

WESTERN STAR 4900 | VOLVO VNR 300 | GMC CANYON

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

FEBRERO

MAGAZINE

2019

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com

SCANIA

S 730



MOTO
INDIAN FTR 1200

SERIES S DEL MUNDO

LA NUEVA SERIE S DE SCANIA SUBE LA APUESTA EN LA COMODIDAD DE LOS CONDUCTORES DE LAS APLICACIONES DE LARGA DISTANCIA. UN INTERIOR LUJOSO Y ESPACIOSO, UN SUELO PLANO, AMPLIOS ESPACIOS DE ALMACENAMIENTO Y UNA GRAN VISIBILIDAD PARA EL CONDUCTOR LE DAN UN ATRACTIVO ÚNICO.

LA TOTALMENTE NUEVA **SILVERADO**



LA SILVERADO MÁS FUERTE Y AVANZADA EN LA HISTORIA.

¿Qué tiene de nuevo la totalmente nueva Silverado? Todo. Ocho modelos diferentes, seis opciones de tren motriz y la caja más funcional en su clase, con más volumen de carga que cualquier competidor! Comprueba tú mismo lo que sucede cuando la confiabilidad legendaria se une a la capacidad moderna. La totalmente nueva Silverado.

FIND NEW ROADS™

!Excluye otros vehículos GM.



CHEVROLET 



PAG. 18

SCANIA SERIE S 2019

La nueva Serie S de Scania sube la apuesta en la comodidad de los conductores de las aplicaciones de larga distancia. Un interior lujoso y espacioso, un suelo plano, amplios espacios de almacenamiento y una gran visibilidad para el conductor le dan un atractivo único.



26

AMERICANO

WESTERN STAR 4900

Los camiones vocacionales tienen que ser potentes, resistentes y versátiles, tres cualidades que conjuga el Western Star 4900. De hecho, como está disponible en cinco configuraciones y con cuatro motores, se trata de un camión que puede acometer múltiples tareas.



34

VOCACIONAL

VOLVO VNR 300

Volvo es una empresa que no se duerme en sus laureles y su más reciente familia regional, la VNR, tiene un gran exponente en el hermano menor, el VNR 300. Es un camión para transporte regional perfecto para maximizar la carga útil y aprovechar al máximo cada gota de diesel con dos eficientes motores y la transmisión I-Shift.



42

UTILITARIO

RAM PROMASTER

La Ram ProMaster se actualiza de cara al 2019. Algunos cambios son pequeños, pero otros son claves para mantenerse en la pelea. El exterior fue ligeramente actualizado, pero eso es lo de menos, lo realmente importante es el incremento a la capacidad de carga y de arrastre, y la llegada de tres nuevos modelos.

*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
driving emotion

AL21

DL11

TL21



**ENCUENTRA
LA NUEVA APP DE**



**PARA IPAD,
IPHONE Y
ANDROID**



ES GRATIS!



Available on the
App Store



PAG.

58

CÓMO AJUSTAR LA CÁMARA DE AIRE

El sistema de frenos es de vital importancia para una operación segura de tu camión y todos sus componentes son muy importantes. Sin embargo, este mes queremos mostrarte cómo reemplazar y ajustar la cámara de aire.



SALUD

74

**COMO CUIDAR
TU RELACIÓN**

No importa lo que diga la gente, las relaciones con los camioneros son difíciles. Las esposas de los camioneros y sus maridos se enfrentan a una multitud de problemas; cuestiones que no son realmente comprendidas por nadie que no haya estado en una situación similar.



FINANZAS

84

**CÓMO LOGRAR QUE
TE CONTRATEN**

Una vez que obtienes la licencia comercial de manejo, tienes la llave para hacer una carrera en el camino. Pero para lograr que te contraten las mejores compañías de transporte puede ser todo un reto, así que te vamos a dar algunos consejos.



MOTO

90

INDIAN FTR 1200

Indian Motorcycle es conocida por hacer motos crucero grandes, potentes y con una imagen típicamente estadounidense. Sin embargo, ahora toman una nueva dirección con una motocicleta inspirada en las carreras de flat track, donde tanto éxito han tenido.



TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.

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

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

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

Marketing Director Manuel Martinez
[marketing@transportelatino.com]
Contributors Mauro Becerra, Pablo Olavarrieta, Diego Guerra, Moises Saldivar, y Eunice Becerra

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

Transporte Latino Magazine serves the commercial market truck and trucks of Class 3 to 8. Entire contents of Transporte Latino Magazine are copyright ©2019 by Transporte Latino Publishing Inc. No part of this magazine may be reproduced or transmitted in any form or by any means. Statements, opinions and points of view expressed by the writers and advertisers are their own and do not necessarily represent those of the publisher. Published in the USA.

BPA
WORLDWIDE
CONSUMER
Audited Circulation
95,500 monthly

Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.



CONTENIDO | DIRECTORIO

6

FEBRERO DE 2019 | **TRANSPORTE LATINO**

ISUZU
TRUCK

MANIOBREMOS JUNTOS POR LAS CALLES

- **LÍDER EN SU CLASE EN CONSUMO DE COMBUSTIBLE**
- **CAMIONES COMERCIALES CLASES 3 - 6**
- **CLASIFICACIONES GVWR DE 12,000-25,950 LBS.**
- **MÚLTIPLES DISTANCIAS ENTRE EJES ADMITEN CARROCERÍAS DE 10 A 30 PIES DE LARGO**
- **UN MOTOR DIESEL Y UNO MOTOR DE GASOLINA COMPATIBLE CON CNG/LPG**
- **GRAN MANIOBRABILIDAD Y VISIBILIDAD**
- **MUY ECONÓMICO DE OPERAR**



Visita WWW.ISUZUCV.COM para más información.

Los vehículos se muestran con equipamiento opcional; parte del equipamiento es instalado por el distribuidor. Los vehículos de la Serie F y la Serie N son ensamblados con componentes fabricados por Isuzu Motors Limited y proveedores independientes que fabrican dichos componentes bajo los exigentes estándares de calidad, desempeño y seguridad de Isuzu. Las cajas de los camiones en la imagen son un producto de Morgan Corporation, Supreme y Thermo King. Para más información, por favor visita a tu distribuidor autorizado Isuzu.

© 2019 ISUZU COMMERCIAL TRUCK OF AMERICA, INC.

EL FUTURO DEL TRANSPORTE

A menos que hayan estado viviendo bajo una piedra los últimos dos años, seguro que han escuchado hablar sobre cómo los camiones autónomos son el futuro del transporte. Y no lo dudamos. La tecnología de automatización es cada vez más eficaz y cada año mejora. Pero falta considerar un elemento externo: el resto de los vehículos.

Si bien los camiones autónomos pueden operar muy bien en teoría, la gente en la carretera no es precisamente la mejor conduciendo. Además, las habilidades al volante de la gente son prácticamente inexistentes, a nadie le interesa mejorarlas, incluso entre los choferes de camión el entrenamiento es bastante limitado. Otro tema es que las personas son impredecibles, ven el teléfono, se distraen con un espectacular... situaciones que pueden causar que pierdan el control. Y aquí es donde no creemos que incluso el camión autónomo mejor equipado


pueda reaccionar ante esta situación.

Con esto en mente, el Instituto Automotriz de KPMG realizó su 19ª Encuesta Anual Automotriz Global entre ejecutivos de fabricantes de coches y usuarios para ver cuáles son las tendencias. El 74% de los ejecutivos cree que mezclar vehículos autónomos con no autónomos creará muchos riesgos. Como el tráfico mixto no es posible, concluyen, no podrán compartir el camino y habrá carreteras separadas en sólo diez años!

Paradójicamente, el mismo grupo de personas cree que una legislación eficiente que regule los vehículos autónomos no estará lista sino hasta 2040. Señores, si los vehículos autónomos van a estar rodando en diez años, más vale que se apresuren a legislar. Ojo que el estudio de KPMG se refería únicamente a automóviles, por lo cual los resultados no son extrapolables a los vehículos comerciales así nada más. Sin embargo, hay algunos puntos que vale la pena mencionar.

Uno de ellos es el tema del combustible en el futuro, una de las grandes interrogantes hoy en

día. Los ejecutivos entrevistados en la encuesta de KPMG piensan que los combustibles se dividirán de esta manera para 2040: vehículos eléctricos de batería (40%), vehículos eléctricos de celda de combustible (25%), motores de combustión interna (25%) e híbridos (24%). Una vez más, esto habla de autos, por lo cual posiblemente podamos olvidarnos de los híbridos si hablamos de camiones comerciales.

Los encuestados también señalaron que "los vehículos eléctricos de celda de combustible han reemplazado a los eléctricos de baterías como la tendencia clave No. 1 de este año hasta 2025". Y eso quiere decir que la gente de Nikola, con sus camiones eléctricos de celda de combustible que utilizan hidrógeno y emiten únicamente vapor de agua, van por muy bien camino. Además, el 55% de los ejecutivos señalados cree que los vehículos eléctricos de batería no prosperarán porque no habrá una infraestructura de carga suficiente. 



FreeportPress
Latino, Publisher



Consigue llantas de camiones comerciales confiables y asequibles de una marca que conoces y en la que confías.

No importa a dónde hayas viajado, las llantas Uniroyal® han estado ahí. Las familias han confiado en el valor de Uniroyal durante más de 120 años y ahora estamos incluyendo ese mismo valor en la industria de transporte en camiones. Los conductores de camiones se merecen una llanta que trabaje tan duro como ellos lo hacen, a un precio accesible. Por eso hemos incorporado una línea de llantas comerciales para camiones de Uniroyal. Visita uniroyaltrucktires.com para obtener más información.

UNIROYAL






NUEVO ACEITE ROTELLA

PARA CAMIONETAS A GASOLINA

Shell Lubricants presentó en Las Vegas el Shell Rotella Gas Truck, un aceite de motor totalmente sintético que ofrece una protección para camionetas y SUV con motor de gasolina que enfrenten remolque y arrastre extremos. El aceite ofrece la protección que estos motores necesitan en tres grados de viscosidad: 0W-20, 5W-20 y 5W-30 a partir de enero en los EE. UU. El aceite está disponible en 1 cuarto de galón, 5 cuartos de galón y Ecobox en los EE. UU.

"Estamos muy contentos de presentar un aceite para pickups y SUV que cumpla con las demandas de los motores de gasolina modernos y antiguos", dijo Megan Pino, gerente de marca global de Shell Rotella. "Tenemos más de 40 años de experiencia en la protección de motores que funcionan duro, por lo que comprendemos a qué condiciones de operación se enfrentan estos vehículos". El aceite Gas Truck se recomienda para pickups y SUV que experimentan las condiciones más extremas, como conducir con cargas pesadas, conducir y parar, viajes cortos frecuentes, temperaturas extremas de calor o frío y mucho tiempo de ralentí. El aceite está aprobado para uso en camionetas y SUV a gasolina Ford, GM, Ram y Toyota.

Los aceites de motor sintéticos completos Shell Rotella Gas Truck 0W-20 y 5W-20 cumplen con las normas API SN PLUS y API SN-Resource Conserving y son ideales para los motores turbo modernos. 

Desde que Freightliner presentó el nuevo Cascadia en 2017, han vendido más de 65,000 camiones y recibido más de 50,000 pedidos adicionales. No contentos con esto, en la marca se dieron a la tarea de hacerle varias mejoras; actualizaciones que, en algunos casos, permitirán que el modelo 2020 del camión se maneje por sí mismo.

Las principales mejoras son las capacidades de automatización de Nivel 2, algo que Freightliner destaca es una prioridad en la industria. Estas combinan el frenado automático al detectar peatones y ciclistas en la trayectoria de un camión, asistencia de mantenimiento de carril que aplica correcciones automáticas de la dirección y un control de cruceo adaptativo que incluso volverá a aplicar el acelerador si el control de cruceo necesita detener el camión por menos de dos segundos.

La Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras estima que el 94% de los accidentes pueden estar relacionados con un error humano, y Daimler cree que estas tecnologías ayudarán a reducir el

riesgo. De acuerdo la Junta Nacional de Seguridad del Transporte de EE. UU, la asistencia automática de frenado por sí sola podría reducir las colisiones traseras en un 71%, las lesiones graves en los conductores en un 78% y las muertes en un 82%.

Las nuevas capacidades de Cascadia se basan en características que incluyen un conjunto de sistemas de cámara y radar Detroit Assurance 5.0. El control de cruceo adaptable disponible acelerará y desacelerará automáticamente para mantener la distancia con el vehículo de enfrente. Mientras tanto, el asistente activo de carril combina el asistente de mantenimiento de carril y la protección de abandono de carril. Cuando se habilita el control de cruceo adaptativo, el sistema aplica pequeñas correcciones de dirección para mantener el camión en su carril. Y si el nuevo Cascadia se desvía de un carril sin activar la señal de giro, el camión responderá automáticamente y hará sonar una advertencia.



COOPER SEVERE SERIES

UNA RADIAL DE USO MIXTO

Cooper Tire aumentó su línea de neumáticos Cooper Severe Series para camiones y autobuses radiales (TBR) con la presentación de una nueva llanta de dirección premium para aplicaciones severas de servicio mixto. El neumáti-

co MSD tiene una profundidad de 32/32vos de pulgada (1") y está diseñado para soportar las condiciones más difíciles de todo terreno, al tiempo que ofrece el desgaste prolongado y uniforme que las flotas requieren en el camino.

"El nuevo Cooper SEVERE Series MSD

UN CASCADIA MÁS NUEVO

EL PRIMERO CON AUTOMATIZACIÓN NIVEL 2


CAMBIOS EN EL AHORRO DE COMBUSTIBLE

Las mejoras no se limitan solo a seguridad. El nuevo Cascadia recibe una serie de mejoras aerodinámicas y de propulsión que lo hacen un 35% más eficiente que la primera generación de camiones Cascadia lanzados en 2007. Las actualizaciones de eficiencia de combustible

están disponibles en tres paquetes. Como equipamiento de serie hay cubiertas para los ganchos de remolque y un nuevo deflector en el poste A que, además, ayuda a mantener las ventanas laterales despejadas.

El paquete Aero incluye un faldón lateral que va una pulgada más abajo que los diseños actuales y cuenta con una nueva abrazadera y sujeta-


dor de estilo C para mantenerlo en su lugar. El diseño actual de tres piezas se reduce a dos para eliminar una junta. Los sellos del extensor lateral cierran un espacio de $\frac{1}{4}$ de pulgada para suavizar aún más el flujo de aire desde el tractor al remolque. La opción AeroX suma a esto una defensa delantera modular de tres piezas, deflector optimizado en el techo, extensor lateral de 24 pulgadas, cubiertas del pozo de la rueda y un carenado optimizado en las ruedas de motrices.

También puedes montar un grupo opcional de instrumentos digitales de 12.3" con seis indicadores en frente del conductor, reemplazando el tradicional panel de instrumentos con pantalla de 5". Otra opción es una pantalla de 10" que se puede montar en el poste B y que se puede controlar a través de unas almohadillas ópticas de navegación en el volante. Por su puesto, las nuevas interfaces en el tablero también ofrecen conexiones rápidas para teléfonos inteligentes, compatibles con los sistemas de entretenimiento Apple CarPlay y Android Auto. La producción en serie del nuevo y actualizado Cascadia comenzará en julio. 



está diseñado para soportar el pesado ambiente de trabajo de los neumáticos off road", dijo Gary Schroeder, director ejecutivo de negocio global de Llantas para Camiones y Autobuses de Cooper. "El Cooper SEVERE Series MSD y todos los neumáticos Cooper TBR proporcionan un rendimiento que ayuda a reducir los costos operativos de neumáticos para las flotas". Las barras de unión triangulares en el hombro exterior ayudan a

promover la tracción a lo largo de la vida útil de la llanta, a la vez que mitigan el desgaste del dibujo. Diseñada para reducir el costo total de propiedad, la carcasa duradera y de alta ingeniería incluye expulsores de piedras para garantizar múltiples vulcanizados.

La Serie Severe MSD de Cooper se ofrece en dos tamaños, 11R22.5 (LRH) y 11R24.5 (LRH), que estarán disponibles para su envío a partir del 1 de noviembre. 





CRECE LA LÍNEA W900

NUEVO KENWORTH W990

Si bien Kenworth desveló hace poco la más reciente incorporación a la icónica línea W900 de la compañía, el W990, este nuevo camión no va a reemplazar al clásico W900L, que el gerente general de Kenworth, Mike Dozier, dijo "no va a ninguna parte".

El W990 se adapta a un amplio conjunto de aplicaciones: transporte de línea, recogida y entrega, transporte regional y pesado. Es difícil pasar por alto la gran carrocería del camión: 131.5 pulgadas desde el parachoques hasta la parte trasera de la cabina. Está disponible con una cabina de día de techo plano de 40 pulgadas y en cabinas dormitorio de techo medio de 52 y 76 pulgadas. El W990 viene de serie con el motor MX-13 (con hasta 510 HP y 1,850 lb-pie), una transmisión automática Paccar de 12 velocidades y ejes traseros en tándem Paccar de 40K.


El W990 está basado en la popular plataforma de cabina de 2.1 metros utilizada en los Kenworth T680 y T880. Las opciones de comodidad y estilo incluyen la cabina de Edición Limitada y el interior de la cama y el paquete de opciones premium W990 Driver's Studio. El interior de la Edición Limitada W990 viene en negro medianoche con acentos brillantes en las puertas de imitación madera en el tablero y paneles de las



puertas. El interior especial presenta cuero negro, logotipo bordado, paneles de las puertas almohadillados con doble costura, volante en cuero negro y asientos de conductor y pasajero con inserciones de gamuza y cuero perforado. El W990 Driver's Studio ofrece un asiento giratorio de 180 grados y una mesa giratoria para dos personas, un refrigerador de cajón y un pequeño espacio ideal para un microondas.

El paquete de audio premium de Kenworth proporciona entretenimiento con un amplificador de 320 vatios, un subwoofer de 10 pulgadas y ocho bocinas; soporte giratorio para TV de pantalla plana de hasta 28 pulgadas. Hay un armario de tamaño completo para colgar la ropa, varios cajones y un espacio de

almacenamiento grande debajo de la litera inferior. El inversor de 1800 vatios incluye una conexión de alimentación a tierra y cuatro tomacorrientes estándar de 120 voltios para alimentar una variedad de dispositivos eléctricos. La iluminación de la cabina es mediante LEDs.

El W990 viene de serie con el sistema de diagnóstico remoto Kenworth TruckTech+. La pantalla de color en el tablero de Kenworth NAV+ HD de siete pulgadas brinda acceso a características como navegación específica para camiones, asistencia en carretera, datos del vehículo, llamadas manos libres, controles de audio, entradas de cámara para puntos ciegos y conectividad Wi-Fi. 



Shell
ROTELLA

EL ACEITE DE MOTOR QUE
TRABAJA TAN DURO COMO USTED.

**¿PUEDE UN ACEITE SINTÉTICO
AYUDAR A PROLONGAR
LOS INTERVALOS DE CAMBIO
DE ACEITE?***
ESTE SÍ PUEDE.

**Cambie lo que su
cambio de aceite
puede hacer.**



Visite rotella.shell.com/T6 para más información.

*Siga siempre las recomendaciones del fabricante de equipo original y realice análisis de aceite cuando prolongue los intervalos entre cambios.



NIKOLA TRE

Aún faltan al menos un par de años para que lleguen a las carreteras de nuestro país los camiones eléctricos de hidrógeno de Nikola Motor, el Nikola One y Nikola Two. Pero los planes de la compañía son muy ambiciosos, pues también tienen planeado lanzar un camión que rodará en Europa y la región de Asia Pacífico que incluye Australia, Nueva Zelanda y Japón. Conozcan el Nikola Tre.

El Nikola One y el Two son camiones típicamente americanos, pero el Nikola Tre es un camión diseñado a la usanza europea. Hecho en Estados Unidos pero con apoyo de diseñadores del Viejo Continente. Al igual que el camión de larga distancia (One) y de cabina de día (Two), el Nikola Tre utilizará un tren motriz eléctrico con un extensor de rango de generador eléctrico de celda de combustible impulsado por hidrógeno cuya única emisión es agua pura. El lanzamiento de los Nikola One y Two en América del Norte será entre 2021 y 2022 y las variantes del Tre deberían aparecer un par de años después, como mucho. Aún no saben dónde los fabricarán, pero ya están trabajando con NEL Hydrogen, de Suecia, para crear la infraestructura de abastecimiento de combustible para suministrar el hidrógeno en el momento en que los camiones salgan a los diferentes mercados.

Hasta el momento hay pocos detalles sobre

PRESENTAN ELÉCTRICO PARA EUROPA

Nikola Tre (tres, en noruego). Siguiendo el concepto de sus hermanos norteamericanos, el camión utilizará un paquete de baterías, un motor eléctrico y un sistema de control para la tracción. El extensor de rango es una celda de combustible de 120 kW. Estará disponible en formato 6x4 y 6x2, aunque el prototipo inicial de fotografía es un más europeo 4x2. El Nikola TRE tiene 500 a 1,000 HP y hasta 2,000 libras-pie de torque. El rango será de 300 a 750 millas dependiendo de las especificaciones. El Tre se ajustará a las restricciones de tamaño y longitud actuales para Europa.

La cadena cinemática será el sistema de suspensión de motor eléctrico independiente patentado por Nikola con ejes electrónicos integrados. El tren de rodaje se deriva del Nikola One, con suspensión totalmente independiente en cada rueda. Según Trevor Milton, presidente de Nikola, el Tre tendrá menos alcance máximo porque hay menos espacio para acomodar los tanques de presión de hidrógeno debido a las regulaciones de longitud restrictiva en Europa y Asia-Pacífico. El hidrógeno se almacena a 10,000 psi y se puede llenar el tan-

que en tan solo 20 minutos.

El Tre ha sido concebido como una plataforma completamente autónoma, Nivel 5, con dirección y frenado automatizados. Al igual que con Nikola One y Two, el frenado es predominantemente regenerativo, devolviendo la energía cinética a las baterías durante los eventos de parada. "Este camión es verdaderamente sorprendente y hace mucho tiempo que debía estar en Europa", dijo Milton. "Será el primer camión comercial europeo con cero emisiones que se entregará con frenos, dirección, baterías y una celda de combustible redundantes, todo lo necesario para una verdadera autonomía de Nivel 5. Esperamos que la producción comience casi al mismo tiempo que en Estados Unidos en 2022-2023 ". Para el 2028, Nikola planea tener más de 700 estaciones de hidrógeno en los Estados Unidos y Canadá. Cada estación es capaz de producir 2,000 a 8,000 kg diarios de hidrógeno. Se espera que las estaciones europeas de Nikola estén operativas alrededor de 2022 y se proyecta que cubran la mayor parte del mercado europeo para 2030. [ENL](#)



■ 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

KENWORTH Y TOYOTA TRABAJAN JUNTOS

T680 ELÉCTRICO

El Consumer Electronic Show de Las Vegas fue el escenario donde Kenworth presentó la versión más reciente del T680 que Toyota convirtió en un camión eléctrico de celdas de combustible. Las empresas comenzaron a probar esta tecnología en los puertos del sur de California en 2017 y en septiembre del año pasado anunciaron que colaborarán también con Shell y el estado de California para explorar el tren motriz hidrógeno-eléctrico.

Durante el CES, las empresas anunciaron que esperan desplegar 10 unidades este año para que sean usadas por Toyota Logistics Service, UPS, Southern Counties Express y Total Transportation Services, Inc.

El T680 eléctrico que vimos en el CES requiere únicamente 12 kW de alimentación de batería y puede alcanzar un rango máximo de 300 millas. Además, el tiempo de recarga es bastante interesante, pues es de poco más de 30 minutos. El Kenworth T680 con celda de combustible eléctrica de hidrógeno combina este gas con



aire para producir electricidad. La electricidad impulsa motores eléctricos para mover el camión, al tiempo que cargan las baterías de iones de litio para optimizar el desempeño según sea necesario. Los sofisticados sistemas

de gestión de energía repartirán la energía eléctrica de las celdas de combustible a los motores, baterías y otros componentes, como la dirección asistida electrónicamente y los compresores de los frenos neumáticos. **TTL**

DAIMLER APUESTA A AUTOMATIZACIÓN

DICE ADIÓS AL PELOTÓN

Daimler Trucks ha determinado que el pelotón de camiones no es actualmente viable, por lo que centrará sus esfuerzos en el desarrollo de vehículos autónomos. Esto incluye llevar al mercado el primer camión de la industria con autonomía SAE Nivel 2 a finales de este año. Esta noticia fue dada a conocer en el show de tecnología más importante del mundo, el Consumer Electronics Show (CES) en Las Vegas.

"Los camiones automatizados pueden llevar el transporte por carretera al siguiente nivel", dijo Martin Daum, CEO de Daimler Trucks and Buses a nivel mundial. Pero aunque la compañía ve una gran promesa en los camiones autónomos, ha decidido poner fin a su inversión en I+D en el pelotón de camiones, donde los camiones se siguen de cerca para mejorar la aerodinámica, y el camión líder controla la aceleración y el

frenado de las siguientes unidades.

Además de traer un nuevo Cascadia autónomo de Nivel 2 (autonomía parcial) al mercado este año, la compañía también planea comenzar a probar camiones totalmente autónomos (Nivel 4) en los Estados Unidos en algún momento en 2019. Planea omitir el Nivel 3 por completo. "Tenemos aspiraciones de llevar esa tecnología a la carretera dentro de una década", dijo Daum sobre los camiones totalmente autónomos. "Está a la vista". Él destacó las mejoras de seguridad como un gran beneficio, señalando que el 94% de los choques de camiones involucran un error del conductor. También se obtendrán beneficios de productividad, ya que los camiones pueden funcionar todo el día y por la noche cuando el tráfico es menos denso. También puede aprovechar la gestión inteli-

gente de enrutamiento para evitar atascos de tráfico.


"Los camiones altamente automatizados reducirán considerablemente el costo por milla", dijo. "Los camiones de nivel 4 serán una necesidad en algún momento en el futuro". Claro que tendrán que garantizar que la tecnología pueda funcionar con lluvia, nieve, calor, en sitios de construcción, y que todos los sensores y sistemas puedan funcionar durante más de cinco años o 500,000 millas. Daimler gastará \$ 600 millones en el desarrollo de tecnologías de camiones automatizados en los próximos años.

El nuevo Cascadia con autonomía de Nivel 2 está en pre-producción y entrará en producción en serie en julio. Incorpora la suite de sistemas de seguridad activa Detroit Assurance 5.0, incluyendo como opción el asistente de mantenimiento de carril, para alcanzar el nivel 2. **TTL**

LA RAM 1500 2019 GANA EL NACTOY

PARA CAMIONETAS A GASOLINA

una camioneta que realmente se destaca".

Los jueces mencionaron la tecnología eTorque suave híbrida de Ram, los lujosos interiores y la pantalla táctil Uconnect de 12 pulgadas entre las principales razones para elegir el Ram 1500 sobre la competencia. La Ram 1500 tiene una gran eficiencia de combustible a través de un nuevo sistema híbrido suave eTorque en ambas configuraciones V6 y V8. El peso total de la Ram 1500 se ha reducido en 225 libras. El bastidor utiliza materiales e ingeniería avanzados para eliminar 100 libras, al tiempo que aumenta la rigidez y la durabilidad para 12,750 libras de capacidad de remolque y 2,300 libras de carga útil. El nuevo Uconnect 4C, con una enorme pantalla táctil de 12 pulgadas, tiene capacidad de pantalla dividida, vistas de cámara de 360 grados y contenido exclusivo de SiriusXM con 360L. 

La nueva Ram 1500 ha sido nombrada la Pickup Norteamericana del Año 2019 por un panel de expertos automotrices. El premio es considerado por muchos como uno de los más prestigiosos del mundo debido a que el jurado lo conforma un panel de 60 periodistas automotrices de EE. UU. y Canadá. Los ganadores fueron anunciados en una conferencia de prensa en el Salón de Detroit, a principios de

enero. "La Ram 1500 es un producto importante para FCA y ganar este premio es uno de los más altos honores", dijo Reid Bigland, Director de Ram. "En lo que posiblemente sea el segmento más competitivo en la industria automotriz, que la nueva 2019 Ram 1500 haya sido nombrada Pickup del Año en Norteamérica es un tremendo reconocimiento para los empleados de FCA que diseñan, diseñan y construyen

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

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

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

Encuentre un distribuidor hoy mismo en BuiltForBetter.com.

bandag
HECHO PARA SER MEJOR



IMPONENTE

SCANIA SERIE S 2019

LA NUEVA SERIE S DE SCANIA SUBE LA APUESTA EN LA COMODIDAD DE LOS CONDUCTORES DE LAS APLICACIONES DE LARGA DISTANCIA. UN INTERIOR LUJOSO Y ESPACIOSO, UN SUELO PLANO, AMPLIOS ESPACIOS DE ALMACENAMIENTO Y UNA GRAN VISIBILIDAD PARA EL CONDUCTOR LE DAN UN ATRACTIVO ÚNICO. >>



SCANIA

S 520

RCY 886



POR: TRANSPORTE LATINO / STEVE STURGESS

Scania es uno de los referentes en transporte de largas distancias en Europa y con la nueva Serie S, presentan un nuevo modelo estrella entre sus cabinas dormitorio con piso plano. En el diseño de las cabinas se ha tenido en cuenta hasta el más mínimo detalle para responder a las demandas actuales y futuras de sus clientes. La nueva generación de cabinas modula-

res refleja la identidad y el diseño característicos de Scania, y están fabricadas en la nueva fábrica de Oskarshamn, Suecia.

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

DISEÑO

En lo que se refiere al exterior, la marca ha dado máxima prioridad a aspectos relacionados con la aerodinámica y, por lo tanto, con el consumo de combustible. Todas las superficies (delantera, laterales e incluso la parte inferior del vehículo), se han optimizado para lograr una resistencia mínima al viento. Todos los componentes se han diseñado teniendo esto en cuenta, incluso los limpiaparabrisas, los espejos retrovisores y las distintas luces. Hasta los



deflectores de aire y los carenados laterales se han integrado cuidadosamente en el diseño general, y se les ha prestado la misma atención durante la fase de desarrollo.

La nueva generación se ha desarrollado haciendo hincapié en una serie de aspectos generales: entorno del conductor, economía de combustible, uso óptimo del espacio interior, seguridad y máxima fiabilidad. Estos requisitos han impulsado el trabajo de desarrollo de la cabina y se reflejan tanto

en los detalles como en el diseño general. Con el sistema modular de Scania, habrá un total de 24 modelos de cabina diferentes una vez que estén a la venta todas las variantes. Esto ofrece una posibilidad de personalizar la solución adecuada para el cliente según el tipo de área de aplicación, independientemente de si lo más importante es el espacio interior, la economía de combustible, la máxima comodidad o la máxima capacidad de carga. »

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- 13 litros, 370 a 500 HP y 1,400 a 1,880 lb-pie
- 16 litros, 520 a 730 HP y 1,990 a 2,580 lb-pie

TRANSMISIÓN

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

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos
- Neumática

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática





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

INTERIOR

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

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

Las nuevas cabinas ofrecen una mejor



visibilidad gracias a ventanas más amplias, un tablero más bajo, paneles de puertas más estrechos y pilares A optimizados. Además, los espejos de las cabinas de la Serie S tienen una función de gran angular, son eléctrica-

mente ajustables, están calefactados y cuentan con un eficaz sistema de amortiguación antivibración. Las cabinas están preparadas para instalar cámaras de manera opcional y en el lugar de alguno de los espejos.



SEGURIDAD

La nueva generación de la Serie S puede ir equipada con airbags cortina de protección en caso de vuelco que van integrados en el techo de la cabina, un equipamiento que hasta ahora

no se había utilizado nunca en camiones. Junto con el uso del cinturón de seguridad, los airbags cortina de protección en caso de vuelco son una característica de seguridad crucial para evitar uno de los tipos de accidente con

consecuencias graves en los que se ven implicados los camiones: el conductor queda atrapado debajo de la cabina si el camión vuelca, por ejemplo, tras una acción brusca que hace que el camión se salga de la carretera. >>



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

MOTOR Y TRANSMISIÓN

La nueva Serie S de Scania tiene disponibles dos mecánicas, ambas muy eficientes y que cumplen con la estricta norma ambiental Euro 6, aunque también está disponible con motores Euro 5, Euro 4 y Euro 3, para países con normas ambientales menos severas que las de la Unión Europea. El primero de ellos es un seis cilindros de 13 litros cuya potencia oscila de 370 a 500 caballos de fuerza, con un par motor de 1,400 a 1,880 lb-pie. Si requieres más potencia, está disponible un V8 de 16 litros cuyo caballaje va de 520 a 730 HP y cuyo torque va de 1,990 a 2,580 lb-pie.

En lo que se refiere a la transmisión, están disponible una sencilla transmisión de 8 velocidades, resistente y compacta; otra de 8+1 velocidades, con ventajas similares y una relación súper corta para maniobras a baja velocidad. Además, existe una caja de 12 velocidades cuyas relaciones de pasos cortos combinan un peso ligero con la facilidad de conducción y una 12+2 para aplicaciones que demandan una potencia de tracción adicional a baja velocidad. Esta última fue diseñada para generar un menor consumo y es indicada para el transporte de larga distancia y regional, así como para aplicaciones de construcción pesadas. **TFL**



PONTE EN MARCHA

CON UN MES GRATIS DE PREPASS

Con un mes gratis* de PrePass, la solución probada para saltar las estaciones de pesaje y casetas de peaje, podrás comenzar a ahorrar tiempo, combustible y dinero. ¡Pruébalo hoy!

877-836-8412
prepass.com/regalo

Utilizar el código **"Transporte"** por un mes gratis.*

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

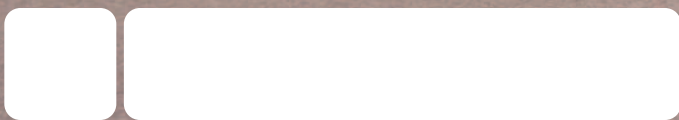


AMERICANO: WESTERN STAR 4900

MULTIUSOS

WESTERN STAR 4900

LOS CAMIONES VOCACIONALES TIENEN QUE SER POTENTES, RESISTENTES Y VERSÁTILES, TRES CUALIDADES QUE CONJUGA EL WESTERN STAR 4900. DE HECHO, COMO ESTÁ DISPONIBLE EN CINCO CONFIGURACIONES Y CON CUATRO MOTORES, SE TRATA DE UN CAMIÓN QUE PUEDE ACOMETER MÚLTIPLES TAREAS. »





Si estás buscando un camión cuyo diseño denote la rudeza de su carácter, el 4900 de Western Star es una apuesta segura, pues se trata de un vocacional con el que podrás enfrentar los trabajos más exigentes con total confianza, ya que es apto para una amplia gama

de aplicaciones. El 4900 fue diseñado con el poder y la versatilidad como principales características; y está disponible en cinco configuraciones (eje adelantado, eje retrasado, doble eje de dirección, cofre extendido y uso severo) con cabina de día y dormitorio. Bajo el cofre, este camión lleva tres diferentes motores de Detroit Diesel (D13, D15 y D16, un Cummins ISX15 y un

Detroit Series 60 Tier III, de los cuales el más potente puede entregar más de 600 HP.

Con una imagen de rudeza que refleja perfectamente su carácter, el Western Star 4900 es un vocacional con el que podrás enfrentar los trabajos más exigentes con total confianza, ya que es apto para una amplia gama de aplicaciones. Diseñado con poder y versatilidad en



americano: **WESTERN STAR 4900**

mente, está disponible en cinco configuraciones (eje adelantado, eje retrasado, doble eje de dirección, cofre extendido y uso severo) con cabina de día y dormitorio. Bajo el cofre, este camión lleva tres diferentes motores de Detroit Diesel (D13, D15 y D16) y un Cummins ISX15. El Detroit Series 60 Tier III ya no forma parte de las mecánicas para este camión.

DISEÑO

Como buen Western Star, es un camión de aspecto cuadrado, muy en sintonía con los otros modelos de la marca -salvo el 5700 XE-, que lo hace parecer como si hubiera recibido una buena dosis de esteroides. El largo cofre presenta una robusta parrilla pulida con el borde cromado y el

logotipo de la compañía en la parte superior. La defensa delantera fue diseñada tiene una construcción muy sólida y una forma tosca que resalta el carácter de uso rudo del camión. Los faros rectangulares siguen la misma tendencia utilitaria del resto del 4900, por lo que no añaden ningún dinamismo al diseño en general. >>

Asegúrate de tener el ELD indicado.



www.vdoroadlog.com

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

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

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

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

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



VDO y RoadLog son marcas registradas de Continental Corporation.

RoadLog

VDO



El cofre está hecho de fibra de vidrio y se abre a 90 grados, lo que provee un fácil acceso al motor. Entre los detalles que más nos gustan están las salidas de escape pulidas montadas en la parte posterior de la cabina, las cuales resaltan la apariencia clásica y robusta del camión. El Western Star 4900 viene con varios elementos cromados o pulidos que te harán olvidar su diseño de la vieja escuela, pues añaden un toque de modernidad a una apariencia rudimentaria. Eso sí, para lograr la mayor fuerza y durabilidad la cabina está hecha en acero galvanizado.

INTERIOR

Cuando subas mediante los bien colocados escalones, te encontrarás con que el 4900 lleva el mismo diseño de cabina que otros modelos de la empresa, con una buena ergonomía y calidad de ensamblado. Ciertamente podrían actualizar un poco la imagen, pero la realidad es que la calidad de los materiales y acabados es bastante buena para el segmento. El diseño envolvente del tablero no es nada intrusivo y se funde bien con el resto de la cabina. Todos los controles tienen el tama-



ño necesario para poder manipularlos con guantes y están cerca del asiento del conductor. Lo que podrían mejorar un poco es la posición de los controles de la calefacción y aire acondicionado, que están un poco demasiado abajo para nuestro gusto.

Además de los controles e interruptores habituales, la consola central también lleva el sistema de información DataStar, el cual despliega datos sobre funciones críticas como data del motor, ajustes del vehículo, odóme-

tro, sistemas de ventilación, reloj, alarma y más. El panel de instrumentos es uno de los menos ordenados en el segmento, por lo que te tomará algo de tiempo familiarizarte con él. La parte positiva es que los indicadores están controlados por motores hechos en Suiza, lo que le da una buena precisión, legibilidad y confiabilidad. De este sistema también nos gusta que te deja acomodar los indicadores de la manera que más te gusta y cambiarlos en cualquier momento. »»

americano: **WESTERN STAR 4900**



***CARGADO,
ENGANCHADO
Y RODANDO.***

SI NO ESTÁ RODANDO, NO ESTÁ GANANDO.

Busque un distribuidor en DaytonTruckTires.com



DAYTON™
TIRES FOR TRUCKERS™

La cabina es muy amplia y los asientos ofrecen un buen espacio para cabeza, hombros y piernas. El del conductor es bastante cómodo y se pueden ajustar de varias formas. Ahora que si quieres más confort basta con que elijas el asiento Premium, el cual tiene funciones adicionales. El volante de dos brazos se ajusta en altura y profundidad, y tiene un diseño moderno -cosa rara- con insertos de madera y cuero. La cabina dormitorio ofrece espacio extra y una sala bastante cómoda; además está disponible en dos alturas, 68 y 82". Hay una buena cantidad de acabados para la cabina y opciones para aumentar el confort.

MOTORES Y TRANSMISIONES

Para mover este mastodonte hay disponibles tres motores Detroit Diesel (13, 15 y 16) y un Cummins ISX15. Todos pueden ir combinados con una caja manual Eaton Fuller de 10 a 18 velocidades o bien puedes optar por las automatizadas Eaton Fuller AutoShift y tres automáticas firmadas por Allison.

Los motores Detroit Diesel han probado su poder en incontables ocasiones y son capaces de llevar a cabo las tareas más demandantes en las condiciones más difíciles. Tienen una aceleración precisa con una cantidad enorme de torque disponible desde bajas revoluciones. Los motores cumplen con la norma EPA 2012 y está disponible un freno de motor Jacobs y tecnología de Reducción Catalítica Selectiva (SCR) BlueTec. Gracias al uso de ésta el motor Cummins cumple con la norma EPA 2010, además de incluir tecnología avanzada de inyección de combustible y un turbocargador de geometría variable.

MANEJO Y SUSPENSIÓN

El Western Star 4900 lleva una suspensión de hojas múltiples (taperleaf) de 12,000 a 20,000 libras o una flatleaf de 14,600 a 23,000 libras, mientras que la parte trasera está disponible con suspensiones AirLiner, Hendrickson, Chalmers, Neway, Reyco o TufTrac con capacidades de 21,000 a 78,000 libras. En el camino, este camión se comporta bastante bien a pesar de que sus suspensiones son para uso rudo. El balanceo se ha reducido al mínimo y el camión se siente bien plantado. Además, la dirección asistida te permite maniobrar relativamente fácil el camión a bajas velocidades, mientras que requiere solo pequeñas intervenciones para mantenerlo derecho cuando circulas más rápido.

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- Detroit DD13, 12.8L, 350 a 505 HP y 1,250 a 1,850 lb-pie
- Detroit DD15, 14.8L, 455-505 HP y 1,550-1,750 lb-pie
- Detroit DD16, 15.6L, 500-600 HP y 1,850-2,050 lb-pie
- Cummins ISX15, 15.0L, 400-600 HP y 1,450-2,050 lb-pie

TRANSMISIONES

- Manual Eaton Fuller de 10, 13, 15 y 18 velocidades
- Automatizada Eaton Fuller AutoShift PLUS
- Automáticas Allison 4000, 4500 y 4700

SUSPENSIÓN DELANTERA


- De hojas múltiples, taperleaf y flatleaf.

SUSPENSIÓN TRASERA

- AirLiner
- Hendrickson
- Chalmers
- Neway
- Reyco
- TufTracTM



¿Es el camión ideal para ti? Todo depende de a qué le des más valor. Si la apariencia te importa mucho, no, definitivamente no lo es. Pero si valoras la confiabilidad que

da una construcción sólida y te gusta la imagen clásica que caracteriza a los camiones Western Star, entonces el 4900 es perfecto para ti. 

MAGAZINE

TRANSPORTE LATINO



**SUSCRÍBETE
A NUESTRA
REVISTA DIGITAL**

¡ES GRATIS!

www.transportelatinonet.net/magazines.com

VOCACIONAL: VOLVO VNR 300





SIN CONCESIONES

VOLVO VNR 300

VOLVO ES UNA EMPRESA QUE NO SE DUERME EN SUS LAURELES Y SU MÁS RECIENTE FAMILIA REGIONAL, LA VNR, TIENE UN GRAN EXPONENTE EN EL HERMANO MENOR, EL VNR 300. ES UN CAMIÓN PARA TRANSPORTE REGIONAL PERFECTO PARA MAXIMIZAR LA CARGA ÚTIL Y APROVECHAR AL MÁXIMO CADA GOTTA DE DIESEL CON DOS EFICIENTES MOTORES Y LA TRANSMISIÓN I-SHIFT. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

A menos que hayas estado viviendo en una cueva alejado de la civilización, seguro estarás de acuerdo con nosotros en que estos últimos años han sido interesantísimos en la industria del transporte, pues se han presentado muchos nuevos camiones. International dio a conocer las Series, RH, LT y HX; Mack al Anthem y Freightliner el nuevo Cascadia. Volvo, por supuesto, no quiso que “le comieran el mandado” y lanzaron el nuevo VNL para largas distancias, así como la Serie VNR para el



transporte regional. Este mes, hablaremos del hermano menor, el VNR 300.

Volvo dice que la Serie VNR es el futuro del transporte regional, ya que brinda pro-

ductividad y eficacia con las comodidades de calidad y de larga distancia. Cuenta con un nuevo diseño exterior que es imposible de ignorar. Curvas características que mejoran

vocacional : **VOLVO VNR 300**



el flujo de aire e iluminación LED de última generación que brinda mejor visibilidad y menor necesidad de mantenimiento. En el interior, los asientos se optimizaron para ser

aún más ergonómicos, mientras que un nuevo tablero y volante brindan controles e información de forma eficaz al conductor para minimizar las distracciones. »»

MOTORES

- Volvo D11 de 10.8 litros con 325 a 425 HP y 1,250 a 1,550 lb-pie
- Volvo D13 de 12.8 litros con 375 a 500 HP y 1,450 a 1,850 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automatizada I-Shift de 12 velocidades
- I-Shift Uso Rudo de 12 velocidades
- I-Shift con superlentas de 13 y 14 velocidades
- Manuales Eaton Fuller de 10, 13 y 18 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática

DISEÑO

El Volvo VNR 300 tiene la clásica apariencia de los camiones de la marca sueca, con una enorme parrilla dominando el frente, la cual está atravesada de manera diagonal por una franja cromada con el logotipo de Volvo en el centro. El cofre es corto y se inclina hacia abajo, lo cual te da una excelente visibilidad al circular por espacios con mucho tráfico; algo a lo que también ayuda el gran parabrisas y las ventanas de buen tamaño.

Todos los VNR llevan faros de LEDs en las luces bajas y altas, al igual que las direccionales, las de posición y las de estacionamiento; muy acorde con los tiempos, los faros también incluyen luces de día, también de LEDs. Las anchas salpicaderas no solo le dan un aspecto más robusto, sino que el paso de rueda de hasta 50 grados y la distancia de la defensa al fondo de la cabina (BBC por sus siglas en inglés) de 113.5 pulgadas del VNR 300, le dan una excelente maniobrabilidad al hacer entregas en la ciudad.

El hermano menor de la familia, el VNR 300, lleva una cabina de día, lo cual maximiza la carga útil y la maniobrabilidad, pero lo hace apto solamente para trabajos de un día. Si quieres pasar la noche fuera de casa, entonces tendrás que elegir entre el VNR 300, con un dormitorio de techo plano de 42" que es ideal para camiones cisterna y de cama plana, y el VNR 640, que lleva un dormitorio de techo medio de 61" y tiene más espacio en el habitáculo.

INTERIOR

Entrar y salir es muy sencillo gracias a que las puertas miden más de 3 pies de ancho, más de 4 de alto y tienen una apertura completa de

70 grados, así como manijas de agarre colocadas de manera ergonómica. El interior está organizado para que los conductores de recorridos diarios continúen productivos y cómodos. La combinación de un asiento ergonómico, un parabrisas panorámico y un

cofre corto con leve inclinación dan una excelente visibilidad cuando se viaja por las calles congestionadas de la ciudad.

Como no hay dos conductores exactamente iguales, Volvo equipó al VNR con la nueva dirección Position Perfect, que consiste en que pue-



vocacional : **VOLVO** VNR 300

des modificar la posición del volante -que por cierto es multifunción- en tres rubros: altura, profundidad e inclinación. Esta última característica hace que encontrar la posición ideal de manejo sea sencillo, sin importar el físico de los choferes que se pongan al volante.

La suspensión de aire de la cabina y los resortes neumáticos montados fuera de borda, los amortiguadores y la barra estabilizadora que ofrece Volvo ayudan al conductor a tener una marcha suave. El nuevo panel de instrumentos combina

indicadores tradicionales bien organizados con una pantalla a color LCD de alta definición de cinco pulgadas. La pantalla LCD programable puede configurarse para mostrar una amplia gama de alertas de datos y configuraciones del sistema del vehículo. >>



Los asientos de VNR se diseñaron tras una extensa investigación sobre ergonomía. Desde los conductores más pequeños a los más grandes se beneficiarán de la ubicación de asientos optimizada, la mayor gama de ajustes y los controles de fácil acceso. Además, el refrigerador opcional incorporado bajo el asiento del pasajero brinda almacenamiento en frío, de fácil acceso desde el asiento del conductor, para tentempiés y bebidas.

SEGURIDAD

Volvo es una empresa reconocida por su seguridad, y el VNR 300 no es la excepción a la regla. Entre los sistemas que incorpora está el de asistencia activa al conductor, el cual envía advertencias auditivas y visuales si se detecta un objeto inmóvil metálico al frente del vehículo e incluso aplica los frenos al rodar a más de 15 mph si el conductor no reacciona. También encontramos el sistema de advertencia de salida de carril y el de advertencia de colisión frontal, además de los ya básicos ABS y control de estabilidad. Todo con el objetivo de darle un segundo más al conductor para reaccionar, algo que los ingenieros de Volvo calculan evitaría el 90% de los accidentes.

MOTORES Y TRANSMISIÓN


Volvo puso dos mecánicas para impulsar a la nueva Serie VNR, las cuales cumplen con las normas EPA 2017. Si bien estamos hablando específicamente del VNR 300, el resto de la familia comparte los mismos motores. El primero de ellos es el Volvo D11, un motor con un bajo peso que ofrece el rendimiento de una mecánica más grande, cuyo rango de potencia que va de los 325 a los 425 HP, y un torque que oscila de 1,250 a 1,550 lb-pie.

La otra opción es el versátil Volvo D13, el cual tiene una potencia que va de los 375 a los 500 HP y un par motor que se mueve de las 1,450 a las 1,850 lb-pie. Los niveles XE, Eco-Torque y Dual Torque brindan un torque de salida de "doble personalidad" para quienes desean tener el ahorro de combustible un torque menor con el rendimiento sólido de un torque mayor.

En cuanto a la transmisión, la recomendada por Volvo es la manual automatizada I-Shift de 12 velocidades es muy eficiente. Especialmente la versión más reciente, la cual incluye herramientas y software actualizados, mayor durabilidad y un nuevo



freno de contra-eje para un rendimiento mejorado y cambios más suaves y rápidos. También están disponibles una versión de uso rudo y dos cajas más con con relacio-

nes superlentas de 13 y 14 velocidades. Ahora que si lo tuyo es utilizar el clutch, puedes optar por cualquiera de las Eaton Fuller de 10, 13 o 18 velocidades. 

vocacional : **VOLVO** VNR 300

40

FEBRERO DE 2019 | TRANSPORTE LATINO



DR
DAORO

18117 BISCAYNE BLVD. AVENTURA, FL 33160
TLF: 305-933-1358
WWW.DAOROMIAMI.COM

AÚN MÁS CAPAZ

RAM PROMASTER

LA RAM PROMASTER SE ACTUALIZA DE CARA AL 2019. ALGUNOS CAMBIOS SON PEQUEÑOS, PERO OTROS SON CLAVES PARA MANTENERSE EN LA PELEA. EL EXTERIOR FUE LIGERAMENTE ACTUALIZADO, PERO ESO ES LO DE MENOS, LO REALMENTE IMPORTANTE ES EL INCREMENTO A LA CAPACIDAD DE CARGA Y DE ARRASTRE, Y LA LLEGADA DE TRES NUEVOS MODELOS.



POR: **TRANSPORTE LATINO** / MANUEL HUICI

En cuanto nos enteramos que el grupo Chrysler pasaría a formar parte de Fiat, tuvimos claro que no pasaría mucho tiempo antes de que empezaran a llegar modelos con influencia europea a Estados Unidos. Uno de los primeros fue la ProMaster, que debutó en 2014, que al estar basada en la Fiat Ducato, una leyenda entre las vans de carga europeas, era uno de los vehículos más esperados en la industria. Curiosamente, llegó al mercado en un momento en que este nicho no era peculiarmen-

te interesante, lo cual ha cambiado radicalmente, pues hoy en día vemos vans de carga cuyas cabinas y equipamiento no tienen nada que envidiarle a los autos de pasajeros.

La ProMaster tiene varias características que uno busca en un vehículo de trabajo como eficiencia de combustible, capacidad de carga, facilidad de uso y, por supuesto, costo total de propiedad, por lo que es una excelente opción para negocios y flotillas. Acorde con los tiempos, Ram pondrá a disposición del público múltiples opciones de personalización, para que puedas configurarla justo a tus necesidades. >>





Para 2019, tenemos tres nuevos modelos con una distancia entre ejes de 136 pulgadas (2500 de techo bajo y 3500 de techo bajo y alto). Pero lo realmente importante es el aumento en la capacidad de carga -hasta 240 libras para un máximo de 4,680 en la 3500-, lo que le vale convertirse en la mejor en su clase actualmente. Además, hubo un incremento de un 30% en la capacidad de arrastre, para un total de 6,800 libras.

DISEÑO

En la ProMaster la forma está completamente supeditada a la función, como es habitual en los vehículos de reparto. Entre lo más destacable del exterior está la posición de la cabina, que permite posiciones de asientos más altas y una mejor visibilidad, y que la defensa delantera tiene un diseño modular de tres piezas, lo que reduce los costos y el

tiempo de reparación. Además, hay un pequeño escalón en las dos esquinas de la defensa que facilita la limpieza del parabrisas.

Los cambios que mencionábamos son notorios en la fascia, que ahora lleva un marco ancho cromado, rejilla en forma de panal de abeja e incluye la palabra "RAM" -tal y como ocurre en las pickups de la marca-. Por lo demás, la ProMaster permanece sin cambios significativos en el exterior, aunque hay ventanas de policarbonato para las versiones de techo alto y ventanas con rejilla para los de techo bajo.

La Ram ProMaster está disponible en 18 configuraciones diferentes gracias a que hay dos alturas de techo (88.7" y 99.4"), tres distancias entre ejes (118, 136 y 159 pulgadas) y cuatro longitudes de carrocería (195, 213, 236 y 250 pulgadas). El área de



carga puede ser de cuatro longitudes diferentes: 105.2", 122.8", 145.9" y 160.2". Esto nos da un volumen de carga con cinco posibilidades: 259, 304, 353, 420 y 463 pies cúbicos.



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

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

TRANSMISIÓN

- Automatizada de 6 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente tipo McPherson

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos

SEGURIDAD

QUE HABLEMOS DE UN VEHÍCULO UTILITARIO NO QUIERE DECIR QUE SE DEJE DE LADO LA SEGURIDAD. POR ESO ES QUE LA PROMASTER TIENE SEIS BOLSAS DE AIRE COMO EQUIPAMIENTO ESTÁNDAR (CONDUCTOR, PASAJERO, CORTINAS LATERALES Y PARA LA PELVIS Y TÓRAX), CON OTRAS DISPONIBLES DE MANERA OPCIONAL (RODILLAS). PARA MINIMIZAR LAS OCASIONES DE PONER A PRUEBA LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD PASIVA LA VAN EQUIPA UN CONTROL ELECTRÓNICO DE ESTABILIDAD ACTIVO DE 4 CANALES (CONTROL INDEPENDIENTE DE LAS 4 ESQUINAS DEL VEHÍCULO) QUE TE AYUDA A MANTENER EL CONTROL EN CONDICIONES EXIGENTES O ADVERSAS, COMO EN CARRETERAS MOJADAS, NEVADAS O CON HIELO, EN GIROS BRUSCOS Y MANIOBRAS EVASIVAS.

MOTORES Y TRANSMISIONES

Esta van de carga está disponible con únicamente una mecánica, algo que la pone inmediatamente en desventaja respecto a sus rivales, que ofrecen al menos una alternativa de pro-

pulsión. El motor es el viejo conocido Pentastar V6 de 3.6 litros con 280 caballos y 260 lb-pie, el cual está "casado" con una transmisión manual automatizada de 6 velocidades con control electrónico. La ProMaster tiene una

impresionante capacidad de carga útil de hasta 5,145 libras y una capacidad de remolque máxima de hasta 5,100 libras. La clasificación de peso bruto combinado (GCWR por sus siglas en inglés) es de 11,500 libras. >>



INTERIOR

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


La van tiene radio AM/FM y reproductor de MP3 como equipamiento de serie, pero si vas a pasar mucho tiempo en ella te recomendamos pedir el sistema Uconnect, el cual integra sonido, navegación y teléfono. Como se trata de un vehículo utilitario y no uno recreativo, la pantalla es de 5 pulgadas; pero tiene una función para



responder mensajes de texto automáticamente sin usar las manos con hasta 18 mensajes diferentes ("No puedo hablar ahora", "Voy en camino", "Necesito indicaciones", etc). La pantalla, además, sirve para mostrar las imágenes de la cámara de reversa. Los instrumentos son de fácil lectura gracias a que el panel está debajo de un pequeño domo que le hace sombra y a que la retroiluminación es anaranjada. El resto de equipamiento de serie lo conforman una guantera con llave, varios posavasos, tomas de



corriente y puertos USB. También hay un panel de control para manipular los seguros de las puertas y el control electrónico de estabilidad.

Para el final dejamos lo más importante, el área de carga, la cual tiene una puerta corrediza del lado del pasajero y puede llevar otra igual del lado del conductor. El tamaño de estas es de 49 x 60 pulgadas para el modelo de techo bajo y de 49 x 70 pulgadas para los de techo alto. En el interior hay 17 anillos de sujeción con 1,000 libras de capacidad, las cuales se pueden plegar para mantener plano el piso, facilitando las maniobras de carga y descarga. Por su parte, las puertas traseras se abren hasta 260 grados, con lo que prácticamente tocan las paredes de la van. 

Apto para tu viaje diario

© 2018 Hankook Tire America

Laufenn

Viaje con Estilo

S FIT AS

Neumáticos de ultra alto desempeño para cualquier clima

G FIT AS

Neumáticos turismo para cualquier clima



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

www.laufenn.com

MINI SIERRA

GMC CANYON 2019

SI BUSCAS UNA PICKUP PARA MOVERTE TODOS LOS DÍAS Y NO PLANEAS LLEVAR GRANDES CARGAS EN LA CAJA, LA CANYON ES IDEAL PARA TI, PUES ES COMO UNA VERSIÓN EN MINIATURA DE LA EXCELENTE SIERRA. EN CARRETERA ES ÁGIL Y ESTABLE, MIENTRAS QUE EN LA CIUDAD SE MANEJA CASI COMO UN AUTO. ADEMÁS, CON EL V6 DE GASOLINA ES RÁPIDA Y, SI QUIERES POTENCIA DE ARRASTRE, HAY UN DIÉSEL DE CUATRO CILINDROS. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

El segmento de las pickups medianas fue prácticamente inexistente en Estados Unidos durante muchos años, es decir, sí había modelos, pero se sentía casi como si las marcas las produjeran por no dejar. Ahora, el mercado ha cambiado y con la reintroducción de la Canyon en 2014 GMC dejó ver que había un mercado para esta camioneta. Quizá no sea la mejor vendida de la marca, pero sin duda es una excelente opción para quien no necesita una pickup de media tonelada. Aunque a algunos les puede parecer que tiene poco tiempo, la Canyon no se ninguna novata, pues tiene ya más de 13 años en el mercado -apareció en el 2004 para reemplazar a la Sonoma-. Quizá la sensación de novedad se deba a que la Canyon dejó



de producirse en el 2012 y, tras una pausa de dos años, GMC decidió revivirla.

La actual generación de la Canyon viene con varias características de su hermana

mayor, la Sierra, como faros de xenón con luces de día de LED en forma de C, una parrilla con diseño similar y escalones en la defensa trasera. Esta pickup está disponible en varias confi-

camioneta: **GMC CANYON 2019**

50

FEBRERO DE 2019 | **TRANSPORTE LATINO**



guraciones que incluyen una cabina extendida con cama de seis pies y una cabina Crew con cama de cinco pies de serie y una opcional de seis pies. Como ya es costumbre, los niveles de equipamiento son SLE, SLT y Denali. La versión SLT incluye el paquete All-Terrain, el cual incrementa la capacidad todo terreno de la Canyon, además de algunos aditamentos exteriores que la diferencian del resto.

Para incrementar la eficiencia de la Canyon, GMC la dotó con tomas de aire en la parrilla que se cierran automáticamente cuando no necesitan ventilación extra y se abren cuando el motor necesita enfriarse. Además, la puerta de la cajuela lleva amortiguadores para evitar que se azote y múltiples opciones para amarrar la carga en la caja y mantener todo en su lugar. >>

MAXIMA PROTECCION

Para su motor, transmisión y el sistema de combustible

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

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

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



Advance
Auto Parts

AutoZone

BENNETT
Auto Supply

O'Reilly
AUTO PARTS
PROFESSIONAL PARTS PEOPLE

Pep Boys

Walmart



www.zMAX.com



MOTORES Y TRANSMISIONES

Quienes compren una Canyon podrán elegir entre dos motores de gasolina y uno a diesel. El primero de gasolina es un cuatro cilindros de 2.5 litros con 200 caballos de fuerza y 191 libras-pie. Después tenemos un V6 de 3.6 litros con 308 HP y 275 lb-pie que es nuevo desde el modelo 2017, aunque podría no parecerlo porque tiene la misma configuración y cilindrada que el motor que reemplazó (además de un discretísimo incremento de 3 HP y 6 lb-pie).

Tanto el cuatro en línea como el V6 llevan inyección directa de combustible, apertura variable de válvulas y un sistema de enfriamiento que rocía aceite en la parte inferior de los pistones, ayudando a mantener controlada la temperatura en el bloque del motor de aluminio. Los dos están equipados con transmisiones automáticas de seis velocidades, aunque en el 2.5 puedes pedir una manual de seis cambios de manera opcional. Otra de las novedades para el 2017 fue la adición de una caja de ocho cambios como opción para el V6.

El motor a diesel es un cuatro en línea de 2.8 litros turbocargado con mucho torque y gran eficiencia gracias a sus 181 caballos de fuerza y las impresionantes 369 lb-pie. en cuanto a consumo, es uno de los mejores en el segmento con 22 mpg en la ciudad y 31 en carretera. De poner la potencia al piso se encarga la misma caja automática de seis del resto de la gama, pero tiene disponible también la "nueva" transmisión de ocho velocidades.

La eficiencia en el consumo de combustible de los motores a gasolina es notable, pues el 2.5 litros da 20 millas por galón en ciudad y 27 en carretera usando la caja automática de seis velocidades, tracción en un eje y cabina extendida. La 2.5 litros obtiene 18 mpg en la ciudad y 26 en la carretera si es 4x2, si quieres tracción en ambos ejes los números caen ligeramente



mente a 17 mpg en ciudad y 24 en carretera, nada mal considerando el aumento de peso.

El chasis de la Canyon es el típico de una pickup y está soportado mediante una suspensión independiente en el eje delantero y de "eje vivo" en la parte trasera, con muelles parabólicos con amortiguadores de doble tubo como elemento elástico. De detener a la Canyon están encargados frenos de disco en las cuatro ruedas. Y en cuanto a hacer trabajo duro, la Canyon no se arruga, pues tiene una capacidad de arrastre de 7,600 libras y de carga de 1,620 libras

-aunque esto solo con los motores V6, las cifras del cuatro cilindros son más modestas.

General Motors dice que la Canyon es la camioneta Premium de su segmento, pero la renovación de la Honda Ridgeline en 2016 estableció un estándar alto para este nicho. Aún así, la Canyon es un vehículo con características muy convincentes que cumple los requisitos de una pickup en un paquete fácil de manejar. Lo que sí es un hecho es que en GMC nos han demostrado que el segmento de las pickups medianas está más vivo que nunca. >>



¿Cuántos Códigos Expresos lleva?

CONSULTE Y CARGUE AL INSTANTE EL SALDO DE SUS CÓDIGOS EXPRESOS

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

www.comdata.com/expresscode



COMDATA
Payment Innovation



INTERIOR

El interior es un lugar con lugar para las comodidades, pero en el que los diseñadores no pusieron especial esmero. Tras el volante, encontramos un panel de instrumentos sin mucho chiste. Por otro lado, el panel central tiene mucho más onda, especialmente los interruptores que controlan el modo de Remolque/Arrastre y la Alerta de Abandono de Carril. La consola en sí es simple, con la palanca de cambios, dos posavasos y dos pequeñas charolas para monedas u otros objetos pequeños.

Los Asientos delanteros ofrecen buen soporte, aunque la parte inferior podría ser un poco más grande. Los asientos traseros son cómodos, aunque evidentemente no al nivel de un sedán de lujo. Adelante tienes ajustes eléctricos, mientras que la banca de atrás es fija; aunque se puede doblar para abrir un área de almacenaje. Debajo del asiento encontrarás un compartimento para guardar cosas y el equipo para cambiar la llanta. Al doblar los respaldos hacia adelante, tienes una repisa para poner cosas, aunque no hay mucha altura.

La ergonomía es buena, pues los controles están bien ubicados y son fáciles de usar. La pantalla táctil de ocho pulgadas y el software



IntelliLink es una maravilla, pues es fácil de entender y relativamente rápida en su respuesta. El software de infotención incluye Apple CarPlay y Android Auto, así como un hotspot Wi-Fi 4G LTE. También hay una cámara de reversa con líneas direccionales dinámicas, la cual es estándar en varios niveles de equipamiento.

La visibilidad es buena gracias a que las ventanas son grandes y a que los espejos tienen un tamaño decente; además de alertas de Monitoreo de Punto Ciego para prevenir accidentes, la cual resulta muy útil, pues la visibilidad trasera es algo limitada, aunque no más que en los crossovers actuales. [7/11](#)



LA VENTAJA DE ALLIANCE

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



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



alliancetruckparts.com



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



facebook.com/alliancetruckparts

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

DAIMLER | Alliance Truck Parts - Una marca del grupo Daimler



¿QUIERES SER

CA MIO NE RO?

REGLAS A SEGUIR SI ESTÁS ENFERMO

ESTAR ENFERMO CUANDO TIENES QUE MANEJAR DURANTE MUCHAS HORAS EN LA CARRETERA ES UNA DE LAS PEORES COSAS QUE PUEDES EXPERIMENTAR COMO UN CONDUCTOR DE CAMIONES. Y ES QUE SI TE DEDICAS AL TRANSPORTE DE LARGA DISTANCIA, TIENES QUE VIVIR EN TU CAMIÓN -LITERALMENTE-, DURANTE DÍAS, SEMANAS O MESES. POR LO MISMO, TE TOCARÁ EXPERIMENTAR TODAS LAS COSAS QUE HARÍAS EN TU CASA, Y ESTAR ENFERMO ES UNA DE ELLAS. EVIDENTEMENTE, ENFERMARSE ES UN TÉRMINO BASTANTE AMPLIO QUE ABARCA DESDE UN SIMPLE RESFRIADO A UNA LESIÓN EN LA ESPALDA O ALGO QUE HICIERA NECESARIA UNA CIRUGÍA. LAMENTABLEMENTE, QUÉ HACER CUANDO ESTÁS ENFERMO EN EL CAMINO NO SUELE SER UN TEMA LO SUFICIENTEMENTE ABORDADO EN LAS JUNTAS DE SEGURIDAD DE CONDUCTORES.

POR: TRANSPORTE LATINO / PABLO OLAVARRIETA

1. Encuentra un lugar seguro para detenerte, de preferencia una parada de camiones. No puedes concentrarte completamente en el camino si no te sientes bien, por lo cual lo mejor es salir del camino. Manejar así te convierte en un riesgo para tu seguridad y la de otros.

2. Evalúa la situación. ¿Qué tan enfermo estás? ¿Es algo como un ligero resfriado que se quitará en un par de días o es algo más serio?

3. ¿Necesitas ayuda? Si crees que es así, contacta a tu despachador y familia inmediatamente. Diles dónde estás y cuál crees que sea el problema. Ponte en contacto con el personal de la parada de camión y hazles saber tu situación. Quizá necesiten pedir un taxi -o incluso una ambulancia- para ti.


4. Mantén la calma. Entrar en pánico y preocuparte no sirve para nada.

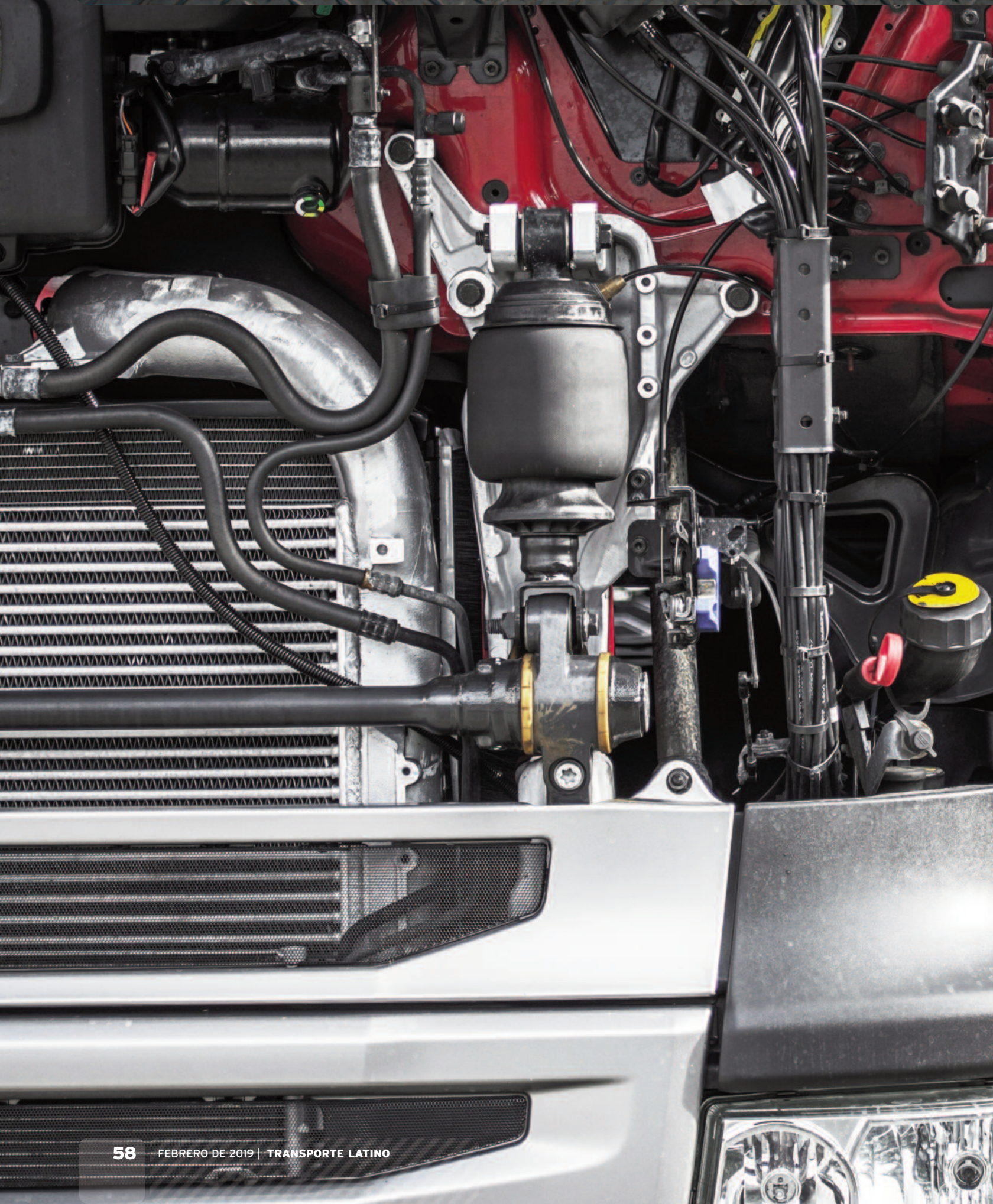
5. Llama al 911 si sientes que estás perdiendo la batalla. Más vale prevenir que lamentar. Muchos conductores se han enfermado de gravedad tratando de superar un problema de salud grave en la litera del camión. Algunos incluso han muerto por no pedir ayuda. Más vale no formar parte de estas estadísticas.

6. No aceleres tu recuperación. Casi todos hemos cometido este error. Si tu doctor te dice que descanses una semana antes de volver a manejar, escúchalo. Sabemos que es duro perder dinero al estar varado en casa recuperándote, pero manejar antes de estar totalmente sano puede resultar en una recaída, en el mejor de los casos, o en un accidente más grave que involucre otros autos, en el peor.

7. Conoce tus límites. Estaciona tu camión cuando sientas que lo necesitas. Tu eres el mejor juez de la situación cuando se trata de saber si puedes manejar o no. No dejes que el despachador te fuerce o intimide con una carga importante que no puede llegar tarde.

8. Lleva un botiquín de remedios para enfermedades comunes. No es buena idea tener remedios que causen somnolencia o afecten tu criterio. Si necesitas tomar uno de estos, asegúrate de hacerlo cuando no estés manejando. Es fácil cometer un error y tomar la medicina incorrecta.

Una cosa es cierta, cuando estás enfermo no te encuentras en las mejores condiciones para manejar un vehículo de transporte comercial en carretera. Estacionate cuando lo consideres necesario y se muy honesto respecto a cómo te sientes. Tu decisión puede tener un gran impacto en tu seguridad y la de muchas otras personas. 





CUIDA LA CÁMARA DE AIRE

CÓMO AJUSTAR LA CÁMARA DE AIRE

EL SISTEMA DE FRENOS ES DE VITAL IMPORTANCIA PARA UNA OPERACIÓN SEGURA DE TU CAMIÓN Y TODOS SUS COMPONENTES SON MUY IMPORTANTES. SIN EMBARGO, ESTE MES QUEREMOS MOSTRARTE CÓMO REEMPLAZAR Y AJUSTAR LA CÁMARA DE AIRE. »

POR: TRANSPORTE LATINO / MANUEL HUICI

Es claro que un camión de transporte es mucho más que la suma de sus partes, es decir, al funcionar en armonía todos sus componentes, tenemos como resultado una máquina que es vital para mantener en movimiento la economía del país. Con esto en mente, este mes nos dimos a la tarea de investigar sobre una de las partes más importantes del sistema de frenos: la cámara de aire. Esta pieza es de vital importancia por que su trabajo es clave para un correcto funcionamiento de los frenos: en la terminal de cada rueda, la encargada de convertir la presión de aire en una fuerza mecánica es la cámara de aire -también conocida como actuador-, lo cual se traduce en la aplicación de la fuerza de frenado en un tambor o en un freno de disco. Por esta razón, te traemos una serie de consejos para que sepas cómo darle mantenimiento o reemplazarla, llegado el caso.

DÓNDE EMPEZAR

Una duda muy común es cómo saber cuándo ha llegado el momento de reemplazar la cámara de aire. Afortunadamente, hay muchos problemas que pueden detectarse durante las pruebas previas a un viaje o con una simple inspección visual: fugas de aire audibles alrededor de la cámara, partes faltantes como tapones contra polvo, tornillos de bloqueo o abrazaderas de banda, así como daños evidentes a la cámara.

“Busca daños visibles en la cámara como abolladuras, corrosión o varillas de empuje dobladas. Tapones contra polvo faltantes o abrazaderas de banda flojas podrían causar que contaminantes como el agua o el polvo entren a la cámara, incrementando las posibilidades de que el resorte o el disco de freno se oxiden, afectando también el diafragma de freno”, asegura Kevin Pfof, coordinador de servicio técnico de Bendix Spicer Foundation Brake. “Un tornillo de bloqueo suelto que

rebote durante el trayecto puede dañar la carcasa, pudiendo hacer perforaciones que causen corrosión y fugas”.

Las revisiones de mantenimiento rutinarias también pueden avisarte si necesitas reemplazar la cámara de aire, busca señales de un freno que arrastra como marcas continuas en el el rotor del disco de aire o puntos conflictivos en el tambor.

TODO EN SU LUGAR

Cuando reemplazas una cámara de aire, es clave que lo hagas por otra igual. Elegir una cuya varilla de empuje tenga una diferente longitud que la original podría no ocasionar problemas notorios a corto plazo, pero con el tiempo la diferencia en la fuerza de aplicación causará problemas de desempeño en el frenado y, potencialmente, una falla en la varilla de empuje.

Si estás trabajando en un tambor, determina si el ensamblaje utiliza ajustadores de tensión de 5.5 o 6 pulgadas. El soporte de montaje tiene agujeros para posicionar la cámara correctamente para cada longitud de los ajustadores, por lo cual es importante colocarlos en la posición correcta.

“Recuerda vaciar siempre todos los tanques de aire primarios y secundarios antes de trabajar en el montaje de los frenos”, dice Pfof. “Además, si notas daño estructural a

una cámara del resorte de freno, no liberes mecánicamente el resorte. También es útil tomar un momento antes de quitar la cámara vieja para notar la ubicación y orientación de los puertos y tornillos. Esto hará más fácil la instalación y orientación de la nueva cámara”. »



Mente Profunda

El Smart Money está en nuestro dibujo de 30/32" de profundidad en nuestra banda de rodamiento



Con su huella de 30/32" puedes contar con nuestro neumático RLB400 de tracción para un largo kilometraje original.

Nuestros diseños de banda de rodamiento son avanzados y ofrecen un manejo superior así como la máxima tracción en todo tipo de condiciones en carretera. Y usted puede estar seguro de que nuestra integridad es aún más profunda. Todos los neumáticos Double Coin están diseñados con cubiertas de alta resistencia para mejorar la fuerza, la estabilidad y permitir además múltiples renovados. Es por eso que siempre obtendrás más por cada kilometro con Double Coin.

©2018 CMA, LLC

THE SMART MONEY IS ON

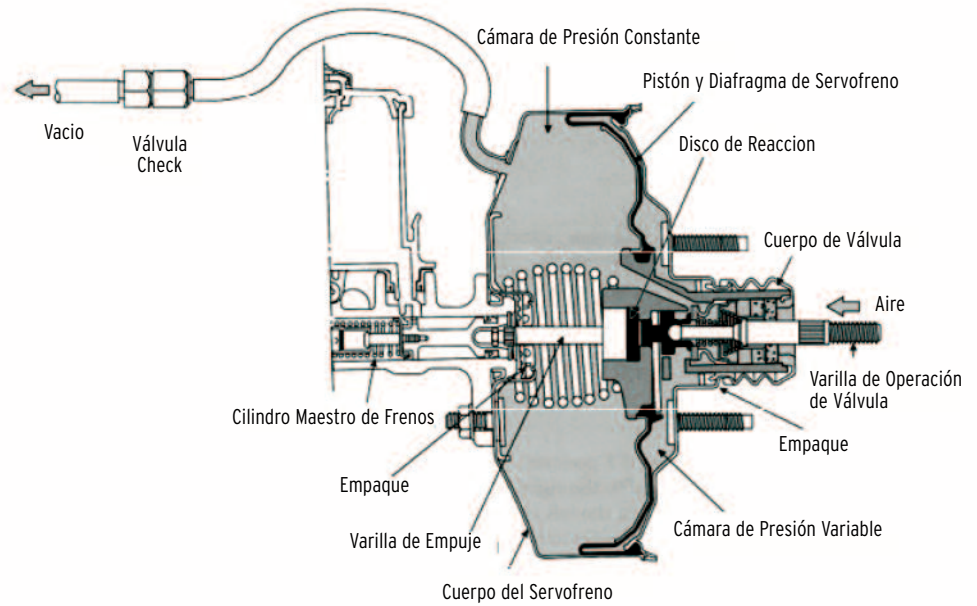


espanol.DoubleCoinTires.com

Cuando instales cámaras de resortes de freno para el freno de estacionamiento, asegúrate de que el resorte de la nueva cámara está contraído y asegurado, de manera que no ponga presión en la varilla de empuje durante la instalación. La mayoría de fabricantes de cámaras las envían con los resortes asegurados, pero no es mala idea comprobarlo antes de comenzar la instalación.

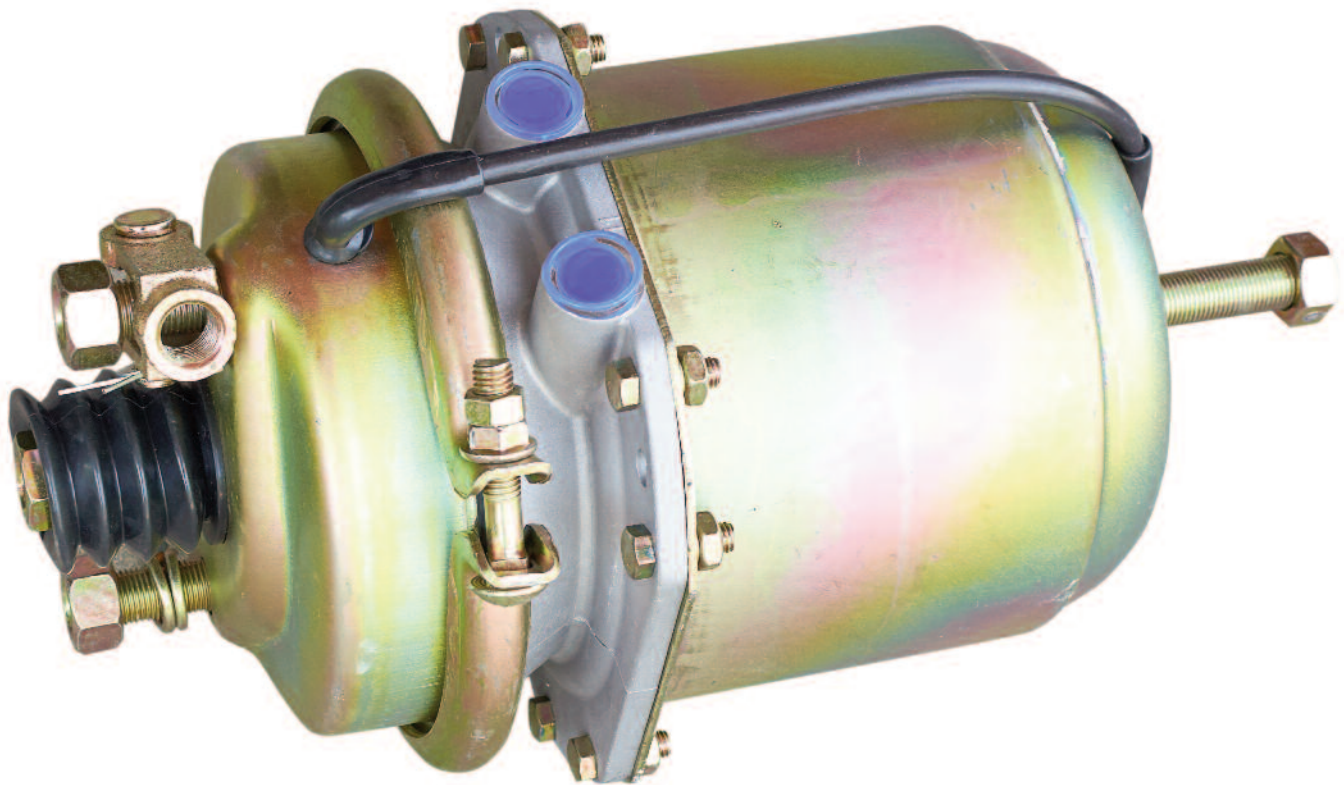
Tras quitar la cámara vieja, asegúrate de que las superficies de montaje están limpias y sin daños. Coloca la nueva cámara en el soporte y después asegúrala con las herramientas de montaje -usa siempre las que vienen incluidas con la cámara nueva-. Una vez que la cámara está en su lugar, aprieta las tuercas a 144 ±11 lb-pie. En un freno de tambor, el siguiente paso es colocar el ajustador de tensión justo en la horquilla de la varilla de empuje y alinear los orificios grandes del pasador -esto permite un poco de movimiento arriba-abajo necesario para insertar el pasador de la horquilla-

Una vez que el pasador grande está en su lugar, empuja hacia arriba en la parte inferior del ajustador de enlace pequeño y hacia atrás del



ajustador para engancharlo nuevamente. Después alinea los orificios pequeños de la horquilla en el enlace e instala el pasador pequeño. Retrasa un poco el ajustador para bajar la varilla

de ajuste, alineándola para colocar el pasador pequeño. Si éste no se alinea fácilmente con los orificios de colocación, puedes mover el ajustador arriba y abajo para facilitar el proceso. >>





¿SERVICIO o SEGURIDAD? **ELIJA AMBOS.**

Vemos a la seguridad de forma diferente. Es nuestra primera prioridad. De hecho, vemos al servicio en neumáticos de forma diferente. Y usted también lo hará. Contamos con más de 200 locales y 1500 camiones de servicio en Estados Unidos y Canadá para brindarle la tranquilidad de estar rodando sobre neumáticos que han recibido servicio de expertos. En nuestro taller o en la ruta, estamos acercando algo nuevo al servicio en neumáticos: SERVICIO.

GENUINA • COMPLETA • CONFIABLE

1-844-68-TIRES • gcrtires.com/service

GCR
TIRES & SERVICE



Coloca en su lugar los pasadores grande y pequeño de la horquilla utilizando las arandelas correspondientes y aseguralos con pasadores de chaveta. No olvides utilizar pinzas y doblar las "orejas" de cada pasador de chaveta para evitar que se salgan. Una vez hecho esto, puedes ajustar el freno según las especificaciones adecuadas de acuerdo al tamaño de la cámara. Montaje de la línea de aire y ajuste de la cámara

En este punto, puedes conectar la cámara al suministro de aire. Si el puerto de la cámara está en la posición correcta para conectar la manguera de aire, haz la conexión, presuriza la cámara y revisa las conexiones buscando fugas utilizando agua jabonosa. Cuando compruebes que no tiene fugas, libera el aire de la cámara y ajusta los frenos a la carrera adecuada.

Si el puerto de la cámara no está en una posición en la que pueda recibir la manguera, necesitarás girar la cubierta/resorte de la cámara de freno. Para mover la varilla de empuje necesitarás usar una palanca. Después de hacerlo, coloca un tornillo de apriete en la varilla de empuje en la base de la cámara para mantenerla en posición.



Después, afloja los tornillos de sujeción del lado de servicio en la cubierta de la cámara. Sin los tornillos, la abrazadera se soltará y podrás colgarla sobre la leva de la cámara -fuera de tu camino, pero a la mano cuando llegue el momento de volver a colocarla en posición. Ahora, simplemente rota la cubierta de la cámara a una posición en la


que la línea del suministro de aire pueda ser colocada en el puerto y ajústala bien sin estirar o doblar la manguera. No aprietes la manguera aún, solamente asegúrate de que el puerto está en la posición correcta.

Una vez que está en su lugar, sostén la cubierta y el diafragma en posición sobre la base de la cámara. Vuelve a montar la abraza-



dera, revisando en todo momento que quede bien sellado, sin que el diafragma quede más salido de un lado que del otro. Cuando ajustes la abrazadera, alterna el proceso entre los tornillos superior e inferior para apretarlos uniformemente a un torque de 25 \pm 5 lb-pie.

Ahora si puedes colocar la línea de aire al conector. Aplica presión de servicio para permitir que la varilla de empuje se afloje y libera los tornillos de presión. Rocía el área alrededor de la abrazadera de la banda y los conectores de la manguera con agua jabonosa para verificar que no haya fugas, después libera la presión y, si es un freno de tambor, libera el ajustador de tensión.

“La atención al detalle es crucial, incluso durante el mantenimiento y el reemplazo de partes de rutina”, dice Pfof. “Por ello siempre hay que seguir las directrices del fabricante y las fichas técnicas para directrices e instrucciones específicas para las refacciones utilizadas, de modo que obtengas el mejor y más seguro desempeño de las cámaras de aire y el sistema de frenos en general”. 

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.

QUÉ PASA SI USAS FRENO DE DISCO Y TAMBOR

FRENOS HÍBRIDOS

EN ESTE ARTÍCULO TE VAMOS A PLATICAR SOBRE LOS SISTEMAS HÍBRIDOS DE FRENO, ES DECIR, LOS QUE COMBINAN LOS DISCOS CON TAMBORES. ADEMÁS, TOCAREMOS EL TEMA SOBRE QUÉ HACER Y QUÉ NO HACER CUANDO COMBINAS ESTOS DIFERENTES TIPOS DE FRENO. »



Si bien es cierto que los frenos de disco neumáticos se han convertido en una opción cada vez más popular entre los vehículos comerciales de Estados Unidos, también lo es que cuando se utiliza una combinación de frenos de disco con frenos de tambor pueden surgir dudas sobre el balance en el sistema de frenos. En otras palabras, la cantidad de trabajo que ejerce cada freno en un sistema. Estos sistemas de frenado híbridos tiene varias ventajas en potencia de frenado y tiempo de operación, pero es importante entender el papel que juega el balance de frenos al determinar el rendimiento del sistema y la vida útil de los elementos de fricción.

Cuando un freno de tambor se calienta, especialmente durante un frenado brusco, es propenso a fatigarse, es decir, a que haya una reducción en el desempeño debido a la expansión del tambor alejándose de la balata. En contraposición el diseño de un disco de freno elimina casi completamente la fatiga de los frenos.

“Una de las cosas que en Bendix tratamos de crear conciencia a las flotas y conductores es sobre cómo la fatiga afecta el balance de frenos en un vehículo, especialmente en el combo tractor-trailer”, dijo Joey Campbell, gerente de producto de discos de freno en Bendix Spicer Brake Foundation. “Diferentes configuraciones de vehículos y condiciones de operación, incluyendo cómo se utiliza el camión, harán que la carga de trabajo recaiga sobre diferentes ejes, lo cual hace una diferencia no solo para el conductor, sino para la planeación de mantenimiento y determinar el costo total de propiedad”.

En un sistema correctamente balanceado y bajo condiciones típicas de frenado, cada cubo de rueda del vehículo maneja cierta cantidad de trabajo dependiendo del peso - independientemente de si se trata de un disco o un tambor, o de si está en el tractor o en el trailer-. Durante una frenada fuerte, cuando los frenos generan mucho calor -las cuales típicamente ocurren cuando se frena rodando rápido, con mayor GCV y/o en largas pendientes-, conforme todo el sistema de frenos trabaja más duro, los frenos de tambor empezarán a fatigarse. Esto tiene el efecto de desviar el trabajo que no están realizando hacia los frenos de disco.

“Aún tienes el desempeño de frenado, pero puedes ver una menor vida útil en las



balatas de los frenos de disco conforme estas compensan el trabajo extra realizado durante la fatiga de los tambores”, explicó Campbell. “Esto ha creado preguntas sobre desbalancear deliberadamente el sistema de frenos para compensar la fatiga de los frenos de tambor y evitar que ese trabajo extra vaya a los cubos de rueda con frenos de disco para alargar la vida útil de las balatas de estos”.

Bendix se opone tajantemente a esta medida, asegura Campbell, ya que la fatiga de frenos ocurre en situaciones temporales que representan tan solo un pequeño porcen-

taje del tiempo de operación de un vehículo. Como la mayoría del uso de los frenos ocurre durante condiciones normales, estas se estarían realizando en un sistema imbalancedo, alterando el funcionamiento normal de los frenos en aras de optimizar la pequeña fracción de tiempo que representan las situaciones de fatiga de frenos.

DISCOS Y DOLLIES

Hacer que una flota comience a utilizar discos de freno mediante la mayoría de combinaciones usuales tractor-trailer es una



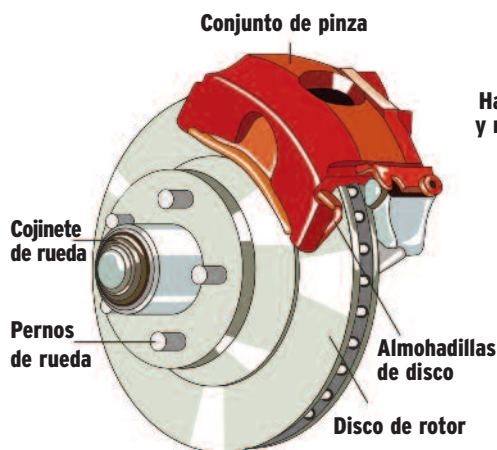
apuesta segura y generalmente no importa dónde comienzan a usarlos (en el tractor o el trailer). Claro que la cosa cambia cuando hay múltiples tráileres, pues los dollies generan una situación que vale la pena mencionar. Pruebas realizadas por empresas expertas en frenado han encontrado que en un tractor con doble semirremolque equipado únicamente con frenos de tambor, montar discos de freno en el dolly que conecta los tráileres probablemente cause un desgaste acelerado de las balatas hasta que se popularice el uso de discos en la flota. »



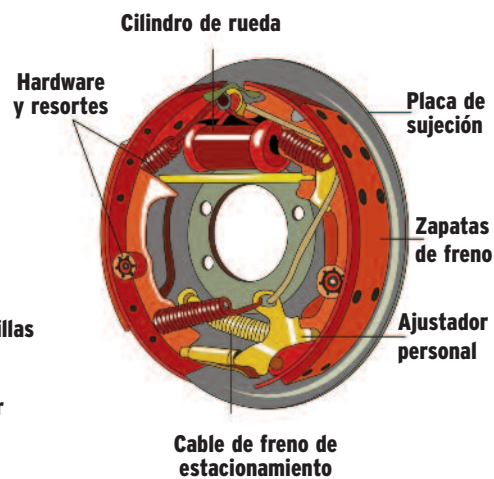


“Si pones discos de freno solo en uno de seis o más ejes, los discos de freno tendrán un incremento en la temperatura conforme asumen el trabajo extra cuando los otros frenos se fatigan”, comenta Campbell. “Los frenos de disco pueden manejar el calor, pero el desgaste por fricción será acelerado debido a que el balance de trabajo se está enfocando en el dolly con frenos de disco. Entonces probamos incrementar la presión de funcionamiento en el dolly y retrasar la aplicación de los frenos de disco para que los frenos de tambor pudieran recibir más trabajo, pero no encontramos una diferencia significativa, por lo cual no lo recomendamos”. Por estas razones, Bendix recomienda comenzar a utilizar discos de freno primero en trailers o tractores y utilizar dollies con discos de freno solo en combinación con equipo equipado con el mismo tipo de frenos. >>

FRENADO AUTOMOTRIZ



FRENO DE DISCO



FRENO DE TAMBOR

bandag

PROGRAMA VENTAJAS+™

INCREÍBLE VENTAJA DEL LÍDER EN RECACHUTAJE

Garantía limitada de por vida*

Producto armado en los EUA

Recauchutaje grado A

Proceso de manufactura avanzado de Bandag

Compuestos y diseños para banda de
rodadura Bandag de alta calidad

\$169

Cubierta y
recauchutaje

B195™
Remolque
11/32 pulg.

\$189

Cubierta y
recauchutaje

B726™
Tracción con
flanco cerrado
22/32 pulg.

\$199

Cubierta y
recauchutaje

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



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

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

HABLEMOS DEL COSTO

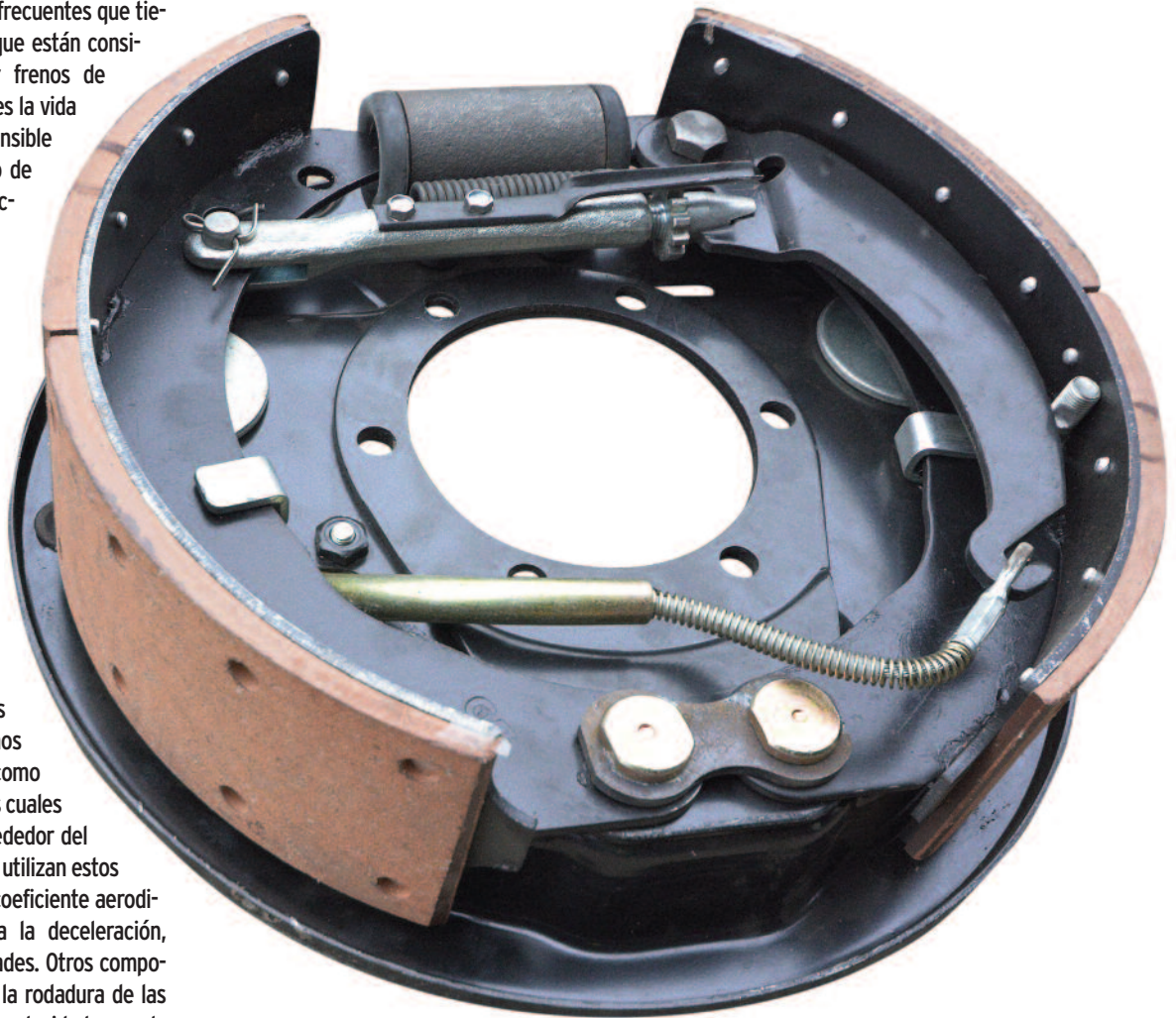
Una de las preguntas más frecuentes que tienen las flotas y conductores que están considerando comenzar a utilizar frenos de disco es "¿qué tan más larga es la vida de las balatas?". Y es comprensible que la hagan, ya que el costo de reemplazar el elemento de fricción es un clave a la hora de calcular la rentabilidad de la inversión en tecnología de frenos de disco. Y la especificación del equipo importa. Otros componentes también contribuyen a la deceleración del vehículo además de los frenos. Si bien su función original no es ayudar con el frenado, su contribución a la deceleración en general es algo así como un efecto secundario.

Tomemos como ejemplo los vehículos que utilizan algunos dispositivos aerodinámicos, como faldones laterales y fascias, los cuales ayudan a que el aire fluya alrededor del vehículo. Los camiones que no utilizan estos dispositivos tienen un mayor coeficiente aerodinámico, lo cual contribuye a la deceleración, especialmente a altas velocidades. Otros componentes, como la resistencia a la rodadura de las llantas y el impacto al bajar velocidades en la transmisión, puede y juega un papel en la deceleración. Cuando se incluyen algunas de estas cosas, pueden tener un impacto añadido en la vida de las balatas de un vehículo al quitarle a los frenos algo de la carga de trabajo.

Algo que se suele pasar por alto es el freno motor, también conocido como el retardador de freno. Bajo una deceleración normal (5 pies por segundo al cuadrado o aproximadamente 0.15 g), un vehículo de 80,000 libras utiliza alrededor de 1,000 HP para detenerse al circular a 60 mph. Un retardador de freno usualmente se encarga del 50 por ciento de ese trabajo, haciendo que los frenos como tal se ocupen de poco menos de la mitad del trabajo, ya que del resto se encarga el coeficiente aerodinámico y la resistencia a la rodadura.

EL CONDUCTOR ES CLAVE


Un factor muy importante para la vida de las balatas es cómo frena un conductor de manera regular, ya que afecta la vida útil en varias for-



mas. "Sigamos con el ejemplo de camión de 80,000 libras. Detenerse al ir a 60 mph frenando bruscamente (10 pies por segundo al cuadrado o .3 g) requiere el doble de caballaje", señala Campbell. "Un retardador de freno mantiene el mismo nivel de asistencia que bajo deceleración normal -alrededor de unos 500 caballos de fuerza- pero como el requerimiento total ahora es de 2,000 caballos de fuerza, los frenos propiamente dichos del sistema se encargan de tres veces el trabajo que bajo deceleración normal. Y una vez más, mientras más trabajo hagan, más rápido se desgastan las balatas. Imagina cómo sería eso sin el retardador de freno".

"Hemos visto algunas flotas que comienzan a utilizar frenos de disco, pero luego deciden que no necesitan un retardador de freno debido al mayor rendimiento de este tipo de frenos", dijo Campbell. "El problema es que si bien los frenos de disco son más que capaces de exceder los estándares de

distancia de frenado actuales, la carga extra de trabajo en cada frenada va a tener un impacto enorme en la vida de las balatas. Como resultado, no es una verdadera comparación de manzanas con manzanas si comparas la vida de la balata de un freno de tambor con retardador de freno a uno freno de disco sin este elemento".

Campbell también recalcó la importancia de utilizar refacciones originales (o con calidad OEM) cuando se revistan los frenos de tambor. Un elemento de fricción del mercado secundario con una mayor propensión a la fatiga no solo impactará el desempeño, también afectará los frenos de disco al transferirles una mayor carga de trabajo. Las balatas de los frenos de disco también deben tener una calidad OEM (Equipamiento Original del Fabricante), ya que este elemento está diseñado para brindar un desempeño de frenado al tiempo que maneja el desgaste. 

SUSCRÍBETE A TRANSPORTE LATINO ¡ES GRATIS!



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

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

¿Cuál es su papel en la compra de lubricantes?

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

¿Cuál es su título y posición

- Gerente de flota Técnico
 Encargado de mantenimiento Chofer
 Gerente concesionario

¿Cuál es su camión preferido?

- Freightliner Peterbilt
 International Western Star
 Kenworth Mack
 Volvo Sterling

¿Quién repara su camión?

- Lo hace usted mismo Taller independiente
 Truck Stop Concesionario

¿Dónde trabaja?

- California 48 Estados
 11 Western Otros

¿Cuál es su aceite preferido?

- Shell Chevron
 Lucas Oil Texaco
 Mobil Otro

¿Qué compañía de celular usa?

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

¿Cuánto hace que tiene su licencia comercial?

- 6 meses 2 años
 1 año 3 o más años

Su motor preferido es:

- S-60 Detroit Volvo
 CAT Mack
 Cummins International

Su neumático preferido

- Firestone BFGoodrich
 Michelin Goodyear
 Dayton Dunlop
 Hankook Bridgestone

Lo más importante del camión para usted es:

- El consumo La potencia
 La comodidad La velocidad

Su edad es:

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

¿A dónde quieres recibir tu revista?

Nombre _____

Email _____

Domicilio _____

Ciudad _____ Estado _____ ZIP _____

Teléfono _____ Fecha _____

Firma _____

Desea suscribirse a la revista: SI NO



¿Qué sección le gusta más y cuál no le interesa? ➔

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

CÓMO HACER QUE TU RELACIÓN SOBREVIVA A LA VIDA EN LA CARRETERA

7 TIPS PARA PARA CUIDAR TU RELACIÓN

NO IMPORTA LO QUE DIGA LA GENTE, LAS RELACIONES CON LOS CAMIONEROS SON DIFÍCILES. LAS ESPOSAS DE LOS CAMIONEROS Y SUS MARIDOS (O AL REVÉS) SE ENFRENTAN A UNA MULTITUD DE PROBLEMAS; CUESTIONES QUE NO SON REALMENTE COMPRENDIDAS POR NADIE QUE NO HAYA ESTADO EN UNA SITUACIÓN SIMILAR. »



Llevar una relación de pareja "convencional" ya es lo suficientemente difícil, pero si encima le añadimos la tensión que se crea por las largas ausencias de uno de los cónyuges, la cosa se complica aún más. Ambas personas tienen roles difíciles de cumplir y, para tener una relación positiva y viable, ambos deben dar más de lo que reciben para crear las bases para una relación sólida.

Aquí están algunas ideas para ayudar a que la relación con tu pareja no sólo sobreviva las tensiones y las dificultades de una carrera en el mundo del transporte camiones, sino también para tener una relación fuerte y sana fuerte que dure para toda la vida.

1. PASEN TANTO TIEMPO JUNTOS COMO PUEDAN

Esta es la primera cosa que desgarrar los matrimonios y las relaciones, sin importar lo que cada uno haga para ganarse la vida. Pero si eres un camionero, se duplica el esfuerzo necesario para crear una relación saludable entre tu y su pareja. Sin embargo, hay maneras de maximizar el tiempo que pasan juntos para que puedan tolerar su tiempo apartados.

Para comenzar, cuando regreses a casa después del trabajo, asegúrate de pasar suficiente tiempo a solas juntos. Si bien pasar tiempo con los niños, los suegros, los vecinos o amigos puede ser divertido o relajante, ¡esto no cuenta! Este es un momento que los dos deben compartir única y exclusivamente con el otro.

Los expertos dicen que las parejas felices pasan juntos en exclusiva dos horas por día y no menos de 15 horas por semana. La cuota de dos horas al día es imposible de lograr si eres un camionero de largas distancias y la regla de las 15 horas por semana también es un desafío. Lucha por este objetivo aunque no siempre sea te posible llevarlo a cabo.

Cuando estés en casa, agenda citas con tu pareja. Date la oportunidad de hablar y estar "sintonizado" el uno con el otro. Las noches de cita no tienen por qué ser complicadas. Sabes lo que ambos les gusta y muchas veces las citas sencillas son las mejores (ir a cenar, dar una caminata, etc). La clave es que encuentren y planeen cosas que hacer juntos. Esta probablemente sea la tarea más difícil de dominar en las relaciones cuando uno es camionero. Parece que nunca hay suficientes horas en el día, especialmente para los camioneros de larga distancia.

Hacer una cita especial o una cita con tu



cónyuge es muy saludable para su relación. Le muestra a tu pareja que eliges estar con ella (o él) y pasar un tiempo especial juntos sin ninguna otra distracción.

2. APRENDAN A MANEJAR EL ESTRÉS

Tanto el camionero como su otra mitad tienen cosas que los estresan. Los conductores de camiones están ausentes por largos períodos de tiempo. Un camionero y su cónyuge llevan vidas muy diferentes sin importar cuánto compartan en común. Cuando una pareja finalmente se reúne en casa, eso no significa que las tensiones de la vida desapa-

rezcan. Cada lado de una relación quiere que sus problemas y preocupaciones sean escuchados y reconocidos por el otro.

También es un hecho que la pareja que se queda en casa a menudo se queda atascada con muchas tareas cotidianas y repetitivas: los niños y sus problemas, las mascotas, el mantenimiento del hogar, el pago de facturas, tal vez trabajos de tiempo completo o parcial, problemas cotidianos. Debe lidiar con todo lo que se presenta, no importa lo que sea: plomero, mecánico, veterinario, doctor, etcétera. No es un papel fácil de jugar. Hacer frente a las presiones de la vida cotidiana puede ser un desafío y es estresante. »

WHY ADVERTISE WITH ARBOL PUBLISHING

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



automundo

MAGAZINE
TRANSPORTE
LATINO

MODA

ESTILOHOGAR

¿Qué pasa?
VEGAS

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



HISPANIC DEMOGRAPHICS

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

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

ARBOL
PUBLISHING



El conductor de camión también se encuentra con muchas tensiones en la carretera. Entonces, cuando la pareja se reúne, es natural querer descargar sus preocupaciones sobre la otra persona. Esto es a menudo un motivo de discusión que puede resultar en una gran pelea. Tanto el camionero como su cónyuge quieren ser escuchados (validar sus sentimientos, como dicen los expertos). Ambos quieren que el otro sepa las dificultades que han soportado en las últimas semanas.

No cometes el error de hacer menos el estrés y las frustraciones de tu pareja. Si estás demasiado estresado, cuéntale a tu pareja que te sientes bastante tenso y asegúrale que no es su culpa. Déjale claro que no te sientes diferente acerca de ella/él porque estás molesto. Esto a menudo aliviará la tensión y evitará peleas innecesarias. Es especialmente importante no minimizar el estrés de la otra persona. Ambos están experimentando diferentes estilos de vida y ambos vienen con sus propias cargas.

No pierdas tu tiempo en casa discutiendo. El tiempo juntos es demasiado valioso, especialmente si eres un camionero. Es mejor encontrar maneras de combatir el estrés. Leer, hacer ejercicio, encontrar un pasatiempo productivo o creativo y salir a la calle son excelentes maneras de relajarse. Encuentra



una manera de liberarte del estrés y ser honesto con su pareja si estás demasiado abrumado.

3. SÉ ABIERTO Y HONESTO CON TU ESPOSA

Tanto el camionero como su cónyuge, comúnmente sufren de soledad y se sienten poco valorados. Esto es completamente comprensible. Esto

ocurre a menudo porque ninguno de los dos está allí para experimentar o apoyar a su pareja durante los días difíciles. Es cuando más se siente la distancia. Es posible que no desees quejarte o sientas que tus problemas no son lo suficientemente grandes como para contárselos a tu pareja. Esto no es cierto. Debes compartir los buenos y malos momentos. Solo asegúrate de no hacerla sentir culpables o aislados. »»



Bolt®



Bolt® R-Spec



Bolt
C-Spec

WELCOME TO GENERATION BOLT.



THE ALL-NEW BOLT C-SPEC AND NEW BOLTS.

With three breakout models, the Bolt represents a new age of freedom crusaders. Its compact, raw bobber design and powerful 942cc V-Twin is the perfect union of old-school style and modern urban performance. The Bolt R-Spec adds piggyback shocks plus textured seat. And the all-new Bolt C-Spec features café racer styling, sporty clip-ons and a solo seat. Throw in an endless array of Star Custom Accessories, and you've got the ultimate expression of true freedom.

Scan to see the 2019 Bolts in action.



We build it. You make it your own.™



For your nearest Pro Yamaha dealer and to learn more about the 2019 Bolts, visit StarMotorcycles.com



@YamahaMotorUSA @StarMotorcycles



Dress properly for your ride with a helmet, eye protection, long-sleeved shirt, long pants, gloves and boots. Do not drink and ride. It is illegal and dangerous. Star Motorcycles and the Motorcycle Safety Foundation encourage you to ride safely and respect the environment. For further information regarding the MSF course, please call 1-800-446-9227. Professional riders depicted on closed courses. Specifications subject to change without notice. Some Bolt motorcycles shown with optional accessories. ©2019 Yamaha Motor Corporation, U.S.A. All rights reserved.

Puedes ayudar a tu pareja a sentirse apreciado simplemente diciéndoselo. Dile a tu cónyuge que la admiras y respetas por todas las cosas grandes y pequeñas que hacen por ti. Habla de las cosas que hace por los demás y por su familia también. Después de todo, estas son cosas que hacen el uno por el otro por amor.

Tener una comunicación abierta con mucha plática es bueno. Esto va en ambos sentidos. Los hombres deben entender que las mujeres tratan mejor las cosas si pueden hablar de ello. Les ayuda a hacerles frente. Por otro lado, los hombres tienen una tendencia a evitar hablar de los problemas, a hacer que desaparezcan, lo que a menudo realmente estresa a la mujer. Contrarios, ¿verdad? Traten de “encontrarse” en algún lugar en el medio.

4. LA RELACIÓN CON TU PAREJA ES PRIMERO

Las parejas deben estar de acuerdo y hacer un trato, que cuando se trata de cosas importantes, su relación siempre es lo primero. Una de las mayores quejas en las relaciones con los camioneros es que estos a menudo se casan primero con su camión y luego con su compañera. No dejes que esto te pase. Hay que estar orgulloso de la carrera como conductor de camiones, pero también hay que comprometerse con la otra persona. Al final del día, tu pareja debe ser tu principal prioridad.

Si es necesario, dedica un tiempo para darle mantenimiento a tu camión, pero usa la cabeza. Si te excedes, tu otra mitad se sentirá rechazada. De esto se trata el hacer tiempo especial para estar con tu pareja. Es fácil dejar que el tiempo pase cuando estás enfocado en el trabajo, pero no olvides hacer que tu cónyuge también se sienta especial.

Un buen consejo es escribirle una nota donde le digas lo que sientes por ella o él. Luego puedes ocultarlo en algún lugar de la casa y decirle a tu cónyuge dónde está durante una llamada telefónica. Lo mismo aplica para quien se queda en casa. Puede meter la nota en la maleta para que la encuentren cuando están en la carretera. Es un pequeño gesto que crea una conexión fuerte en una relación.

5. TENGAN CONTACTO CADA DÍA

Esto es vital. Estar en contacto con tu otra mitad cada día reafirma la relación. Es una oportunidad para platicar, aunque solo sea brevemente sobre cosas pequeñas, los eventos del día o simplemente para escuchar



su voz. Si cualquiera de los dos tiene dificultades para expresar sus sentimientos durante una conversación telefónica, está bien. ¡Practiquen! Nadie nace sabiendo y con el tiempo será más fácil.

Incluso cuando estás en el camino, pasar tiempo juntos es clave para una relación saludable. Facetime, Skype y otras aplicaciones de videollamada hacen que sea mucho más fácil pasar un tiempo cara a cara. Programa videollamadas y llamadas “normales” tanto como puedas para que puedan mantenerse conectados. Incluso una corta plática al final del día los mantendrá en la misma página y los ayudará a mejorar su relación en general. Una llamada o un texto por día. Mínimo. Todos tienen el tiempo necesario para hacer esto.

6. LA CONFIANZA ES CLAVE

Enfréntalo. Las parejas o confían entre sí o no lo hacen. En este tema realmente no hay ninguna zona gris. Es importante que el cónyuge que se queda en casa encuentre cosas que hacer en su tiempo libre que realmente disfrute. Hay que evitar el estrés y la preocupación constante por lo que hace su camionero las 24 horas del día, los 7 días de la semana. Para los camioneros que tienen tiempo libre mientras viajan, hay muchas actividades de ocio: ver televisión, leer, llamar a casa, etc. Debe haber un alto nivel de confianza en la relación con un camionero antes de que salga a carretera, de otra manera, todo será muy complicado. No mejorará cuando el camionero salga a carretera; al contrario, los sentimientos de desconfianza crecerán y crecerán. No hay nada más estresante en una relación que pasar el tiempo

Fisker Inc.

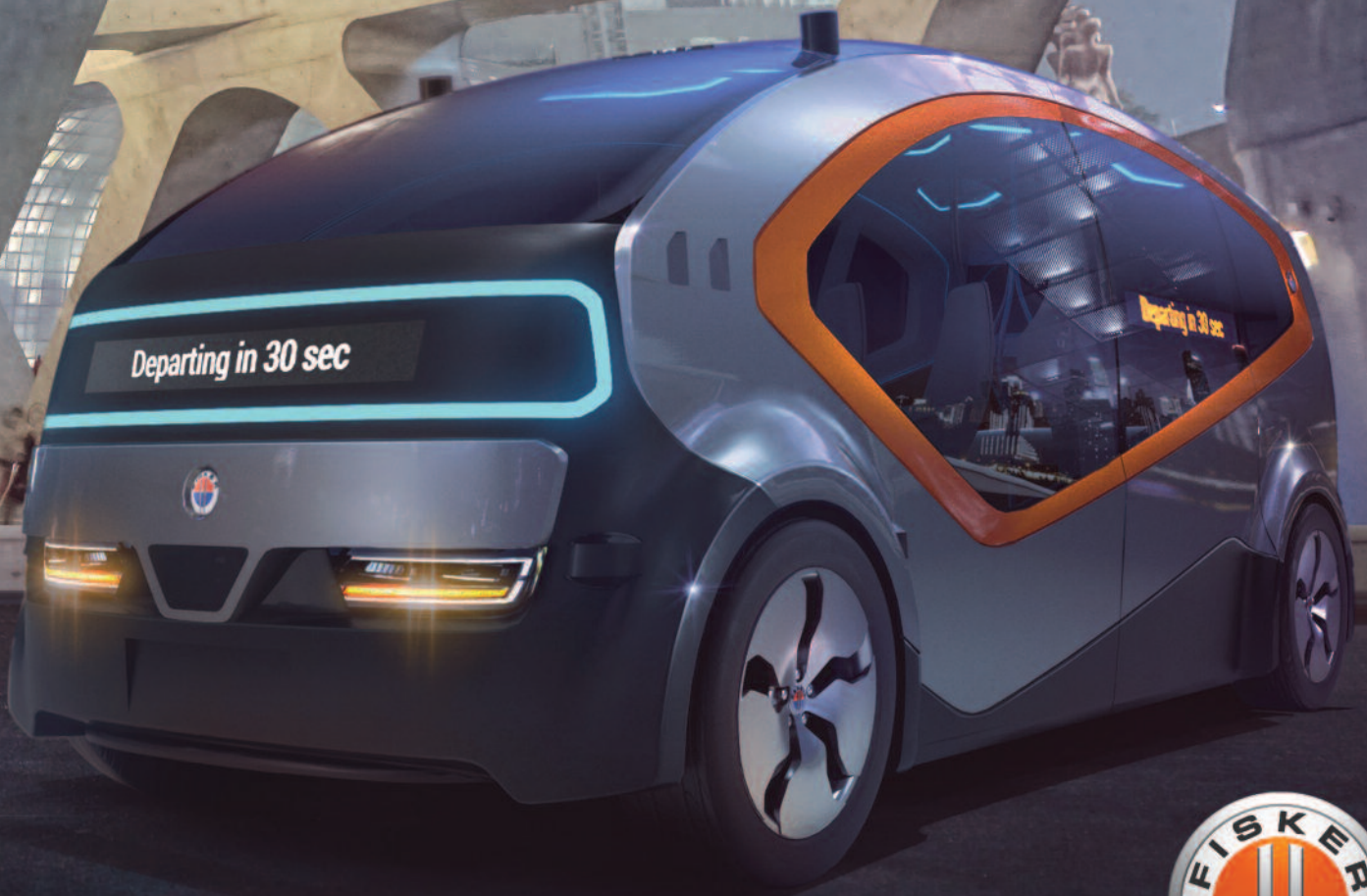
Construyendo el futuro de la movilidad



El mundo ha entrado en la era de la disrupción automotriz. Fisker es un líder en el desarrollo de tecnologías automotrices innovadoras y soluciones de movilidad que redefinirán la experiencia del consumidor y establecerán nuevos estándares para el futuro de la electrificación.

Al fusionar la tecnología inteligente y el diseño emocional, Fisker crea innovaciones que responden a las necesidades de transporte del futuro.

Formemos el futuro de la movilidad limpia, juntos.



CÓMO LOGRAR QUE TE CONTRATEN

SEÑORES, ARRANQUEN SUS MOTORES

UNA VEZ QUE OBTIENES LA LICENCIA COMERCIAL DE MANEJO, TIENES EN TU PODER LA LLAVE PARA HACER UNA CARRERA EN EL CAMINO. SIN EMBARGO, LOGRAR QUE TE CONTRATEN LAS MEJORES COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE PUEDE SER TODO UN RETO, ASÍ QUE TE VAMOS A DAR ALGUNOS CONSEJOS QUE NOS PLATICARON QUIENES TRABAJAN EN ELLAS. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / PABLO OLAVARRIETA

De acuerdo a la Oficina de Estadísticas Laborales, la industria del transporte está creciendo a la par con la economía y se espera que añada 100,000 puestos de trabajo en la siguiente década. Si tienes las calificaciones necesarias para trabajar en esta industria, es más que probable que haya un trabajo que se ajuste a tu carácter y circunstancias.

Para entender qué buscan las mejores empresas de transporte de Estados Unidos, hablamos con gente que trabaja en ellas y les hicimos tres preguntas: ¿cuáles son las tres cosas que buscas en un conductor?, ¿cuáles son las mejores formas de aplicar por un trabajo en tu empresa? y ¿cómo ascienden en la empresa los conductores?

El resultado más sorprendente fue que parecidas son las expectativas y requisitos que las empresas tienen para los candidatos a conductores, al igual que los consejos que tienen para quienes buscan aplicar por este tipo de trabajo. Además, las respuestas nos dieron una idea de los valores que los emple-

adores tienen respecto a la gente que contratan y emplean como conductores.

UNA INDUSTRIA ORIENTADA A LA GENTE

Las mejores firmas de transporte en el país tienen varias características en común, a grandes rasgos. Todas tratan a sus conductores con respeto, contratan a veteranos y valoran el servicio que estos le han dado al país. También trabajan bajo marcos regulatorios similares, por lo cual es lógico que busquen por características parecidas en los conductores. A la cabeza de la lista está el sentido común de buscar la seguridad.

Las empresas de distribución y manejo de carga necesitan llevar ésta a sus clientes de manera eficiente y segura. Por esta razón, todas las empresas buscan lo mismo de sus candidatos a conductor: a) Historial de manejo seguro documentado. b) Edad mínima de entre 20 y 23 años. c) No haber sido manejando bajo la influencia (DUI) en los últimos cinco años. d) Motivación por pasar tiempo en el camino como conductor profesional.

Las empresas de transporte tienen un

amplio abanico preocupaciones en sus operaciones diarias, algunas de las cuales no tienen nada que ver con los conductores y otras donde los miembros de manejo del equipo juegan un papel crucial. Las empresas determinan su éxito con base en tres factores: el ingreso que obtienen de sus clientes; el número de clientes que compran bienes y servicios; cuando tratan con un cliente, los conductores son el principal representante de la compañía.

En términos llanos, esto se reduce a tener el suficiente número de clientes que te paguen por mover mercancía de un punto a otro; la carga puede medirse como cargamento, por pallet (menor a un cargamento o less-than-truckload) o por paquete. En cualquier caso, el cliente está preocupado por obtener el resultado correcto, sin pérdidas o accidentes, y a un costo razonable. La manera en la que los conductores afectan más a sus empleadores es en el valor que añaden al hacer su trabajo de manera eficiente y representando positivamente a la compañía. »»



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!**

Si ha sido rechazado por su banco
nosotros le podemos ayudar

**RAPIDO
Y FACIL!**




QUÉ NECESITAN LAS EMPRESAS DE TI

Las compañías de transporte que logran esos objetivos simples obtienen trabajo de manera consistente. Por ello, necesitan conductores competentes que traten su trabajo con respecto y que entiendan que son la cara de la empresa cuando llegan a una terminal para hacer una entrega o recoger mercancía.

Los camioneros suelen tener una personalidad amigable, pero también necesitan tener los rasgos que los hagan buenos representantes corporativos. Eso quiere decir acercarse a las oficinas de despacho con una conducta amigable y tener una apariencia física aseada.

La experiencia es lo primero en que se fijan las empresas a la hora de seleccionar un candidato. Lo siguiente es ver señales de un buen carácter, que para ellos se traduce como todos los problemas que aparecen en un registro o historial de manejo, como manejo imprudente o conducir bajo la influencia.

También tendrás que realizarte un examen médico o tener una carta médica vigente del Departamento del Transporte; después de todo, la salud es una preocupación vital cuando vas al volante de un camión de cuarenta toneladas. En todas partes vas a tener presión por llevar los bienes a destino a tiempo y de manera segura.

Hay un alto grado de aislamiento cuando pasas mucho tiempo en la carretera por largos periodos y los conductores de reparto tienen la presión adicional de ir contra el reloj mientras maniobran por la ciudad, en muchas ocasiones con un trailer de 53 pies. Antes de que elijas una carrera en el mundo del transporte, piensa cuidadosamente cómo te hacen sentir estas cosas. 

CONSEJOS PARA

1. LOS EMPLEADORES VALORAN ALTAMENTE LA SEGURIDAD Y LA SOBRIEDAD

Todas las empresas con las que platicamos tienen más o menos los mismos requisitos a la hora de contratar un conductor. Necesitas un historial de manejo limpio y sin DUI en los últimos cinco años. De hecho, si tienes algún DUI más reciente es probable que tengas problemas para conseguir un trabajo como conductor. La industria del transporte valora la experiencia y la seguridad.

2. LA EXPERIENCIA CUENTA, AUNQUE SEA POCA

Cuando hablamos de experiencia, nos referimos a unos cuantos meses en el camino el año pasado o a todo el tiempo en carretera durante los últimos cuatro meses; valoran más las horas

de manejo recientes que las de hace algunos años. Sin embargo, los conductores que permanecen usualmente tienen una paga más alta o beneficios adicionales.

Como conductor, es probable que te paguen por milla (CPM por sus siglas en inglés), por lo cual ganas dinero cuando estás en movimiento y no ganas cuando no lo estás. Las mejores empresas aprecian esto y te pagan un mayor CPM por mayor experiencia o por cosas extra como el tiempo de espera en lugares donde haces entregas o recogidas. El tiempo en espera puede sonar como poca cosa, pero se convierte en un trato muy frustrante si pasas mucho tiempo estacionado esperando para descargar/cargar cada día, ya que al final este tiempo suma el suficiente para recorrer cientos de millas pagadas cada semana.



finanzas: **SEÑORES, ARRANQUEN SUS MOTORES**

CANDIDATOS A CONDUCTORES

3. ASCENDER QUIERE DECIR DEJAR DE MANEJAR

Si alguna vez te cansas de vivir en el camino, es probable que tus jefes tengan puestos de trabajo en la oficina y la bodega. Las empresas tratan de hacer lo más cómoda y disfrutable la vida del camionero como compensación por la falta de posibilidades de promoción directa. Sin embargo, esto no funciona para todo el mundo, especialmente si tienes que estar en casa más de una o dos veces por semana.

Entre los puestos alternativos están trabajos de entrenamiento, reclutamiento y despacho, así como puestos gerenciales en la empresa para candidatos adecuados. Los trabajos disponibles para empresas como Crete Carriers también dependen de tu ubicación, pues podrían ofrecerse solo en la oficina matriz, mientras que los conductores pueden vivir prácticamente en cualquier parte del país

4. LOS TRANSPORTISTAS ESTÁN CONTRATANDO

Ya sea que esperen que llenes un formulario en línea, como en Southeastern Freight Lines, o que tengan reclutadores esperando para hablar contigo, como en J.B. Hunt, las empresas de transporte están contratando activamente, y necesitas saber que son amigables y cordiales.


5. OBTIENES UN CDL CON UNA CONDENA CRIMINAL

Puedes obtener un trabajo en el transporte aunque tengas un historial criminal. Siempre se honesto sobre tu historia cuando apliques por un puesto, porque las normas federales exigen a los transportistas que verifiquen tu historial exhaustivamente antes de contratarte, y te rechazarán si encuentran algo negativo que tu no hayas revelado.

Las empresas que contratan conductores con condenas criminales tienen límites de tiempo o toman las decisiones caso por caso. Por ejemplo, J.B. Hunt y Crete Carriers aceptan a conductores con condenas con diez

años de antigüedad. En la mayoría de los casos, las faltas menores no tienen un impacto en la decisión de contratación.

La industria del transporte es una con muchas regulaciones. Así que no debe ser ninguna sorpresa que los departamentos de contratación vean las cosas desde ópticas muy parecidas. Los trabajos de transporte pueden variar en cuánto tiempo pasas fuera de casa, pero haces el mismo trabajo manejando un camión a través del país que recorriendo una ruta de reparto todos los días. Por esta razón, los requisitos y capacidades que necesitas son las mismas. Así que una vez que comiences a ganar experiencia, puedes encontrar el papel adecuado y prepararte para un largo recorrido.

El transporte es una gran carrera, incluso con los demandantes requerimientos que tiene y la presión que hay por llevar a cabo el trabajo, es una gran manera de ganarse la vida. Esperamos que estos consejos te enseñen que, una vez que llevas tu carrera de conductor por el camino adecuado, tendrás toda la satisfacción que esperas de ella en el día a día. 



UN NUEVO RUMBO

INDIAN FTR 1200

INDIAN MOTORCYCLE ES CONOCIDA POR HACER MOTOS CRUCERO GRANDES, POTENTES Y CON UNA IMAGEN TÍPICAMENTE ESTADOUNIDENSE. SIN EMBARGO, AHORA TOMAN UNA NUEVA DIRECCIÓN CON UNA MOTOCICLETA INSPIRADA EN LAS CARRERAS DE FLAT TRACK, DONDE TANTO ÉXITO HAN TENIDO. CON USTEDES, LA INDIAN FTR 1200. »



Indian



moto: INDIAN FTR 1200



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

- **Motor:** V-twin de 1,203cc, con 120 hp y 85 lb-pie
- **Transmisión:** 6 velocidades
- **Suspensión:** Horquilla invertida y monoamortiguador
- **Tanque:** 13 litros
- **Precio:** \$13,499

"descafeinada" con 94 HP, pensando en las restricciones europeas para conductores menos experimentados.

"Estas motocicletas han pasado por un riguroso proceso de diseño y pruebas de varios años para garantizar que funcionan tan bien como aparentan", explica Ben Lindaman, Director Internacional de Producto Senior de Indian Motorcycle. "El proceso fue increíblemente robusto, incluyendo más de un millón de millas registradas en simuladores. También acumulamos decenas de miles de millas de pruebas en calle con la participación de pilotos de nuestro equipo Wrecking Crew de flat track ganador del campeonato y ex pilotos de Gran Premio".

"Esta es una plataforma extremadamente emocionante para nosotros, y después de invertir una cantidad de tiempo, experiencia y energía tan importante en el proceso de diseño, es una sensación increíble poder mostrar finalmente al mundo estas motocicletas", dijo Rich Christoph, diseñador senior de Indian Motorcycle, quien también fue clave en el diseño del FTR750 y FTR1200 Custom. "Nuestro objetivo principal era garantizar que estas motocicletas llevaran las mismas líneas y formas que las FTR750 y 1200 Custom. Sabíamos que de eso se enamoraron los riders de todo el mundo. No podría estar más orgulloso de convertir la FTR750 en una flat tracker de calle y ayudar a lanzar Indian a una nueva era". >>

POR: TRANSPORTE LATINO / PABLO OLAVARRIETA

Hace un par de años, Indian regresó a competir al campeonato de American Flat Track, el cual dominaron ampliamente durante la temporada 2017. Para celebrarlo, la marca creó una moto concepto súper llamativa que inmediatamente capturó la atención de propios y extraños. Nos referimos a la Indian Scout FTR1200 Custom, una moto que era una cruza de la FTR750 que utilizaba el equipo de American Flat Track de Indian -el Wrecking Crew-, y la más pequeña del portafolio de calle de la marca, la Scout. Fue amor a primera vista, pues desde que posamos la mirada en esta moto, "prendimos una veladora" para que los mandamases de Indian se decidieran a producirla.

Originalmente, la Scout FTR1200 Custom utilizaba el mismo motor de la Scout (un V-twin de 1133 centímetros cúbicos y 100 HP), pero la versión de producción, la FTR 1200, llevará uno más grande (1203 cc) y potente con 120 HP y 85 lb-pie. Como es una marca americana pero piensan global, también estará disponible una versión



CHASIS Y SUSPENSIÓN

El bastidor de la FTR 1200 es uno multitubular con una posición de manejo deportiva, la suspensión delantera es de horquilla invertida y la trasera lleva un solo amortiguador; los dos son totalmente ajustables para adaptarla al estilo de manejo de cada uno. Para bajar el centro de gravedad y distribuir mejor el peso, el tanque de gasolina está ubicado debajo del asiento. Los frenos corren a cargo de Brembo y están conformados por dos discos delanteros de 320 mm con pinzas de cuatro pistones y uno de 265 mm con pinza de doble pistón para la rueda trasera.

La FTR 1200 tiene una suspensión trasera y un diseño del basculante similar al de la FTR750, que garantiza un gran agarre y manejo dócil, además de darle un look de moto de carreras. De hecho, Indian trabajó con Dunlop para crear una llanta de calle inspirada en las de flat track exclusiva para la FTR. Este neumático tomó como base el DT3 que usan en las carreras, pero con tacos más cerrados y un dibujo menos profundo que lo hace más apto para la calle; así como un compuesto con más silicio para mejorar el agarre e incrementar la vida útil.

DEL SIGLO XXI

Tal vez la Indian FTR 1200 esté inspiradas en las motos de carreras en pistas de tierra, las cuales suelen prescindir de todo lo que no sea estrictamente necesario para mantener bajo el peso. Pero en la versión de calle Indian no ha escatimado con el equipamiento. La moto lleva iluminación completa de LEDs, puerto USB para conectar y/o cargar tu teléfono y control de crucero para esas salidas a carretera. También hay una panta-



lla táctil LCD de 4.3" en la FTR 1200 S (vs un panel análogo en la FTR 1200), control de estabilidad, de tracción, anti-caballito y ABS; así como tres modos de manejo: Sport, Standard y Lluvia.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

La Indian FTR 1200 lleva un nuevo motor V-twin de 1,203cc refrigerado por agua con 120 hp y 85 lb-pie, cuya curva de torque plana garantiza que la potencia esté disponible a cualquier régimen. Para mantener bajo el peso del mismo, usaron mucho magnesio, así como un cigüeñal de baja inercia que permite que el motor alcance la línea roja rápidamente. Como ya comentamos, también tienen listo un motor "descafeinado" de 94 hp que los ayudará a que los conductores con

menos experiencia también se puedan subir a estas máquinas. La Indian FTR 1200 estará disponible únicamente en negro brillante. En cuanto al precio, arranca en 13,499 dólares y comenzará a venderse a mediados de 2019. Por supuesto, ya tienen lista una serie de más de 40 artículos para personalizar la moto e incluso algunos paquetes custom (Tracker, Rally, Sport y Tour) que elevan el precio i hasta en 5,800 dólares! Claramente, la FTR 1200 es una moto con la que Indian busca aumentar su cuota de mercado apuntando a un segmento que hasta ahora no habían atacado. ¿Funcionará la estrategia? Solo el tiempo -y la gente- lo dirá, pero si el aspecto y las prestaciones son un buen indicativo, le auguramos una larga vida a este nuevo rumbo de Indian. 



moto: **INDIAN FTR 1200**

JOURNEY Further



Star
Venture



Star
Eluder

TWO NEW STARS. ENDLESS JOURNEYS.

Whether your idea of the ultimate two-wheel journey is a transcontinental expedition across North America or a morning ride across city lines, we've got you covered. The all-new Venture™ takes long-distance touring to a whole new stratosphere of handling, comfort, performance and cutting-edge infotainment technology. While the all-new Eluder™ single-handedly redefines the bagger class with more agile handling, comfort, power, innovation and style than ever. Either way, if you're ready to journey further, you've come to the right place.



For your nearest Pro Yamaha dealer and to learn more about the 2019 Yamaha Star Venture and Eluder, visit YamahaMotorsports.com

One year limited factory warranty + Four years Yamaha Extended Service = Five years coverage. Certain exclusions apply, see terms of each for details. Professional riders depicted on a closed course. Dress properly for your ride with a helmet, eye protection, long sleeves, long pants, gloves and boots. Do not drink and ride. It is illegal and dangerous. Yamaha and the Motorcycle Safety Foundation encourage you to ride safely and respect the environment. For further information regarding the MSF course, please call 1-800-446-9227. Some models shown with optional accessories. ©2019 Yamaha Motor Corporation, U.S.A. All rights reserved. • YamahaMotorsports.com



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

LANDSTAR

LANDSTAR | 800.435.4010

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

SCHNEIDER NATIONAL

SCHNEIDER | 800.447.7433

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

SAIA

SAIA | 800.765.7242

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



servicios: **BOLSA DE TRABAJO**

96

FEBRERO DE 2019 | TRANSPORTE LATINO




¿BUSCAS EMPLEO?



BOLSA DE TRABAJO



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



SOLO ENTIENDES REALMENTE LO QUE HACE QUE SCANIA SEA ESPECIAL UNA VEZ QUE HAYAS CONDUCIDO UNO: LOS CAMIONES MÁS LUJOSOS, SÓLIDOS Y CONFIABLES DEL PLANETA. APRECIADO POR LOS PROPIETARIOS DE FLOTAS, EXHIBIDO CON ORGULLO POR LOS CONDUCTORES Y ENVIDIADO POR LA COMPETENCIA. POR LO TANTO, TENÍA MUCHO SENTIDO HACER QUE LOS DEFENSORES DE SCANIA HABLARAN SOBRE POR QUÉ LOS AMAN TANTO. LA CAMPAÑA DE 2018 SE CENTRÓ EN LA PRENSA, EN LÍNEA Y EN LAS REDES SOCIALES (DONDE LOS CONDUCTORES RECIBIERON PREMIOS POR LAS MEJORES FOTOS DE SUS AMADOS CAMIONES).

WWW.SCANIA.COM

Ya no busque más por el mejor camión del mundo está enfrente de ti.



SCANIA

Mira más de la acción en
RoadLife.tv/Watch



EL COMPLETAMENTE
NUEVO MACK ANTHEM®

Rompe el molde.

Haciendo legendario lo inesperado.

“Killer” ha manejado camiones por más de 5 años pero ahora tiene uno que corresponde a su gran personalidad. El Mack Anthem despedaza las expectativas de la aerodinámica con una nueva y atrevida imagen que no sólo atrae las miradas, sino que reduce el consumo de combustible hasta un 9.5%. Descubre lo que puede hacer para tu negocio y cómo mantiene contentos a tus conductores con el desempeño y comodidad que ellos quieren.

Conoce más en MackTrucks.com/Anthem

BORN READY.