpio a la cámara de combustión en el ciclo de admisión

para mitigar la acumulación de hollín mientras aumenta la potencia. La eliminación de un turbocompresor de geometría variable y un enfriador EGR elimina alrededor de \$6,000 en posibles reparaciones, dijo el director de marketing en carretera de Navistar, Darin Vehlewald.

La eliminación del enfriador de EGR del proceso de combustión también reduce la cantidad de hollín y partículas, y el ciclo de combustión más limpio permite intervalos de servicio prolongados al mismo tiempo que elimina la necesidad de un ciclo de regeneración activo y el catalizador de oxidación diésel. David Hillman, director de marketing integrado del tren motriz de Navistar, agregó que la EGR solo se usa para mantener caliente el catalizador. Se utilizan materiales y acabados de baja fricción para los revestimientos, anillos y cojinetes. El diseño eliminó el inyector de combustible aguas abajo y la bomba de combustible de alta presión funciona a una presión más baja de 1,800 bar (el A26 funciona a 2,500 bar). Hillman dijo que la reducción de la presión crea menos fricción interna y da más potencia a las ruedas.

Las características adicionales del motor incluyen un diseño de árbol de levas superior doble y una tapa de árbol de levas y cárter de aceite de aluminio fundido, una relación de compresión de 23:1 (20.5:1 en el A26) y un freno de liberación de compresión para obtener la máxima potencia de frenado del motor. El bloque de hierro de grafito compactado del motor S13 combinado

con una tapa de leva de aluminio fundido y un cárter de aceite ayudan a que este sea el tren motriz de 13 litros más liviano disponible en América del Norte, y alrededor de 30 libras más liviano que la combinación del motor A26 de International, Eaton 12-Speed Endurant y sistema de postratamiento Cummins. El sistema de postratamiento incluye un sistema catalítico SCR de dos etapas en un diseño compacto de una sola caja.

LA TRANSMISIÓN

Detrás del nuevo diésel de 13 litros se encuentra una transmisión manual totalmente automatizada de 14 velocidades y la primera transmisión comercial de International. Si el motor es el corazón del nuevo tren motriz, Göran Nyberg, vicepresidente ejecutivo de operaciones comerciales de Navistar, dijo que la transmisión "es una especie de cerebro". Hillman enfatizó que la nueva caja de cambios está completamente automatizada y no se adoptó de un manual existente. Los conductores tienen capacidades de cambio sobre la marcha con los modos Economy, Performance y Performance+. También se incluyen capacidades de cambios inteligentes, como saltos de cambio y compensaciones de radio de giro. Además de múltiples capacidades de cambio, la transmisión T14 incluye opciones para modos de maniobras a baja velocidad, retención en pendientes y movimiento inicial del vehículo. El tren motriz integrado S13 será estándar en los camiones de las series LT y RH y se fabricará en la planta de fabricación de trenes motrices de Huntsville. 

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

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

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

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

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

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



RENOVADO INTERNATIONAL ACTUALIZA EL LT

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

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


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

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

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



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

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

ACCIDENTE AUTÓNOMO INVESTIGAN FMCSA Y NHTSA

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

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

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

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

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

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

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



EL HIDRÓGENO PINTA BIEN PARA CAMIONES KENWORTH

A medida que los camiones de celdas de combustible de Kenworth se acercan al final de su periodo en un programa portuario de cero emisiones en California, el fabricante de camiones pintó un futuro brillante para el hidrógeno, el cual incluye la expansión de la estación y la controvertida combustión interna. Durante una conferencia de prensa en la sede de Kenworth en Kirkland, los ejecutivos de la marca hablaron sobre los camiones totalmente eléctricos de Kenworth, antes de platicar sobre su prototipo de celda de combustible T680, diez de los cuales han estado trabajando en los puertos de Long Beach y Los Ángeles tras una asociación con Toyota y Shell en el marco del proyecto Shore-to-Store.

Los T680 cuentan con pilas de celdas de combustible de los automóviles de pasajeros Toyota Mirai, mientras que el hidrógeno es cortesía de Shell, un jugador fuerte en combustibles alternativos. El ingeniero jefe de Kenworth, Joe Adams, dijo a los periodistas que el papel de Kenworth en el programa financiado por el gobierno "ahora está terminando" y brindó "la oportunidad en los últimos dos años de conducir los camiones, bajar y viajar con los conductores en los camiones" y para experimentar el combustible de hidrógeno.

"Por lo general, realizan acarreos de corta distancia, el tipo de recorridos en los que sacan la carga del puerto y la trasladan a una ubicación diferente", dijo Adams. "Los puertos están realmente interesados en este tipo de tecnología porque quieren eliminar las partículas en las emisiones dentro y alrededor de la comunidad en la que están operando. Y este es simplemente un gran programa que estamos completando aquí este verano", continuó Adams. "Nos está dando la oportunidad de aprovechar toda esa tecnología y descubrir qué sigue para nosotros en el desarrollo de celdas de combustible. Así que espero que sigamos pensando en esto y trabajando en ello, y creo que hay cosas más emocionantes por venir en el mercado de los camiones impulsados por hidrógeno".

Además de las pilas de combustible, Kenworth sigue de cerca el creciente apoyo a la combustión interna alimentada con hidrógeno. No están solos. Cummins, socio comercial de




Paccar (dueña de Kenworth), apareció en los titulares a principios de este año después de anunciar varios motores de combustión interna, incluido un motor de hidrógeno de 15 litros, como parte de un viaje incierto del combustible de aproximadamente 40 años que eventualmente conducirá a una alineación cero emisiones.

Mientras tanto, se espera que las flotas reduzcan drásticamente las emisiones a medida que las regulaciones gubernamentales se endurecen y las firmas de inversión masivas como BlackRock vigilan de cerca sus objetivos de Gobernanza Social Ambiental (ESG por sus siglas en inglés). La combustión de hidrógeno va más allá de los EE. UU. a Europa, donde las flotas se inclinan hacia el combustible inodoro a medida que la red sufre una mayor tensión y las facturas eléctricas alcanzan niveles récord. "Si miras a Europa, hay más interés allí en la combustión de hidrógeno", dijo Adams. "Entonces, tomar algo como un motor Paccar MX y en realidad no alimentarlo con diésel, sino alimentarlo con hidrógeno y quemarlo".

Mientras que los reguladores europeos ven la

combustión de hidrógeno como un evento de cero emisiones, la Junta de Recursos del Aire de California, que influye en los responsables políticos mucho más allá del Estado Dorado, tiene una opinión diferente. "California le diría que si quema hidrógeno, está [produciendo emisiones] porque tiene aceites en el cilindro y otras cosas que va a quemar, por lo que técnicamente no es cero emisiones", explicó Adams. "En Europa, dicen que la combustión de hidrógeno se considera cero emisiones o lo suficientemente cerca como para llamarlo cero emisiones. "Y por eso nos hemos asociado activamente con un par de programas de subvenciones en Europa donde también estamos analizando esa tecnología", continuó Adams. "Así que estamos bien preparados si ese mercado gira y se dirige de esa manera. O si esa región decide hacer una cosa con hidrógeno y en América del Norte decidimos hacer otra cosa, estamos preparados".

Si bien Paccar anunció esta semana que ofrecerá un motor de gas natural Cummins X15N en camiones Kenworth y Peterbilt, no han anunciado el despliegue de un motor de hidrógeno. 



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



ACORAZADO

WESTERN STAR 49X

WESTERN STAR TOMÓ LA OFENSIVA EN LA BATALLA DE LOS VOCACIONALES Y NO SE ANDUVIERON POR LAS RAMAS CUANDO LLEGÓ EL MOMENTO DE CREAR AL SUCESOR DEL 4900. EL 49X FUE DISEÑADO PARA SER MÁS EFICIENTE GRACIAS A UN CHASIS Y CARROCERÍA MÁS LIVIANOS, UNA TRANSMISIÓN DT12 ESPECÍFICAMENTE CREADA PARA ÉL, Y TAMBIÉN ES MÁS FÁCIL DE EQUIPAR PARA TUS NECESIDADES. »







vocacional: **WESTERN STAR 49X**

20

SEPTIEMBRE DE 2022 | TRANSPORTE LATINO

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, utilizas el que necesitas. Es por eso que los camiones de trabajo anteponen la función a la forma, y rara vez prestan atención a detalles que sí se toman en cuenta para sus contrapartes de carretera. 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. De ahí la importancia de renovar el portafolio de este competido 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". >>



VDO y RoadLog son marcas registradas de Continental Corporation.

Asegúrate de tener el ELD indicado.



Disponible sin Cuotas Mensuales

www.vdoroadlog.com

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

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

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

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

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



RoadLog

VDO

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 vicepresidente



ta 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.

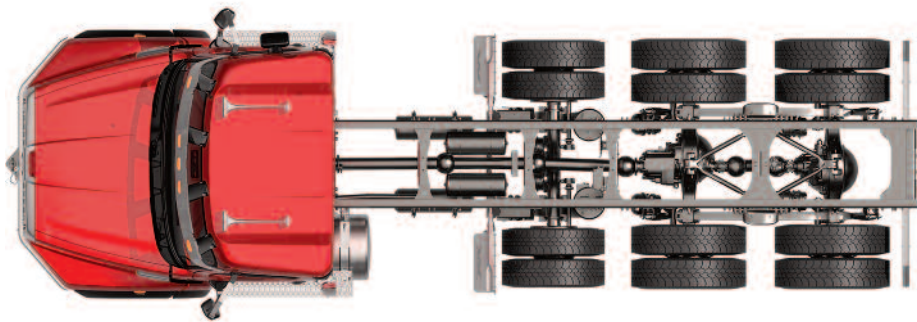
DISEÑO

Los ángulos de apertura de la puerta de 70 grados, los cinco asideros y los escalones ensanchados media pulgada y contruidos

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 com-

bustible 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 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 canchales 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.



vocacional: **WESTERN STAR 49X**

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. 



MAXIMA PROTECCION

Para su motor, transmisión y el sistema de combustible

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

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

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



 Advance Auto Parts

 AutoZone

 BENNETT Auto Supply

 O'Reilly AUTO PARTS

 Pep Boys

 Walmart

 MADE IN USA zMAX.com





REFERENTE

VOLVO FM 2022

VOLVO ES UNA DE LAS MARCAS MÁS DESTACADAS EN EL TRANSPORTE DE LARGA DISTANCIA, Y EL RECIENTEMENTE RENOVADO FM ES UNA CLARA MUESTRA DE POR QUÉ. CON UN INTERIOR MUY CÓMODO Y CON GRAN EQUIPAMIENTO, ASÍ COMO EFICIENTES TRENES MOTRICES, ES UNA ALTERNATIVA PERFECTA PARA QUIENES NECESITAN RECORRER CIENTOS DE MILLAS CADA JORNADA. »

Parece que fue ayer cuando se empezaba a escuchar en la industria que Volvo parecía estar durmiendo en sus laureles, pues había dejado pasar bastante tiempo sin renovar el FM. No que esto fuera algo malo en sí, pues el camión seguía siendo altamente competitivo con 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 uno no puede permanecer quieto demasiado tiempo si pretende mantenerse en la cima.

Por eso el año pasado Volvo 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 formaba 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.

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 infoentretenimiento, 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 directamente 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. >>





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



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 sistemas de seguridad de Asistencia para Permanencia en el Carril y Asistencia para la Estabilidad, también está disponible como opción. El Volvo



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 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. **TFL**



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

UNA NUEVA ERA

FREIGHTLINER ECASCADIA

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





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

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

Una cosa está clara: Daimler Truck es consciente del importante papel que juega el transporte para ayudar a alcanzar los objetivos necesarios de reducción de emisiones. DTNA no solo ha desarrollado productos para vehículos eléctricos, sino que también ha realizado importantes inversiones en consultoría de infraestructura, servicios de carga e infraestructura de carga pública para luchar por un futuro más sostenible. Con múltiples opciones de batería y eje motriz, que brinda rangos típicos de 230 millas, el eCascadia es ideal para rutas de corta distancia que permiten la carga en depósito, ejemplos de los cuales incluyen logística de última milla, distribución local y regional, acarreo y almacenamiento a las aplicaciones de almacén.

DISEÑO

En general, el eCascadia es prácticamente igual a su contraparte de diesel. Pero, como es de esperarse, hay algunas diferencias críticas. Como el Detroit ePowertrain produce menos calor que un motor de combustión tradicional, se minimizan los requisitos de temperatura y empaque para el enfriamiento. Esto permite que el eCascadia venga de serie



con ventilaciones cerradas en el cofre, una nueva parrilla, que reduce la resistencia al forzar más aire alrededor del vehículo en lugar de hacerlo pasar por el radiador.

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

MOTOR Y TRANSMISIÓN

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

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



baterías y el eAxe para evitar el riesgo de descarga eléctrica o evento térmico.

INTERIOR

La cabina del eCascadia incluye un tablero envolvente ergonómico y moderno, con una pantalla digital LCD de dos monitores que brinda al conductor acceso personalizable a la información del estado del vehículo en la pantalla del panel A y una pantalla del panel B de información y entretenimiento con conexiones multimedia. Las características compro-

badas en el Cascadia se trasladaron a la versión eléctrica, como los controles multifunción en el volante que permiten a los conductores aceptar, rechazar y finalizar llamadas telefónicas sin quitar las manos del volante, cambiar los controles del grupo de instrumentos menús de la unidad, utilizar el control de cruce y controlar el volumen del estéreo. Una columna de dirección ajustable de liberación rápida viene con un rango completo de movimiento para la comodidad del conductor, un control de limpiaparabrisas integrado y un interruptor estándar montado en la columna derecha para cambiar, así como ajustar la intensidad de frenado regenerativo entre configuraciones bajas, medias y altas. .

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



El monitoreo del estado de la batería realiza un seguimiento y proporciona visibilidad del porcentaje de estado de salud de la batería eCascadia, el porcentaje de estado de carga, las millas de autonomía restantes y el estado de carga. El análisis posterior al viaje brinda información procesable para mejorar el rendimiento, la utilización y la capacitación del conductor de eCascadia. Con base en los datos reales del viaje, los usuarios pueden visualizar y cuantifi-

car las diferencias operativas entre los viajes.

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

SEGURIDAD

El Freightliner eCascadia viene estándar con Detroit Assurance con Active Brake Assist 5 (ABA 5), estableciendo el punto de referencia para la seguridad avanzada para vehículos comerciales eléctricos de servicio pesado. El lanzamiento de la producción en serie eCascadia marca el debut de una nueva característica de seguridad de Detroit Assurance: Active Side Guard Assist. Esta tecnología se activa a velocidades urbanas (12



mph o menos) y, mientras el conductor todavía tiene el control, evita que el camión gire a la derecha cuando se detecta un ciclista o peatón en movimiento en el lado del pasajero del camión. ASGA aplica frenado automático junto con advertencias visuales y auditivas, y es ideal para entornos urbanos concurridos.

El eCascadia es la primera versión del Cascadia que vendrá de serie con Active Lane Assist, el cual combina la conducción automatiza-



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

¿Y LA RECARGA?

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

MOTOR

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

TRANSMISIÓN

- 1 velocidad

SUSPENSIONES DELANTERAS

- Freightliner Multihoja
- Hendrickson Airtek

SUSPENSIONES TRASERAS

- Neumática sencilla y tandem Freightliner




Las partes planean construir una red de sitios de carga en rutas de carga críticas a lo largo de la costa este y oeste y en Texas para 2026, aprovechando la infraestructura y las comodidades existentes y agregando sitios nuevos complementarios para satisfacer la demanda anticipada de los clientes. La primera fase está programada para comenzar en 2023.

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

nen muchas menos piezas y la energía eléctrica es más barata que el combustible.

Ciertamente, el eCascadia representa apenas los primeros pasos en la creación del transporte eléctrico de larga distancia. Si bien queda muchísimo por hacer en cuestión de infraestructura y de mejorar el rendimiento de las baterías, las empresas y gobierno están apostando fuerte a esta tecnología.

Por ahora, los camiones eléctricos son una excelente solución para aplicaciones de distancias medias que regresan "a casa" por la noche, de modo que pueden recargar las baterías sin presión de tiempo y con el precio más asequible por la energía eléctrica, reduciendo el costo de operación. Sólo el tiempo dirá qué tan práctica resulta la electrificación del transporte de larga distancia. 



REDUCE TU COSTO DE PROPIEDAD

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

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

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

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



DAF

A **PACCAR** COMPANY





LA EFICIENCIA DEL TRANSPORTE DAF IMPULSA LA EXCELENCIA PURA

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





LARGO RECORRIDO

CHEVROLET EXPRESS 2022

LA EXPRESS ES UNA DE LAS VANS QUE MÁS AÑOS LLEVAN TRABAJANDO EN LAS CALLES, PUES HA ESTADO PRESENTE POR MÁS DE DOS DÉCADAS. SUS MÁS RECIENTES CAMBIOS SON LA ADICIÓN DE DOS MOTORES MÁS MODERNOS, UN DIESEL DE 4 CILINDROS Y UN V8 DE GASOLINA, PERO SE ANTOJAN MODESTOS EN UN SEGMENTO DONDE HAY SOLUCIONES MÁS MODERNAS Y PRÁCTICAS. »



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- 4L diésel de 2.8 litros con 181 HP y 369 lb-pie
- V6 de 4.3 litros con 276 HP y 298 lb-pie
- V8 de 6.6 litros con 401 HP y 464 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática de 6 velocidades
- Automática de 8 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos

PRECIO

- Desde \$33,000



POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

Si bien durante muchísimos años el segmento de las vans de carga era tan interesante como un partido de curling (si no sabes qué es, por favor googléalo). Ahora, es uno de los más movidos en la industria del transporte, pues han llegado muchos modelos nuevos que combinan la capacidad de carga y conveniencia de toda la vida, con motores eficientes y equipamiento que hace más fácil la vida del conductor. Vamos, que varios modelos, como la Ford Transit, la Ram ProMaster o la Mercedes-Benz Sprinter, incluso se dan el lujo de lucir bien!

Chevrolet, por su parte, se ha mantenido fiel al modelo que le ha dado buenos resultados durante más de dos décadas (¿sí no está roto para qué arreglarlo?). A primera vista, uno cre-



ería que esto le pasaría una mayor factura a sus cifras de ventas, pero todo parece indicar que saben que están en un segmento donde la confiabilidad y abundancia de refacciones le da un valor extra al vehículo. La van grande más vendida en 2018 fue la Ford Transit, con casi 154

mil unidades, pero la segunda fue la Chevrolet Express, que colocó en las calles 77,457 mil vans. Sí, están bastante lejos de la líder, pero su más cercana competidora, la ProMaster, vendió 21 mil unidades menos.

Lo que sí es una realidad es que la época



en que la Express podía considerarse la van de carga más sofisticada y moderna quedaron en el pasado; aunque sigue siendo una buena opción para quienes buscan un vehículo asequible, capaz y versátil. Ciertamente, los 20 años de vida son notorios, pero una



Clasificación de Peso Bruto Combinado (GCVR por sus siglas en inglés) 16,000 libras, cuatro motores disponibles y dos longitudes de chasis la mantienen como una buena opción para quien no busca mayores refinamientos.

DISEÑO

Durante su más reciente rediseño, los diseñadores de Chevrolet trataron de darle una nariz más pronunciada a la Express, lo cual no solo mejoró el aspecto del exterior, sino que también ayudó a hacer más amplio el interior. El motor sigue estando colocado bastante atrás y arriba del eje, aunque sin que esto afecte el espacio en la cabina.

Por otro lado, si consideramos que la Express ya está en edad de votar, hay que reconocer que ha envejecido bien. La cintura que recorre la van de la salpicadera delantera a la trasera ayuda a darle un toque de dinamismo a lo que de otra manera sería un diseño muy aburrido. Las puertas de carga traseras son de bisagras, al igual que la lateral del lado del pasajero, por alguna razón, Chevrolet no consideró pertinente dotarla de una también del lado del conductor. »



INTERIOR

La cabina de la Express gira completamente alrededor de la funcionalidad, sin mayores concesiones al confort, salvo por los elevadores eléctricos de las ventanas y el aire acondicionado. Acceder a la cabina es un poco complicado para personas con movilidad limitada, pues está colocada a una altura considerable. El tablero está hecho en plástico duro, pensado para durar y no para complacer el tacto. Hay tres posavasos que resulta útiles para llevar agua, café o simplemente poner tu teléfono.

Los asientos están disponibles en vinil o tela y no son precisamente cómodos, algo de soporte lateral les vendría bien. La elección de qué material elegir quizá se vea. Como es de esperar en un vehículo de



estas características, el espacio de carga es enorme. En la Express 2500 Regular hay 270 pies cúbicos con una Clasificación de Peso Bruto Vehicular (GVWR por sus

siglas en inglés) de 8,600 libras; por su parte, la 3500 Extended tienen 314 pies cúbicos de espacio de carga con un GVWR de 9,600 libras. >>

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"/>

En cuanto a tecnología, está disponible de manera opcional el sistema de infotención MyLink con pantalla táctil de 7 pulgadas, varias tomas de corriente de 120V y un puerto USB. Pero lo más útil es que tiene conectividad 4G LTE Wi-Fi que permite conectar hasta siete dispositivos a la vez, convirtiendo a la van un hotspot para que a tu equipo de trabajo no le falte acceso a internet. No debemos dejar de mencionar que el volante lleva algunos controles integrados, lo cual hace más placentero y seguro el manejo.



MOTORES Y TRANSMISIONES

Bajo el cofre de la Express hay tres posibles alternativas. El motor más pequeño es un turbodiesel de apenas 2.8 litros con 181 HP y 369 lb-pie; al cual le sigue un V6 de 4.3 litros con 276 HP y 298 lb-pie. En la parte superior tenemos la más reciente novedad, pues ahora hay un solo motor V8 de 6.6 litros con 401 y 464 lb-pie.

Quizá haya algunos que añoren el Duramax de ocho cilindros con 265 HP y 525 lb-pie de torque, pero no creemos que haya sido una decisión tomada a la



ligera. Además, en esta época las restricciones ambientales son cada vez más fuertes, por lo cual es necesario hacer más eficientes los motores. Y el propulsor turbodiesel, con inyección directa de combustible y la mitad de cilindros y tamaño que el Duramax, claramente es un paso en esta dirección. En cuanto a la transmisión, es automática de seis velocidades de uso rudo para los V8 de gasolina y una más nueva de 8 cambios (también automática) para los motores de menor cilindrada. »



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.

MANEJO

La calidad del manejo no es precisamente la más cómoda, pero tampoco castigará demasiado tu espalda aunque pases en ella todo el día. La van "flota" un poco al pasar sobre terreno rugoso y tiene un poco de body roll, pero es el que cabe esperar en un vehículo de estas características.

Debido a su gran tamaño, resulta poco práctica para maniobrar en lugares muy transitados o espacios reducidos. Poco ayuda el radio de giro, que es bastante grande. Lo que sí funciona muy bien es la dirección, pues es bastante responsiva y responde bien en situaciones de emergencia. Además, los frenos de disco en las cuatro ruedas y la utilización de ABS hace que frenar sea pan comido.


SEGURIDAD

Además del ya mencionado ABS, la Express lleva otros sistemas de seguridad de serie, como el Control de Estabilidad y la



Distribución Electrónica de la Frenada, los cuales resultan muy útiles en frenadas de pánico. También encontrarás bolsas de aire frontales y laterales para la cabeza y el tórax (estas últimas montadas en los asientos).

Lo que sí es impresionante es la durabilidad, pues hemos sabido de varias que han

superado las 200,000 millas con el motor y transmisión originales. Como es de esperarse, la suspensión y los frenos de las de carga son elementos que resienten el paso del tiempo, por lo cual no te recomendaríamos comprar una usada con muchas millas en el odómetro. 



utilitario: **CHEVROLET EXPRESS 2022**

LOS CAMIONEROS

LOSCAMIONEROS.US



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

**NATIONAL TV
ADVERTISING**



CLICK TO WATCH

**NATIONWIDE CO-OP
ADVERTISING PROGRAM**



**TRANSPORTE LATINO
PRINT MAGAZINES**

a **360**
APPROACH

**NATIONAL RADIO
PROGRAMS**



CLICK TO LISTEN

CALL CENTER



**TL APP DIGITAL
PLATFORMS**



PH: 310.429.0250 / publisher@transportelatino.com



Electrizante

FORD F-150 LIGHTNING 2022

Por fin está aquí la pickup eléctrica de Ford basada en la superventas F-150. Con dos diferentes paquetes de baterías, logra una autonomía de hasta 320 millas. Si bien no es lo más práctico como herramienta de trabajo en este momento, es un gran primer paso hacia la nueva era de vehículos eléctricos. »



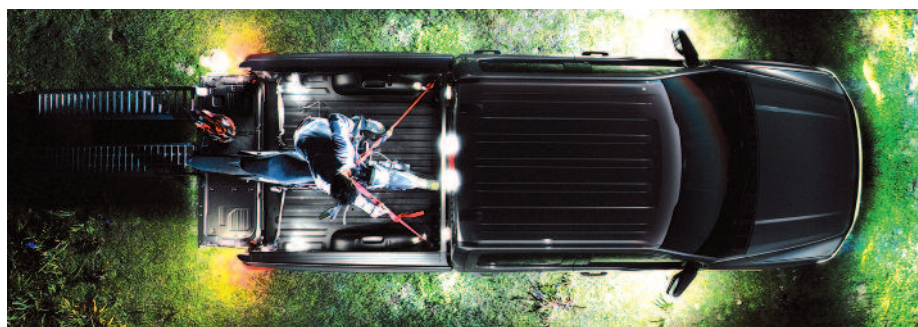




POR: **TRANSPORTE LATINO** / ENRIQUE KOGAN

Ford revivió el nombre 'Lightning' cuando llegó el momento de bautizar su primer pickup totalmente eléctrica. Algo que parece un movimiento inteligente considerando que la 'Lightning' original fue una de las pickups más rápidas en la década de los 90. También es un ingenioso juego de palabras que se adapta perfectamente a una camioneta eléctrica. A pesar de estar bajo presión por no haber lanzado una versión eléctrica de la bestseller F-150 durante mucho tiempo (la Tesla Cybertruck se lanzó en 2019!), Ford no se apresuró con el producto.

Avancemos el reloj hasta 2021, cuando Ford comenzó a coquetear con la tan esperada camioneta la cual fue finalmente presentada en un evento virtual. Las camionetas de la serie F son el pan y la mantequilla de Ford y es evidente que la compañía no quería arruinar eso mientras cambiaba a la electrificación. La F-150 Lightning tiene casi todo lo que uno puede esperar de una camioneta eléctrica. Tiene una apariencia decente, cuatro niveles de equipamiento, muchas características tecnológicas y un excelente precio de entrada.



La autonomía no es la mejor, pero Ford ciertamente buscará mejorarla en los próximos años. Lo mismo ocurre con la capacidad de remolque, pues 10,000 libras con paquetes opcionales no es muy impresionante. Sin mencionar que remolcar

a plena capacidad tendrá un serio impacto en la autonomía. Pero, todo dicho y hecho, la F-150 Lightning es una camioneta eléctrica a tener en cuenta y puedes estar seguro de que Ford seguirá mejorándola en el futuro.

camioneta: **FORD F-150 LIGHTNING 2022**



DISEÑO

En cuanto al diseño y estilo, Ford no se ha vuelto extremo, sigue siendo inequívocamente una F-150, pero con toques específicos que la diferenciarán del modelo estándar. En la

parte delantera, hay una tira de LED de ancho completo que abarca la parrilla cerrada y estilizada. También obtienes una configuración similar en la parte trasera: una tira de LED que recorre el ancho de la puerta trasera y se une a las luces traseras. Hay algo conocido como Zone Lighting que ilumina los alrededores del camión y será de gran ayuda cuando acampes de noche.

La F-150 Lightning se ofrecerá en tres versiones para el público en general: XLT, Lariat y Platinum, y una versión de trabajo, que Ford denominó Lightning Pro. Esta pickup estará disponible solo con cuatro puertas SuperCrew con una caja de 5.5 pies. Ford fijó la F-150 Lightning sobre un marco de

acero de alta resistencia y mencionó que la carrocería y la caja están compuestas de aleación de aluminio de grado militar de alta resistencia.

Esta pickup eléctrica se ofrecerá con dos opciones de paquete de batería: rango estándar (SR) y rango extendido (ER). Evidentemente, el alcance, la capacidad de remolque, etc. difieren para cada uno de ellos. Con la batería de rango estándar, la F-150 Lightning puede remolcar hasta 7,700 libras y transportar hasta 2,000 libras. Cuenta con puntos de montaje similares a los de la F-150 actual para facilitar el montaje junto con un enganche Clase IV estándar. >>



Con la batería de rango extendido, podrá remolcar hasta 10,000 libras, siempre que obtenga el paquete de remolque máximo. La capacidad máxima de carga útil está clasificada en 1,800 libras. Parece que la capacidad máxima de remolque está limitada para asegurarse de que el rango no baje vergonzosamente cuando lo usas a plena capacidad. Para ponerlo en perspectiva, una F-150 2021 con el motor V6 EcoBoost de 3.5 litros y tracción en las cuatro ruedas puede remolcar hasta 11,300 libras en la forma estándar y hasta 13,900 libras con el paquete Max Trailer Tow.

INTERIOR

La F-150 Lightning se ofrece con asientos para cinco personas. Sube y encontrarás asientos individuales de vinilo en el modelo Pro, asientos de tela en el XLT, asientos de cuero en el Lariat y asientos de cuero Premium Nirvana en el Platinum. El asiento del conductor es ajustable eléctricamente en 10 posiciones en las versiones Lariat y Platinum. Si bien esto parece estar bien, estamos un poco perplejos sobre por qué



Ford no ofreció asientos Max Recline aquí como estándar u opcional en todos los modelos. Solo se puede obtener en la versión Platinum y como equipamiento adicional. Alguien que usará la Lightning como para el trabajo los necesitará más y estas personas generalmente optan por las versiones más económicas. >>



BUSS

DB



**CONSISTENTLY
EFFICIENT**





La camioneta viene con un grupo de instrumentos digitales de 12 pulgadas detrás del volante. Las versiones Pro y XLT cuentan con una pantalla táctil de 12 pulgadas en la consola central alimentada por el sistema de infoentretenimiento SYNC4. Las versiones Lariat y Platinum se benefician de una pantalla táctil más grande de 15.5 pulgadas impulsada por el sistema SYNC4. Ambos sistemas de pantalla táctil son compatibles con Apple CarPlay y Android Auto. En cuanto al espacio de carga, hay 52.8 pies cúbicos de espacio en la caja; pero también obtienes 14.1 pies cúbicos de espacio en la "cajuela". Va entre comillas porque este espacio se encuentra en el vano del motor, por lo cual accedes a él abriendo el cofre. Este espacio se puede cerrar con llave, es resistente al agua y puede soportar un peso de hasta 400 libras.

MOTOR

La Lightning está disponible con una sola opción de motorización, que está compuesta por dos motores eléctricos -uno para cada eje-. Eso sí, hay dos niveles de potencia que difieren según el paquete de baterías. Con el paquete de baterías de rango estándar, la camioneta produce 426 HP y 775 libras-pie de torque. Si optas por el paquete de baterías Extended-Range tendrás 563 caballos a tu disposición. Sin embargo, el torque sigue siendo el mismo: 775 libras-pie. El fabricante de



EN DETALLE FICHA TÉCNICA

MOTOR

- 2 motores eléctricos con 452-580 HP y 775 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Continua, 1 velocidad.

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente de doble horquilla

SUSPENSIÓN TRASERA

- Independiente de semibrasos reactores

automóviles aún no proporcionó los tiempos oficiales de 0 a 60 mph, pero señaló en el lanzamiento que el F-150 Lightning podrá acelerar a 60 mph desde parado en cuatro segundos.

El F-150 Lightning se ofrece con dos opciones de paquetes de baterías: alcance estándar

y alcance extendido. Todavía no hay información sobre las capacidades, pero según los tiempos de carga, algunos cálculos preliminares sugieren que el paquete de rango estándar podría rondar los 120 kWh, mientras que el paquete de rango extendido podría rondar los 175 kWh. En cuanto al alcance, Ford señaló que el alcance estimado por la EPA para el paquete de baterías de rango estándar es de 230 millas y para el paquete de baterías de rango extendido, es de 320 millas. Esto no es muy impresionante, pero probablemente será lo primero que Ford mejore en su próxima actualización. Chevrolet presentó recientemente la Silverado EV y tendrá una autonomía de 400 millas.

Ahora hablaremos de un tema crucial, el tiempo de carga. Cuando se conecta a un cargador de CC de carga rápida de 150 kW, la batería de rango estándar tardará 44 minutos en recuperarse del 15 al 80 por ciento. Además, podrá agregar 41 millas de alcance en 10 minutos. Conéctalo a un cargador rápido de CC de 50 kW y tardarás 91 minutos. Si estás utilizando un cargador móvil de 240 W, tendrás que esperar 14 horas para que la batería se cargue del 15 al 100 por ciento. Si estás conectado a una estación de carga Ford Pro o a una estación de carga conectada, tu camioneta tardará 10 horas en rejuvenecer al 100 por ciento. »»

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

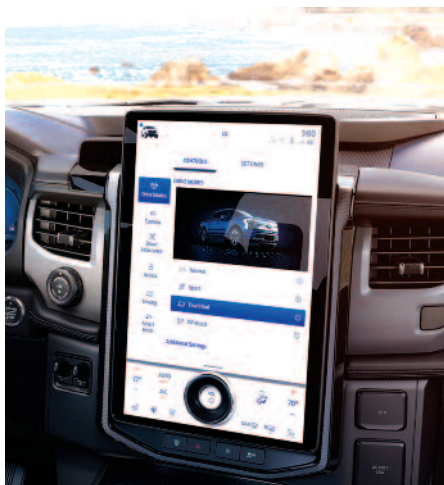
ARBOL
PUBLISHING



Si optas por la batería de rango extendido, tendrás que esperar 41 minutos para que la batería se recupere del 15 al 80 por ciento cuando se conecta a un cargador rápido de CC de 150 kW. Se pueden agregar 54 millas de alcance en 10 minutos si tienes prisa. Si estás conectado a un punto de carga de 50 kW, necesitará 122 minutos para que la batería se recupere del 15 al 80 por ciento. El cargador móvil tardará 19 horas en recargar la batería al 100 por ciento, mientras que Ford Charge Station Pro y Connected Charger Station lo harán en ocho y 13 horas, respectivamente.

Si estás pensando en la Lightning como una herramienta de trabajo y mueves cargas pesadas, te sugerimos esperar un tiempo para comprarla, pues la autonomía actual se ve muy castigada cuando la pickup va cargada. De hecho, la revista Car and Driver calcula que la autonomía será de apenas 100 millas cuando la camioneta remolque al máximo. Este no es un problema de Ford per se; es un problema de los vehículos eléctricos. Ofrecer paquetes de baterías de mayor capacidad aumentará el costo de fabricación y es posible que el peso adicional no haga que la camioneta sea tan eficiente como se podría pensar. Todo se reduce a la tecnología de la batería. Ford planea fabricar sus propias baterías para 2025 y eso podría ayudar a reducir los costos de producción. Esto permitirá a Ford ofrecer baterías un poco más grandes. Además, podrían ofrecer más millas por kWh que también ayudarán con el rango general.


La F-150 Lightning también viene con Pro Power Onboard como equipamiento estándar. Los modelos Pro y XLT vienen con un Pro Power Onboard de 2.4 kW. Aquí hay ocho enchufes de 120V en total: dos en la cabina, dos en la caja y cuatro en la cajuela. Los Lariat y Platinum, por otro lado, cuentan con un generador de 9.6 kW de capacidad. Aquí tienes diez tomacorrientes



de 120V, dos en la cabina, cuatro en la caja y cuatro en la cajuela. También obtienes una toma de corriente de 240V en la caja.

En el frente de la productividad, la F-150 Lightning viene con dos características más que vimos en la F-150 2021: la superficie de trabajo interior y la superficie de trabajo de la puerta trasera. La superficie de trabajo interior viene de serie en las versiones XLT, Lariat y Platinum. Aquí, la palanca de cambios se pliega y proporciona una superficie plana que se puede usar para colocar computadoras portátiles, firmar documentos o almorzar. La superficie de trabajo de la puerta de la caja se ofrece en las Lariat y Platinum, y es opcional en la XLT. Esta es básicamente una estación de trabajo en el portón trasero que viene con una regla, soportes de abrazadera y anillos de amarre. También funcionan como abrebotellas y soporte para tabletas.

Por último, pero no por ello menos importante, está el tema del precio. El modelo Pro comienza en \$39,974 y el XLT en \$52,974. No se anuncia el precio de los otros dos modelos, pero Ford ha notado que el F-150 Lightning alcanzará un máximo de \$90,474. A diferencia de Tesla y GM, los vehículos eléctricos de Ford siguen siendo elegibles para los créditos fiscales federales de hasta \$7,500. Sin embargo, podría ser el próximo fabricante de automóviles en la fila para agotar este límite. La empresa ahora tiene la Mustang Mach-E y la E-Transit también traerá volúmenes. Sin embargo, hay que recordar que es probable que se apruebe la Ley Impulsando Ahora la Energía Renovable y Eficiencia (GREEN por sus siglas en inglés) de la administración Biden, lo que garantizará que se incremente el tope de los beneficios del crédito fiscal.

En la situación actual, los primeros 200,000 vehículos eléctricos de una marca son elegibles para un crédito fiscal federal de hasta \$7,500. Como se señaló anteriormente, Tesla y GM han agotado este límite y sus vehículos eléctricos ya no son elegibles para el crédito. Sin embargo, la nueva Ley GREEN establece que los próximos 400,000 vehículos eléctricos (después de que se agote el límite de 200,000) serán elegibles para un crédito fiscal federal de \$7,000. Ford aún está lejos de agotar el primer tope, pero podría pasar pronto. Pero, incluso si se tiene en cuenta esto y los créditos fiscales estatales, la F-150 Lightning, en su variante Pro, está resultando ser más económica que cualquier camioneta de tamaño completo en el mercado actual! 

LA EDAD DE ORO

ENVEJECER CON SALUD

¿QUIÉN DIJO QUE HACERSE MAYOR ES UNA MALDICIÓN? ¡AL CONTRARIO! PASANDO LOS 45 AÑOS LLEGAS A UNA ETAPA FABULOSA EN LA VIDA: TIENES UNA BUENA CANTIDAD DE EXPERIENCIA Y AÚN MUCHA ENERGÍA PARA HACER COSAS NUEVAS. TODO SE TRATA DE ATREVERSE Y TOMAR LAS RIENDAS DE TU VIDA. »



PARA COMENZAR A REINVENTARSE, AQUÍ HAY ALGUNAS IDEAS DE LOS EDITORES DE LA REVISTA . TAL VEZ ENCUENTRES ALGUNOS QUE TE AYUDEN A PENSAR FUERA DE LA CAJA.

1. No actúes según tu edad o al menos como crees que debería actuar tu edad actual. ¿Cuál fue tu mejor año hasta ahora? ¿28? ¿40? ¿Ahora? Imagínate a ti mismo a esa edad y que así sea. Algunas personas pueden decir que esto es negación, pero nosotros decimos que es un pensamiento positivo y contribuye en gran medida a sentirse mejor con uno mismo. (Consejo: No sigas mirándote en el espejo, isimplemente siéntelo!)
2. Sé positivo en tus conversaciones y acciones todos los días. Cuando te sorprenda quejándote, detente y cambia la conversación a algo positivo. (Consejo: deja de ver los informes policiales en las noticias locales).
3. ¿Tienes amigos negativos que se quejan todo el tiempo y hablan constantemente de lo horrible que es todo? Suéltalos. Tan cruel como pueda sonar, distánciate de las personas que no tienen una perspecti-

POR: TRANSPORTE LATINO / PABLO OLAVARRIETA

¿ Crees que es demasiado tarde para “reinventarte” a ti mismo? Piensa otra vez. Según Carolyn Worthington, editora en jefe de la revista *Healthy Aging* y directora ejecutiva de *Healthy Aging*, nunca es demasiado tarde para encontrar una nueva carrera, un nuevo deporte, pasión o pasatiempo. Y ahora es el momento de viajar más que nunca (algo que muchos conductores de larga distancia hacen cotidianamente).

Worthington es creadora de la iniciativa Mes del Envejecimiento Saludable, una celebración anual de la salud diseñada para centrar la atención nacional en los aspectos positivos del envejecimiento. Ahora en su segunda década, Worthington dice que el Mes del Envejecimiento Saludable brinda inspiración e ideas prácticas para adultos mayores de 45 años, para mejorar su bienestar físico, mental, social y financiero.

El número de personas mayores de 45 años crece cada año. La atención solía estar solo en los baby boomers. Los integrantes de la generación X se están abriendo paso a codazos y tienen muchos de los mismos intereses que la generación anterior: mantenerse activos y vibrantes el mayor tiempo posible. Actualmente, hay más de 76 millones de baby boomers mayores de 50 años y el primero de los 82.1 millones de la generación X alcanzó ese hito en 2015.

“Usa septiembre como motivación para hacer un balance de dónde has estado, qué es lo que realmente te gustaría hacer si el dinero no fuera un problema”, dice Worthington. “¡Y pruébalo! ¿Quién dice que tienes que hacer algo relacionado con lo que estudiaste en la escuela? ¿Quién dice que no puedes comenzar tu propio negocio en casa más adelante en la vida, probar tu destreza física o hacer algo muy diferente de todo lo que has hecho antes? ¡Solo esa persona que ves en el espejo!”



va positiva de la vida. Solo te deprimirán y te impedirán seguir adelante. Rodéate de personas enérgicas, alegres y positivas de todas las edades y tú también serás más feliz. (Consejo: sonríe con frecuencia. Es contagioso y aleja a los detractores).

4. Camina como una persona vibrante y saludable. Vamos. Probablemente puedas hacerlo. Analiza tu forma de andar. ¿Caminas despacio porque acabas de volverte perezoso o, quizás, tienes miedo de caerte? (Consejo: haz un esfuerzo consciente para dar pasos grandes, camina con el talón primero y usa zapatos cómodos).



FIX A TICKET

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

AYUDAMOS A CHOFERES CUANDO SU LICENCIA ESTA EN PELIGRO ¡VAYA CON LOS MEJORES!

¡NUESTROS ABOGADOS TIENEN LA EXPERIENCIA PARA PELEAR SU CASO EN CORTE!

¡PREGUNTE A NUESTROS CLIENTES! ¡MAS DEL 90% DE EXITO!

855.349.2849



¿POR QUÉ ESE NOMBRE?

Según Worthington, "Vimos la necesidad de llamar la atención sobre los mitos del envejecimiento, para gritar 'Oye, no es demasiado tarde para tomar el control de tu salud, nunca es demasiado tarde para empezar algo nuevo'. ¿Por qué no pensar en los aspectos positivos del envejecimiento en lugar de los estereotipos y los aspectos negativos?"

Septiembre es un momento perfecto para celebrar el Mes del Envejecimiento Saludable, ya que es el momento en que muchas personas piensan en comenzar nuevas tareas después del verano. Aprovechando el impulso de "regresar a la escuela" incrustado en todos desde la infancia, las actividades del mes de celebración están diseñadas para alentar a las personas a rejuvenecer y tomar medidas positivas que pueden afectar las áreas de bienestar físico, social, financiero y mental.

Esta iniciativa se introdujo por primera vez cuando los baby boomers estaban a punto de cumplir 50 años. "En ese momento, nadie quería hablar de envejecer", dice Worthington. "Sabes, era la misma actitud de los 60: 'No confíes en nadie mayor de 30; diablos, no, no iremos. Hoy, cuando los boomers cumplen 60 y 65 años, es una historia diferente", explica Worthington. "Reconocimos desde el principio que la atención cuidadosa a la combinación de aptitud física, social, mental y financiera era poderosa en la búsqueda de un estilo de vida positivo y hemos desarrollado nuestros programas Healthy Aging en torno a ese concepto para el gobierno y el sector privado a través de esta celebración anual, así como especiales de TV, videos, libros, material impreso, nuestro sitio web y blogs.



"El interés por la información positiva sobre el estilo de vida parece ser insaciable. Nuestra lista de suscriptores de la revista Healthy Agingsigue creciendo, así que sabemos que estamos en el camino correcto. No estamos hablando sobre la jubilación. Tampoco

somos una revista 'senior' llena de artículos sobre depresión, incontinencia o recitales de órganos. Se trata de personas vibrantes, activas, mayores de 45 años que se hacen cargo de sus vidas, siguen su pasión y esperan felizmente lo que sigue en la vida". [TTL](#)

5. ¡Párate derecho! Puedes quitar la apariencia de unos cuantos años más con este truco que tu madre intentaba decirte. Mírate en el espejo. ¿Estás conteniendo el estómago, tienes los hombros hacia atrás, la barbilla levantada? ¡Comprueba cuánto mejor se ve tu cuello! Fija tu postura y practícala todos los días, todo el día hasta que sea natural. Te verás genial y te sentirás mejor.

6. ¿Cómo está tu sonrisa? Las investigaciones muestran que las personas que sonríen más a menudo son más felices. Tus dientes son tan importantes para tu buena salud como el resto de tu cuerpo. No solo es lo primero que la gente nota, sino que una buena salud bucal es una puerta de entrada a su bienestar general. (Consejo: ve al dentista regularmente).

7. ¿Solo? Deja de preocuparte y quejarte por no tener amigos o familiares. Haz algo al respecto ahora. Justo en este minuto. Toma el teléfono y haz una llamada para hacer una o más de las siguientes cosas: ofrecer tu tiempo como voluntario, tomar una clase, invitar a alguien a almorzar, cenar o tomar un café. (Consejo: Ofrécete como voluntario



en la escuela pública local para mantenerte en contacto con los jóvenes y mantenerte al día con las tendencias, tome una clase de computación

o una sesión de tutoría en tu tienda de teléfonos celulares para mantenerte al día con la tecnología, elige una nueva persona cada semana

para su salir a cenar.)

8. Empieza a caminar no solo por tu salud sino también para ver a los vecinos. ¿Tener un perro? Te sorprenderá cómo el perro puede ser un iniciador de conversación. (Consejo: si no tienes tiempo para un perro, ve a tu refugio de animales local y se voluntario. ¡Estarás encantado con el amor de los cachorros!)

9. Haz que este mes sea el momento para programar tus exámenes físicos anuales y otros exámenes de salud. Acude a las citas y luego, con suerte, podrás dejar de preocuparte por las dolencias por un tiempo.

10. Encuentra tu artista interior. ¿Quién dice que tomar lecciones de música es para niños pequeños en edad escolar? Es posible que tengas un artista al acecho dentro de ti esperando a ser aprovechado. ¿Siempre has querido tocar el piano, el violín o la tuba? ¿Te has preguntado alguna vez si podrías pintar un retrato o una escena al óleo? ¿Qué hay de trabajar en madera? (Consejo: ¡Regístrate ahora para las clases de arte o música de otoño y descubre tu artista interior!)

PRÉSTAMOS... PRÉSTAMOS... PRÉSTAMOS

Camiones - Remolques



NUESTROS SERVICIOS:

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

Claudia García
Especialista en Finanzas

COMUNICATE HOY: 734.679.3266
ABCFINANCE247@GMAIL.COM



¿QUIERES SER

CA MIO NE RO?

6. PREPÁRATE PARA UN COMPROMISO FINANCIERO A LARGO PLAZO

Estás comprometiendo los próximos años para pagar tu nuevo camión. A muchos camioneros les pica el gusanillo de 'Pete' o 'Kenworth' y simplemente tienen que tener uno, ya que nada más los satisfecerá. Asegúrate de que los precios más altos de estas elegantes máquinas se ajusten a tu presupuesto. Son varias las decisiones que deberás tomar cuando llegue la hora de comprar tu primer camión grande.

- ¿Nuevo o usado?
- Cómo 'especificar' un camión grande para longevidad, confiabilidad y para diferentes tipos de trabajo.
- Costo. ¿Cuánto 'camión' puedo pagar?
- Economía de combustible. Ahora más que nunca, este es un factor muy importante. Ya sea que compres un camión nuevo o usado, asegúrate de hacer tu tarea. Descubre lo que dicen los distintos fabricantes de motores diésel sobre el consumo de combustible. Habla con otros propietarios-operadores con camiones y motores similares para ver cuáles han sido sus experiencias. Incluso una sola milla por galón en economía de combustible puede significar una gran diferencia para el resultado final del propietario de un camión.

Uno de los movimientos más inteligentes que puedes hacer es establecer una relación de trabajo sólida con un camión y también con un vendedor de remolques (si también está comprando

un trailer). Encuentra un representante de ventas que tenga inclinaciones mecánicas o un ex camionero que sepa algo sobre el producto que está vendiendo. Deberían poder ayudarte a tomar decisiones informadas sobre qué características necesitarás en tu camión. Su conocimiento te pagará grandes dividendos.

Debes poder comunicarte con tu vendedor en cualquier momento si tienes preguntas antes de realizar tu pedido, para cambiar las especificaciones después del pedido, antes de que se construya en la línea de ensamblaje, después de las preguntas de compra, problemas de garantía, etc. Es imperativo tener un contacto que tenga tus mejores intereses en mente y trabaje para ti. A menudo, también pueden brindar buenas pistas para el financiamiento competitivo de camiones.

Si estás buscando camiones usados, ten cuidado. Comprar equipos usados es ciertamente una opción viable, pero el comprador debe tener cuidado. Un camión que se descompone constantemente puede acabar con tu carrera como operador propietario en un santiamén. Revisa bien la garantía.

Si estás considerando tener tu propio equipo por un corto tiempo, correr duro y ganar mucho dinero, piénsalo dos veces. La depreciación y la reventa en camiones grandes pueden ser brutales. Podrías perder tu pago inicial en efectivo y no recuperarlo en la reventa. Si este



MÁS TIPS PARA CONVERTIRTE EN PROPIETARIO-OPERADOR

EL MES PASADO ABORDAMOS CINCO TEMAS QUE NOS PARECEN CRUCIALES PARA CONVERTIRTE EN UN PROPIETARIO-OPERADOR EXITOSO, ASÍ QUE ESTE MES SEGUIMOS CON LA MISMA "CANTAleta" Y NOS EXTENDEREMOS EN DOS ASPECTOS IGUALMENTE IMPORTANTES.

es tu plan, considera ser conductor para una empresa, donde puedes simplemente renunciar y alejarte del trabajo. Si eres una persona que se aburre con facilidad y cambia de trabajo, o se muda con frecuencia, no compres tu propio camión. Simplemente olvídate de convertirte en un propietario-operador.

Saltar de un operador a otro también es costoso. Hay dinero retenido involucrado que muy bien puedes perder, si no cumples con los compromisos de tiempo y las obligaciones de tu contrato. Este no es solo un trabajo de camiones del que puedes alejarte fácilmente. Estarás compro-


metido financieramente por un contrato de arrendamiento con un transportista o un cliente.

7. ELIGE CUIDADOSAMENTE PARA QUÉ EMPRESA DE TRANSPORTE TRABAJAR

Trabajar para un buen transportista es esencial. Hay muchos buenos y sí, muchos malos también. Busca un transportista con operadores propietarios que hayan estado en la empresa durante mucho tiempo. Significa que el dinero ha sido lo suficientemente bueno para sostener-

los a largo plazo... que es lo que quieres.

Busca un transportista sin despacho forzado. No quieres perder una carga o tu trabajo por rechazar una carga. Envío forzado para nosotros, significa que tienen cargas muy malas que deben ser forzadas a un conductor... y eso simplemente no puede ser bueno.

Nunca te involucres en un acuerdo de compra de arrendamiento con una empresa de camiones. Simplemente no funcionan. A nosotros nos gusta llamarle el 'PLAN NUNCA, NUNCA. La realidad es que es muy complicado que te conviertas en dueño del camión. 



CUIDA TU DINERO

CÓMO AHORRAR EN SEPTIEMBRE

SIEMPRE ES BUEN MOMENTO PARA COMENZAR A AHORRAR, PERO SEPTIEMBRE TIENE VARIAS CARACTERÍSTICAS QUE LO HACEN UN MES IDEAL PARA EMPEZAR A CUIDAR MÁS TU DINERO E INCLUSO PROPONERTE METAS FINANCIERAS A LARGO PLAZO. LOS PASOS NO SON COMPLICADOS, PERO SÍ REQUIEREN DE COMPROMISO, ESFUERZO Y DEDICACIÓN ¿ESTÁS LISTO PARA HACER DURAR MÁS TU DINERO? »





Es septiembre, lo que significa que para la mayoría de nosotros, el otoño está aquí! Y no sé ustedes, pero yo soy un completo fanático de todo lo relacionado con el otoño. Las hojas comienzan a cambiar de color (bueno, en todas partes menos en Florida), hay una frescura en el aire y ya empieza a dejarse sentir ese ánimo festivo de ver cada vez más cerca el Día de Acción de Gracias (si, ya sabemos que falta mucho tiempo, pero qué le vamos a hacer). Pero lo que realmente nos encanta del otoño es que el ajetreo y el bullicio de los planes de verano y los enredos de horarios han quedado atrás y nos estamos acomodando de nuevo en las rutinas del año escolar. ¡Qué buen momento para centrarse en las finanzas!

COMIENZA BIEN EL OTOÑO Y CIERRA EL AÑO CON FUERZA

Con los niños de vuelta en la escuela y las vacaciones aún en el horizonte (semi-)lejano, septiembre adquiere una sensación de nuevo compromiso y motivación renovada. Es el momento perfecto para emprender un gran trabajo, como asumir un mes sin gastos para realmente avanzar en tus ahorros o comenzar a planificar tus objetivos financieros a largo plazo. Todavía hay tiempo antes de fin de año para hacer grandes avances y planificar dónde te gustaría estar en los próximos cinco, diez o incluso veinte años.

A corto plazo, septiembre también es un buen momento para implementar algunos consejos y trucos que te ayuden a ahorrar en gastos de temporada, como los almuerzos escolares. Repasaremos algunos excelentes consejos prácticos para crear almuerzos que les encanten a los niños, ¡por menos dinero! Y eso también aplica para los camioneros que comen fuera de casa todos los días.

1. PRUEBA UN MES DE GASTO CERO

Los primeros meses de otoño son un buen momento para asumir un desafío de vivir bien sin gastar dinero. Este popular desafío sin gastos es una excelente manera de "restablecerse" financieramente y ver un gran progreso en tus metas de dinero. Tal vez estés pensando: "¿Sin gastos durante todo un mes? ¡Eso es imposible! Pero créeme, ¡tú puedes hacerlo! Así es como funciona: te comprometes a gastar cero durante 31 días. Algunos lectores hacen excepciones para artículos como gasolina o comestibles básicos. Otros encuentran más éxito cuando se que-



dan sin nada y abandonan todos los gastos durante todo el mes.

¿Es duro? Bueno, sí, definitivamente un desafío, pero también es extremadamente gratificante. Para fin de mes, aumentarás tus ahorros, aprenderás a maximizar los activos que ya tienes disponibles y comenzarás a desarrollar hábitos de por vida para seguir

avanzando hacia la libertad financiera.

¿Listo para saltar? Hemos dividido el desafío de no gastar en pasos y objetivos diarios. Algunos de ellos pueden sonar familiares, tal vez ya hayas comenzado a implementar algunas de las ideas. Algunas de estas actividades pueden parecer fáciles (como comer en casa, organizar tu presupuesto o llamar para reducir tus factu-



ras). Otros días pueden estirar un poco más tu determinación y creatividad.

¿El secreto que escucho una y otra vez sobre el reto de vivir bien y gastar cero? ¡Es un poco divertido! Sé que suena loco, ¡pero es verdad! Asumir este desafío te dará la oportunidad de hacer algo difícil, pero no insuperable. Cuando termines, verás resultados reales y

encontrarás una motivación renovada.

Es un gran proyecto para que las parejas y las familias lo emprendan juntas porque realmente se resuelven formas innovadoras y, sí, divertidas de mantenerse entretenido, disfrutar de las comidas y enfrentar algunos desafíos con creatividad y trabajo en equipo. Entonces, si estás listo para hacerlo, com-

prométete aquí mismo, hoy. ¡Ve si puedes pasar todo el mes de septiembre sin gastar un centavo! Piensa en dónde estarán tus ahorros al final del desafío. Vamos, que sabemos que uno no puede vivir sin gastar nada de dinero, aquí de lo que se trata es de eliminar los gastos superfluos, que pueden representar una buena cantidad de dinero cada mes. >>

2. DA LOS PRIMEROS PASOS HACIA LA PLANIFICACIÓN DE METAS FINANCIERAS A LARGO PLAZO

Una preocupación común es que mucha gente no se siente preparada para la jubilación. Para las familias jóvenes, la jubilación puede parecer una meta nebulosa en la distancia. Para otros, la meta se avecina en el horizonte, pero es desalentadora, si no imposible, de alcanzar.

Si creaste un presupuesto y guardaste un fondo de emergencia y estás trabajando para liberarte de las deudas, una de las siguientes áreas a examinar son tus objetivos financieros a largo plazo. Tampoco limites tus objetivos a la jubilación. Tal vez estás esperando ahorrar para el pago inicial de una casa algún día. Tal vez te preocupa guardar dinero para ayudar a sus hijos con su educación universitaria. Tal vez esté considerando la perspectiva de un cuidado a largo plazo para uno de sus padres o un miembro de la familia.

Muchos de nosotros en la "generación sándwich" estamos atrapados entre grandes rocas financieras. Es posible que estemos ahorrando para la matrícula universitaria de nuestros hijos, pagando nuestros propios préstamos estudiantiles y preguntándonos cómo ayudar a nuestros



padres a superar sus años de vejez y sus desafíos monetarios. Es un lugar difícil.

Si tus objetivos financieros a largo plazo te mantienen despierto por la noche, es hora de sentarse y esbozar el terreno. En lugar de simplemente concentrarte en la próxima factura y el próximo mes (o incluso los próximos seis meses), piensa dónde quieres estar financieramente en cinco, diez o incluso veinte años. ¿Tu meta es estar libre de deudas? ¿Jubilado? ¿Planeas

pagar tu hipoteca y préstamos estudiantiles?

Una vez que tengas una idea de dónde te gustaría estar, trabaja hacia atrás. ¿Qué se necesitaría para alcanzar esas metas financieras? El número puede ser grande e incluso intimidante, pero divídelo año por año para descubrir tu objetivo de ahorro.

Si estás listo para comenzar a invertir en tus objetivos financieros a largo plazo, uno de los mejores primeros pasos es reunirte con un consultor o asesor financiero. Estos expertos financieros te guiarán en la dirección correcta y admirarán el papel de maestro y guía para ayudarte a navegar a través de tu futuro financiero.

3. CREA ALMUERZOS POR MENOS DINERO

Centrémonos en algunos pequeños pasos que puedes tomar en la vida cotidiana para ahorrar dinero. ¡Un área que aumenta rápidamente en esta época del año son los almuerzos escolares! Los almuerzos escolares suelen costar entre \$3 y \$4 cada uno. Si tu y tu cónyuge también optan por comprar un almuerzo, ¡podrían gastar \$16-\$20 por día en algunos sándwiches y bebidas! ¡Eso suma casi \$400 al mes solo en almuerzos (un presupuesto completo para comestibles)! >>



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



Por el contrario, algunas hogazas de pan, mantequilla de cacahuete y mermelada, atún o ensalada de pollo y guarniciones son más satisfactorias y nutritivas para el almuerzo. Además, sabrás que tu hijo recibe un almuerzo que le gusta, en lugar de pagar por un almuerzo que recogerá y tirará.

Algunas formas de ahorrar tiempo, dinero y cordura en la preparación del almuerzo es agregar la preparación del almuerzo a tu plan semanal de preparación para el domingo. ¡Prepara (e incluso congela) sandwiches PB&J con anticipación y sabrán muy bien durante semanas! Coloca un sándwich congelado en una bolsa de almuerzo por la mañana y, a la hora del almuerzo, el pan se habrá descongelado y estará listo para comer.

Instala una alacena y un estante para refrigerios en tu refrigerador con refrigerios y guarniciones empacados para almuerzos. Los niños pueden tomar sus propios artículos al salir por la puerta. Alterna las opciones, pero ten la seguridad de que todos obtendrán

los alimentos que les gustan. Compra artículos como papas fritas y galletas al por mayor. Luego, simplemente vuelve a empaquetarlos como acompañamientos fáciles en bolsitas para el almuerzo, en lugar de pagar mucho dinero por porciones individuales "del tamaño de un refrigerio" (que cuestan mucho más). Ahorra costos y desperdicios usando loncheras estilo bento y recipientes reutilizables en lugar de optar por bolsa para sándwich tras bolsa para sándwich.

Cumple con las pautas de seguridad alimentaria seleccionando opciones no perecederas que no requieran demasiada refrigeración. Muchas escuelas no ofrecen la opción de poner almuerzos fríos en el refrigerador durante el día, así que es mejor prevenir que lamentar.

En cuanto a empacar almuerzos para tu cónyuge y para ti, ¡las sobras son muy útiles! Muchas opciones de comidas congeladas ofrecen al menos una o dos porciones adicionales, lo que presenta una excelente opción


para el almuerzo al día siguiente. Mezcle una gran ensalada de pasta al comienzo de la semana o algunos platos fríos o a temperatura ambiente. ¡Llevar tu almuerzo al trabajo te ahorrará un montón de dinero!

EXTRA: LAS MEJORES COMPRAS EN SEPTIEMBRE

Septiembre es un buen momento para comprar electrodomésticos (excepto refrigeradores). A medida que los fabricantes lanzan nuevos modelos, las versiones del año anterior se liquidan. Septiembre es también la última oportunidad para vender artículos de césped y jardín. Si bien la selección es limitada, los precios tienen grandes descuentos a principios de otoño. Si tu podadora no va a vivir durante el invierno, el otoño es un buen momento para reemplazarlo.

También es un buen momento para comprar un automóvil, nuevamente, debido a los nuevos modelos que se lanzarán al final del verano. Por supuesto, comprar un nuevo coche es un esfuerzo costoso, así que no tomes más de lo que puedes pagar. Si necesitas transporte local, las bicicletas también están en oferta en este momento. Los fabricantes generalmente experimentan una pausa en las ventas al final del verano, por lo que rebajan los modelos más antiguos para moverlos y dejar espacio para las nuevas bicicletas navideñas.

Ponte atento a las tarifas aéreas que saldrán a la venta para la temporada navideña. En la mayoría de los casos, los boletos aumentan constantemente después de septiembre y durante las vacaciones, así que compra ahora para obtener las mejores ofertas para tu viaje de Acción de Gracias y Navidad.

Obviamente con septiembre todos pensamos en la temporada de cosecha. Es un buen momento para comprar calabazas (y todo lo relacionado con las especias de calabaza), manzanas, maíz y frijoles. Hay una gran cantidad de frutas y verduras, así que esté atento a los puestos de granja y mercados de agricultores locales para obtener las mejores delicias para la época de la cosecha. Los refrigerios aptos para la escuela, como los refrigerios de frutas y las barras de granola, también suelen estar en oferta en esta época del año. Da la bienvenida al otoño con grandes metas y un panorama general en mente. ¡Usa el comienzo del otoño para prepararte para el éxito financiero durante el resto del año! 



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



RE-EDUCACIÓN

ADOPCIÓN DE **TECNOLOGÍA** Y CONDUCTORES MAYORES

LA CRECIENTE LLEGADA DE TECNOLOGÍA AL MUNDO DEL TRANSPORTE IMPLICA EL APRENDER NUEVAS COSAS. DESDE CÓMO USAR LOS APARATOS HASTA CÓMO SACARLES EL MAYOR PROVECHO. SIN EMBARGO, CON UNA POBLACIÓN QUE SE HACE MAYOR CADA DÍA, LA ADOPCIÓN DE NUEVAS TECNOLOGÍAS PUEDE SER UN RETO. ESTE MES TE PLATICAMOS QUÉ DEBES CONSIDERAR PARA QUE LOS CONDUCTORES DE TODAS LAS EDADES QUEDEN SATISFECHOS. »



POR: **TRANSPORTE LATINO** / IVO CUTZARIDA

Cada industria en todo el mundo se infiltra cada vez más con nueva tecnología, cambiando la forma en que funciona la fuerza laboral, y la industria del transporte por carretera no es diferente. Con todas las opciones tecnológicas actuales, desde dispositivos electrónicos de registro (ELD por sus siglas en inglés) y cámaras en el tablero con Inteligencia Artificial hasta las muchas aplicaciones basadas en datos, e incluso vehículos autónomos ampliamente disponibles en el horizonte, los proveedores de tecnología tienen la tarea de cerrar la brecha entre los conductores veteranos de 70 años (o más) y la generación entrante de conductores de tan solo 18 años.

Darrin Demchuk, vicepresidente de soluciones de la empresa de software Platform Science, que brinda servicios telemáticos y de gestión de flotas, dijo que un joven de 22 años no quiere completar papeleo a mano, sino que espera usar su teléfono inteligente para ese tipo de tareas, mientras que algunos conductores más antiguos aún enfrentan el desafío de los pequeños dispositivos portátiles, entre otras tecnologías.

Las empresas de transporte están migrando hacia más tecnología en sus camiones para ayudar a mejorar la eficiencia, la seguridad y, en última instancia, el ahorro de costos mientras la utilizan para atraer a la población de conductores más jóvenes. Pero a pesar de que la industria avanza constantemente hacia las operaciones digitales, la población de mayor edad se muestra renuente a este cambio.

“Por lo general, esto no es algo tan directo como que los mayores necesitan estas cosas y los jóvenes estas otras. Al final del día, las personas mayores o con más experiencia que han estado en la industria por un tiempo han experimentado las cosas de cierta manera, por lo que tienes que lidiar con un cierto tipo de gestión del cambio... y el cambio puede ser intimidante para las personas, mientras que la gente más joven podría lle-



gar con ciertas expectativas de tecnología”, dijo Demchuk. “Tienes que manejar las expectativas con los conductores experimentados y mayores, ayudarlos a cambiar lo que están acostumbrados, introducir más automatización y agilizar, etc. Luego tienes que

cumplir con las expectativas de los jóvenes que nacieron en la tecnología”.

Según ScienceDirect, las principales generaciones tecnológicas son mecánicas (nacidos antes de 1939); electromecánicas (nacidos de 1939 a 1948); electrónica analógi-



ca (nacidos de 1949 a 1963); computadora digital (nacido de 1964 a 1978); internet (nacido de 1979 a 1989); e internet más redes sociales más teléfono inteligente (nacidos después de 1989). Los conductores de 50, 60 y 70 años alcanzaron la madurez con la tec-

nología electrónica analógica.

Si bien la edad promedio de los conductores de camiones empleados actualmente es de 40 años, la mayoría de los cuales tiene experiencia con la tecnología, muchas empresas de camiones todavía tienen con-

ductores de 70 años, y tal vez incluso mayores, que son parte de las generaciones electromecánicas y analógicas que crecieron con cosas como batidoras eléctricas y tostadoras y más tarde fueron introducidos a radios y microondas. >>

Esas generaciones ahora tienen que aprender a usar tecnología que va más allá de las interfaces de usuario, como botones, perillas o diales a los que se podía acceder directamente y solo tenían una función, a dispositivos digitales y software con múltiples funciones bajo cada control, mientras que las generaciones más jóvenes no solo esperan sino que exigen esto último.

Si bien la compañía de transporte no puede permitir que una población de conductores que envejece y rechaza la tecnología dicte su adopción si quiere mantenerse competitivo en un mercado que requiere tecnología para operar, la buena noticia es que las generaciones mayores también se están acostumbrando a usar la tecnología. Según Tech Trends y el estudio 50-Plus de AARP (anteriormente American Association of Retired Persons), más del 70 % de las personas de 50, 60 y 70 años usan la tecnología para mantenerse conectadas.

Sin embargo, Doug Schrier, vicepresidente senior de estrategia de Transflo, dijo que las flotas aún deben tener en cuenta la selección de proveedores. "Algo que puedo decirles sobre un conductor profesional, especialmente un conductor mayor, es que su confianza es limitada, y si les implementa tecnología en la que finalmente no pueden confiar, es muy difícil recuperar esa confianza una vez que implementaste algo que no estaba del todo listo", dijo.

La inclusión generacional recae en los proveedores de tecnología, ya que buscan satisfacer las necesidades de los clientes de flotas, pero ¿cómo aseguran las empresas de tecnología la inclusión entre generaciones para ayudar a la industria a hacer la transición a los procesos digitales y crear eficiencias hasta años después, cuando lleguen los camiones sin conductor u otras innovaciones para aliviar o resolver la crisis de los camioneros?

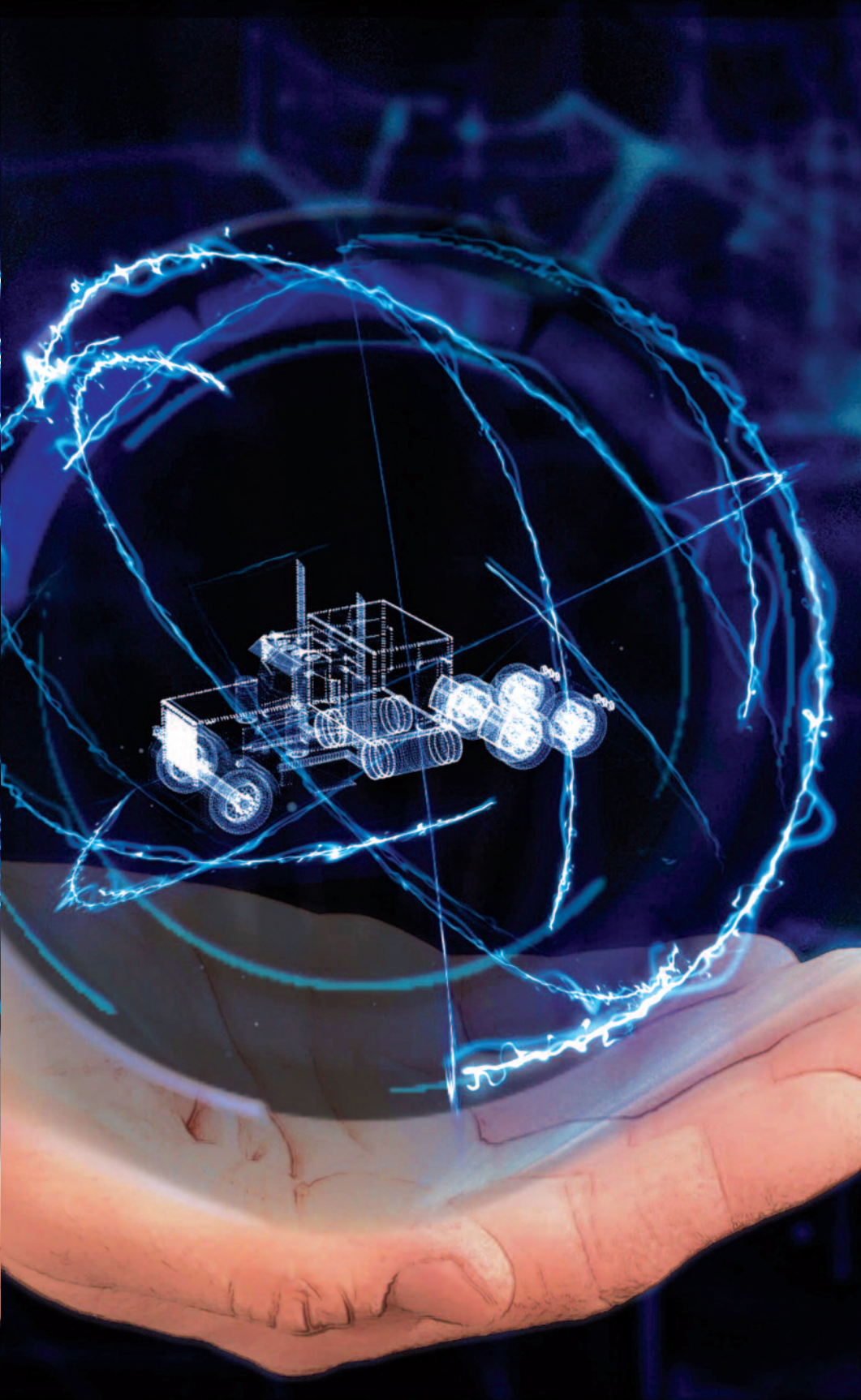
Schrier dijo que es importante tener una experiencia de usuario básica que sea escalable para satisfacer diferentes necesidades y deseos. Para los conductores viejos o jóvenes que pueden tener menos conocimientos tecnológicos, dijo que necesitan la opción más básica, mientras que los más expertos en tecnología pueden querer funciones adicionales, incluso hasta el punto de personalizar el color de su pantalla. "Pasamos mucho tiempo en Transflo preocupados por la facilidad de uso de nuestro software", dijo Schrier. "Lo que encontramos es que el uso

práctico del software definitivamente impulsa la adopción de productos clave. Si es muy simple de usar y tiene un alto valor para el conductor, generalmente obtenemos una gran adopción".

Dijo que las flotas pueden tomar ciertas medidas para aumentar las posibilidades de adopción entre los conductores mayores y garantizar mejor un buen retorno de la inversión a medida que aprenden de manera dife-

"TIENES QUE MANEJAR LAS EXPECTATIVAS CON LOS CONDUCTORES EXPERIMENTADOS Y MAYORES, AYUDARLOS A CAMBIAR LO QUE ESTÁN ACOSTUMBRADOS, INTRODUCIR MÁS AUTOMATIZACIÓN Y AGILIZAR, ETC. LUEGO TIENES QUE CUMPLIR CON LAS EXPECTATIVAS DE LOS JÓVENES QUE NACIERON EN LA TECNOLOGÍA".

dijo Demchuk



rente a los que crecieron con la tecnología moderna en sus manos. Schrier dijo que es conveniente considerar sesiones de "microeducación" que guíen a los conductores a través de una función al día que sea

fácil de usar y muestre el valor de usar la tecnología, como un mayor tiempo de actividad, lo que significa más dinero y más tiempo en casa, y estarán más abiertos a explorar el resto. "Entonces, la cuarta función es un

enfoque mucho más fácil que tratar de proporcionarles todas las funciones o cómo usar la aplicación de adelante hacia atrás, por dentro y por fuera, en una sola sesión", dijo Schrier.

Demchuk dijo que es importante encontrar un proveedor que ofrezca más de un medio de capacitación. Dijo que las flotas deben considerar su base de conductores al implementar la capacitación y cómo cada persona aprende de manera diferente. "Tradicionalmente, gran parte de la capacitación de conductores se realizaba en las aulas, lo que para algunas personas tiene mucho sentido. Ahí es donde aprendieron muchas cosas en la vida. Pero en este tipo de mundo digital distribuido hoy en día, también deseas tener cosas como videotecas o contenido digital para las personas que quieran aprender en el camino, o en casa o simplemente quieran buscar algo realmente rápido", dijo. "Básicamente, deseas poder ofrecer el mismo tipo de capacitación y materiales de usuario, pero en diferentes formatos para que pueda atraer a los diversos segmentos de tu base de usuarios en general".

Demchuk agregó que un proveedor también debe tener un buen plan de migración. Schrier dijo que las flotas deben tener cuidado al seleccionar proveedores y elegir uno que ofrezca servicio al cliente hasta el nivel del conductor. Ambos estuvieron de acuerdo en que, al investigar a los proveedores, el conductor debe ser la prioridad. Tanto Platform Science como Transflo tienen equipos de experiencia del usuario.

Demchuk dijo que el equipo de Platform Science probará múltiples formas diferentes de usar un dispositivo, como ponerse guantes para imitar dedos más gruesos y ponerse anteojos innecesarios y extender el brazo del dispositivo, para experimentarlo desde la perspectiva de alguien con problemas de vista. Schrier dijo que Transflo va a las paradas de camiones para hablar con los conductores. "Pregunta a los conductores cómo resolverían este problema y cómo quieren que se resuelva para ellos", dijo Schrier. "Aprenderás tanto de alguien que lo enfrenta a diario que nuestras percepciones o nuestras realidades no se consideran con frecuencia. Se le ocurrirá una solución diferente que esté más alineada con lo que los conductores esperarían". 

CUIDA TUS LLANTAS DEL CALOR





EL CALOR PASA FACTURA A LAS LLANTAS

Puede que el verano ya se haya ido oficialmente, pero la realidad es que las temperaturas son cada vez más altas durante todo el año. Por eso, este mes te queremos platicar el efecto que el calor puede tener sobre tus llantas que, como bien sabes, es la única parte de tu camión que está en contacto con el suelo. Así que más te vale cuidarlas bien. »



mantenimiento: **EL CALOR PASA FACTURA A LAS LLANTAS**

Las temperaturas más altas pueden provocar un mayor desgaste y reventones de los neumáticos, advierten los expertos, lo que hace que el mantenimiento durante los meses de verano sea aún más crítico. “El calor es el enemigo número uno de las llantas, por lo que el calor del verano puede dificultar la batalla para mantener las llantas funcionando a temperaturas operativas aceptables”, dijo Charles Sena, gerente sénior de llantas corporativas de Penske Truck Leasing.

Las llantas de camiones que están correctamente infladas en una mañana fresca se calentarán a medida que avanzan por la carretera y se calentarán aún más a medida que el sol aumente la temperatura ambiente y la de la carretera. “A medida que aumentan las temperaturas, la presión del aire aumentará naturalmente”, continuó Sena. “Por lo tanto, los neumáticos que se inflaron correctamente a 90 grados pueden estar demasiado inflados si la temperatura ambiente alcanza los 110 grados”.

Una regla general, según Jim Garrett, gerente de producto de Michelin North America, es que la presión de los neumáticos aumentará 1 psi por cada aumento de 10 grados en la temperatura del aire. Demasiada presión de aire conduce a un inflado excesivo y pone a los neumáticos en mayor riesgo. “Esto podría causar un rendimiento deficiente de los neumáticos en términos de desgaste (desgaste central aumentado) y tracción (huella más pequeña)”, dijo Garrett. “El aumento de la presión y la temperatura también ejerce presión sobre las reparaciones de neumáticos anteriores y puede provocar más fallas. El calor puede provocar un desgaste general más rápido y hacer que los neumáticos sean más susceptibles al desgaste irregular. En aplicaciones de alta fricción, la tasa de desgaste puede ser muy grande”.

Las temperaturas más altas también pueden debilitar las cubiertas, lo que puede hacer que el recauchutado de una llanta no sea seguro. “El calor excesivo tiene un alto potencial de causar daños a la cubierta del neumático, lo que puede impedir que la cubierta sea vulcanizada; sin embargo, el factor de riesgo más importante de las llantas sobrecalentadas es la posibilidad de que se revienten”, dijo Mark Finger, vicepresidente senior de mantenimiento y operaciones de



Transervice. “Obviamente, esto puede afectar negativamente la seguridad tanto del conductor como de otros automovilistas en la carretera, ya que una falla inesperada en un neumático puede poner en riesgo de accidente a todos los conductores y pasajeros cercanos”, continuó Finger.

Además de las temperaturas ambientales más altas, Tom Fanning, vicepresidente de ventas y marketing de llantas para camiones

de Continental Tire en EE. UU., señaló que las carreteras que se cuecen al sol, en particular aquellas que son irregulares y están mal mantenidas, pueden aumentar aún más el calor. “Las carreteras calientes mal mantenidas pueden aumentar la acumulación de calor en los neumáticos”, dijo Fanning. “Es un factor incontrolable que las flotas deben tener en cuenta, especialmente durante los meses de verano”. »

LAS LLANTAS CUENTAN LA HISTORIA

Si no se abordan a tiempo, las llantas comenzarán a mostrar signos de daño por calor y aumentarán el riesgo de fallas. Además del desgaste excesivo, que puede ser irregular y propenso al desgaste central por sobreinflado, también hay otras señales. “La banda de rodadura se desgarran y se rompe”, dijo Garrett. “Esto puede ser una indicación de que la banda de rodadura se está calentando demasiado. A veces incluso se puede notar un tinte azul en la goma, también un indicador de calor excesivo”. Fanning dijo que una vez que está claro que una llanta ha sufrido daños por calor, no hay solución. “Daños en la carcasa del neumático, cortes, grietas, abombamientos, desgaste irregular, penetraciones y alta resistencia a la rodadura. Una vez que los neumáticos se dañan por el calor, el impacto es irreversible”, dijo.

Finger también notó varios indicadores de daño por calor. “El desgaste irregular de las llantas (especialmente en el centro de la banda de rodadura), las protuberancias, las ampollas, el pelado y/o la decoloración podrían ser signos de que una llanta se está sobrecalentando”, dijo. Ignorar las señales no es una gran opción, ya que los neumáticos dañados por el calor son más propensos a fallar, lo que pone en mayor riesgo la vida y la propiedad. “El daño por impacto puede ser perjudicial para una llanta y la probabilidad de una falla catastrófica aumen-



ta cuando se excede la temperatura de funcionamiento prevista de la llanta”, dijo Finger.

TOMAR MEDIDAS PREVENTIVAS

Mantener la presión de aire adecuada es importante para una vida útil y una tracción óptimas de los neumáticos, y eso es especial-

mente cierto en los días más calurosos. “El mantenimiento de la presión de inflado siempre es importante, pero aún más a medida que aumentan las temperaturas”, dijo Keating. “Los neumáticos siempre generarán su propio calor, pero si el punto de partida es más alto, el punto final también lo será”.

Sena aconsejó verificar la presión del



mantenimiento: **EL CALOR PASA FACTURA A LAS LLANTAS**




aire en el momento adecuado. “Comprobar la presión del aire de forma rutinaria es lo más importante que puede hacer cualquier flota”, dijo Sena. “Sin embargo, solo deben ajustarse cuando los neumáticos tengan tiempo de enfriarse y la temperatura interna coincida con la temperatura ambiente. Por lo general, esto puede demorar de 3 a

4 horas después de que la unidad está estacionada”.

Un inflado insuficiente conducirá a temperaturas de los neumáticos aún más altas. “El mayor impacto del calor en las llantas de los camiones es por correr sin inflar, correr con llantas infladas por debajo de la tabla de carga e inflado para esa llanta”, dijo Garrett.

Esté especialmente atento cuando revise la presión de aire en llantas duales. “Mantén los neumáticos dobles dentro de 5 psi uno del otro”, explicó Garrett. “Las diferencias de alta presión inducen torque en los neumáticos y aumentan la temperatura de funcionamiento”. Si se pronostican días más calurosos, intensifica la conciencia de los neumáticos con los conductores. “Mantener la presión de inflado adecuada es la primera línea de defensa, por lo tanto, se debe comunicar un énfasis adicional a los conductores sobre el control de la presión del aire durante las inspecciones previas y posteriores al viaje cuando se pronostican temperaturas más altas”, dijo Finger.

Si bien correr con cargas pesadas puede estar bien durante los meses más fríos, no siempre es recomendable durante la época más calurosa del año. “Observa la carga: las cargas más altas aumentan la presión y potencialmente la temperatura”, dijo Garrett. “Algunas flotas rechazarán cargas muy pesadas en el verano en los estados del sur”. Fanning aconsejó apoyarse en un sistema de control de la presión de los neumáticos (TPMS) para ayudar a maximizar el rendimiento de los neumáticos, especialmente en los días calurosos. “El TPMS puede advertir a la flota si un neumático no está inflado y proporcionar la temperatura y el psi recomendado”, dijo. 



¿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

MOTO: HARLEY-DAVIDSON STREET GLIDE 2022

¡A RODAR!



HARLEY-DAVIDSON STREET GLIDE 2022

Pocas marcas logran las sensaciones al viajar en carretera como Harley-Davidson. Sí, no son las máquinas más refinadas ni las mejor equipadas, pero tienen ese no-se-qué que las ha hecho las favoritas de cientos de miles de personas. Y la nueva Street Glide ST es una delicia para recorrer cientos de millas. »



La Harley-Davidson Street Glide llegó por primera vez al mercado de motocicletas en 2006 y, con cada nuevo lanzamiento, se ha convertido en una fuerza imparable. Pocas personas pensaron que la Street Glide de Harley-Davidson se convertiría en una de las motos de gran turismo más populares en la actualidad. La reciente edición de Street Glide se basa en los éxitos de sus predecesores.

Los entusiastas de las motocicletas o los novatos apreciarán la Street Glide por sus características recientemente mejoradas que la aíslan de competidores cercanos como la Indian Chieftain Limited y la GL1800 Gold Wing de Honda. Para los motociclistas que buscan estilo, comodidad y seguridad, la Street Glide supera todas las expectativas.

La Street Glide sigue siendo la mejor



opción para quienes desean personalizar su moto. Al igual que otras Harley-Davidson, esta sigue la larga tradición de rudeza y durabilidad. Aparte de eso, el sonido del motor recuerda a una motocicleta antigua. Las vibraciones que emite el motor mientras conduces son increíbles de sentir. Siempre que sometas esta increíble moto a un mantenimiento de rutina, tienes garantizado un buen tiempo en la carretera.

La mayor mejora con la Street Glide para 2022 radica en el motor. Harley finalmente descartó el Twin Cam y diseñó el Milwaukee-Eight para volver al tren de válvulas de una sola cámara, y puedes anotarnos como fanáticos. El motor tiene una enorme cilindrada de 1,917 cc (117 pulgadas cúbicas). Sí, eso es un poco de agitación masiva, pero Harley afinó gran parte de la sacudida típica del V-Twin para convertirlo en la generación de motores más suave que jamás haya salido de Milwaukee.



moto: **HARLEY-DAVIDSON STREET GLIDE 2022**



La compresión es de 10.2 a 1, por lo que puedes olvidarte de llenar el tanque en la bomba de gasolina barata. La Street Glide produce 127 lb-pie de torque a 3,750 rpm. HD no ha publicado los caballos de fuerza, pero corre el rumor de que la métrica es algo en los 105 HP, no es que importe, es el torque la cifra que debes conocer para saber qué tanto empuja una moto (y cuánto pesa, claro, pero es un gran indicador).



Los sistemas electrónicos de alto nivel, en general, se han filtrado desde los triciclos y modelos CVO, pero si deseas todas las ventajas electrónicas que se encuentran bajo el paraguas Reflex Defensive Rider Systems, tendrás que comprarlas de la lista de equipos opcionales. Los frenos vinculados electrónicos son la única maravilla que forma parte del equipamiento estándar.

La inyección electrónica de combustible ayuda a cumplir con las emisiones y alcanzar

la clasificación de millaje de 43 mpg. Una transmisión de seis velocidades reduce las relaciones para proporcionar velocidades de carretera de bajo estrés, y la potencia va a la rueda trasera a través de una transmisión por cadena. La velocidad máxima de la Street Glide es de 110 mph, regulada.

DISEÑO

Como todas las motos más tradicionales de Harley, la Street Glide tiene sus raíces en la antigüedad. Todo comienza con el amplio chasis "FL" y la parte delantera familiar para cualquier fanático de la marca desde hace mucho tiempo. La salpicadera delantera es una unidad de longitud completa que tiene lados relativamente altos para dejar visible la mayor parte de la rueda delantera y evita cualquier tipo de accesorios cromados para una apariencia limpia. >>



Los cubre amortiguadores oscuros de la horquilla se olvidan del brillo junto con una abrazadera de horquilla igualmente negra que monta las señales de giro delanteras. Sin embargo, es el carenado Batwing y el parabrisas lo que realmente define la parte delantera y le da a la "SG" su inconfundible silueta.

Probado en túnel de viento y proporcionado para reducir la resistencia y mejorar la penetración, el carenado delantero alberga un faro sencillo. Debajo del faro, las rejillas de ventilación desvían parte del aire entrante hacia la bolsa protectora detrás del vidrio, lo que proporciona un margen de amortiguación bajo donde se encuentran la bolsa y la estela. En la parte superior, un parabrisas ahumado y recortado define las líneas superiores bastante limpias creadas por los espejos escondidos detrás de las puntas de las alas del murciélago. Aquí no abarrotarán la línea de vuelo.

Un cuarteto de indicadores analógicos redondos en el carenado interior se combinan con el conjunto habitual de luces indicadoras para manejar la mayor parte de la instrumentación. El sistema The Boom! Box 4.3 es la verdadera obra maestra aquí con su interfaz de pantalla táctil a color que le permite pellizcar, deslizar y arrastrar a través de los diversos menús y selecciones que presentan métricas críticas junto con opciones de entretenimiento.

Un par de parlantes transmiten las melodías del receptor AM/FM, Weather Band o SiriusXM, o transmiten sus propias canciones desde sus dispositivos móviles a través de una conexión USB. Una conexión Bluetooth conecta tu casco a la red para una funcionalidad de teléfono móvil manos libres con capacidad de reconocimiento de voz para que pueda recibir una llamada telefónica de manera segura mientras está en marcha.

El sillín se eleva sobre el borde posterior del tanque para amortiguar cuando se frena con fuerza. Es un asiento bonito y lujoso que forma una cómoda pala para ahuecar y acunar tu trasero a una altura baja de 26.1 pulgadas del suelo. Esto no solo te coloca "dentro" de la bicicleta más que "sobre" ella, sino que también hace fácil que los conductores no muy altos lleguen al piso a pesar de la anchura de la SG. Hay un buen salto hacia el p-pad, por lo que el pasajero obtiene el beneficio de los asientos del estadio a pesar de que el acolchado se estrecha casi al estilo Mustang, por lo que se trata más de la apariencia y menos de la comodidad.

Las alforjas laterales rígidas brindan 2.3 pies cúbicos de almacenamiento con una operación de un solo toque. One-touch hace que sea fácil de abrir, incluso con guantes, por lo que no tiene



que dejar sus compras en el suelo para quitar la tapa. El borde posterior presenta una salpicadera trasera completa con rellenos para eliminar el espacio entre las bolsas y la parte trasera. Una barra para los bigotes para los guñíos y un portaplacas montado bajo en el centro.

En definitiva, un viaje muy bagger-tastic que alcanza todos los puntos importantes de diseño. Muestra que HD todavía tiene lo que se necesita para combinar el diseño histórico con el rendimiento moderno.

CHASIS

Los miembros tubulares de acero conforman el esqueleto de doble cuna de la Street Glide que soporta completamente el tren motriz y deriva gran parte de su fuerza de



una columna vertebral pesada. Todavía no hay valores ajustables en los componentes de la suspensión delantera, pero la tecnología Showa Dual Bending Valve ofrece una conducción que es muy superior a la simple vainilla para un compromiso aceptable.

En la parte trasera, un conjunto de amorti-



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR: V-twin de 107 ci (1,917 cc)

POTENCIA: 107 HP y 127 lb-pie

TRANSMISIÓN: 6 velocidades, por cadena.

TANQUE: 6 galones

SUSPENSIÓN: Horquilla Showa de 49 mm y dos amortiguadores

FRENOS: Discos de 300mm con calipers de 4 y 2 pistones.


PRECIO: Desde \$29,999

guadores de emulsión brindan una conducción cómoda con un volante para ajustes de precarga rápidos y fáciles sin el beneficio de herramientas o incluso de rodillas sucias. Simplemente busca debajo de tu muslo derecho desde el asiento del piloto y márcalo justo donde lo desees.

Con toda la masa que tiene la Street Glide,

tanto visual como real, uno pensaría que calificaría como una motocicleta "grande". Sin embargo, los centros de las llantas están distantes 64 pulgadas, que es aproximadamente lo mismo que en la gama Softail. Un rin delantero de 19 pulgadas crea una agradable compensación visual contra la parte trasera de 16

pulgadas. Los neumáticos 130/60 y 180/65, delantero y trasero respectivamente, completan el chasis rodante. Los frenos reflejan la masa que necesitan controlar con pinzas dobles de cuatro pistones en la parte delantera y rotores grandes. El ABS, una maravilla en cuestión de seguridad, forma parte del equipamiento de serie.

La Harley Davidson Street Glide 2022 Vivid Black cuesta \$29,999, si la prefieres en gris mate, hay que pagar unos 600 dólares adicionales. El control de crucero y la seguridad son estándar, y nuestros hermanos y hermanas en California pueden esperar un golpe de emisiones de \$200. El sistema RDSR que aumenta considerablemente la seguridad te quitará unos mil billetes verdes más. 

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 2022 | TRANSPORTE LATINO



¿BUSCAS EMPLEO?

BOLSA DE TRABAJO

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



TATA MOTORS

Connecting Aspirations







ACTUALIZACIONES
DE MANERA REMOTA

MONITOREO
Y SOPORTE
24/7

CONECTIVIDAD SIN
PRECEDENTES

MÁS DE 550
UBICACIONES
EN LA RED
DE SERVICIO

HERRAMIENTAS
AVANZADAS DE
MANEJO DE FLOTA

Tu socio para largas distancias.

Cuando manejas los Mack Anthem[®]
Dormitorio, hacemos que nuestro
trabajo sea ayudarte a maximizar el tuyo.

Escanee para
obtener detalles.



Entérate cómo Mack puede ayudarte en
MackTrucks.com/Partners

BORN READY.