

WESTERN STAR 57X | ISUZU N SERIES DIESEL | RAM 1500 2025

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

DICIEMBRE • MAGAZINE • 2023  
**TRANSPORTE  
LATINO**

www.transportelatino.com



DEL MUNDO

# AROCES

CAMIONETA



MERCEDES-BENZ  
SPRINTER

EL AROC ES UN CAMIÓN PARA CONSTRUCCIÓN QUE PRESUME UN GRAN EQUIPAMIENTO EN ASISTENCIAS PARA LA CONDUCCIÓN QUE LO HACEN UN CAMIÓN MÁS SEGURO EN EL CAMINO Y FUERA DE ÉL. POR SUPUESTO, LOS CUATRO MOTORES GARANTIZAN QUE ENCUENTRES LA POTENCIA Y ECONOMÍA DE COMBUSTIBLE QUE NECESITAS.



**ACELERANDO  
LOS CAMIONES ELÉCTRICOS.**



**DAF**



PAG.

20

## MERCEDES-BENZ AROCS 2024

El Arocs es un camión para construcción que presume un gran equipamiento en asistencias para la conducción que lo hacen un camión más seguro en el camino y fuera de él. Por supuesto, los cuatro motores garantizan que encuentres la potencia y economía de combustible que necesitas.

28

AMERICANO



## WESTERN STAR 57X 2024

Con una cabina sumamente cómoda y equipada, gran aerodinámica y una miríada de asistencias de seguridad, Western Star nos presenta su buque insignia para el transporte de larga distancia. El 57X es el camión más avanzado tecnológicamente que la firma haya construido y es una excelente alternativa para quienes buscan economizar en combustible.

36

VOCACIONAL



## ISUZU SERIE N DIESEL 2024

¿Cómo hacer que uno de los mejores camiones medianos de cabina avanzada sea aún mejor? Para Isuzu, la respuesta fue equipar a la Serie N Diesel con una serie de asistencias avanzadas al conductor que hacen de este modelo un camión aún más seguro y eficiente.

44

UTILITARIO



## MERCEDES-BENZ SPRINTER 2024

La Sprinter es una van de trabajo y, a pesar de que las posibles combinaciones cada vez son menos con la reducción de motores, se mantiene como una opción muy versátil. Ciertamente, es más cara que sus rivales, pero la tecnología, confort y refinamiento también son mayores a los de su competencia.

CONTENIDO | DIRECTORIO

4

DICIEMBRE DE 2023 | TRANSPORTE LATINO



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



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

**Shell  
ROTELLA**

El aceite de motor que trabaja tan duro como usted.

ENCUENTRA  
LA NUEVA APP DE

MAGAZINE  
**TRANSPORTE  
LATINO**

PARA IPAD,  
IPHONE Y  
ANDROID



ES **GRATIS!**



Available on the  
App Store



PAG. **90**

**INDIAN CHALLENGER ELITE 2024**

La Indian Challenger Elite es una motocicleta de turismo de la que se harán solamente 325 unidades. Impulsada por un poderoso motor PowerPlus de 1.8 litros y con múltiples comodidades y asistencias electrónicas, esta máquina está hecha para vivir en la carretera y rodar por cientos y cientos de millas.



CAMIONETA

**50**  
**RAM 1500 2025**  
Ram sube la apuesta con la Ram 1500 2025 y le dice adiós a los V8, un movimiento inusitado en esta categoría, pero que muestra la confianza de la marca en sus motores 6 en línea turbocargados. Además, llegan a la familia dos versiones eléctricas.



SALUD

**58**  
**CUIDA TU SALUD MENTAL**  
Mucho se ha escrito sobre cómo los camioneros pueden mantener o mejorar su estado físico; pero igual de importante es poner atención a la salud de tu mente. Eso aplica para todas las personas, pero es especialmente importante para los camioneros.



MANTENIMIENTO

**78**  
**INVIERNIZA TU CAMIÓN**  
La llegada del invierno hace necesario tomar medidas para que tu camión no falle a causa del frío. Sigue los pasos que preparamos en esta guía para que ruedes seguro durante los meses en que las temperaturas bajas son el pan de cada día.

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]  
**Executive Editor** Steve Sturgess  
[sturgess@transportelatino.com]

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

**PR Director** Leslie Johnson  
[pr@transportelatino.com]

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

880 West First St. Suite #310  
Los Angeles, CA 90012  
Tel: 213.621.2188, Fax: 213.620.6255  
[WWW.TRANSPORTELATINO.COM](http://WWW.TRANSPORTELATINO.COM)  
[contactus@transportelatino.com](mailto:contactus@transportelatino.com)

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

**BPA**  
WORLDWIDE  
CONSUMER  
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

DICIEMBRE DE 2023 | **TRANSPORTE LATINO**

# ISUZU



FELICES

*Fiestas*

De parte de todos nosotros  
en Isuzu Commercial Truck of America.

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

© 2023 Isuzu Commercial Truck of America, Inc.



**S**e está gestando una gran lucha legislativa en California por los camiones autónomos. Y supongo que es uno de los primeros disparos en lo que probablemente será una guerra larga y polémica sobre el papel que desempeñarán los conductores humanos en el futuro del transporte por carretera. A medida que el despliegue de camiones autónomos parece cada vez más probable, comienzan a crecer los temores de que la tecnología no sea segura para el público en general. Igualmente importante, parece que están aumentando los temores de que los camiones autónomos tengan un efecto devastador en lo que se ha convertido en uno de los empleos manuales más grandes que quedan en el país.

En agosto, recién salidos de su victoria en las negociaciones en el contrato de UPS, la Hermandad Internacional de Teamsters salió a apoyar el Proyecto de ley AB 316 de la Asamblea de California. Este es un proyecto de ley patrocinado por los demócratas que se presentó en enero pasado cuando quedó claro que, al igual que otros estados, el Departamento de Vehículos Motorizados de California se estaba preparando para permitir vehículos autónomos de más de 10,000 libras. para comenzar a operar en la vía pública. Además, parecía que el DMV estatal estaba planeando implementar esta política sin el consentimiento de la legislatura de California. Y el revuelo en torno al proyecto de ley muestra cuán divisivo probablemente se volverá el tema de los camiones autónomos en poco tiempo.

Para empezar, el gobernador demócrata de California, Gavin Newsome, está ferozmente opuesto al proyecto de ley— para consternación de los Teamsters. California es una superpotencia tecnológica y económica, y Newsome claramente quiere que siga siendo así. En una carta a los legisladores que se oponen al proyecto de ley, Dee Dee Myers, asesor principal de Newsome y director de la Oficina de Desarrollo Económico y Comercial del Gobernador, dijo: "Nuestro estado está en la cúspide de una nueva era y no puede arriesgarse a sofocar la innovación en este momento crítico". Myers continuó señalando que otros estados, como Texas y Arizona, "se están posicionando activamente para atraer a las empresas con sede en California y las inversiones y empleos que generan". Del otro lado de la cuestión está el público de California, que, según una votación citada por los Teamsters, se opone a los camiones autónomos. Una encuesta reciente realizada por la Asociación Estadounidense del

# LA GUERRA DE LOS AUTÓNOMOS




Automóvil (AAA) encontró que casi el 70% de los conductores estadounidenses tienen miedo a los vehículos autónomos. Asimismo, un estudio realizado por RABA Research en Texas en abril encontró que el 64% de los encuestados se sentiría incómodo compartiendo la carretera con vans de reparto sin conductor, y el 73% se sentiría incómodo compartiendo la carretera con camiones y tractocamiones autónomos.

Además de las cuestiones de seguridad, crece la preocupación de que los camiones autónomos dejar sin trabajo a miles de camioneros. Los Teamsters citan un estudio de 2018 del U.C. Berkeley Labor Center sobre camiones autónomos, que señala que, "sin intervención política, la automatización probablemente eliminará los empleos de transporte con salarios altos y medios, al tiempo que creará empleos de conducción de baja calidad (en su lugar)". Y, según la Conferencia Nacional de Legislaturas Estatales, 29 estados ya cuentan con legislación sobre vehículos autónomos. Obviamente vendrán más regulaciones.

Entonces, ¿qué deberíamos hacer con este repentino aumento de la preocupación por los vehículos autónomos, en particular los camiones autónomos? Creo que es una señal de que la realidad de los automóviles y camiones autónomos que operan en las vías públicas está empezando a afectar en gran medida al público, a los

funcionarios electos y a los sindicatos.

Sin duda, la tecnología autónoma (los camiones autónomos, en particular) será una tecnología brutalmente transformadora o disruptiva, (dependiendo de tu punto de vista) que enviará ondas de choque a través de casi cada segmento de nuestra sociedad imaginable. Además, el debate en California es una señal clara de que esas ondas de choque autónomas están empezando a reverberar en todo el país. Es difícil recordar que algo tan transformador haya afectado tan rápidamente a una industria e impulsado cambios tan profundos en nuestra economía y sociedad. Me viene a la mente la automatización de las plantas de fabricación en todo el país como un paralelo obvio. Pero eso ocurrió a una escala mucho más lenta y el daño ya estaba hecho cuando la amenaza fue reconocida a nivel nacional.

Por otro lado, en gran parte, el persistente arrepentimiento por la pérdida de todos esos empleos en el sector manufacturero hace años sin duda está desempeñando un papel en la gente que hace sonar la alarma sobre el impacto que los camiones autónomos tendrán ahora en los conductores. Y está empezando a parecer que los sindicatos y sus aliados en el Partido Demócrata aprendieron una lección de esos días y están decididos a opinar sobre cómo se utilizarán los camiones autónomos en las flotas en el futuro cercano. 

Edgardo Iorio, Publisher



*PISA CON  
VALOR.*



OFFICIAL TIRE OF  
MAJOR LEAGUE  
BASEBALL



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



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

AL21

DL11

TL21





**A** principios del próximo año, Chevron Lubricants discontinuará su popular Delo 400 SDE 10W-30 y 15W-40, junto con su Delo 400 XLE 15W-40, una medida que retira de su portafolio los aceites convencionales de base mineral del aceite para motores de servicio pesado Delo (HDEO). El cambio también agiliza la cadena de suministro de Delo que, junto con la mayoría de los fabricantes de petróleo a nivel mundial, enfrentó escasez de productos durante la pandemia.

Walt Collier, gerente del sector comercial de Delo Engine Oils, dijo que después de revisar una serie de posibilidades durante los últimos 30 meses, reducir la cantidad de categorías y productos de aceite de motor que fabrica Chevron era la mejor opción inmediata para mejorar y "reequilibrar" el suministro y al mismo tiempo proporcionar una estabilidad de precios. El cambio, que comenzará a implementarse el 15 de enero, pone un mayor énfasis en las mezclas sintéticas y los sintéticos completos en la línea Delo, dejando la opción convencional a la marca Ursa de Chevron. "La tecnología se está alejando del espacio convencional", dijo Collier, señalando un cambio en el mercado ya en curso de los usuarios finales hacia aceites de motor de mezcla sintética y totalmente sintéticos.

Collier agregó que el cambio de Delo de


## ¡ADIÓS A DELO 400! EN ENERO DE 2024



cuatro categorías de productos actuales a dos (de convencional, mezcla sintética, tecnología sintética y totalmente sintético a solo mezcla sintética y totalmente sintético) "promete tres cosas: mejorar la confiabilidad del suministro de productos; alinear competitivamente los precios de las mezclas sintéticas y los totalmente sintéticos; y brindarles a

los clientes el desempeño que esperan de Delo sin concesiones".

Los usuarios de los aceites más pesados 15W-40 400 SDE y 15W-40 400 XLE encontrarán ese grado de viscosidad en Delo 400 XLE SB, Delo 400 XSP, Delo 600 ADF y Ursa. Delo 400 XLE SB 15W-40 se ofrecerá al mismo precio que Delo 400 SDE 15W-40. Collier dijo que la expectativa es que la mayoría de los usuarios de SDE 15W-40 migren a Delo 400 XLE SB 15W-40. Un beneficio adicional es un intervalo de drenaje del 400 XLE SB que es 1.5 veces más largo que el del fabricante promedio de motores Clase 8, dependiendo del tipo de motor y el ciclo de trabajo, agregó.

Ursa, la marca económica de Chevron, también sufrirá un cambio a mediados de enero, más bien una actualización. Ursa, que seguirá siendo un convencional a base de minerales, contará con la certificación API CK-4 y cumplirá con Cummins CES 20086, Detroit Diesel DFS 93K222, Mack EOS-4.5 y Volvo VDS-4.5. 

Los pedidos de camiones Clase 8 cayeron un 24% año tras año, según un informe de ACT Research, alcanzando 32,287 unidades gracias a segmentos de mercado con una demanda reprimida persistente. En el mercado de camiones rectos vocacionales los pedidos aumentaron un 24% año tras año. Los pedidos del mercado de exportación aumentaron un 91% y los pedidos con destino a México aumentaron un 187%. Los pedidos de tractores Clase 8 en América del Norte disminuyeron un 34% año tras año, y los pedidos de tractores en Estados Unidos disminuyeron un 47% con respecto a los niveles del año anterior.

"La tasa de construcción disminuyó casi un 10% mes tras mes", dijo Kenny Vieth, presidente y analista senior de ACT, "lo que llevó a 27,999 unidades de producción en octubre. Las anécdotas sugieren que los problemas de la cadena de suministro fueron la raíz del incumplimiento de las expectativas". A pesar de que las condiciones por lo demás se suavizan, las expectativas de construcción del primer trimestre de 2024 siguen siendo elevadas.

La construcción de Clase 8 y las ventas minoristas continúan estando cerca, pero las ventas

# BAJAN VENTAS DE CAMIONES CLASE 8



minoristas disminuyeron el mes, lo que provocó que el inventario aumentara, dijo Vieth. "Para los transportistas, el largo mínimo en las tarifas de flete continúa, con tarifas al contado que han cambiado poco desde abril. Un gran impulsor de la debilidad de las tarifas ha sido el retraso en

las adiciones de capacidad de las flotas privadas, dijo Vieth. "Dado que las flotas de alquiler tienden a ser los primeros compradores en línea, las flotas privadas han sido las impulsoras de la fortaleza del mercado de Clase 8 en 2023, agregando equipos en la parte inferior del ciclo".

Los pedidos de Clase 8 totalizaron 255,000 unidades en los últimos 12 meses, según FTR. La tasa anualizada durante los últimos seis meses ha sido de 233,000 unidades. "Los espacios de construcción continúan llenándose a un ritmo saludable", dijo el presidente de la junta directiva de FTR, Eric Starks. "Esperábamos una disminución interanual de los pedidos y tampoco nos sorprendió la disminución intermensual. El panorama general de la demanda de camiones es estable. A pesar de la debilidad del transporte, las flotas siguen dispuestas a pedir nuevos equipos, afirmando nuestras expectativas de demanda de reemplazo durante 2024". STL

## ⚠ Vehículo Encendido

Vehículo: Mi Vehículo  
Ubicación: 12714 Settemont Rd  
Hora: 9:46 PM  
Fecha: 08/09/2022

# ¡No asumas riesgos!

# Rastreo Satrack GPS

Te alerta cuando encienden o mueven tu camión sin autorización.

¡COTIZA AHORA!

📞 (786) 8339897

📞 (786) 3326933

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

 **satrack**

# ECASCADIA Y COCA-COLA LLEGAN CLASE 8 ELÉCTRICOS A CALIFORNIA


**D**aimler Truck North America entregó 20 tractores Freightliner eCascadia Clase 8 eléctricos de batería y cero emisiones a Reyes Coca-Cola Bottling, un embotellador y distribuidor de las marcas de Coca-Cola en la costa oeste y el medio oeste. Según Daimler, estos vehículos eléctricos se unirán a la flota de camiones de reparto de RCCB en Downey, California. Representan los primeros tractores pesados sin emisiones del embotellador agregados a su flota de California. Las eCascadias de RCCB dependerán únicamente de 20 estaciones de carga comerciales Detroit eFill que se han instalado en las instalaciones de Downey. Para complementar las estaciones de carga, RCCB está utilizando Detroit Charger Management System, una solución de software que proporciona una visión integral de su flota eléctrica, lo que permite una gestión eficiente de la energía para, en última instancia, reducir los costos operativos.

Trabajando estrechamente con Detroit eConsulting, un equipo de expertos en movilidad dedicado a ayudar a las flotas a electrificarse, RCCB encontró el mejor diseño del sitio y las mejores formas de integrar las eCascadias en su flota. "Nuestra colaboración con Reyes Coca-Cola Bottling marca un hito importante en la promo-



ción del transporte sostenible", dijo David Carson, vicepresidente senior de ventas y marketing de DTNA. "La integración de Freightliner eCascadias en la flota de RCCB muestra que la responsabilidad empresarial y ambiental pueden ir de la mano, al mismo tiempo que se fomenta la innovación y la eficiencia". RCCB espera que el despliegue de los camiones dé como resultado una reducción de 40,000 galones de combustible die-

sel por año y gráficos especiales para resaltar el funcionamiento totalmente eléctrico de los camiones. La empresa tiene como objetivo reducir emisiones de carbon en sus operaciones en un 30% para 2030. La flota eléctrica de Downey, que ahora incluye semirremolques eléctricos y vehículos eléctricos de atención al cliente, prestará servicios a clientes de todo el sur de California.

El eCascadia ofrece varias opciones de batería y eje motriz, lo que ofrece un alcance típico de 155, 220 o 230 millas, según la configuración específica. Las múltiples configuraciones ofrecidas son ideales para rutas de transporte cortas y regionales que implican carga basada en depósito, incluidas tareas como logística de última milla, distribución local y regional, acarreo y operaciones de almacén a almacén. Daimler dijo que la recarga tarda entre dos horas y media y tres horas para alcanzar el 80% de la capacidad, lo que fomenta una mayor eficiencia. Desarrollado internamente y totalmente integrado, el tren motriz electrónico de Detroit prioriza la potencia, la eficiencia y la confiabilidad. Para mejorar la seguridad en la carretera, el eCascadia también viene de serie con el conjunto de sistemas de seguridad Detroit Assurance, incluido Active Brake Assist 5. 



**Si manejas un camión**

**deberías ser Miembro.**



**Conviértete en miembro de OOIDA.**

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


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

# ROBO AL ALZA AUMENTÓ 50% EN Q3

La empresa de registro de robo de carga CargoNet informó a finales de noviembre que registró 692 eventos en Estados Unidos y Canadá en el tercer trimestre de 2023, un aumento del 59% en comparación con el mismo período de 2022. Al igual que en el segundo trimestre de 2023, gran parte del aumento se debe a los continuos ataques de desvío de envíos, un tipo de robo de carga estratégica en el que los ladrones utilizan identidades robadas de transportistas y corredores de logística para obtener la carga y desviarla del destinatario previsto para poder robarlo. En total, los ladrones robaron más de 31.1 millones de dólares en envíos en el tercer trimestre de 2023. Durante ese período, los robos reportados aumentaron en todas las categorías de eventos. Los eventos documentados de robo de carga estratégica aumentaron un 430% año tras año, y el robo de un medio de transporte cargado, como un remolque completo, aumentó un 4% año tras año. Este tipo de robos fueron más comunes en California, Texas, Florida, Georgia e Illinois. CargoNet también registró un aumento significativo en la categoría "otros", que combina varias categorías de informes como quejas de robo de identidad, cargas de rehenes, quejas de envíos tardíos y otros tipos de registros de inteligencia criminal.

De cara al último trimestre de 2023, no hay

indicios de que la actividad de robo de carga se reduzca en el territorio nacional de Estados Unidos, añadió la empresa. "Anticipamos que el robo de carga estratégica se mantendrá en niveles de actividad sin precedentes durante todo el trimestre", dijo CargoNet en un comunicado de prensa. "Advertimos a la industria que a lo largo de este año, las redes estratégicas de robo de carga han aumentado su actividad durante los períodos festivos".

CargoNet señaló que los grupos de ladrones también tienen como objetivo una gama más amplia de productos básicos, incluidos envíos de metales, como cobre, latón y aluminio; prendas de vestir, especialmente licencias oficiales de prendas deportivas; y envíos de productos de cuidado personal y belleza. La firma también advirtió que "los grupos de robo de carga estratégica continúan siendo pioneros en nuevos métodos de robo de carga estratégica que buscan evadir las prácticas de cumplimiento comunes utilizadas por los corredores de logística". Según se informa, han aumentado los fraudes perpetrados contra pequeños transportistas u operadores propietarios con la intención de secuestrar sus cuentas o convencerlos de que soliciten envíos a corredores en su nombre. Ambas estrategias buscan evadir los controles de robo de identidad que puede realizar un corredor antes de realizar un envío. 



Un SuperTruck es algo raro. Es un experimento científico multimillonario diseñado para ampliar los límites de la eficiencia del transporte, pero no es una plataforma de cero emisiones. Es sólo un camión... en el mismo sentido en que un águila calva es "sólo un pájaro". El SuperTruck 2 de Volvo, fruto de una asociación público-privada con el Departamento de Energía (DOE), tuvo el desafío de lograr una mejora del 100% en la eficiencia del transporte con respecto a su línea base presentada en 2009. Y hubo (irónicamente) vientos en contra en ingeniería. Como SuperTruck es principalmente un ejercicio de concepto e ingeniería, la adquisición de piezas puede ser un desafío y, en algunos casos, deben fabricarse a medida. Puede ser una colina difícil de escalar en el mejor de los casos, pero Volvo los enfrentó mientras la cadena de suministro se desmoronaba durante una pandemia.

Sin embargo, Volvo Trucks no sólo logró el objetivo del DOE sino que también superó las expectativas con un aumento del 134% en la eficiencia del transporte. El SuperTruck 2 de Volvo hizo su primera aparición pública en la Conferencia y Exposición de Gestión 2023 de la American Trucking Association en Austin, Texas, y si bien es en gran medida un vehículo conceptual (o como lo llama el presidente de Volvo Trucks Norteamérica, Peter Voorhoeve, "un "laboratorio de innovación"), también es un banco de pruebas viable para



# CORTA EL VIENTO SUPERTRUCK 2 DE VOLVO

tecnologías que la empresa algún día podría implementar en la carretera. "Podemos probar cosas", dijo Voorhoeve, "y descubrir las cosas que debemos y no debemos hacer".

Uno de los aprendizajes más importantes de SuperTruck 2 fue algo que la compañía sabe desde hace muchos años: la fricción es mala. Sin embargo, lo que se hizo evidente en la búsqueda de mejoras es que una línea motriz convencional está lo más optimizada posible. Si Volvo quería grandes ganancias, el camión debe tener fluidez en su movimiento. "Una de las cosas que aprendimos es que, para lograr un mayor rendimiento, no es necesario trabajar con la línea motriz", dijo Voorhoeve. "Es aerodinámica".


Comenzando con una cabina perfectamente en forma de cuña de adelante hacia atrás, que incluye un parabrisas envolvente inclinado y hecho a medida, la parte delantera está diseñada

alrededor de un paquete de enfriamiento de tamaño reducido, un remolque totalmente aerodinámico con carenados, faldones y cola de barco, e incluye altura de manejo ajustable accionada neumáticamente. Volvo Trucks también reemplazó los espejos tradicionales montados en el cofre y la cabina con un sistema de monitoreo de cámara optimizado para reducir la resistencia en más de un 4%.

Toda la combinación de tractocamión fue diseñada para desplazar suavemente el aire con una resistencia mínima, lo que resulta en una resistencia un 50% menor que la línea base de Volvo Trucks de 2009, una mejora de aproximadamente un 20% en la resistencia aerodinámica con respecto al SuperTruck 1 de Volvo Trucks. Alrededor de dos tercios de la reducción a la resistencia en el SuperTruck 1 con respecto a la línea base de 2009 se debió a tratamientos

aerodinámicos del remolque: optimización del faldón y la cola del barco. Dado que SuperTruck 2 también cuenta con faldones de remolque y cola de barco optimizados, la mayoría de sus mejoras aerodinámicas con respecto a SuperTruck 1 se pueden atribuir a un diseño de cabina completamente nuevo, que incluye un parabrisas radicalmente diferente, mientras que SuperTruck 1 era una versión ligeramente modificada de una cabina VNL 670, SuperTruck 2 demostró el potencial de obtener importantes mejoras aerodinámicas al cambiar la carrocería en blanco, dijo Voorhoeve.

Además de los avances aerodinámicos, los ingenieros implementaron varias estrategias de reducción de peso para lograr un peso en vacío significativamente reducido de 27,000 libras. para el camión combinado y el remolque. Volvo Trucks eligió una configuración 4x2, que no es común en EE. UU., pero que se utiliza con frecuencia en Europa utilizando menos ejes para la misma carga útil. El camión fue diseñado para que pudiera aplicarse a una configuración 6x2 o 6x4, pero eso no fue parte de la validación del demostrador específico para este programa. El diseño de la cabina más corta es liviano y se combina con un chasis de aluminio que utiliza un sistema de eje motriz optimizado y liviano con un solo eje de transmisión compuesto.

Volvo Trucks trabajó con el fabricante de remolques Wabash National, socio del proyecto, para incorporar un remolque aerodinámico liviano y personalizado con una forma aerodinámica optimizada del camión y el remolque para que parezcan una unidad sin costuras, y trabajó con Michelin en un compuesto de caucho experimental, nuevo y más liviano, con una menor resistencia a la rodadura y utilizó un neumático más pequeño de 19.5 pulgadas tanto en el SuperTruck 2 como en su remolque personalizado. 





Scania CV AB y el transportista digital por carretera Sennder Technologies han formado Juna, una empresa conjunta para introducir un modelo de pago por uso que proporcione a las empresas de transporte europeas acceso a soluciones de camiones eléctricos y capacidad garantizada. Al combinar la tecnología avanzada de Sennder con la oferta de camiones eléctricos de Scania, Juna pretende avanzar en la adopción de camiones eléctricos, en línea con el plan 2020 de la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles y la declaración conjunta con los científicos del clima comprometiéndose con el objetivo de que "para 2040 todos los vehículos comerciales nuevos vendidos deben estar libres de (combustibles) fósiles".

Scania dijo que Juna está introduciendo un modelo de pago por uso para camiones eléctricos que allanará efectivamente el camino para la adopción a gran escala de camiones eléctricos. Scania dijo que Juna elimina los obstáculos para la adopción de camiones eléctricos, como los desafíos financieros asociados con los altos costos iniciales, el valor residual y el riesgo tecnológico, y brinda a las empresas de transporte previsibilidad comercial a través de ingresos garantizados.

"Dado que los camiones eléctricos cuestan entre dos y tres veces más que los camiones diésel y que el 70% de todos los camiones en Europa son propiedad de pequeños transportistas con menos de 10 camiones, la combinación


# ELÉCTRICOS "PPV" PROGRAMA PILOTO EN EUROPA



de la oferta de pago por uso de Juna y la utilización de la capacidad de Sennder eliminan eficazmente las barreras para la adopción de camiones eléctricos", dijo David Nothacker, director ejecutivo de Sennder.

Scania dijo que el modelo innovador de Juna ofrece el paquete completo, que incluye vehículos eléctricos premium, reparación, mantenimiento, seguros, servicios digitales y de análisis. Además de las tarifas basadas en el uso y la uti-

lización garantizada, mediante el análisis de datos, Juna optimiza las estrategias de electrificación y simula rutas para la idoneidad de los camiones eléctricos.

Recientemente se ha puesto en marcha un proyecto piloto, según Scania. El primer cliente utiliza un camión eléctrico suministrado por Juna, cargado con energía renovable y que recorre hasta 10 carriles por semana, al igual que su predecesor diésel. Según Scania, el camión opera para un conocido transportista de bienes de consumo de rápido movimiento en la región de Stuttgart, Alemania. El proyecto se basa en la infraestructura de carga pública existente, con costos por kilómetro comparables a las tarifas actuales del diésel. Sólo el primer camión, dijo Scania, tiene el potencial de lograr una reducción anual de 93 toneladas de emisiones equivalentes de CO2. El alcance del piloto se ampliará para incluir rutas de larga distancia durante 2024. 



E-ACTT Modelo Monstrado

## **Diseño a su medida. Soporte Técnico de Fabrica**

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

**Proximas soluciones electricas a su disponibilidad con el nuevo. Autocar E-ACTT. Descubre más en [autocartruck.com/actt](http://autocartruck.com/actt)**



La Administración Federal de Seguridad de Autotransportes ha finalizado una norma que cambiará los requisitos de responsabilidad financiera para los corredores y transportistas. Se prevé que incluyan una disposición que permita a la agencia cerrar rápidamente a un corredor o transportista en caso de una reducción de una fianza u otra garantía financiera requerida con reclamaciones válidas, o por otras razones. La medida, denominada disposición de "suspensión inmediata de la autoridad operativa del corredor/transitario" en la nueva regla final, permitirá a la FMCSA suspender el registro de la autoridad operativa de un corredor o transitario cuando su seguridad financiera disponible caiga por debajo de \$75,000. Hoy en día, el proceso suele desarrollarse a lo largo de un período de espera de 30 días después de la notificación de la cancelación de la garantía por parte de la compañía de fianzas o del fondo fiduciario, una brecha comúnmente explotada por malos actores para mover mercancías sin intención de pagar a los transportistas.

Si el corredor o agente de carga no repone los fondos dentro de los siete días calendario posteriores a la notificación de la FMCSA, según los términos de la nueva regla, la agencia cerrará la entidad con una notificación de suspensión de la autoridad operativa. La FMCSA tiene la intención de utilizar su próxima plataforma del Sistema de Registro Unificado para recibir información de proveedores de garantías, fideicomisarios, corredores y transportistas para administrar las responsabili-

# FMCSA VS MOROSOS ALISTAN LEY CONTRA IMPAGOS


**EN LA REGLA FINAL, LA FMCSA DETALLA ESTAS RAZONES POR LAS QUE LA "SEGURIDAD FINANCIERA DISPONIBLE" DE UN CORREDOR O TRANSPORTISTA PUEDE CAER POR DEBAJO DE \$75,000:**

- Un corredor o transitario consiente en una suspensión.
- Un corredor o agente de carga no responde a una notificación válida de reclamo de un proveedor de fianzas o fideicomisos.
- Una reclamación contra el corredor o transitario se convierte en sentencia.

dades de suspensión inmediata de la agencia.

Con el fraude en el transporte de mercancías alcanzando niveles sin precedentes, la FMCSA señaló que esta regla final "tiene como objetivo reducir el fraude al limitar el tiempo que los corredores pueden continuar acumulando reclamos mientras experimentan fallas financieras o insolvencia antes de que se suspenda su registro de autoridad operativa. Estos cambios adoptados en esta regla darán como resultado que menos

transportistas acepten cargas de corredores que no tienen intención de pagar."

Además de la disposición de suspensión inmediata, la ley incluye requisitos relacionados con los activos de los proveedores de fideicomisos fácilmente disponibles; responsabilidades de fianza o fideicomiso en casos de quiebra o insolvencia del corredor/transitario. La propia autoridad de aplicación de la FMCSA y las entidades elegibles para proporcionar fondos fiduciarios con presentaciones de fondos fiduciarios del formulario BMC-85. La normativa vigente sobre fianzas de intermediarios o fondos fiduciarios expirará el 16 de enero de 2025. Las nuevas regulaciones las reemplazarán el mismo día. Los corredores, proveedores de fianzas e instituciones financieras deben cumplir con las disposiciones relativas a suspensión inmediata, quiebra o insolvencia financiera y autoridad de aplicación a partir del 16 de enero de 2025. Para las disposiciones relativas a activos fácilmente disponibles y entidades elegibles para proporcionar fondos fiduciarios, la fecha de cumplimiento es un año después, el 16 de enero de 2026. 

## FINALIZAN HUELGA MACK Y UAW LLEGAN A UN ACUERDO


Los miembros de United Auto Workers (UAW) ratificaron un nuevo acuerdo de negociación colectiva de cinco años a mediados de noviembre, poniendo fin a un paro laboral de 39 días en las instalaciones de Mack Trucks en Pensilvania, Maryland y Florida. Los empleados regresaron a trabajar el lunes 20 de noviembre para su turno habitual. Los miembros del UAW de Mack Trucks, aproximadamente 3,900 empleados de Mack, habían estado en huelga desde el 9 de octubre, poco más de una semana después de que los líderes del UAW acordaron un acuerdo tentativo que habría evitado los paros laborales, un acuerdo que esos empleados rechazaron por un margen del 73%. El nuevo acuerdo fue aprobado el miércoles por la noche en un 93%, según UAW.

"El nuevo acuerdo garantiza un crecimiento salarial significativo y ofrece excelentes benefi-



cios para nuestros empleados y sus familias", dijo el presidente de Mack, Stephen Roy, mediante un comunicado el miércoles por la noche. "Al mismo tiempo, salvaguardará nuestra competitividad y nos permitirá seguir haciendo las inversiones necesarias en nuestra gente, plantas y productos". Los líderes del UAW calificaron el acuerdo tentativo del 1 de octubre como una victoria "récord" para sus miembros. Incluso cuando las negociaciones se prolongaron, Mack se mantuvo estricto con esos puntos de referencia, ofreciendo un aumento salarial promedio durante cinco años del 36%, con un aumento salarial inmediato promedio para todos los empleados cubiertos de casi el 15%. Para los empleados que aún no están en el nivel más alto (casi la mitad de la fuerza

laboral total), el aumento promedio en cinco años sería del 55%, y el aumento salarial inmediato promedio sería de más del 20%. La mayoría de los empleados que ya tienen la tarifa más alta recibirían un aumento salarial inmediato del 10% y hasta un 20% compuesto en cinco años, a pesar de que las investigaciones de la compañía muestran que estos empleados ya están por encima de las tarifas del mercado, dijo Mack Trucks.

Las primas de la cobertura sanitaria de la empresa, que no han aumentado en más de seis años a pesar de un aumento del 66% en los costes de la empresa durante la última década, según Mack Trucks, se mantienen sin cambios durante cinco años más. Hace casi tres semanas, UAW alcanzó acuerdos provisionales "históricos" con Ford Motor Company, General Motors y Stellantis, matriz de Chrysler. Los locales están en el proceso de ratificar esos acuerdos, y aunque algunas carreras están más reñidas que otras, particularmente entre los empleados de GM, hasta ahora la mayoría ha votado a favor de poner fin a las huelgas. 

# 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**

# EVOLUCIÓN

## MERCEDES-BENZ AROCS 2024

EL AROCS ES UN CAMIÓN PARA CONSTRUCCIÓN QUE PRESUME UN GRAN EQUIPAMIENTO EN ASISTENCIAS PARA LA CONDUCCIÓN QUE LO HACEN UN CAMIÓN MÁS SEGURO EN EL CAMINO Y FUERA DE ÉL. POR SUPUESTO, LOS CUATRO MOTORES GARANTIZAN QUE ENCUENTRES LA POTENCIA Y ECONOMÍA DE COMBUSTIBLE QUE NECESITAS. »





del mundo: **MERCEDES-BENZ AROCS 2024**

Pocas personas estarán en desacuerdo que las zonas de construcción son uno de los entornos más demandantes para un camión, si no es el que más. Y es que es un segmento donde no hay lugar para preciosismos, aquí lo más importante es un enfoque práctico, pensando en la resistencia y durabilidad para soportar los golpes. El Arocs de Mercedes-Benz tiene todas las cualidades necesarias para ser el socio perfecto para el transporte relacionado con la construcción: potentes motores, variadas configuraciones de conducción y un chasis robusto para el desarrollo sostenible de carrocerías adecuadas para la industria. El Arocs tiene un programa extenso que permite a los clientes diseñar sus propias soluciones de transporte que se adapten a los requisitos individuales. Sin embargo, el transporte de construcción hoy en día requiere más que eso. Las operaciones representan obras maestras de la logística, a menudo realizadas en condiciones extremas y que requieren tecnología de punta; tal y como la última generación de desarrollos tecnológicos en asistencias al conductor y la plataforma de conectividad Truck Data Center, el Arocs es una apuesta segura para esta exigente aplicación.

Arocs comprende configuraciones de ruedas desde 4x2 y 4x4 hasta vehículos de tres ejes en 6x2, 6x4 a 6x6. Los vehículos de cuatro ejes están disponibles como 8x2 con eje de arrastre, como 8x4, 8x4 con eje de arrastre, como 8x6 y 8x8. La gama incluye suspensión de acero y neumática, diferentes bastidores según el uso, ya sea principalmente en carretera o principalmente fuera de la carretera, numerosas distancias entre ejes, cabinas para viajes de un día y largas distancias, así como tres sistemas de tracción total. Los camiones de transporte pesado y los vehículos especiales completan el paquete. Los vehículos especiales preconfigurados facilitan a los clientes la elección. Como tractor semirremolque de dos ejes o hormigonera, la cargadora Arocs demuestra constantemente un bajo peso en vacío y una gran carga útil. A su vez, el Arocs Grounder es un vehículo extremadamente resistente para operaciones particularmente desafiantes. Las tractoras de la serie SLT con tres, cuatro e incluso cinco ejes destacan por la carga pesada y el transporte de alta capacidad de hasta 250 toneladas de masa bruta combinada.



El Arocs lleva el control avanzado de crucero y de transmisión Predictive Powertrain Control, lo que resulta en una reducción importante en el consumo de combustible. Además de un sistema de posicionamiento basado en GPS, la nueva generación de PPC utiliza mapas de carreteras digitales que contienen datos sobre topografía, curvas de carreteras, geometría de intersecciones y rotondas, así como señales de tráfico. El Arocs no solo es siempre capaz de encontrar la marcha correcta y la velocidad adecuada para el consumo cuesta arriba y cuesta abajo, sino también cuando se navega por las carreteras sinuosas entre ciudades y pueblos.

En la carretera, el Arocs es hasta un cinco

por ciento más eficiente en combustible en comparación con los modelos sin el control inteligente de crucero y transmisión. PPC ahora también está disponible para camiones de servicio pesado de hasta 120 toneladas, vehículos con tracción total y vehículos con transmisión auxiliar hidráulica o acoplamiento de fluido, con la excepción de la mezcladora de cemento. En este apartado, el haber reemplazado los espejos retrovisores con cámaras resultó de ayuda. El sistema opcional MirrorCam consta de dos cámaras orientadas a la parte trasera cuyas imágenes aparecen en dos grandes pantallas de 15 pulgadas en el poste A de la cabina. La cámara también ofrece ventajas en el manejo y seguridad. La ausencia de espejos, por un lado, ha mejorado considerablemente la visibilidad panorámica. El conductor tiene una visibilidad excelente incluso en diagonal delante del camión, un ángulo que de otro modo habría quedado oculto por la carcasa del espejo. Y ya no es posible que el conductor ajuste incorrectamente el espejo. Porque desde cualquier perspectiva, la cámara muestra la misma imagen completa. >>

Otro sistema importante es el asistente de protección lateral, el cual puede ayudar a evitar accidentes en el lado del copiloto al girar a la derecha debido a que puede advertir al conductor tanto visual como audiblemente antes de que ocurra una colisión. Sideguard Assist es capaz de reconocer y advertir de obstáculos a la derecha del vehículo a lo largo de toda la longitud del vehículo. Para ello, calcula la curva de barrido del remolque. Si MirrorCam está instalado, las advertencias de Sideguard Assist se muestran en la pantalla de la derecha; manteniendo así toda la información relevante consolidada en un solo lugar.

El sistema Active Sideguard Assist ya no solo advierte al conductor sobre ciclistas o peatones en movimiento en el lado del copiloto, como es el caso del Sideguard Assist, sino que también puede iniciar el frenado automático a una velocidad de giro de 12 mph hasta que el vehículo llega a detenerse, si el conductor no reacciona a las advertencias sonoras. Active Sideguard Assist reconoce la necesidad de esta intervención desde el ángulo del volante e, idealmente, evita cualquier colisión. La quinta generación de Active Brake Assist (ABA) también debería contribuir a una seguridad aún mayor. El sistema ahora puede reaccionar mejor ante las personas a velocidades de hasta 30 mph gracias a la combinación de radar y sistema de cámara. Si es necesario, el sistema de seguridad puede iniciar un frenado automático total dentro de los límites del sistema hasta que el vehículo se detenga por completo.



## CABINA

La advertencia de peligros y otra información importante de una manera que no sobrecargue al conductor fue otro aspecto importante durante el desarrollo del nuevo Arocs. El Multimedia Cockpit juega un papel importante aquí, reemplazando el grupo de instrumentos clásico. Ofrece al conductor una visión general clara de todas las condiciones de conducción y funcionamiento relevantes. Esto también incluye la información sobre todos los sistemas de asistencia. El sistema está disponible en dos diseños y siempre incluye un sistema de infoentretenimiento por radio. La versión opcional

tiene un grupo de instrumentos de 12 pulgadas en lugar de una pantalla de 10 pulgadas. Además, hay dos opciones de visualización ('Classic' y 'Advanced'), un sistema de navegación específico para camiones, Remote Online, así como reconocimiento de señales de tráfico. Otro aspecto importante fue vincular estrechamente el Multimedia Cockpit con la carrocería del vehículo.

El Multimedia Cockpit incluye una segunda pantalla, además del habitual panel de interruptores a la derecha del volante. Esta pantalla secundaria ha sido diseñada como una pantalla táctil multimedia. El conductor puede controlar





varias funciones de forma intuitiva y cómoda con el toque de un dedo, siempre que la situación del tráfico lo permita. Por ejemplo, se pueden usar hasta cinco interruptores virtuales para operar funciones corporales que no son relevantes para la seguridad. La calefacción, el aire acondicionado y la telefonía, por ejemplo, también se controlan a través de la pantalla secundaria. Además, la pantalla táctil se puede utilizar para acceder a aplicaciones desde el portal de aplicaciones de camiones Mercedes-Benz, que sirven para optimizar el transporte y la gestión de vehículos, entre otras cosas. »



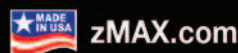
# MAXIMA PROTECCION

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.





La pantalla táctil multimedia también proporciona al conductor información sobre la presión de los neumáticos y la carga por eje, mientras que la pantalla digital puede proporcionar imágenes de hasta cuatro cámaras. Permitted así monitorizar el radio de acción del vehículo. También hay un panel de control con interruptores clásicos ubicado inmediatamente debajo de la pantalla secundaria. Si el número de conectores proporcionados aquí resultara insuficiente, se puede pedir un panel de control adicional en el portavasos como equipo especial. Ambas pantallas también se pueden operar usando los botones de control táctil, o "almohadillas de navegación con los dedos", en el nuevo volante multifunción.


## MOTOR Y TRANSMISIÓN

El Arocs para el transporte de la construcción con un peso bruto de 18 toneladas o más tiene una gran potencia para hacer frente a cualquier situación de conducción. Lleva motores Euro VI robustos y potentes, cambio automático Mercedes PowerShift 3 y un diseño de chasis y suspensión únicos. El motor, transmisión y ejes son fabricados exclusivamente por Mercedes-Benz y diseñados específicamente para los requisitos especiales del transporte de la construcción.

Para mover este caballo de batalla hay cuatro opciones de seis cilindros en línea con tres diferentes cilindradas. El primero es un 7.7

litros con potencias de 235 a 350 caballos de fuerza y torque de 750 a 1,050 lb-pie. Luego tenemos un propulsor de 10.7 litros en dos generaciones, cuya potencia oscila entre 320 y 470 HP y cuyo par motor va de 1250 a 1620 lb-pie. En este caso la diferencia estriba en el nivel de emisiones, la segunda generación tiene la clasificación Euro VI. Le sigue, un 12.8 litros cuya potencia va de 310 a 500 HP caballos de fuerza y un torque de 1550 a 1850 lb-pie. En este caso también está disponible una segunda generación de motor, pero solamente en la configuración de 310 HP y 1550 lb-pie. Por último tenemos al más poderoso de la gama, un 15.6 litros con hasta 620 caballos de fuerza y 2,215 lb-pie de par motor.

El Arocs llega al sitio de construcción equipado con el cambio de marchas automático Mercedes PowerShift 3. En resumen, esto significa un alto nivel de comodidad de conducción, una selección precisa de la marcha, una transferencia de potencia eficiente y un mejor manejo. Está disponible en seis variantes de transmisión para aplicaciones específicas, con 8, 12 y 16 velocidades.

Ciertamente, el Arocs tiene una imagen más refinada y delicada de la que estamos acostumbrados a ver en el segmento de la construcción de este lado del Atlántico. Sin embargo, no dejes que esa "cara bonita" te de la impresión incorrecta; es perfectamente capaz de llevar a cabo arduas tareas en los demandantes y accidentados terrenos en construcción. Además, lleva una importante carga tecnológica que lo hace muy eficiente y hará que tu vida a bordo sea más segura y sencilla 



### EN DETALLE FICHA TÉCNICA

#### MOTORES

- 6L de 7.7 litros con 235 a 350 HP y 750 a 1,050 lb-pie
- 6L de 10.7 litros con 320 a 470 HP y 1,250 a 1,620 lb-pie
- 6L de 12.8 litros con 310 a 500 HP y 1,550 a 1,850 lb-pie
- 6L de 15.6 litros con 510 a 620 HP y 1,920 a 2,215 lb-pie

#### TRANSMISIÓN

- Automatizada PowerShift 3 de 8, 12 y 16 velocidades.

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos
- Neumática

T I M O T H É E C H A L A M E T

*Discover how Willy became...*

# Wonka



ONLY IN THEATERS  
*This Christmas*

© 2024 Warner Bros. Ent. All Rights Reserved





# HI-TECH

## **WESTERN STAR** 57X 2024

CON UNA CABINA SUMAMENTE CÓMODA Y EQUIPADA, GRAN AERODINÁMICA Y UNA MIRÍADA DE ASISTENCIAS DE SEGURIDAD, WESTERN STAR NOS PRESENTA SU BUQUE INSIGNIA PARA EL TRANSPORTE DE LARGA DISTANCIA. EL 57X ES EL CAMIÓN MÁS AVANZADO TECNOLÓGICAMENTE QUE LA FIRMA HAYA CONSTRUIDO Y ES UNA EXCELENTE ALTERNATIVA PARA QUIENES BUSCAN ECONOMIZAR EN COMBUSTIBLE. »

**E**l 5700XE fue el camión más eficiente de Western Star durante seis años, pero la marca entendió que había llegado el momento de dar el siguiente paso si quería mantenerse como una opción atractiva para las flotas pequeñas y los propietarios-operadores. Este "nuevo" modelo, el 57X, viene con grandes dosis de tecnología, algo aparentemente en desacuerdo con los modelos comerciales de los dos grupos que Western Star espera capturar. Las pequeñas empresas de camiones y los independientes son los principales compradores de equipos usados y, a menudo, evitan las tecnologías más nuevas, descartándolas en gran medida como artilugios caros y rebuscados para "sujetadores de volante".

Pero con el 57X, Western Star puso toda la carne en el asador, reconociendo que la actitud en torno a la tecnología puede moldearse (o remodelarse) según su desempeño y lo que hace por el operador. "Es más probable que adopten las características que mejoran la vida de un conductor", dijo Len Copeland, gerente de marketing de productos de Detroit, y señaló que las quejas sobre la tecnología surgen con mayor frecuencia cuando los conductores no han recibido la capacitación adecuada sobre cómo usarla, o dejan una flota por otra que utiliza una solución similar pero diferente. "Los sistemas de seguridad son más importantes para los propietarios-operadores que quizás para cualquier otro cliente. Ves vallas publicitarias por todas partes que quieren saber de ti si has tenido un accidente con un camión. En algunos casos, la tecnología puede eliminar el accidente, o al menos disminuir el impacto y el gasto".

Western Star ha puesto su "pila" de tecnología de seguridad, la plataforma Detroit Assurance, al frente y al centro del 57X. Alrededor del 10% de todos los accidentes que involucran camiones pesados son impactos con la parte trasera a un automóvil de pasajeros. Una de cada cinco muertes de camiones está relacionada con la salida involuntaria del carril. Un estudio reciente realizado por Bosch muestra que los sistemas de seguridad del conductor que incluyen funciones para mantenerse en el carril generalmente "se pagan solos" en dos años o menos, ya sea eliminando los incidentes por completo o disminuyendo la cantidad de daños a la propiedad causados en un accidente.

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 obje-



tos en movimiento frente al camión y puede implementar un frenado completo. Con Detroit Assurance también viene el control de crucero adaptativo (ACC a 0 mph), que mantiene el camión a una distancia segura de seguimiento en relación con su velocidad establecida y la velocidad del vehículo que se encuentra frente a él.

Detroit Assurance 5.0 también ofrece Active Lane Assist (ALA) opcional, un paquete que incluye Lane Keep Assist, Auto Stop, Lane Departure Protection y Steer Assist. Además, el 57X presenta Active Side Guard Assist (ASGA), que está diseñado para mitigar los problemas del lado ciego durante los giros a la derecha, lo que podría salvar la vida de ciclistas o peatones distraídos que se encuentran en el punto ciego a lo largo del lado del pasajero del tractor.

Una de las funciones que más nos gustan de esta suite de productos es la de ACC a 0 mph.

Marca el paso del vehículo delante de ti, reduciendo y acelerando a voluntad para mantener una distancia de seguimiento segura. Puede ajustar la distancia de seguimiento a velocidades de autopista a una distancia de poco más de tres segundos o reducirla a poco más de dos segundos, pero cuando se encuentra con el tráfico, es cuando realmente brilla el "a 0 mph".

Sinceramente, una de las situaciones más molestas al manejar es un embotellamiento en donde tienes que acelerar y frenar cada pocos segundos. Es irritante y cansado. Con ACC, si el camión se queda quieto por más de dos segundos, el conductor tiene que pisar el acelerador para volver a activarlo (seguirá manteniendo presionado el freno), pero mientras el tráfico avanza, no hay mucho que hacer aparte de monitorear el tráfico circundante en busca de comportamiento estúpido. El camión se detendrá y arrancará según el flujo de tráfico. Lane Keep Assist mantendrá el camión en su carril según el sesgo preferido del conductor: centrado, a la izquierda del centro o a la derecha del centro. El combo tecnológico hace que estar atrapado en el tráfico principal se sienta mucho menos como un círculo del infierno.

Cuando detecta un vehículo, aparece un triángulo amarillo en el pilar de ese lado del camión y en la pantalla del conductor. Si se activa la luz intermitente hacia el lado en que el sistema reconoce que hay un vehículo (o una persona) en el camino, la pantalla cambia de amarillo a rojo y recibes una advertencia sonora adicional. En realidad, es más difícil golpear el auto que fallar con la retroalimentación y el apoyo que recibe de Detroit Assurance. A todos nos gusta conducir, pero a nadie le gusta luchar contra el tráfico. Esta idea de "subcontratar" una de las peores partes del trabajo es increíble. >>



## INTERIOR

Equipado con un frente que es aproximadamente 2 pulgadas más bajo que en el 5700XE y grandes espejos separables montados en un soporte en C, la visibilidad desde el lujoso asiento del capitán es panorámica. Para facilitar el mantenimiento, el sistema eléctrico se ha arreglado en una "bóveda electrónica", que está elegantemente escondida detrás del tablero del lado del pasajero. Es bastante simple quitar la cubierta y reemplazar un fusible cuando surja la necesidad.

La cabina está reforzada. No es una cabina Cascadia con refuerzos, y las incrustaciones de los asientos con costuras de diamante y la incorporación de materiales de primera le dan una sensación de lujo. El interior no es solo premium. Es opulento; un nivel de premium tan premium que ni siquiera puedes describirlo. Western Star solo ofrece dos opciones de acabado en el 57X: premium y premium plus, por así decirlo. No

puedes escatimar en cómo especificas este camión. Western Star ha posicionado el 57X como un modelo premium y no hay mucho que puedas hacer al respecto.

Atrás quedó el dormitorio de 82 pulgadas. El 57X está disponible en cabina de día, Techo Medio de 60 y 72 pulgadas o Stratosphere de 72 pulgadas. El gran dormitorio de 72 pulgadas es en realidad un 22% más grande en volumen que el de 82 pulgadas gracias en parte a que los asientos delanteros y la mampara se movieron más hacia adelante. Y el espacio adicional no viene en detrimento del almacenamiento. Hay mucho espacio para un televisor, un refrigerador, un microondas, armarios, estanterías y un comedor (dependiendo de cómo lo especifiques). Incluso bien equipada, el área de literas se siente bastante espaciosa.

En la litera encontrarás más controles para el HVAC con batería dual, que reemplaza al sistema ParkSmart. El sistema de evaporador doble de la unidad permite que el motor enfríe el camión

mientras circula por la carretera u optimice el ralentí. El uso del motor mejorará la vida útil del sistema eléctrico. El antiguo centro eléctrico ha sido reemplazado por un centro eléctrico de estado sólido que está integrado en la unidad y el sistema ya no requiere espacio adicional en el compartimiento de equipaje. El centro eléctrico de estado sólido integrado será más confiable que la generación anterior que usaba fusibles, disyuntores y relés. Los compresores eléctricos y accionados por motor funcionan con un amperaje más bajo, y un menor uso de amperios conduce a una vida útil más larga del compresor. Hay disponible una nueva posición de montaje en el lado inferior izquierdo para el condensador de la pared trasera, lo que permite cerrar aún más el espacio del remolque.

Una pantalla de tablero digital de 12 pulgadas, completamente nueva para Western Star, reemplaza el grupo de instrumentos tradicional. Una pantalla más pequeña de 10 pulgadas en el panel



## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTORES

- Detroit DD13 con 370 a 525 HP y 1,250 a 1,850 lb-pie
- Detroit DD15 con 425 a 505 HP y 1,550 a 1,850 lb-pie
- Detroit DD16 con 500 a 600 HP y 1,850 a 2,050 lb-pie

#### TRANSMISIÓN

- Automatizada DT12
- Manual Eaton Fuller de 10, 13 y 18 velocidades

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Taperleaf 12,500-14,600 lbs

- AirLiner 12,500-13,300 lbs

- Hendrickson AIRTEK 12,500-13,300 lbs

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- AirLiner sencilla 21,000-23,000 lbs
- AirLiner tandem 40,000-46,000 lbs

B sirve como una especie de desbordamiento de información del sistema y también es el centro de entretenimiento para Apple CarPlay y Android Auto, a los que se puede acceder con un teléfono inteligente. Navegas por ambas pantallas a través de los controles integrados en el volante, pero la pantalla de 10 pulgadas también es táctil o se puede controlar a través de

botones de acceso directo integrados.

Los controles del volante son otra característica de seguridad habilitada por la tecnología porque el conductor no tiene que quitar las manos del volante para cambiar las estaciones de radio, ajustar el volu-

men o hacer llamadas telefónicas, suponiendo que su teléfono esté enchufado, entre muchas otras cosas. CarPlay incluso te leerá tus mensajes de texto, lo que te permitirá responder por voz.

Si bien ya resulta un cliché señalar que los camiones son cada vez más parecidos a los autos en cuestión de lujo y equipamiento, es algo que no podemos dejar de mencionar. El 57X ciertamente tiene el tipo de ajustes, acabados y calidad de conducción que buscas en un auto premium, pero hay mucho más que eso. La pantalla digital dual envolvente y la excelente visibilidad lateral y frontal tienen una sensación casi de avión. La suite ADAS es esencialmente un copiloto, que se hace cargo de los detalles importantes pero mundanos que facilitan una conducción segura. >>



Asegúrate de tener el ELD indicado.



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

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

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

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

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

(855)-ROADLOG  
[roadlog-sales@vdo.com](mailto:roadlog-sales@vdo.com)  
Compra directamente en:  
[www.shopvdo.com](http://www.shopvdo.com)



VDO y RoadLog son marcas registradas de Continental Corporation.

RoadLog


VDO

## MOTOR Y TRANSMISIÓN

El 57X ofrece varios motores Detroit Diesel con desplazamientos de 12 a 15 litros, es decir, el DD13 y DD15 (ambos en la quinta generación) y un DD16. El primero tiene un rango de potencia de 370 a 525 HP y un par de 1,250 a 1,850 lb-pie. Si necesitas un poco más de torque, la opción es el DD15, pues tiene un par motor que arranca en 1,550 lb-pie. Por último, tenemos al hermano mayor, el DD16, que eroga hasta 600 caballos de fuerza y 2,050 libras pie de torque. En cuanto a la transmisión, está disponible la automatizada DT12 o algunas cajas manuales Eaton Fuller de 10, 13 y 18 velocidades. 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.



Dejando a un lado las mejoras de seguridad, el 57X presenta otro argumento comercial sólido: la eficiencia del combustible. El 57X, 1,000 libras más liviano que el 5700XE, es el camión con mayor eficiencia de combustible que Western Star jamás haya construido; 5.8% más eficiente en combustible que su predecesor. ¿Cómo va a convertir

Western Star a los compradores de camiones usados básicos y sencillos en compradores del completamente nuevo, súper premium y tecnológico 57X? Simplemente colocándolos en el asiento del conductor y dejando que el camión haga el resto. En realidad se trata de una experiencia de manejo de la que "ya no hay vuelta atrás". 



americano: **WESTERN STAR 57X 2024**



# EFICIENCIA CONSECUENTE

**MAN** es Gama de Camiones







# ELEVAN LA BARRA

**ISUZU** SERIE N DIESEL 2024

¿CÓMO HACER QUE UNO DE LOS MEJORES CAMIONES MEDIANOS DE CABINA AVANZADA SEA AÚN MEJOR? PARA ISUZU, LA RESPUESTA FUE EQUIPAR A LA SERIE N DIESEL CON UNA SERIE DE ASISTENCIAS AVANZADAS AL CONDUCTOR QUE HACEN DE ESTE MODELO UN CAMIÓN AÚN MÁS SEGURO Y EFICIENTE. »

Isuzu presentó las mejoras para sus camiones diésel N-Series durante la feria comercial virtual Work Truck Week 2021 de la National Truck Equipment Association. Entre lo más importante, estuvo la incorporación del Sistema Avanzado de Asistencia al Conductor con frenado automático de emergencia y un sistema de advertencia de cambio de carril, y control electrónico de estabilidad del vehículo.

Shaun Skinner, presidente de Isuzu Commercial Truck en Estados Unidos y Canadá, dijo que su compañía vendió 9,300 motores diésel de la Serie N en 2021 y que planeaba vender 11,000 en 2022 gracias a la fortaleza en el segmento de comercio electrónico y entrega urbana. Los camiones Serie N diésel 2022i comenzaron la producción en julio y llegaron a la red de casi 300 distribuidores en los Estados Unidos en septiembre de ese año.

## DISEÑO

En el exterior, los faros delanteros bi-LED (las luces de día y de carretera están en una sola lámpara) con luz distintiva entregarán más luz y menos calor que las bombillas halógenas. Las luces, junto con las señales de giro con una nueva forma y ceja acentuada, rodean una rejilla plateada mate estándar y le dan al camión lo que Skinner llamó "un aspecto agresivo". La parrilla plateada mate reemplaza a la parrilla blanca anterior, y una parrilla cromada seguirá siendo una opción.

El tanque de combustible estándar de 30 galones ahora estará construido de acero inoxidable en lugar de acero convencional para mejorar la resistencia a la corrosión. El tanque también estará montado al ras en la parte superior del bastidor y contará con puertos de suministro de combustible y retorno de combustible de tres



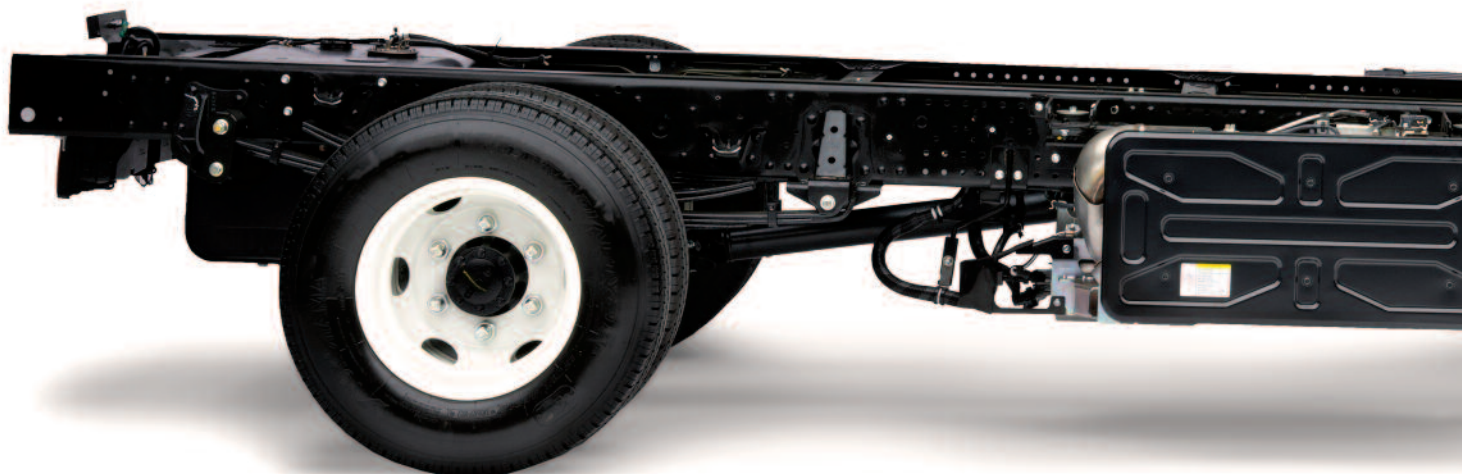
octavos de pulgada montados en la parte superior para ayudar a eliminar el corte y la perforación del tanque durante las aplicaciones de puertos de combustible auxiliares.

Dos tanques de combustible de aluminio montados en el lado izquierdo estarán disponibles como opciones instaladas de fábrica. El anterior tanque de acero opcional de 33 galones

montado en el lado derecho ha sido discontinuado. Se ofrece un tanque de 35 galones para los modelos Standard Cab y Crew Cab con distancia entre ejes de 150 o 176 pulgadas, y uno de 55 galones para los modelos Standard Cab y Crew Cab con la distancia entre ejes de 176 pulgadas. Un sedimentador / filtro de combustible más grande en los camiones Serie N diésel 2022i permitirá mejorar los intervalos de servicio. El cuerpo del separador de agua contará con un cuerpo rojo translúcido, lo que facilita la identificación y la determinación de cuándo es necesario drenar el agua. Un calentador será estándar con el sedimentador / filtro de combustible.

## CABINA

Ingresar al camión resulta extremadamente fácil gracias a que las puertas se abren a 90 grados, las barras de agarre están bien colocadas y la base de los escalones tiene una excelente tracción. La cabina es muy amplia, con mucho espacio para las piernas y la cabeza. Los plásti-





cos duros que predominan por la cabina delatan su naturaleza utilitaria, pero el uso de diferentes texturas no es uno de los cambios más evidentes para este modelo ya que ahora hay esquemas de color gris más oscuro en la sección inferior y acentos más oscuros, que incluyen el volante, la palanca de cambios, la palanca del freno de mano

y otros controles. Los componentes grises más claros en la parte superior crean una mayor sensación de amplitud. La mezcla de colores, dijo Ellsworth, es un cambio del "gris medio" que se usaba anteriormente en toda la cabina.

Hay varios lugares para almacenar cosas, desde pequeños compartimentos a charolas distribuidos por toda la cabina, así como dos compartimentos en la parte superior. Entre las cosas que podrían mejorar está el hecho de que solamente tiene dos posavasos y que las bolsas de las puertas son algo pequeñas, pues tienen espacio para poco más que un portapapeles. Además, tampoco hay puertos auxiliares o USB, aunque sí una salida de corriente de 12 volts.

Las superficies de los asientos ahora estarán cubiertas con una tela de tricot con patrón cruzado gris y azul que agrega una apariencia y sensación modernas al tiempo que reduce la apariencia de manchas y rayones. Los asientos

son cómodos y el del conductor lleva una perilla para regular la rigidez de la misma según el peso del mismo; el volante de dos brazos es ajustable en altura y profundidad, lo cual te permite encontrar una posición confortable de manejo sin mayor problema. El sistema de sonido es bastante básico, nada de pantallas táctiles a colores ni mucho menos, pero si quieres algo más de equipamiento está disponible un radio con Bluetooth de manera opcional.

## MOTOR Y TRANSMISIÓN

El encargado de impulsar a la Serie N Diesel es el viejo conocido cuatro cilindros de 5.2 litros con 215 HP y 452 lb-pie, el cual tiene una excelente respuesta desde bajas revoluciones y una autonomía de más de 430 millas. En Isuzu tienen claro que si algo no está descompuesto, no es necesario arreglarlo. En cuanto a la transmisión, lleva una caja automática Aisin de 6 velocidades. >>





## SEGURIDAD

El Sistema de Control Electrónico de Estabilidad del Vehículo (EVSC por sus siglas en inglés) será estándar en todos los modelos diésel 2022i de la serie N. La plataforma monitorea el ángulo del volante del camión, la velocidad de rotación de las ruedas individuales y las fuerzas G laterales. Cuando el sistema detecta que el vehículo está en riesgo de pérdida de estabilidad, alerta al conductor a través de una luz de advertencia en el tablero, reduce automáticamente la potencia del motor y aplica presión de frenado según sea necesario para ayudar al camión a mantener la estabilidad. Este sistema funciona en conjunto con un sistema de control de tracción avanzado que funciona para proporcionar agarre cuando el camión está en superficies sueltas o

## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTOR

- 4 en línea diésel de 5.2 litros, 215 HP y 452 lb-pie

#### TRANSMISIÓN

- Automática de 6 velocidades

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Cónica

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Hojas múltiples

mojadas, que también será estándar. Tanto el EVSC como el ASR pueden ser desactivados manualmente por el conductor a través de interruptores ubicados en el panel de instrumentos.

Un Sistema Avanzado de Asistencia al Conductor (ADAS por sus siglas en inglés) completamente nuevo, equipado con frenado automático de emergencia (AEB por sus siglas en inglés) y un sistema de advertencia de cambio de carril pasivo será opcional en todos los modelos de la gama de camiones diésel 2022i N-Series. Cada uno utiliza un nuevo sistema de detección de doble cámara montado sobre el tablero del vehículo. AEB incluye detección de vehículos y peatones. El sistema advertirá al conductor con alertas visuales y sonoras y, si es necesario, aplicará automáticamente la fuerza de frenado para reducir la velocidad del vehículo. AEB se puede desactivar mediante un interruptor montado en el panel de instrumentos.

El sistema de advertencia de cambio de carril




(LDWS por sus siglas en inglés) opcional utiliza el sistema de detección de doble cámara para "leer" las líneas en la carretera. Si un conductor se aleja demasiado del centro de la carretera, tanto las alertas visuales como las sonoras lo advertirán. LDWS permite al conductor ajustar la sensibilidad del sistema a través de un interruptor en el panel de instrumentos. "Este sistema de [cámara] dual realmente permite la detección precisa de objetos y la perspectiva del objeto dentro de la cabina de la Serie N", dijo Tim Ellsworth, gerente de planificación de productos. Para los clientes que no soliciten el Sistema avanzado de asistencia al conductor opcional, Isuzu continuará ofreciendo el conjunto de sistemas de advertencia de colisión y cambio de carril de Mobileye como equipo opcional.

Isuzu agregará frenos de disco traseros a los



frenos de disco delanteros ya estándar en los modelos diésel NPR-HD, NPR-XD, NQR y NRR. La configuración, dijo Ellsworth, es similar a la configuración de frenado implementada en el camión de gasolina Clase 5 este año. El NPR-HD contará con discos delanteros y traseros de 293 mm x 40 mm, mientras que NPR-XD, NQR y NRR ofrecerán discos de 363 mm x 42 mm en la parte delantera

y discos de 348 mm x 42 mm en la parte trasera. Los discos son parte de un nuevo sistema de frenos asistido por vacío + potencia con frenos anti-bloqueo (ABS). En el punto límite de la asistencia de vacío normal, una unidad hidráulica proporcionará presión de línea adicional. La asistencia por vacío es una nueva característica estándar tanto para el NQR como para el NRR. 

# **TATA MOTORS**

Connecting Aspirations





# TOPE DE GAMA

## MERCEDES-BENZ SPRINTER 2024

LA SPRINTER ES UNA VAN DE TRABAJO Y, A PESAR DE QUE LAS POSIBLES COMBINACIONES CADA VEZ SON MENOS CON LA REDUCCIÓN DE MOTORES, SE MANTIENE COMO UNA OPCIÓN MUY VERSÁTIL. CIERTAMENTE, ES MÁS CARA QUE SUS RIVALES, PERO LA TECNOLOGÍA, CONFORT Y REFINAMIENTO TAMBIÉN SON MAYORES A LOS DE SU COMPETENCIA. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

Cuando Mercedes-Benz decidió incursionar en el segmento de las vans de carga hace más de veinticinco años, no fue una sorpresa que la Sprinter se convirtiera en un referente casi inmediatamente; a fin de cuentas, los alemanes son conocidos por hacer bien las cosas cuando se deciden a ello. De hecho, fue evidente desde el principio que la firma alemana no venía a jugar, pues ganó el premio a la Van Internacional del Año en 1995, el año de su lanzamiento. Desde entonces, se ha vendido en multitud de configuraciones: van, chasis cab, minibus e incluso como una pickup. Más aún, se ha comercializado con bajo diferentes marcas además de Mercedes-Benz: Dodge, Freightliner (¡incluso Volkswagen!)

La segunda generación apareció en 2006

con suficientes mejoras para hacerle ganar el mismo galardón en 2007 y 2008. Pero como todo por servir se acaba, en Mercedes llegaron a la conclusión de que había que renovar a este importante vehículo de carga, por lo cual hace unos años llegó la tercera generación de la Sprinter, con la cual se transformó por dentro y por fuera, ofreciendo una segu-

ridad y tecnología que no se ven muy seguidos en el segmento. Además, ahora se fabrica en Estados Unidos, en una planta de Mercedes-Benz en Carolina del Sur. Una maniobra que hace mucho sentido si tomamos en cuenta que Estados Unidos es el segundo mercado más grande para las vans de Mercedes-Benz, después de Alemania.



utilitario: **MERCEDES-BENZ SPRINTER 2024**



## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTORES

- 4L diesel de 2.0 litros con 170 HP y 295 lb-pie
- 4L diesel de 2.0 litros con 211 HP y 322 lb-pie

#### TRANSMISIONES

- Automáticas G-Tronic de 9 velocidades

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos
- Neumática

## DISEÑO

Si bien la estética no es una de las preocupaciones fundamentales entre los compradores de las vans de carga, eso no quiere decir que haya que descuidarla; algo que diseñadores de Mercedes Benz tuvieron presente a la hora de colocar unas líneas que recorren el cofre de la nueva Sprinter del

poste A a la orilla de la parrilla. Ésta, por cierto, es más angosta, los faros son más delgados y la posibilidad de montar luces de LED le añade un toque de elegancia a esta van. En el interior, la cabina es más personalizable que nunca y el sistema de infotainment está mucho más cerca de los que vemos en los autos de lujo de Mercedes.



## INTERIOR

La cabina no es tan lujosa como la de un auto Mercedes Benz porque la Sprinter es una van de trabajo. El interior está hecho prácticamente de plástico, de no ser por la pantalla de infotainment, un diminuto posabrazos y algunos toques de metal. Las cosas están muy bien organizadas, pero todas las superficies son duras al tacto. La posición de manejo es alta y no hay una consola central que separe al conductor del pasajero

En las versiones tope de gama, el tablero tiene como elemento principal una pantalla táctil de 7 o 10.3 pulgadas en el centro del mismo, la cual es muy fácil de operar desde el asiento del conductor o del pasajero. Esto es importante porque el sistema gestiona prácticamente todo, desde el radio y la navegación a una serie de comandos de voz que trabajan con el Mercedes-Benz User Experience (MBUX).

Como ocurrió con el anterior sistema de infotainment, aprender a navegar entre los diferentes niveles toma algo de tiempo, pero lo haces de manera intuitiva. La navegación resulta sencilla gracias a menús desplegados y a que los iconos están claramente identificados. Para los de la vieja escuela que prefieren no usar la pantalla táctil, existe un interruptor. En el volante encontramos dos paneles táctiles y arreglos de botones; los del lado izquierdo -donde también están los controles del control de crucero- gestionan la pantalla de información del panel de instrumentos. Los del lado derecho controlan la unidad principal con botones para el menú, teléfono, retroceder y el control de voz. >>

Amantes de la tecnología, quédense tranquilos, pues es compatible con Apple CarPlay y Android Auto, hay muchos puertos USB, Wi-Fi a bordo, y salidas de corriente de 12 y 115 volts. Por supuesto, lleva hasta 10 posavasos tamaño XL, algo que modificaron debido a la gran cantidad de quejas que recibieron de sus clientes estadounidenses. Hablando del MBUX, la Sprinter es apenas el segundo vehículo que Mercedes vende en Estados Unidos que lo utiliza, lo cual deja clara la importancia de esta van para la marca.

Si estás pensando en comprar varias para tu flota, el sistema Mercedes PRO Connect permite rastrear cada una de ellas a un alto grado de detalle, incluyendo el nivel de los fluidos, la presión de las llantas o si alguna ventana se quedó abierta al estacionarse. También utiliza Inteligencia artificial para establecer mejores hábitos de manejo, y crea restricciones o parámetros para diferentes perfiles dependiendo del vehículo o el conductor. Esto hace muy fácil monitorear los hábitos de manejo y la eficiencia de cada vehículo, distribuir tareas y supervisar las actualizaciones de estatus.

## MOTORES

La oferta motriz de la Sprinter ha variado bastante en los últimos años en Norteamérica. Esta generación llegó con dos motores, un cuatro en línea de gasolina y un V6 turbodiesel. Poco tiempo después añadieron otra mecánica diésel de 4



cilindros. Para 2024, Mercedes le dijo adiós al motor de gasolina, quedando solo dos propulsores disponibles. El primero es un turbodiesel de 4 cilindros con 170 HP y 295 lb-pie; si quieres un poco más de poder -énfasis en poco-, hay disponible un diésel biturbo de alto rendimiento con 211 HP y 332 lb-pie. Cada motor está asociado a una transmisión automática de nueve velocidades.

Sinceramente, estas no son cifras que puedas presumir en una van con capacidad para transpor-

tar más de tres toneladas de carga útil, dependiendo de la configuración, por supuesto. Sin embargo, los motores están a la altura de la tarea y están a la altura o por delante del Pentastar V6 de 3.6 litros que se encuentra en la Ram ProMaster. Si realmente necesitas más potencia, te recomendamos la Ford Transit con el motor EcoBoost V6 de 3.5 litros con 310 caballos y 400 lb-pie, o el V8 de 6.6 litros en la GMC Savana con 401 HP y 464 lb-pie, >>



# SUSCRÍBETE A TRANSPORTE LATINO ¡ES GRATIS!



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

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

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

### ¿Cuál es su papel en la compra de lubricantes?

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

### ¿Cuál es su título y posición

- Gerente de flota  
 Encargado de mantenimiento  
 Técnico  
 Chofer  
 Gerente concesionario

### ¿Cuál es su camión preferido?

- Freightliner  
 International  
 Kenworth  
 Volvo  
 Peterbilt  
 Western Star  
 Mack  
 Sterling

### ¿Quién repara su camión?

- Lo hace usted mismo  
 Truck Stop  
 Taller independiente  
 Concesionario

### ¿Dónde trabaja?

- California  
 11 Western  
 48 Estados  
 Otros

### ¿Cuál es su aceite preferido?

- Shell  
 Lucas Oil  
 Mobil  
 Chevron  
 Texaco  
 Otro

### ¿Qué compañía de celular usa?

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

### ¿Cuánto hace que tiene su licencia comercial?

- 6 meses  
 1 año  
 2 años  
 3 o más años

### Su motor preferido es:

- S-60 Detroit  
 CAT  
 Cummins  
 Volvo  
 Mack  
 International

### Su neumático preferido

- Firestone  
 Michelin  
 Dayton  
 Hankook  
 BFGoodrich  
 Goodyear  
 Dunlop  
 Bridgestone

### Lo más importante del camión para usted es:

- El consumo  
 La comodidad  
 La potencia  
 La velocidad

### Su edad es:

- 25-30  
 31-40  
 41-49  
 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"/>



## MANEJO


Si bien la Sprinter ofrece una área de carga más que decente, el hecho de que sea angosta hace que conducir por calles angostas -como las que hay en Europa- sea una tarea sencilla incluso cuando el tráfico es pesado. La dirección electrónica es sensible a la velocidad -se endurece conforme aceleras- y te deja colocar a la Sprinter donde quieras; incluso nos atreveríamos a decir que tiene un poco de retroalimentación.

Es una van increíblemente fácil de manejar y ahora también de estacionar gracias a una cámara de reversa y a otra de 360 grados, disponibles como opción. Otras ayudas que mejoran la seguridad incluyen un asistente de viento cruzado, asistente de abandono de carril, monitoreo de desatención del conductor, alerta de punto ciego e incluso control de cruceo adaptativo. Puede que sea una van de trabajo, pero la lista de equipamiento opcional incluye elementos de lujo, como asientos delanteros calefactados y un cargador inalámbrico para el teléfono.

En cuanto a los precios, la Cargo arranca en \$38,300, la Cab Chassis en \$40,715, la Crew en \$43,400 y la de Pasajeros en \$45,300. Sí, no es precisamente barata, pero



no hay que olvidar que estamos hablando de un vehículo diseñado por Mercedes-Benz -con la calidad y el respaldo que esto conlleva-. Para la nueva generación, Mercedes mantuvo todo lo bueno de la Sprinter y mejoró todo aquello que necesitaba ser actualizado. La cabina es muy limpia y representa un

paso adelante en cuanto a diseño, además de que presenta nuevas tecnologías especialmente creadas para maximizar la funcionalidad de una van comercial. La evolución de los motores parte de unos que ya eran buenos y la conectividad está entre las mejores de Mercedes-Benz. 



**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.

# Doble o nada

## RAM 1500 2025

Ram sube la apuesta con la Ram 1500 2025 y le dice adiós a los V8, un movimiento inusitado en esta categoría, pero que muestra la confianza de la marca en sus motores 6 en línea turbocargados. Además, llegan a la familia dos versiones eléctricas. ¿Podrá esta audaz apuesta lograr que Ram aumente su participación en este segmento amante de los grandes motores? Solo el tiempo dirá. »





**C**ambiar la fórmula de una pickup probada y comprobada puede ser difícil de vender para aquellos que necesitan que una camioneta sea, bueno, una camioneta. Pero con una nueva familia de motores, nuevas versiones, una oferta totalmente eléctrica y una visión única de la tecnología híbrida, Ram está convencida de que la línea actualizada 1500 2025 se adaptará a las necesidades de todos, sin alterar la grandeza que le valió a esta plataforma varios galardones de diferentes medios especializados. Ram debe tener mucha confianza, porque uno de los mayores cambios en su línea 1500 de camionetas de trabajo y de lujo 2025, junto con una tonelada de nuevas características tecnológicas y de conveniencia, es la desaparición del icónico Hemi V8.

Sí, leíste bien, el motor Hemi V8 de la Ram ya no está, fue reemplazado por la nueva familia de motores biturbo 6 en línea de 3.0 litros que la marca llama Hurricane. A pesar de su menor número de cilindros, el Hurricane es una configuración robusta con un bloque y cabeza de aluminio, tapas de cojinetes de bancada con pernos cruzados y partes internas forjadas. El Hurricane estándar tiene unos saludables 420 caballos de fuerza y 469 libras-pie de torque, y la versión de alto rendimiento salta a unos enormes 540 HP y 521 lb-pie. El híbrido suave Pentastar V6 eTorque de 3.6 litros continuará como una tercera opción de motor, y las tres ofertas se acoplan a una transmisión automática de ocho velocidades. Se nos dice que los nuevos motores mejoran la aceleración y la economía de combustible en todas las condiciones, pero aún no hay detalles sobre el consumo de combustible.

El cambio al Hurricane no es del todo impactante, dada nuestra expectativa de que ese seis en línea proliferen en los productos de tracción trasera y de cuatro ruedas más grandes y potentes de Stellantis después de su lanzamiento en el Jeep Wagoneer y Grand Wagoneer. Y además, la línea F-150 de Ford está repleta de múltiples variantes de su familia de motores V6



EcoBoost biturbo. Pero Ford todavía ofrece el motor V8 de 5.0 litros, y las pickups de General Motors también ofrecen motores V8 de 5.3 litros y 6.2 litros. Considera la desaparición del Hemi de 5.7 litros como un movimiento audaz por parte de Ram, sin importar cuánta más potencia generen los Hurricane.

Como antes, la Ram 1500 se puede configurar con tracción trasera o tracción en las cuatro ruedas y con la opción de un diferencial trasero abierto, de deslizamiento limitado o con bloqueo electrónico. Las relaciones de transmisión final serán 3.21, 3.55 o 3.92 para que los clientes maximicen la eficiencia o la capacidad del combustible. Una suspensión delantera de doble hor-

quilla y una suspensión trasera de eje sólido de cinco brazos permiten la conducción suave por la que son conocidos los Ram. Una suspensión neumática opcional en las cuatro esquinas mejora aún más la calidad de marcha y la usabilidad con cinco modos diferentes: entrada/salida, aerodinámico, normal, todoterreno 1 y todoterreno 2. Al optar por el Hurricane de alto rendimiento, las camionetas estarán equipadas con el nuevo eje trasero de alto torque que permite una capacidad máxima de remolque de 11,580 libras y una carga útil de 2,300 libras.

Como novedad para 2025, está disponible un portón trasero con apertura y cierre eléctrico, que se opera con un botón en el llavero. Esta





característica ha estado disponible en las camionetas Ford y GM durante años, por lo que no solo es conveniente, sino también una adición importante a medida que Ram se esfuerza por mantenerse a la altura de otras camionetas. Una puerta trasera multifunción y un espacio de almacenamiento RamBox junto a la caja se pueden trasladar como opciones. RamBox está disponible en todos los modelos excepto en Tradesman.

### HIGH-TECH

Un nuevo sistema de asistencia al remolque controla la dirección para guiar el camión hasta un enganche de remolque mientras el conductor controla el acelerador y el freno.

Por primera vez está disponible un espejo retrovisor digital con modo de remolque. La potencia a bordo aumenta a 1.8 kW con dos tomacorrientes cubiertos en la caja, suficiente para hacer funcionar una variedad de herramientas y equipo de campamento. Las Ram 1500 equipadas con los motores Hurricane pueden solo alimentar el inversor estacionadas, pero el Pentastar eTorque permite el uso del inversor mientras se conduce. Active Driving Assist permite la conducción automatizada de Nivel 2 con las manos al volante combinando el centrado de carril y el control de cruce adaptativo. El asistente de conducción manos libres le brinda a la Ram conducción

## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTORES

- EcoBoost V6 de 2.7L con 325 HP y 400 lb-pie
- EcoBoost V6 de 3.5L con 400 HP y 500 lb-pie
- V8 de 5.0L con 400 HP y 410 lb-pie
- Powerboost V6 de 3.5 L con 430 HP y 570 lb-pie

#### TRANSMISIÓN

- Automática de 10 velocidades

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente de doble horquilla

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos

automatizada con manos libres con cambios automáticos de carril mientras el conductor continúa monitoreando la carretera. El estacionamiento automatizado Park Sense funciona con estacionamiento paralelo y perpendicular para identificar espacios del tamaño adecuado y permite que la pickup controle el freno, la aceleración y la dirección.

En el interior, una pantalla de mayor resolución mejora la pantalla de 12 pulgadas. Una nueva pantalla táctil de 14.5 pulgadas aprovecha al máximo la capacidad de pantalla dividida cuando se utilizan dos aplicaciones. Por primera vez en el segmento, está disponible una pantalla para el pasajero de 10.25 pulgadas (igual a las de los Jeep Grand Cherokee y Wagoneer). Los pasajeros pueden controlar la navegación, los medios, la administración de dispositivos y ver todas las cámaras externas. La pantalla no es visible para el conductor y las fuentes de entretenimiento se pueden conectar con un cable HDMI. Un panel de instrumentos de 12.3 pulgadas tiene casi dos docenas de menús disponibles. Francamente, eso suena abrumador. Pero combinado con un Head Up Display (HUD) de 10 pulgadas a todo color, significa que los conductores pueden mantener sus ojos más cerca de la carretera, manteniendo al mínimo las miradas hacia la pantalla central. >>>



## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTOR

- 6L de 3.0 litros con 420 HP y 469 lb-pie
- 6L de 3.0 litros con 540 HP y 521 lb-pie
- V6 de 3.6 litros con 360 HP y 269 lb-pie

#### TRANSMISIÓN

- Automática de 8 velocidades

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

Independiente de doble brazo

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos
- Neumática





Al incorporar toda la tecnología en la nueva Ram, los propietarios pueden agregar una clave digital (Apple o Android) a la billetera de su teléfono inteligente. Las claves digitales se pueden compartir y el propietario conserva el control total sobre las claves compartidas. Una tarjeta inteligente NFC es la copia de seguridad si el teléfono conectado no está disponible. Y si de alguna manera lograste perder tanto la tarjeta NFC como tu teléfono, una llave tradicional sigue disponi-

ble. La razón más importante es evitar alienar a aquellos que no están del todo de acuerdo con jugar con las claves digitales. Pero si quieres probarlo, las tres opciones están ahí.

### AÚN MÁS LUJOSA

El nuevo acabado Tungsten supera incluso a la Limited, llevando las ya lujosas camionetas Ram a un nuevo nivel. Materiales de primera calidad cubren el interior, con casi todas las superficies suaves al tacto cubier-

tas con cuero y gamuza que envuelven los pilares y el techo interior. Detalles metálicos y de fibra de carbono con tejido de diamante se encuentran dispersos por toda la cabina. Los asientos con masaje, ventilados y con calefacción para el conductor y el pasajero, un reposacabezas eléctrico de cuatro posiciones y refuerzos ajustables hacen que cualquier viaje sea lujoso.

Una insignia de cristal de tungsteno con múltiples capas de profundidad, pintada de forma personalizada y que muestra el VIN, está fijada a la consola central. El llamativo nivel de detalle y profundidad del adorno es el tipo de cosas que esperaríamos ver en los sedanes insignia. La carga dual de teléfonos inalámbricos permite al conductor y al pasajero mantener sus dispositivos cargados. >>



camioneta: **RAM 1500 2025**

---

DAIMLERTRUCKS

---

# PARTSCENTRAL

WINTER  
2022

ONE STOP  
TO KEEP YOUR  
TRUCK MOVING





Lo más destacado del acabado Tungsten podría ser el nuevo sistema de audio Klipsch Reference Premier de 1,228 vatios. Es la primera aplicación automotriz de Klipsch y, con 23 bocinas, tiene más bocinas y más potencia que cualquier otro estéreo para pickup disponible (de fábrica, ya sabemos que en el mercado secundario puedes crear cualquier monstruosidad). Las bocinas se encuentran detrás de cubiertas de acero inoxidable grabadas químicamente.


Desafortunadamente para los fanáticos de la vida fuera del asfalto a toda velocidad, la TRX ya no existe. El director ejecutivo de Ram, Tim Kuniskis, dice que no desaparecerá para siempre, pero el nombre TRX ha sido archivado y no hay planes sobre cuándo o en qué forma podría regresar. La nueva Ram 1500 RHO ocupará su lugar como el mejor modelo todoterreno entre el Warlock y Rebel, con el Hurricane H/O y otros fundamentos mecánicos similares al TRX. Básicamente, es una TRX con un motor diferente, pero no es una TRX con un motor diferente: es la RHO. No podemos dejar de mencionar las variantes eléctricas que Ram tiene listas, aunque les dedicaremos más espacio en otro momento. La Ram 1500 REV tiene un alcance de hasta 500 millas y velocidades de carga de 350 kW, y sus 654 HP y 610 lb-pie de torque lo convierten en un

sólido competidor de la Ford Lightning. Es la primera camioneta eléctrica de Ram y, al igual que la Lightning, tiene un diseño más tradicional que la Cyber Truck o la Silverado EV.

La sorpresa en la alineación es la Ramcharger 1500 de rango extendido. Básicamente, es una

nueva versión de un vehículo híbrido enchufable, la Ramcharger tiene una batería de 92 kWh lo suficientemente buena para 140 millas de alcance, motores eléctricos delanteros y traseros y un generador Pentastar de 3.6 litros y 130 kW. El V6 no tiene conexión mecánica con la transmisión y solo funciona para mantener la batería cargada y alimentar la transmisión eléctrica.

Con un tanque de 27 galones, la Ramcharger tiene un alcance objetivo de 690 millas. El generador pone a disposición 7.2 kW en la caja o para la carga de vehículo a vehículo y de vehículo a hogar. Con 663 HP y 615 lb-pie de torque, remolque máximo de hasta 14,000 libras y una carga útil máxima de 2,625 libras, la Ramcharger es la camioneta más capaz de la línea 1500. Y se espera que haga de 0 a 60 en 4.4 segundos.

Se espera que la Ram 1500 2025 esté disponible en el primer trimestre de 2024, y la RHO en el tercer trimestre. Se puede reservar un lugar en la fila en [ramrev.com](https://www.ramrev.com) para tener la oportunidad de pedir un REV o Ramcharger, y se espera que esté disponible en el cuarto trimestre de 2024. Aún no hay precios oficiales para los modelos 2025, pero no deben estar muy alejados de los vigentes para 2024, que oscilan entre \$39,4320 para una Tradesman y hasta \$96,585 para la TRX Final Edition. 



# WHY ADVERTISE WITH ARBOL PUBLISHING

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



automundo

MAGAZINE  
TRANSPORTE  
LATINO

MODA

ESTILOHOGAR

¿Qué pasa?  
VEGAS

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



## HISPANIC DEMOGRAPHICS

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

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

ARBOL  
PUBLISHING

# CUIDA TU SALUD MENTAL

## **CÓMO MANTENER** LA SALUD MENTAL COMO CAMIONERO

MUCHO SE HA ESCRITO SOBRE CÓMO LOS CAMIONEROS PUEDEN MANTENER O MEJORAR SU ESTADO FÍSICO; PERO IGUAL DE IMPORTANTE ES PONER ATENCIÓN A LA SALUD DE TU MENTE. ESO APLICA PARA TODAS LAS PERSONAS, PERO ES ESPECIALMENTE IMPORTANTE PARA LOS CAMIONEROS DEBIDO A LOS DESAFÍOS ESPECÍFICOS DE LA PROFESIÓN. »



**N**o se puede negar que el transporte por carretera es un trabajo difícil: las largas jornadas, los horarios agitados y estar lejos de casa pueden añadir estrés a la vida diaria de los camioneros. Aún más, todas estas situaciones pueden contribuir a problemas de salud mental como depresión, ansiedad, soledad crónica y más. Es importante abordar las realidades de la salud mental en la industria del transporte por carretera, por lo que queríamos tomarnos un tiempo aunque no estemos en el Mes de Concientización sobre la Salud Mental para analizar los desafíos que enfrentan los camioneros y lo que los camioneros pueden hacer para garantizar que le presten a su salud mental la atención que merece.

En una encuesta de 2012 sobre trastornos de salud mental de camioneros que puedes encontrar en la Biblioteca Nacional de Medicina, casi el 28% de los camioneros encuestados reportaron sufrir soledad en la carretera, mientras que el 27% reportó depresión, el 21% reportó alteraciones crónicas del sueño, el 14.5% reportó ansiedad y el 13% reportó otras dificultades emocionales.



Está claro que se trata de un problema generalizado que afecta a muchos conductores en la carretera.

En una sociedad que no siempre está abierta a hablar de los problemas de salud mental, es importante luchar contra el estigma y recordar que luchar con la salud mental

no es nada de qué avergonzarse. Hay poder en ser vulnerable ante tus luchas. Pedir ayuda a familiares, amigos, compañeros de trabajo o profesionales de la salud mental solo servirá para convertirte en una persona más feliz y saludable y en un mejor conductor de camión.

**La pandemia de COVID-19 sólo ha servido para aumentar los problemas de salud mental para los camioneros debido al malestar general y al mayor aislamiento durante los cierres pandémicos. Muchos factores contribuyen a la prevalencia de problemas de salud mental entre los camioneros, entre ellos:**

- Falta de horarios de sueño consistentes.
- Aislamiento
- Estar lejos de familiares y amigos por períodos prolongados.
- Ejercicio inadecuado
- Dieta no saludable
- Ser testigo de acontecimientos trágicos, traumatizantes o inquietantes en la carretera.





Peor aún, un conductor enfermo y des-concentrado que maneja miles de libras de camiones con remolque y carga plantea graves riesgos de seguridad para los peatones, otros conductores y para ellos mismos. Esto no quiere decir que un camionero que lucha con su salud mental seguramente sufrirá accidentes o será incapaz de hacer su trabajo. Pero conocer los riesgos de los problemas de salud mental que se pasan por alto o no se tratan es una parte esencial para comprender por qué es tan importante que los camioneros cuiden su salud mental e implementen rutinas de autocuidado que les permitan estar mentalmente alerta.

### PROBLEMAS COMUNES DE SALUD MENTAL DE LOS CAMIONEROS

Existen varias afecciones de salud mental que son comunes entre los camioneros. Tener una comprensión básica de qué son, cómo afectan a los camioneros y su capacidad para permanecer en la carretera de forma segura hace que sea más fácil detectar las señales y saber cuándo se necesita ayuda. »

### CÓMO LOS PROBLEMAS DE SALUD MENTAL PUEDEN AFECTAR SU TRABAJO

Si tienes problemas con tu salud mental, un trabajo que ya es agotador como el transporte por carretera se vuelve más difícil. Muchas afecciones de salud mental tienen síntomas que pue-

den afectar la capacidad de un conductor para cumplir sus funciones laborales de manera segura y efectiva. Estos síntomas incluyen:

- Cansancio y fatiga excesivos.
- Dificultad para concentrarse o falta de concentración.
- Comportamientos nocivos o autodestructivos
- Mayor agitación
- Insomnio



**BUSINESSFUNDING4YOU**  
BUSINESS LENDING EXPERTS

# PRESTAMOS PARA TODO TIPO DE NEGOCIOS!

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

#### REQUISITOS:

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



#### UTILIZARLO PARA:

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

**MAL CREDITO  
NO HAY PROBLEMA!**

**RAPIDO  
Y FACIL!**

Si ha sido rechazado por su banco nosotros le podemos ayudar

## DEPRESIÓN

Los conductores de camiones con depresión pueden informar que sienten tristeza, inutilidad o impotencia prolongada. Las personas que experimentan depresión a menudo se alejan de las personas que aman o pierden interés en cosas que normalmente les traen alegría. Y en una profesión que ya es aislante como la del transporte por carretera, distanciarse de las personas y las actividades que amas puede generar más sentimientos de desesperanza o tristeza.

## ANSIEDAD

El estrés que acompaña a la vida de un camionero a menudo puede generar sentimientos de temor, aprensión o preocupación excesiva. Las preocupaciones sobre lo que sucede en casa, la apretada agenda que tiene para dejar su carga o los cierres inesperados de carreteras que retrasan tu viaje pueden aumentar tu carga mental, haciendo que sea aún más difícil hacer tu trabajo. Aunque los conductores veteranos ciertamente no están exentos de experimentar ansiedad, es especialmente común entre los conductores más nuevos quienes, además de los desafíos que



enfrentan todos los conductores, también se están adaptando a un nuevo estilo de vida y pueden estar preocupados por administrar una plataforma, ganar dinero u otros aspectos del trabajo.

## SOLEDAD CRÓNICA

Lo hemos dicho antes: conducir camiones es una profesión aislante. Los conductores pasan horas (o incluso días) solos en la cabina de un camión con una interacción limitada con



otras personas. Esto realmente puede afectar su bienestar general y su salud mental. Los conductores de larga distancia pasan mucho tiempo lejos de sus familiares y amigos, y a menudo se pierden eventos, días festivos u otras ocasiones especiales que les gustaría celebrar con sus seres queridos.

### **FORMAS EN QUE PUEDES CONTROLAR TU SALUD MENTAL**

A pesar de cómo se puedan sentir los camioneros que luchan con su salud mental, hay muchas maneras de aliviar parte del dolor y la angustia que acompañan a los problemas de salud mental. Los conductores deben hacer del cuidado personal y de su salud mental una prioridad. Aquí hay algunas prácticas que los camioneros pueden implementar en sus rutinas para brindarle a su salud mental la atención que merece.

### **MUÉVETE**

Cuando trabajas sentado en una cabina todo el día, puede resultar difícil incorporar movimiento y ejercicio a tu día. Pero incluso los pequeños cambios, como dar un paseo cuando recargas energías, hacer unos minutos de yoga



antes de acostarte o hacer entrenamiento de fuerza varias veces a la semana, mantienes tu cuerpo y tu mente más saludables. Incluso hay aplicaciones diseñadas específicamente pensando en los camioneros que te ayudarán a

mantenerte activo. El ejercicio libera hormonas y endorfinas que ayudan a aliviar los sentimientos de depresión, por lo que es una excelente manera de mejorar naturalmente tu estado de ánimo y tu bienestar general. >>



## FORMA UNA RED DE APOYO

Estar de viaje hace que sea más difícil mantener las conexiones, y es exactamente por eso que es tan importante esforzarse para hacerlo! La tecnología moderna hace que sea más fácil que nunca mantenerse en contacto con familiares y amigos en casa. Asegúrate de comunicarte con ellos tan a menudo como puedas (cuando no estés conduciendo activamente, por supuesto).

Además de tener conversaciones significativas con tus seres queridos, haz un esfuerzo por establecer conexiones con otros conductores. Ya sean conductores que conoces en la carretera o grupos de camioneros en línea, tener otras

personas con las que puedas hablar puede ayudarte a formar una comunidad. Conectarse con otras personas que experimentan las dificultades de trabajar en la industria del transporte le ayuda a encontrar el apoyo y la comprensión que pueden ayudar a aliviar los sentimientos de soledad y aislamiento.


## COME UNA DIETA BALANCEADA

Llevar una dieta equilibrada puede tener un efecto positivo en tu salud mental. Las paradas de camiones no son conocidas por tener una gran cantidad de opciones saludables, pero lle-

var bocadillos como frutas, verduras, nueces, carnes frías y yogur puede ayudarte a incorporar más nutrientes a tu dieta, lo que ayuda a fortalecer tanto tu cerebro como tu cuerpo. Cuando pares en restaurantes para tomar un bocado rápido, busca opciones ricas en nutrientes que te mantendrán lleno y sintiéndote bien.

## BUSCA AYUDA PROFESIONAL

No hay nada de qué avergonzarse en querer el apoyo de un terapeuta o consejero para ayudarte a manejar tus problemas de salud mental. La terapia te ofrece un lugar seguro para discutir tus inquietudes y desarrollar mecanismos de afrontamiento para gestionar mejor tu salud mental. La vida en la carretera puede dificultar la asistencia a las citas en persona, pero afortunadamente, las opciones de tele salud están más disponibles que nunca. Los empleadores o los seguros suelen cubrir las citas de tele salud, así que asegúrese de comprobar cuáles son tus opciones.

Si tu o alguien que conoces está luchando o en crisis, ¡hay ayuda disponible! Llama o envía un mensaje al 988 o visita [www.988lifeline.org](http://www.988lifeline.org) donde encontrarás soporte gratuito y confidencial las 24 horas, los 7 días de la semana. 



# LOS CAMIONEROS

LOSCAMIONEROS.US



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

**NATIONAL TV  
ADVERTISING**



CLICK TO WATCH

**NATIONWIDE CO-OP  
ADVERTISING PROGRAM**



**TRANSPORTE LATINO  
PRINT MAGAZINES**

a **360**  
**APPROACH**

**NATIONAL RADIO  
PROGRAMS**



CLICK TO LISTEN

**CALL CENTER**



**TL APP DIGITAL  
PLATFORMS**



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





¿QUIERES SER

# CAMIONERO?

**E**l fraude con tarjetas de combustible puede tener efectos devastadores en los transportistas y los pequeños propietarios de flotas con recursos limitados y márgenes de beneficio reducidos. También puede provocar posibles daños a la reputación e incluso el cierre de empresas. A continuación mencionamos los tipos más frecuentes de fraude con tarjetas de combustible:

- Clonación de tarjetas de combustible. Ocurre cuando la tarjeta de combustible de un conductor se copia y se utiliza para compras no autorizadas de combustible o de otros artículos en estaciones de servicio. Los estafadores acceden a la información de las tarjetas pirateando datos personales en línea, obteniendo información de las tarjetas del correo o de la basura, u obteniendo fotografías de las tarjetas.

- Robo de tarjetas de combustible. No es una táctica nueva, pero ha aumentado significativamente en los casos reportados. Esta estafa implica que un delincuente instale un skimmer en el lector de tarjetas del surtidor para registrar la información de la banda magnética. Los skimmers también pueden tener cámaras espía o utilizar un teclado frontal falso para capturar números PIN.

- Robo de identidad. Ocurre cuando un conductor proporciona información sin saberlo, generalmente a través de estafas de phishing o smishing. Esto también puede suceder cuando se piratea información personal en línea. Estos ciberataques pueden provocar pérdidas importantes y pueden ser difíciles de rastrear. También pueden extenderse a registros financieros personales.

- Fraude interno con tarjeta de combustible. Puede suceder dentro de una organización, especialmente si manejas una flota pequeña. Los camioneros que utilizan la tarjeta de empresa para compras personales en la gasolinera o para repostar sus propios vehículos pueden resultar más difíciles de detectar.

- Dispositivos de pago sin contacto comprometidos. Ocurre cuando los estafadores perforan las pantallas de pago




sin contacto, dañando los lectores. Esto obliga al consumidor a pasar su tarjeta donde se ha instalado un skimmer.

## 4 SEÑALES DE ALERTA A RECONOCER

1. Está atento a transacciones inusuales. Si las compras en el extracto de la tarjeta de combustible parecen sospechosas, no están en la ruta asignada o no pueden contabilizarse, podría ser una señal de fraude.

2. Marca múltiples transacciones en poco tiempo. Mantenga registros de cada parada que haga y de cuánto combustible compres. Si tu cuenta muestra más de lo necesario, eso es una señal de alerta.

3. Está atento a actividades sospechosas en el surtidor. Si nota que un lector de tarjetas parece dañado o está físicamente manipulado, confía en tu instinto y cambia a otro. Presta mucha atención a los dispositivos de pago sin contacto y busca cualquier señal de agujeros que obliguen al uso del lector de tarjetas. Esto podría ser un indicador de un skimmer de tarjetas.

4. Compara tus recibos. Verifica que los recibos de compras de combustible coincidan con el monto cobrado en el extracto de la tarjeta de combustible e investiga cualquier discrepancia. 



# EVITA ESTAFAS EN TARJETAS DE COMBUSTIBLE

MIENTRAS LOS TRANSPORTISTAS DE CARGA NAVEGAN POR UN MERCADO CONTINUAMENTE INCIERTO, LOS DELINCUENTES OPORTUNISTAS HAN APROVECHADO LA OPORTUNIDAD PARA EXPLOTAR LAS VULNERABILIDADES. ESTO ESTÁ PROVOCANDO UN AUMENTO DE ACTIVIDADES FRAUDULENTAS, COMO LAS ESTAFAS CON TARJETA DE COMBUSTIBLE. ESTA TENDENCIA ES PARTICULARMENTE PREOCUPANTE PARA LOS PEQUEÑOS OPERADORES QUE OPERAN CON PRESUPUESTOS AJUSTADOS Y QUE NO PUEDEN PERMITIRSE EL LUJO DE QUE LOS ESTAFADORES INMOVILICEN O AGOTEN SUS FONDOS.



# ¿SABES CUÁNTO CONSUMES?

## **MÉTODOS PARA CALCULAR TU CONSUMO DE COMBUSTIBLE**

EL COMBUSTIBLE ES UNO DE LOS GASTOS MÁS FUERTES PARA TODOS LOS TRANSPORTISTAS, TANTO, QUE UNA DIFERENCIA DEL 1% ANUAL PUEDE REPRESENTAR MILES DE DÓLARES. POR ELLO, CONOCER CON PRECISIÓN EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE DE TU CAMIÓN ES IMPRESCINDIBLE PARA MAXIMIZAR AL MÁXIMO TUS GANANCIAS Y TERMINAR EL AÑO CON MÁS DÓLARES EN TU BOLSILLO »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

**C**uando la gente habla de consumo de combustible, citando el Acuerdo Internacional de Impuestos sobre el Combustible (IFTA por sus siglas en inglés), lápiz sobre papel, lecturas de tablero y diario versus 30 días, ¿entendemos realmente lo que informan los datos? Todos estos son diferentes y rara vez serán iguales o incluso precisos. Primero revisemos qué significa cada uno de estos valores observando cómo se calculan y cómo garantizar la precisión; de modo que podamos tener un mejor entendimiento del tema.

## MÉTODO IFTA

No hay nada como un ejemplo para entender bien las cosas. Por eso, hablaremos de un camión que, durante el segundo trimestre de 2023, cubrió un total de 19,765 millas, comprando un total de 1,858.1 galones de combustible diesel durante el "trimestre IFTA", para un consumo total bruto de 10.67 millas por galón. Así es como el IFTA calcula el ahorro de combustible. Este método utiliza

millas basadas en el tiempo, pero los galones comprados se basan en eventos, ya que los galones que se compran durante un período dependen de la cantidad de combustible que se transfiere del mes anterior al mes actual.

El IFTA es un acuerdo entre las jurisdicciones participantes (48 estados más las provincias del sur de Canadá). Debido a que el IFTA se preocupa por recaudar impuestos sobre el uso de las carreteras a través de compras de combustible basadas en eventos en función del tiempo recorrido en las millas recorridas en la jurisdicción de cada estado, confiar en un informe del IFTA para documentar la eco-

nomía de combustible es el peor método concebido. Este es simplemente un método de recaudación de impuestos, no un método de medición del consumo de combustible.

El problema con el uso del método IFTA para calcular el consumo de combustible es que al principio o al final de un período (mensual o trimestral), no queda una cantidad estándar de combustible diesel en el tanque. Uno podría llenar el tanque el último día del mes anterior y terminar el período con muy poco combustible, inflando así la economía de combustible para que parezca mejor de lo que realmente es al darse cuenta del benefi-



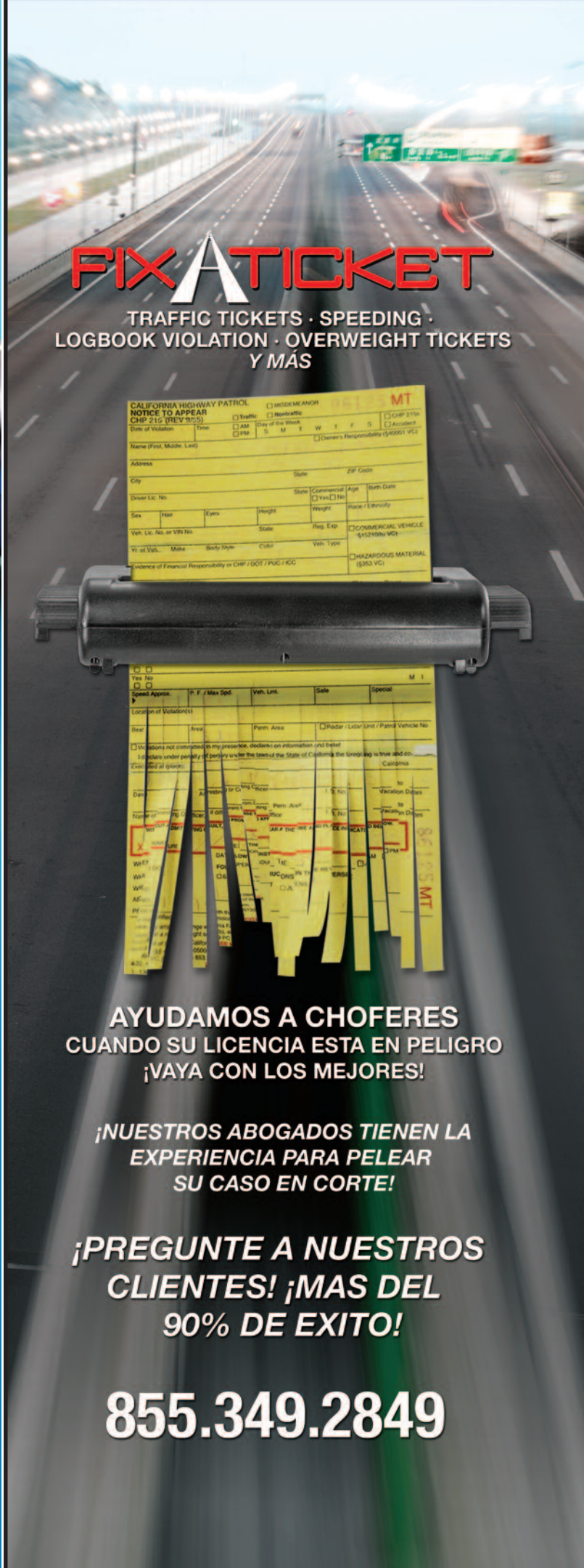
finanzas: **COMO CALCULAR TU CONSUMO DE COMBUSTIBLE**



cio de un tanque lleno de combustible sin la compra correspondiente de combustible, lo que resulta en un menor impuesto adeudado para el período. La cuestión es que simplemente se pone al día en los períodos de presentación de IFTA posteriores, pero si se trata de alardear de que lo que se busca, esta es una forma de lograr relevancia temporal, especialmente cuando se tienen grandes tanques de combustible con los que jugar.

### MÉTODO DE LÁPIZ A PAPEL

Otro método común para calcular el consumo de combustible es el método llamado "lápiz sobre papel", promovido por Kevin Rutherford a través de su aplicación FuelGauges en [www.LetsTruck.com](http://www.LetsTruck.com). Este método es ligeramente diferente al IFTA. FuelGauges monitorea la economía de combustible entre repostajes; el millaje entre tanques es de un tanque lleno al siguiente (ilo que es más importante, ignorando los llenados parciales!), independientemente del período de tiempo. Como tal, la economía de combustible se basa en eventos en lugar de en tiempo. »



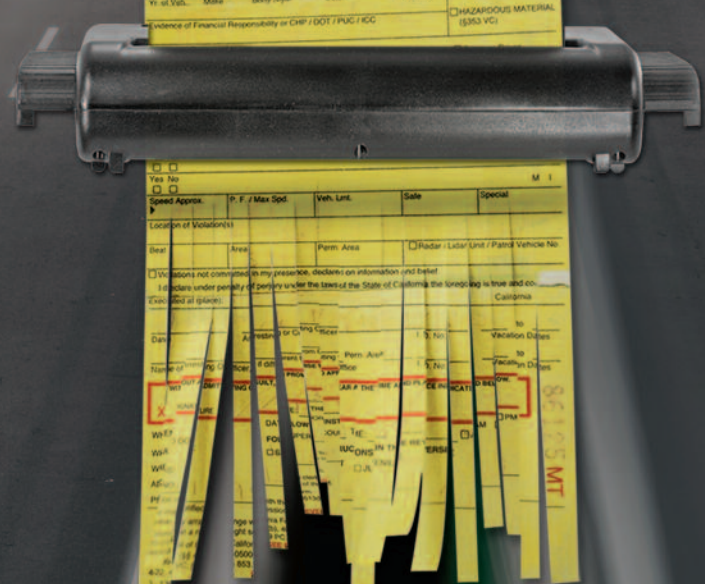
# FIX A TICKET

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

CALIFORNIA HIGHWAY PATROL  MIDDLE MEANOR  MT

**NOTICE TO APPEAR**  
 CHP 215 (REV 7/03)  Traffic  Nontraffic  CHP 215a  
 Date of Violation: Time  AM  PM Day of the Week: S M T W T F S  Accident  Clearer's Responsibility (40001 VCI)

Name of Vnt. Mcdle. LHO: \_\_\_\_\_  
 Address: \_\_\_\_\_  
 City: \_\_\_\_\_ State: \_\_\_\_\_ ZIP Code: \_\_\_\_\_  
 Driver Lic. No.: \_\_\_\_\_ State: \_\_\_\_\_ Commercial  Yes  No Age: \_\_\_\_\_ Birth Date: \_\_\_\_\_  
 Sex: \_\_\_\_\_ Hair: \_\_\_\_\_ Eyes: \_\_\_\_\_ Height: \_\_\_\_\_ Weight: \_\_\_\_\_ Race / Ethnicity: \_\_\_\_\_  
 Veh. Lic. No. or VIN No.: \_\_\_\_\_ State: \_\_\_\_\_ Reg. Exp: \_\_\_\_\_  COMMERCIAL VEHICLE (41020bu VCI)  
 Yr. of Veh.: \_\_\_\_\_ Make: \_\_\_\_\_ Body Style: \_\_\_\_\_ Color: \_\_\_\_\_ Veh. Type: \_\_\_\_\_  
 Evidence of Financial Responsibility or CHP 7001 / PAC / FDC  HAZARDOUS MATERIAL (3303 VCI)



**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**



Como ejemplo, en nuestro caso durante el segundo trimestre, FuelGauges informa que el camión, catalogado como “Evento ADT100”, cubrió 19,829 millas, compró 1,927 galones de diésel y alcanzó 10,29 mpg. Esto se hace calculando la lectura del odómetro en la última compra de combustible del trimestre en junio, menos la última lectura del odómetro de la compra de combustible del trimestre anterior en marzo, dividido por la cantidad de combustible comprado durante el mismo período. Este millaje basado en el tiempo y las compras de combustible basadas en eventos tienen bases diferentes. Los kilometrajes basados en eventos no muestran las millas reales recorridas en el período de declaración de impuestos del IFTA. De hecho, si utilizas los informes IFTA de FuelGauges, puedes exponerte a informes de millas falsas que no augurarán nada bueno en caso de una auditoría.

## MÉTODO TELEMÁTICO

Una gran herramienta para crear un sistema mejor y más preciso es la telemática, el cual puede basarse exclusivamente en el tiempo tanto en millas como en combustible consumido. Se obtiene un informe de millaje diario del GPS interno del sistema telemático que se compara con las lecturas del odóme-

tro y el GPS independiente, y el consumo diario de combustible para conducir y en ralentí desde el ECM, lo que permite calcular el consumo de combustible diario de forma precisa y exacta. También se puede recibir datos de compra de combustible de alguna tarjeta de compra de combustible, y si logras integrarla al sistema es aún mejor, pues elimina los errores de ingreso de datos de compra de combustible.

El otro atributo, que a menudo se pasa por alto, es comparar el consumo de combustible durante toda la vida con las compras de combustible durante toda la vida. Al utilizar estas cifras y calcular el delta entre períodos (es decir, días, semanas, meses, etc.), se puede corroborar de forma cruzada el consumo de combustible del ECM con las compras de combustible para garantizar de manera confiable una validación de datos irrefutable. Esta es la única manera de garantizar que los datos no estén dañados ni alterados.

## LA PRECISIÓN ES VITAL

En cualquier método de medición, la precisión es clave. Sin exactitud, “la basura que entra equivale a la basura que sale”. Como resultado, existe un método de verificación cruzada de múltiples fuentes para garantizar la precisión e integridad de los datos. Sin

verificar la precisión del odómetro, no importa qué método se utilice, ya que la confianza ciega en IFTA, el lápiz sobre papel o el método que utilices, dependerá de una entrada de datos defectuosa (incluso podrías pagar de más sus impuestos IFTA). Depender de un método de lápiz a papel que utilice un período promedio de 30, 60 o 90 días podría proporcionar una falsa sensación de seguridad si lo que estás midiendo es, en sí mismo, inexacto. Incluso si el método es correcto, el resultado puede no serlo.

Primero, necesitas calibrar para garantizar la precisión. Realiza una medición de la distancia de rodadura con carga usando un camión sujeto a un remolque cargado, marca el neumático motriz y el suelo en un terreno



nivelado y avanza al menos diez revoluciones. Marca el suelo nuevamente donde la línea del neumático se encuentra con el suelo.

Mide la distancia entre las dos líneas, dividida por el número de revoluciones para obtener la distancia por revolución del neumático. Esta cifra debería ser algo así como 10.25 pies para un neumático 22.5 low-pro. Esta figura se conecta al ECM a través de la computadora portátil del distribuidor. Además, existe un factor de corrección que se puede ajustar a medida que el neumático se desgasta para garantizar una precisión continua.

En segundo lugar, debes verificar que el ECM telemático lea correctamente. Aquí,

como parte del viaje previo, el conductor ingresa en su registro diario, en comentarios, el odómetro de arranque, el consumo de combustible de por vida y las horas de vida del motor. Al final del día/turno, como parte del post-viaje, el conductor ingresa el odómetro final, el consumo de combustible de por vida y las horas de vida del motor. La diferencia entre las lecturas del odómetro y el combustible consumido es una verificación cruzada de las millas intradiarias y el combustible consumido.

En tercer lugar, la unidad telemática tiene su propio GPS. Aquí, proporciona de forma independiente las millas recorridas dentro de cada estado (esencial para los informes IFTA). El total agregado diario debe coincidir

con las lecturas del odómetro y el consumo de combustible intradiario. Un GPS independiente también proporciona millas estado por estado que pueden validar los datos telemáticos. Comprobado y contrastado.

### **PONIENDOLO TODO JUNTO**

El método IFTA nunca fue exacto, pero sirve como una aproximación que a largo plazo se acercará al mismo número que otros métodos, pero lleva mucho tiempo llegar allí. Es un método de declaración de impuestos, difícilmente un método que pueda proporcionar información útil sobre el ahorro de combustible que sea útil para un conductor o como una herramienta documental para medir mejoras a corto plazo. >>

FuelGauges es una buena herramienta para lo que es y su uso previsto, pero no distingue entre las fluctuaciones entre días. También es una herramienta a largo plazo. Varias personas pregonan que "un promedio de 30, 60 o 90 días" es la forma adecuada de representar el consumo de combustible. Esto es cierto a largo plazo, ya que permite al propietario identificar una tendencia que podría sugerir un problema de mantenimiento.

Las mediciones diarias de consumo de combustible son interesantes y ayudan a mantener la motivación del conductor a largo plazo, pero las mediciones diarias de consumo de combustible pueden variar ampliamente según una serie de variables, como el peso de la carga, las condiciones climáticas, el tráfico, las paradas múltiples, los desniveles y descensos, velocidad, etc


Toda la extracción de datos del mundo no vale la pena si es inexacta. El método verdaderamente mejor es calibrar las revoluciones por milla de los neumáticos del camión y garantizar la coherencia y precisión utilizando una solución telemá-



tica que pueda validar de forma cruzada los datos de múltiples fuentes. Usando un método telemático, puedes analizar las millas de cualquier período diario, semanal, mensual, trimestral o anual, el consumo de combustible (conducción versus ralenti), la economía de combustible bruta versus neta, el tiempo de conducción versus el de trabajo y mucho más, para medir los

costos operativos y la eficiencia. .

Esta es la ventaja competitiva de los propietarios-operadores o de las flotas pequeñas a través de la eficiencia de la operación sobre la economía de escala operativa de las flotas grandes. Aprovecha la eficiencia o piérdela frente a tus competidores, tanto grandes como pequeños. En un entorno empresarial de márgenes ajustados, con tarifas bajas y costos de combustible más altos, la eficiencia operativa es la clave para la supervivencia del negocio, y mucho menos para la prosperidad.

Ciertamente, no todo el mundo puede profundizar en los datos para medir el rendimiento diario. Por lo mismo, quizá sea buena idea subcontratar a alguien más para que realice este trabajo. La gente de Alpha Drivers Transportation, por ejemplo, informa los resultados del rendimiento de la economía de combustible, cuenta con una documentación de datos precisa, de múltiples fuentes y con validación cruzada para satisfacer a escépticos, auditores de IFTA, analistas del programa SmartWay de la EPA y más. 



# 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.



# INVIERNIZA TU CAMIÓN

## **PREPARA** TU CAMIÓN PARA EL FRÍO

LA LLEGADA DEL INVIERNO HACE NECESARIO TOMAR MEDIDAS PARA QUE TU CAMIÓN NO FALLE A CAUSA DEL FRÍO. SIGUE LOS PASOS QUE PREPARAMOS EN ESTA GUÍA PARA QUE RUEDES SEGURO DURANTE LOS MESES EN QUE LAS TEMPERATURAS BAJAS SON EL PAN DE CADA DÍA. »



La preparación de tu camión para la carretera puede incluir varias listas de verificación diferentes, pero cuando se trata de conducir en un clima invernal inclemente, hay algunas cosas más que debes considerar. Hay una serie de pasos que los profesionales de mantenimiento de flotas pueden tomar para ayudar a preparar los camiones (y los conductores) para la conducción en invierno, según Chris Hayes, segundo vicepresidente de transporte y control de riesgos de Travelers.

Algunos de los pasos comunes incluyen revisar las cadenas para la nieve en busca de eslabones o sujetadores dañados, reemplazar los neumáticos con banda de rodadura baja y drenar la humedad de los tanques de aire diariamente para evitar la acumulación de hielo en las líneas de aire y las cámaras de frenos. Las flotas también deben asegurarse de que la quinta rueda esté adecuadamente lubricada con lubricantes clasificados para los rangos de temperatura que los conductores esperan encontrar.

"Además, es importante considerar el impacto del clima invernal en el combustible", añade Hayes. "Por ejemplo, los conductores que repostan combustible en una región más cálida y conducen a una región bajo cero pueden necesitar mezclar un aditivo en el combustible para evitar que se gelifique".

También hay algunas medidas no mecánicas



que los conductores deben tomar para ayudar a garantizar un viaje más seguro en caso de lluvia, aguanieve o nieve. "Por ejemplo, ¿necesitas poner cadenas antes de salir? Si no, ¿tienes cadenas disponibles en tu camión? ¿Tu descongelador y calentador funcionan correctamente? ¿Dónde están las paradas en la ruta si encuentras condiciones similares a las de una tormenta de nieve y necesitas encontrar un lugar seguro para detenerte?" dice Hayes.

Justo antes de partir, los conductores deben

quitar la nieve y hielo que se haya acumulado en ventanas y espejos para garantizar la máxima visibilidad. Durante el viaje, necesitan quitar la nieve de las luces traseras y luces superiores en cada parada del camino. "Esto es especialmente importante para los camiones que tienen luces LED en la parte trasera, ya que estas luces a menudo no emiten suficiente calor para derretir la nieve acumulada", dice Hayes. "Además, mantente especialmente alerta ante el tráfico detenido o ralentizado inesperadamente o vehículos



mantenimiento: **PREPARA TU CAMIÓN PARA EL FRÍO**



que giran mientras conduces en condiciones de nieve o hielo".

Y los conductores deben descansar mucho. Conducir en la nieve u otras inclemencias del tiempo puede resultar estresante y fatigante, independientemente del nivel de experiencia.

La planificación de la ruta permite a los conductores familiarizarse con el abastecimiento de combustible e identificar posibles puntos de escala si necesitan detenerse antes de lo previsto debido a las malas condiciones climáticas. Los

conductores también deben tener un plan de acción para diversos escenarios. Nunca se puede planificar todo, pero eso no debería impedir que las flotas y sus conductores piensen en el futuro y se preparen para algunas de las emergencias más comunes en las carreteras. "Siempre es una buena idea llevar consigo equipo adicional para poder estar preparado si su camión se avería", dice Hayes.

Artículos como aditivos para diesel u otros líquidos que el camión pueda necesitar, equipos de advertencia como triángulos y bengalas, cadenas adicionales y un botiquín de primeros auxilios, pueden significar la diferencia entre una situación incómoda y una emergencia. Los conductores también deben cuidarse. Esto incluye empacar ropa extra abrigada, incluidos guantes en caso de que necesiten sujetar las cadenas, comida, agua, una linterna, un cargador de teléfono y medicamentos recetados.

### SE NECESITA UN PUEBLO...

Según Hayes, se necesita un esfuerzo de equipo entre administradores de flotas, despachadores y conductores para trabajar y estar seguro en las duras condiciones invernales. "Pero con una preparación adecuada, se pueden ayudar a mitigar los riesgos que enfrentan los conductores mientras están en la carretera", añade.

Como preparación para el invierno, es posible que los administradores de flotas

deseen realizar un curso de actualización para que los conductores revisen diversas técnicas de conducción en invierno. Esto puede incluir navegar en condiciones difíciles, como hielo, nieve y niebla, y enfatizar la necesidad de anteponer la seguridad a llegar a su destino a tiempo.

"Habla sobre diferentes escenarios, como cómo las condiciones pueden afectar la distancia de frenado de un conductor y el peligro del hielo negro", dice Hayes. "También es importante que los despachadores comprendan cuál es el nivel de experiencia del conductor en clima invernal y planifiquen en consecuencia".

Por ejemplo, si una ruta pasa por cadenas montañosas, los administradores de flotas podrían encargarse de ese recorrido a un conductor con más experiencia en conducción de montaña, especialmente en invierno. Si hay conductores que tienen menos experiencia, si es posible, haga que sigan a uno con más experiencia. "Por encima de todo, ten en cuenta la seguridad", dice Hayes. "Cuando un conductor está en la carretera experimentando malas condiciones climáticas, los despachadores pueden alentarlos a detenerse y encontrar un lugar seguro para estacionar hasta que las condiciones mejoren".

Tomar las medidas necesarias para "invernizar" tu camión es crucial para mantener bajos tus costos de operación y mantenerte seguro durante los meses fríos. Para ello, solo tienes que seguir esta sencilla guía. »



## ¿Cuántos Códigos Expresos lleva?

**CONSULTE Y CARGUE AL INSTANTE EL SALDO DE SUS CÓDIGOS EXPRESOS**

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

[www.comdata.com/expresscode](http://www.comdata.com/expresscode)



## 1. PREPARA UN KIT DE EMERGENCIA

Quedarse varado en el frío es una experiencia que puede resultar bastante desagradable, en el mejor de los casos, e incluso peligrosa, en el peor. Por ello, asegúrate de que estés preparado para cualquier emergencia llevando estos artículos en tu camión:

- Cobijas extra
- Kit de primeros auxilios
- Linterna y baterías cargadas
- Comida enlatada y agua embotellada
- Guantes, bufanda, sombrero, botas de nieve
- Pala de nieve
- Bengalas
- Radio
- Líquidos anticongelante, de limpiadores y aceite de motor extras
- Filtro de combustible extra y llave para cambiarlo
- Cadenas para las llantas

## 2. REvisa LA BATERÍA

El mejor momento para revisar la edad y estado de tu batería es antes de que el invierno entre plenamente. Las temperaturas bajo cero puede drenar rápidamente una batería. Si la tuya está cerca del fin de ciclo de vida típico de 48-72 meses, lo mejor es cambiarla. Si no, revisa que esté propiamente montada y que todas las conexiones están bien sujetas y limpias. Haz un examen de carga y prueba también el alternador y motor de arranque. Checa el cableado eléctrico buscando daños o fracturas y asegúrate de que no hay cables sueltos ni expuestos.

## 3. REvisa EL SISTEMA DE REFRIGERACIÓN

Esta es una parte básica de la “inviernización”. Cualquier elemento que esté desgastado, dañado o roto solo va a ponerse peor cuando baje la temperatura. Lleva a cabo una revisión minuciosa del sistema entero, incluyendo el radiador, buscando que no haya protuberancias en las mangueras, y revisando que las abrazaderas estén bien apretadas y en buen estado. Realiza una prueba para asegurarte de que el líquido refrigerante está en un punto de congelación óptimo. Revisar los niveles de aditivos para determinar si el líquido refrigerante necesita ser reemplazado o ajustado debe ser parte del plan de mantenimiento regular. Por último es importante que utilices el líquido refrigerante apropiado para tu camión y que nunca emplees facilitadores de arranque de éter en aerosol.



do para tu camión y que nunca emplees facilitadores de arranque de éter en aerosol.

## 4. REvisa EL FILTRO DE COMBUSTIBLE Y SEPARADOR DE AGUA

Asegúrate que el filtro está en buen estado y reemplázalo de ser necesario. Para reducir el riesgo de daño al motor, monitorea el separador de agua diariamente. El agua es un contaminante común en el diesel y puede reducir la vida del motor. Si encuentras que ha ingresado mucho agua, deberás drenarla. La mayoría de los separadores no son auto limpiantes así que necesitarás localizarlo, cerca del filtro de combustible, y girar la válvula de drenaje para vaciar el agua. Esto es especialmente importante durante el invierno porque a medida que la temperatura exterior baja se crea condensación en el interior de un tanque de combustible.

te común en el diesel y puede reducir la vida del motor. Si encuentras que ha ingresado mucho agua, deberás drenarla. La mayoría de los separadores no son auto limpiantes así que necesitarás localizarlo, cerca del filtro de combustible, y girar la válvula de drenaje para vaciar el agua. Esto es especialmente importante durante el invierno porque a medida que la temperatura exterior baja se crea condensación en el interior de un tanque de combustible.



## 5. USA ADITIVOS PARA COMBUSTIBLE

El diesel contiene parafina, una cera que se cristaliza cuando la temperatura baja al punto de congelación. Esto cause que el agua en el combustible se emulsione y que éste se haga como un gel. En este estado no puede pasar por el filtro de combustible y el problema se empeora cuando las temperaturas bajan. Esta solidificación del diesel puede llevar a un mal

funcionamiento del vehículo y, en ocasiones, a que el motor falle. Para evitarlo, revisa el número de cetano del combustible en la bomba -mientras más alto mejor- y añade aditivos anti-gel cada vez que llenes el tanque para mejorar el desempeño. Revisa el manual del propietario para saber qué aditivos en específico debes usar y sigue las instrucciones de mezclado al pie de la letra. No quieres arriesgarte a dañar el sistema de combustible.

## 6. MANTÉN CALIENTE EL MOTOR

Los motores a diesel requieren una temperatura más elevada en los cilindros que sus contrapartes de gasolina, lo cual significa que son considerablemente más difíciles de arrancar cuando hace frío. Si viajas o vives en un lugar con clima frío, es una buena idea utilizar un calentador para mantener el motor "abrigado" cuando está apagado. Asegúrate de que el cordón del calentador tenga tres clavijas y no olvides conectarlo apropiadamente.

## 7. INSPECCIONA EL SECADOR DE AIRE

El secador de aire, colocado entre el compresor y el tanque húmedo, recolecta y remueve los contaminantes del aire antes de que entren al sistema de freno. Esto previene que el agua se congele en las líneas de freno. Es importante inspeccionar este elemento para asegurarte de que funcione adecuadamente y para reemplazar el filtro de ser necesario. Asegúrate de drenar la reserva de aire de manera periódica. No mantenerlo en buen estado podría causar fallas bastante peligrosas en los frenos.

## 8. REvisa LAS LLANTAS

Las llantas de tu camión deben estar en buen estado para rodar sobre caminos nevados y con hielo. Revisálas minuciosamente y asegúrate de que están infladas a la presión correcta. Averigua qué estados hacen obligatorio el uso de cadenas y asegúrate de que tienes el número y tamaño indicado en tu camión en todo momento. Revisa que los eslabones no estén desgastados, doblados o dañados, de ser así, reemplázalos.

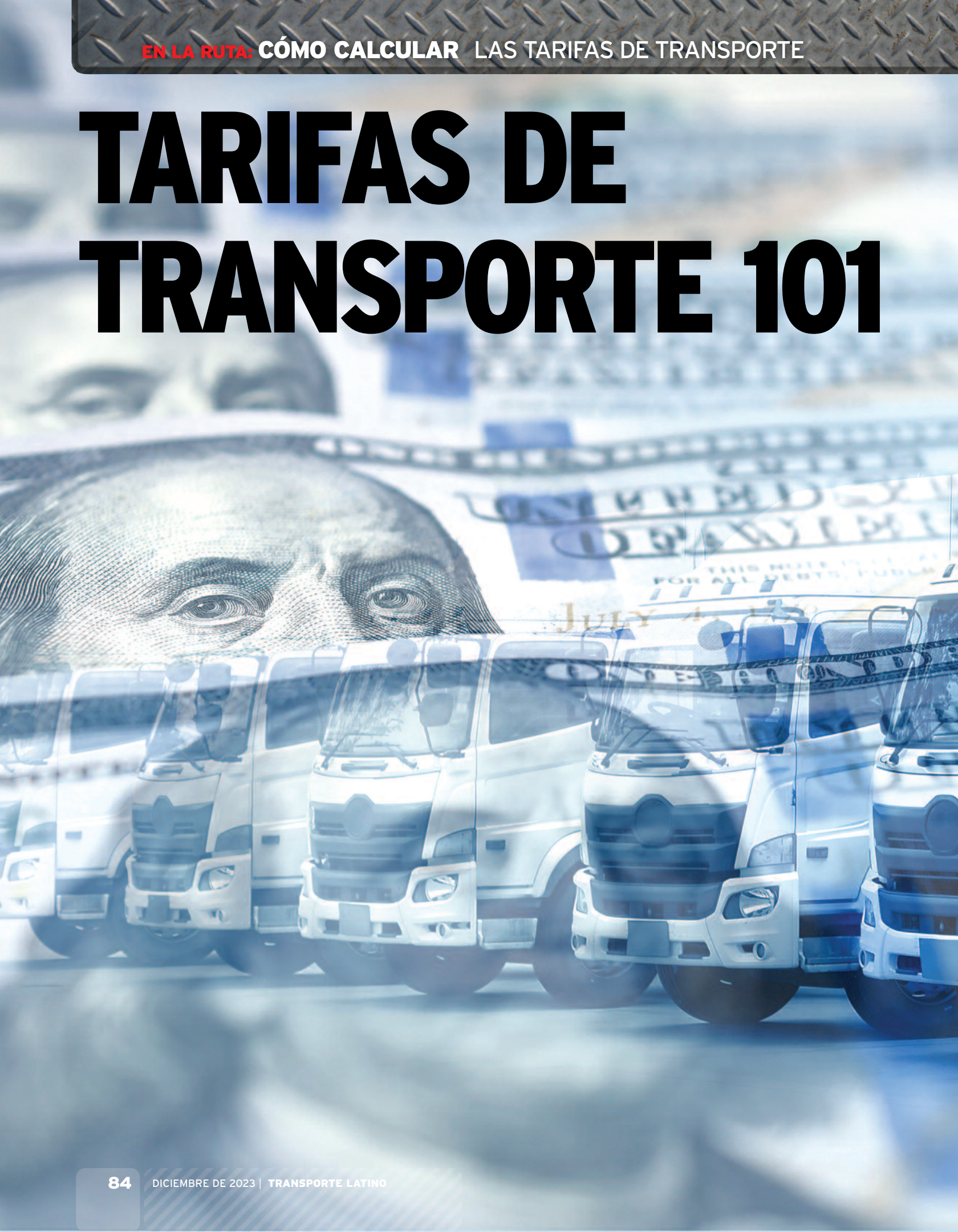
## 9. PREPARA EL PARABRISAS

Cuando la nieve y hielo se acumulan en el parabrisas, manejar es difícil y peligroso. Antes de que llegue el invierno, revisa tus limpiadores y reemplázalos si es necesario. Asegúrate de rellenar el depósito de líquido para limpiadores con una mezcla para clima frío. Lleva contigo botellas extra en la cabina en caso de que tengas que rellenarlo a mitad del camino.

Por último, se consciente de tus limitaciones. Hacer tu mismo el mantenimiento de tu camión puede ser muy barato, pero es posible pasar algo por alto si no eres un mecánico. No arriesgues tu seguridad, lo último que quieres es un accidente donde puedan salir dañado tu u otros. Cuando tengas duda, haz una cita con un mecánico de confianza y deja que los profesionales hagan su trabajo. ¡Maneja seguro este invierno!



# TARIFAS DE TRANSPORTE 101





## CÓMO CALCULAR LAS TARIFAS DE TRANSPORTE

UNA DE LAS CLAVES PARA TENER ÉXITO EN EL MUNDO DEL TRANSPORTE ES SABER CALCULAR LAS TARIFAS QUE VAS A COBRAR POR MOVER MERCANCÍAS. ÉSTAS PUEDEN VARIAR SIGNIFICATIVAMENTE DEPENDIENDO DE MÚLTIPLES FACTORES. SI QUIERES SABER CÓMO CALCULAR LA TARIFA QUE MÁS DINERO TE DEJARÁ SIN PERDER COMPETITIVIDAD, ÉCHALE UN VISTAZO A ESTE ARTÍCULO. »

**C**alcular las mejores tarifas de flete puede resultar complejo. Si bien es necesario ser competitivo, también es necesario ser rentable. Es complicado sopesar constantemente la oferta y la demanda, ofreciendo tarifas competitivas que aún así generen ingresos. Para poder calcular una tarifa, lo primero que necesitas es tener en cuenta tu costos fijos para hacer negocios. Estos son los gastos que pagarás cada mes, ya sea que muevas mercancías o no, como seguros, arrendamientos o pagos de equipos y permisos. También deberás tener en cuenta los costos variables, como el mantenimiento y las reparaciones, los impuestos y el pago a los camioneros. En conjunto, estos elementos ayudan a determinar tu tarifa base o, por lo menos, la cantidad que debes cobrar para alcanzar el punto de equilibrio.

Digamos que tu tarifa base es de \$1.80 por milla, y cualquier valor superior es pura ganancia. ¿Quieres un margen del 20%? Deberás cobrar un mínimo de \$2.16 por milla (1.8 x 1.2). Conocer tu tasa base es crucial, pero es sólo un paso en el proceso. La tarifa de flete por camión es el precio que un agente o corredor te paga-

rá a ti - como el transportista - por transportar una carga. Es simple en concepto, pero como sabes, las tarifas pueden variar significativamente, incluso dentro de los mismos carriles. Tener información actualizada y precisa sobre la tarifa promedio de tus cargas y carriles es esencial para fijar precios y negociar tarifas adecuadamente.

### **¿CÓMO SE CALCULAN LAS TARIFAS DE FLETE?**

Las tarifas de transporte por carretera se calculan por milla. Primero, toma el millaje entre los puntos de inicio y destino. Luego divide la tarifa total por la cantidad de millas entre destinos para obtener tu tarifa de flete por camión.

### **TARIFA TOTAL DIVIDIDA POR MILLAJE = TARIFA DE TRANSPORTE POR MILLA**

Digamos que tienes una carga que se dirige a Miami desde Atlanta. Dependiendo de los lugares exactos de recogida y devolución, la distancia es de aproximadamente 675 millas. Si la tarifa

total es \$3,200, la tarifa de flete por milla sería  $\$3200 / 675 = 4.74$ . En este caso, la tarifa sería de \$4.74 por milla. Por supuesto, calcular la tarifa general a cobrar dependerá de varios factores además del kilometraje.

### **RUTAS Y CARGAS DISPONIBLES**

Una gran parte del cálculo de tarifas es determinar la disponibilidad (y la capacidad!) de tu flota y conductores, junto con las rutas disponibles y las cargas que ya has asumido. Es posible que desees cobrar más por una carga problemática o que requiera redirigir significativamente a un conductor.



## PESO DEL ENVÍO

El peso del envío es un factor importante. Para controlar los costos, debes administrar cuidadosamente el peso total de carga de tu flota. Si comienzas con una tarifa más alta para cargas pesadas, incluso si el transportista negocia un descuento, terminarás con más ingresos totales.

## CLASIFICACIÓN DE CARGA

En la industria de la logística de mercancías, cada tipo de envío tiene una clasificación específica. La Asociación Nacional de Tráfico de Mercancías Motorizadas (NMFTA por sus siglas en inglés) ha definido 18 clases de envíos de productos básicos. Varios factores determinan la clase de carga, incluido:

- Densidad del producto
- Responsabilidad
- Valor del producto
- Necesidades de manejo
- Estibabilidad

En conjunto, estos factores determinan la transportabilidad de la carga. Las cargas menos transportables suelen exigir una tarifa más alta.

## MÉTODO DE ENVÍO

Existen cinco métodos básicos de envío de mercancías:

1. Camión con carga llena (FTL)
2. Carga parcial del camión (PTL)
3. Menos de un camión (LTL)
4. Intermodal
5. Urgente

### 1. CARGA COMPLETA (FTL)

Como es de esperar, FTL se aplica a un envío que ocupa un remolque completo. No importa si es el camión más pequeño de tu flota o el más grande. Estás utilizando todo el espacio dentro de tu transportador. Normalmente, el flete FTL superará las 15,000 libras.

### 2. CARGA PARCIAL DEL CAMIÓN (PTL)

Cuando una carga no llena todo un remolque, es una carga parcial. Los transportistas pueden aceptar varias cargas simultáneamente para ganar más por milla y maximizar sus ganancias por viaje. Las cargas parciales de camiones suelen ser de punto a punto, por lo que la mercancía cargada en el camión permanece a bordo hasta su destino. Pero con diferentes transportistas, puede haber diferentes ubicaciones. Los PTL se cobran por milla, prorrateados por peso y dimensión.



### 3. MENOS DE UN CAMIÓN (LTL)

Un flete Menos que un camión es similar a un PTL en el sentido de que no ocupa un remolque completo. Sin embargo, es posible que deba ser movido entre vehículos durante el proceso de envío. Las tarifas variarán dependiendo de si puedes igualar cargas de agentes de transporte con destinos similares.

### 4. INTERMODAL

Un envío de carga intermodal implica múltiples métodos de envío. Por ejemplo, es intermodal si una carga debe enviarse por carretera y ferrocarril. Debido a que las tarifas de los transportistas no terrestres suelen ser menos costosas, el envío intermodal suele costar menos. Pero también puede resultar menos rentable para los transportistas si no se tiene cuidado al estimar las tarifas.

### 5. URGENTE

Las tarifas más altas suelen provenir del envío urgente. La carga transportada en rutas de envío exprés, como las rutas nocturnas o directas, exige tarifas más altas.

### TARIFAS DE FURGONETA SECA

Además del tipo de carga, el peso y la densidad, las tarifas de los furgones secos también son impactadas por otros factores.

### DISTANCIA

El factor más importante es la distancia de entrega, que implica combustible, desgaste del vehículo y millaje. Las tarifas también deben calcularse en función de si se utiliza una ruta de envío establecida entre centros o ciudades importantes o si se trata de una ruta rural o atípica.

### OFERTA Y DEMANDA

La oferta y la demanda son frustrantes para los expedidores y explican por qué las tarifas del mercado pueden variar tanto. Al establecer tarifas, debes considerar la cantidad de camiones y conductores disponibles junto con lo que ya te ha comprometido a manejar.

### DEMANDAS ESTACIONALES

Las tarifas también pueden variar según la temporada. Por ejemplo, el verano suele ser una época difícil para el envío de productos frescos desde zonas agrícolas. Esto puede afectar significativamente la cantidad de camiones disponibles y aumentar las tarifas. »»




## TARIFAS DE FLETE REFRIGERADO

Los mismos factores que se aplican al transporte en furgoneta seca también se aplican a los envíos de carga refrigerada de bienes que requieren control de temperatura. Además, es necesario considerar regulaciones adicionales que pueden afectar los precios.

Si bien todas las cargas están sujetas a algunas regulaciones, los productos perecederos, como los productos agrícolas, deben seguir regulaciones estatales y locales adicionales. Por ejemplo, algunos artículos pueden requerir inspección antes de ser enviados a través de fronteras estatales. Otros tipos de carga deben enviarse localmente o solo en áreas designadas, lo que puede agregar costos debido a la carga, descarga o trabajo con otros transportistas externos.

## CÓMO ENCONTRAR LAS MEJORES TARIFAS

Como puedes ver, las tarifas competitivas de transporte por carretera varían drásticamente dependiendo de todo, desde el tipo de equipo que tienes hasta las rutas que conduces y la carga que transportas. Tu tarifa base es el mínimo que necesitas para alcanzar el punto de equilibrio, pero tus tarifas reales pueden ser significativamente más altas según tus elecciones. 

## ¿QUÉ TRANSPORTE POR CARRETERA PAGA MÁS?

Para maximizar tu rentabilidad, querrás mover más carga que pague una mayor tarifa de flete para camiones. Típicamente, las tarifas de plataformas son las mejores, pero también pueden variar si llevas equipo especial o un cargamento grande que no cabe en un contenedor. Los envíos LTL normalmente pagan tasas más altas que los FTL porque los conductores hacen varias paradas y es posible que deban encargarse de la carga y descarga.

LAS RUTAS Y LA CARGA TAMBIÉN IMPACTAN LAS TARIFAS. EN PARTICULAR, ESTE TIPO DE CARGAS SUELEN PAGAR SIGNIFICATIVAMENTE MÁS QUE LA MEDIA:

- Transporte de materiales peligrosos (Hazmat). Como es de esperar, transportar materiales peligrosos conlleva algunos riesgos inherentes. También necesitarás un permiso especial. Estos dos factores aumentan las tarifas que puedes cobrar.
- Buques cisterna para líquidos y gases. Las cargas de líquidos y gases tienden a ser inestables. La seguridad es primordial y necesitarás un permiso especial. Espera cobrar más por estas cargas desafiantes.
- Transporte por carretera sobre hielo. Del mismo modo, conducir por una carretera hecha de hielo puro no es apto para personas débiles de corazón. Los camioneros de carreteras de hielo tienen las tarifas más altas de todos y también puedes conducir por rutas tradicionales fuera de temporada.
- Carga sobredimensionada. El transporte de maquinaria pesada y otras cargas sobredimensionadas requiere habilidades especializadas y licencias. Debido a que el trabajo es tan complejo, las tarifas tienden a ser más altas.



■ V7-38-ARTCAR

**B.R.M.**  
.. Chronographes ..



■ V12-44-ARTCAR

C  
A R T  
R

  
**DAORO**

18117 Biscayne Blvd Aventura Florida 33160 TLF: 305-933-1358 / 305-933-1361

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



# EXCLUSIVA

## INDIAN CHALLENGER ELITE 2024

LA INDIAN CHALLENGER ELITE ES UNA MOTOCICLETA DE TURISMO DE LA QUE SE HARÁN SOLAMENTE 325 UNIDADES. IMPULSADA POR UN PODEROSO MOTOR POWERPLUS DE 1.8 LITROS Y CON MÚLTIPLES COMODIDADES Y ASISTENCIAS ELECTRÓNICAS, ESTA MÁQUINA ESTÁ HECHA PARA VIVIR EN LA CARRETERA Y RODAR POR CIENTOS Y CIENTOS DE MILLAS. »



**E**l año pasado, Indian Motorcycle mejoró su moto de turismo de uso rudo Challenger con la santa trinidad de mejoras: rendimiento, seguridad y comodidad. Pero, conservando todas las características estándar asociadas con modelos anteriores para mantener este trineo competitivo dentro de su categoría. El potente motor PowerPlus V-Twin con amplios caballos de fuerza, torque y electrónica moderna crean una conducción animada, manteniéndose fiel a la clásica ensacadora de alto rendimiento de estilo americano. Los frenos Brembo con especificaciones de carrera ofrecen una excelente potencia de frenado y el ABS equipado de serie completa las características de seguridad disponibles.

Las opciones de turismo en la Challenger base incluyen un sistema de información y entretenimiento premium con parlantes de 100 vatios con un ecualizador dinámico que brinda un audio nítido, modos de conducción seleccionables, control de cruce y un parabrisa ajustable con un botón. Las comodidades para los pasajeros y las alforjas con cerradura hacen que viajar con un amigo sea un viaje agradable. Pero este mes no queremos hablar de la Challenger "pedestre", sino de la versión Elite que, como su nombre lo dice, es una motocicleta exclusiva de la cual saldrán a la venta únicamente 325 unidades a nivel mundial.

## MOTOR Y TRANSMISIÓN

El motor de 108 pulgadas cúbicas refrigerado por líquido PowerPlus del Challenger muestra más énfasis en el rendimiento y la resistencia que el ultraconocido propulsor Thunder Stroke. Esta mecánica ofrece el rendimiento que esperas en un V-Twin americano, lo cual quiere decir que la Challenger produce 122 caballos de fuerza y 128 libras-pie de torque. Eso es mucho poder, incluso considerando el peso en seco de 796 libras de la Challenger, que no son poca cosa. Alcanza un máximo de 3,800 rpm relativamente bajas, por lo que puedes contar con un rendimiento sólido en la parte baja mientras subes de marchas.

El año pasado incluyeron un embrague tipo antirrebote que agrega una capa de seguridad mecánica al limitar el contratorque antes de que llegue al motor. Esto ofrece un tirón más ligero que el que se obtiene con un embrague estándar, con una zona de fricción más amplia para arrancar. Esto alivia la carga que siente tu mano izquierda durante el viaje. La potencia fluye a través de una transmisión de seis velocidades, luego una transmisión final de correa y polea



para una velocidad máxima de 125 mph. En cuanto a la electrónica, la Challenger cuenta con encendido sin llave y modos de conducción seleccionables que permiten cambios rápidos en la personalidad del motor, para que puedas ajustarlo a las condiciones predominantes.

## DISEÑO

Indian Motorcycle se mantuvo fiel al estilo bagger clásico americano. Comienza con una salpicadera delantera de longitud completa, como en las motos antiguas, pero con lados recortados para una conexión con la cultura



custom. Por supuesto, la Challenger lleva la inconfundible efígie de una cabeza con penacho que ha adornado las salpicadera delantera de las Indian por más de un siglo.

El agresivo diseño de carenado fijo montado en el marco lleva el nuevo faro LED y señales de

giro empotradas con un parabrisas ajustable con un botón en la parte superior para brindarle más control con una protección mejorada contra el viento. Además, el amplio carenado viene con salidas de aire ajustables, por lo que tienes aún más control sobre el flujo de aire con una baja tur-

bulencia en la parte superior. En la parte trasera, encontramos más iluminación LED tanto en la luz trasera como en las luces intermitentes para una visibilidad efectiva con el resto del mundo.

Los indicadores analógicos duales se encuentran justo detrás del cristal. Todos los beneficios del infoentretenimiento están bajo el control de la pantalla táctil a color de siete y siete pulgadas. Un tanque de combustible de seis galones le da a la Challenger suficiente autonomía para aumentar su capacidad para viajar. El asiento ofrece un estilo de conducción cómodo y que inspira confianza a solo 26.5 pulgadas del piso. Las comodidades para los pasajeros vienen de serie, por lo que puedes viajar en pareja desde el piso de la sala de exposición. Las bolsas proporcionan almacenamiento resistente a la intemperie con cerradura para todo tipo de usos para hacer de la Challenger una moto viable para viajeros y compradores de comestibles. >>

## CHASIS

El marco robusto se monta sobre horquillas opacas invertidas de 43 mm que producen un recorrido lujoso de 5.1 pulgadas para mayor comodidad, pero sin ajustes. En la Elite, la suspensión trasera Fox es ajustable electrónicamente, por lo que puedes ajustar la precarga directamente desde el sistema de información y entretenimiento. El corazón de ese sistema es la pantalla táctil de 7 pulgadas impulsada por el sistema operativo Ride Command de Indian, que, como antes, ofrece integración con Apple CarPlay, navegación paso a paso, conectividad Bluetooth y más.

Las rines de aleación son de un llamativo color rojo y montan llantas Metzeler Cruisetec en dimensiones 130/60-19 y 180/60-16 delante y detrás respectivamente, que ofrecen una tracción suprema. Para detener a esta turismo, Indian se decidió por discos delanteros dobles de 320 mm y pinzas de cuatro orificios, que hacen la mayor parte del trabajo, mientras que el disco trasero de 298 mm y su anclaje de doble pistón están ahí principalmente para mantener la parte trasera detrás de ti. El ABS viene con el paquete de equipamiento original para una capa adicional de protección.

La Elite también ofrece lo que Indian llama Smart Lean Technology, un conjunto de ayudas que utiliza una IMU Bosch de seis ejes para ajustar el control de tracción y el ABS al monitorear el deslizamiento y el torque de las ruedas mientras optimiza la salida en función del ángulo de inclinación y del modo de conducción en el que se encuentre. (Lluvia, Estándar o Deportivo). Un



faro LED adaptable y una luz de conducción LED iluminan toda la carretera para recorridos nocturnos, y un parabrisas ensanchado ajustable garantiza una suave bolsa de aire cuando llega el

momento de un viaje por carretera. La larga lista de comodidades turísticas premium continúa con plataformas para el conductor y el pasajero, puños con calefacción, luces para las alforjas y






cierres para las alforjas.

La noticia más importante de la Challenger Elite para 2024 es la nueva configuración de audio PowerBand, que también utiliza el cere-

bro Ride Command para aprovechar una variedad de amplificadores incorporados, un ecualizador de nueve bandas y 16 bocinas para brindar mayor volumen, más graves y mejor

claridad del sonido a gran velocidad. Las bocinas de 100 vatios utilizan el nuevo Dynamic EQ para obtener audio de la más alta calidad a medida que cambian la velocidad y las condiciones. Indian dice que las bocinas son duraderas, resistentes al agua y también aportan un componente visual, con una apariencia moderna y una iluminación decorativa LED suave UnderGlow que definitivamente se destacará del sistema de sonido de tus amigos. El nuevo sistema de audio PowerBand es compatible con los modelos 2020-2024 y viene de serie en el Challenger Elite, así como en algunos otros modelos bagger de Indian. 



## XPO Logistics

XPOLOGISTICS | 855.295.7504

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

## WAL\*MART TRANSPORTATION

WAL\*MART | 800.803.7348

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

## LANDSTAR

LANDSTAR | 800.435.4010

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

## SCHNEIDER NATIONAL

SCHNEIDER | 800.447.7433

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

## SAIA

SAIA | 800.765.7242

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



servicios: **BOLSA DE TRABAJO**



# ¿BUSCAS EMPLEO?

## BOLSA DE TRABAJO

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





**LA OPCIÓN CORRECTA**





HASTA 9.5%  
EN AHORRO DE  
COMBUSTIBLE\*

MEJOR  
ACELERACIÓN

MENOR  
CONSUMO DE  
COMBUSTIBLE

MÁS  
EFICIENTE



MENORES  
EMISIONES

MENOR  
PESO

# Convierte las MPG en OMG.

Obtén hasta 11 millas por galón y más con  
la siguiente generación del motor MP<sup>®</sup> 8HE.



Escanea con tu  
teléfono para acceder

Descubre más en [MackTrucks.com/OMG](https://MackTrucks.com/OMG)

\*Comparado con un motor distinto al MP8HE.

**BORN READY.**