

MAN TGM | ISUZU SERIE N CLASE 5 | CHEVROLET SILVERADO EV RST

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

JULIO

MAGAZINE

2024

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com

UTILITARIO



PROMASTER EV

VNL

AMERICANO

VOLVO REDISEÑÓ COMPLETAMENTE EL VNL HACE SOLO SIETE AÑOS, PERO LOS CAMBIOS NORMATIVOS EN ESE TIEMPO HICIERON NECESARIO EMPEZAR A TRABAJAR A MARCHAS FORZADAS EN SU REEMPLAZO. EL MÁS RECIENTE VNL ES UN PORTENTO DE EFICIENCIA Y TECNOLOGÍA, CON LA DURABILIDAD Y CAPACIDAD QUE LO HAN HECHO FAMOSO, QUE SIN DUDA SERÁ LA PIEDRA ANGULAR SOBRE LA QUE VOLVO CONSTRUIRÁ PARA EL FUTURO.



FOTON
福田汽车

**The year 2024 is the year of quality
attack for Foton Trucks.**







18

PAG.

VOLVO VNL

Volvo rediseñó completamente el VNL hace solo siete años, pero los cambios normativos en ese tiempo hicieron necesario empezar a trabajar a marchas forzadas en su reemplazo. El más reciente VNL es un portento de eficiencia y tecnología, con la durabilidad y capacidad que lo han hecho famoso, que sin duda será la piedra angular sobre la que Volvo construirá para el futuro.



VOCACIONAL

ISUZU SERIE N CLASE 5 2024

Isuzu sabe bien cómo construir camiones de excelente calidad. Y poner toda su experiencia en la práctica es justamente lo que hicieron con estos sus más recientes modelos Clase 5 de la Serie N. Con las especificaciones que te damos a continuación, te sorprenderás de no haber oído hablar antes de estos camiones.



DEL MUNDO

MAN TGM 2024

La marca alemana de camiones MAN es conocida por lo redondos que son sus productos y el TGM no es la excepción, pues es un camión para distribución versátil, eficiente y ligero. Además, gracias a las cabinas cómodas y bien equipadas, así como a un excelente sistema de asistencias al conductor que te hacen la vida más fácil, es una máquina ideal para pasar horas y horas al volante.



UTILITARIO

RAM PROMASTER EV

Ram llega un poco tarde a la competencia de vans de reparto eléctricas y lo hace con una versión única de la Promaster. Eso sí, con interesantes especificaciones que la harán una contendiente incluso si su precio es ligeramente más elevado que el de sus rivales. Cosa que seguramente mejorará cuando lleguen todas las versiones en 2025.

ISUZU

LAS VENTAJAS DE LA CABINA BAJA ADELANTADA

MEJOR MANIOBRABILIDAD...MEJOR VISIBILIDAD...MENOR OCUPACIÓN DE ESPACIO

LA VISIBILIDAD AL PISO
COMIENZA A 24 PIES

LA VISIBILIDAD AL PISO
COMIENZA A 8 PIES

CABINA
CONVENCIONAL

ISUZU
CABINA BAJA ADELANTADA

Carrocería
de 26 pies

Distancia
entre ejes
de 260"

Carrocería
de 26 pies

Distancia
entre ejes
de 224"

MENOR ESPACIO OCUPADO
MEJOR MANIOBRABILIDAD

[ISUZUCV.COM](https://www.isuzucv.com)

Se muestran vehículos Clase 6. © 2024 Isuzu Commercial Truck of America, Inc.



SCAN QR



**ENCUENTRA
LA NUEVA
REVISTA
EN LA WEB**

WWW.TRANSPORTELATINO.NET



¿Y LO MEJOR?

**¡ES
GRATIS!**



PAG 90

TRIUMPH SCRAMBLER 400 X

Si te gustan las motos ligeras y ágiles que no están confinadas a rodar sobre asfalto, la nueva Triumph Scrambler 400 X es perfecta para ti. Con una ligera capacidad todoterreno, un carácter divertido y mucho estilo inglés, esta máquina es ideal para iniciarte en el mundo de las dos ruedas.



SALUD

60

¿TE DUELE LA RODILLA?

Mantener una buena salud es imprescindible para tener una vida plena y poder desempeñarte bien en el trabajo. Por eso, es importante cuidar y fortalecer tus piernas para evitar una lesión muy común entre los camioneros que puede llegar a ser incapacitante: la rodilla del conductor.



FINANZAS

70

CRÉDITO RENOVABLE 101

El mundo financiero está lleno de instrumentos mediante los cuales puedes acceder a líneas de crédito que te ayudan a sobrellevar tus gastos o financiar temporalmente tu presupuesto en lo que recibes algunos pagos.



EVENTO

82

SHELL ROTELLA SUPERRIGS 2024

Pasan los años y el Shell Rotella SuperRigs se mantiene como el principal concurso de belleza de camiones. Ganarlo es todo un honor, así como ser seleccionado para participar en el calendario del próximo año.



TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.

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

Advertising: 888.628.2188

Distribution T.L.P. Distribution 310.429.0250

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

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

PR Director Leslie Johnson
[pr@transportelatino.com]

Executive Editor Steve Sturgess
[sturgess@transportelatino.com]

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

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

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

Transporte Latino Magazine serves the commercial market truck and trucks of Class 3 to 8. Entire contents of Transporte Latino Magazine are copyright ©2024 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.



automundo



MODA

ESTILO HOGAR

¿Qué pasa?
VEGAS

CONTENIDO | DIRECTORIO

6

JULIO DE 2024 | TRANSPORTE LATINO



ESAS LARGAS HORAS DE RECORRIDO REQUIEREN UN ACEITE DE ALTO RENDIMIENTO



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

Shell
ROTELLA

El aceite de motor que trabaja tan duro como usted.

©SOPUS Products Todos los derechos reservados.



NO SE COMPLIQUEN

Tras recuperarme un poco de la avalancha de innovación tecnológica de cuatro días llamada ACT Expo 2024, debo decir que la profundidad y amplitud de lo que se exhibió fue impresionante. Pero no vi ni una sola plataforma rodante convertidora de eje tándem en el piso de la sala de exhibición, ni entre las exhibiciones exteriores. Ese pedazo de equipo aburrido, aburrido, mundano e insignificante podría reducir la huella de carbono del transporte por carretera a casi la mitad prácticamente de la noche a la mañana. Y no había uno solo a la vista. Lo sé, no inspiran el tipo de emoción que generan las pilas de combustible de hidrógeno. Son apenas 1,000 libras de acero y caucho. Y ni un solo cable a la vista. ¿Quién podría emocionarse con algo así en un momento como éste?

Mucho se ha escrito sobre los beneficios de seguridad y eficiencia de combustible de los dobles semi remolques, todo basado en estudios e investigaciones existentes realizados principalmente fuera de los EE. UU. Sobre el papel, la investigación presenta un argumento bastante convincente a favor de los dobles semi remolques. Sin embargo, el mayor impedimento para su implementación parece ser la naturaleza humana. Y, francamente, es un argumento bastante débil a la luz de los desafíos de reducción de carbono que enfrentaremos en el futuro.

Si alguna vez se han preguntado por qué no vemos camiones llevando dos remolques en la carretera, hay varias teorías. Charlie Willmott, director ejecutivo de WillGo Transportation Consulting mencionó la oposición de los grupos de presión ferroviarios y los defensores de la seguridad, así como de ciertos segmentos dentro de esta industria. Lo entiendo. Tratar de limitar la competencia es un motivador bastante fuerte, al igual que la renuencia a invertir en equipos adicionales. Su historial de seguridad en otros países es sustancialmente mejor que el de los tradicionales semirremolques de cinco ejes, y los beneficios ambientales son simplemente demasiado grandes para ignorarlos, pero los ignoraremos.

Este problema volvió a salir a la superficie hace poco porque Volvo presentó un motor diésel de 700 caballos de fuerza diseñado para



camiones pesados. Específicamente, en Suecia se permitieron recientemente unidades combinadas de 34.5 metros (113 pies) de largo y un peso de hasta 60 toneladas tiradas por un solo tractor. En otras palabras, el flamante motor D17 de Volvo de 780 HP y 2,802 lb-pie, fue diseñado exclusivamente para impulsar estos camiones extralargos y extrapesados.

Unos meses antes de dicha presentación, Volvo invitó a un grupo de periodistas norteamericanos de la industria del transporte a su sede en Gotemburgo para ver lo último en su línea de camiones eléctricos. Todos buenos camiones y máquinas que cualquier conductor estaría encantado de pilotar, pero

incluso el mejor tenía una autonomía de menos de 300 millas. Eso está bien en lo que respecta a los BEV, pero la gama no tiene en cuenta el transporte de larga distancia, que incluso en Europa representa una parte importante del transporte por carretera. Suecia planea utilizar las plataformas más largas en un número selecto de carreteras donde la carga se mueve a distancias más largas, entre 500 a 600 millas.

La solución sueca es duplicar la carga utilizando una sola unidad de potencia, logrando así realizar mucho más trabajo con solo un ligero aumento en el consumo de combustible en comparación con tirar de un solo remolque. El resultado promocionado es una reducción del 27% en las emisiones de CO2. Encuéntreme un solo ejemplo de toda la tecnología en la ACT Expo que pueda igualar eso a escala ahora mismo, en 2024.

La mayor incongruencia es que hoy en día prácticamente cualquier tractor de largo recorrido con un motor de tamaño decente podría arrastrar dos remolques, casi duplicando la eficiencia del transporte y reduciendo el consumo de combustible en al menos un tercio en comparación con dos camiones que arrastran dos remolques.

A Canadá le va bastante bien con este tipo de combinaciones. Los límites de longitud allí permiten dos remolques de 53 pies, una plataforma rodante convertidora y un tractor con cabina dormitorio para una longitud total de 40 metros (131 pies). El peso tiene un límite de 62,500 kg (138,000 lbs) en nueve ejes.

Esas cosas brillan en aplicaciones de carga de cubo alto. Dos cargas completas de remolque por poco más combustible que llevar una sola carga. Por desgracia, como explicó Charlie Willmott, probablemente nunca suceda. Pero ¿qué pasaría si esos dos remolques se movieran con diésel renovable, o tal vez con gas natural renovable? El nuevo X15N de Cummins estaría a la altura de la tarea. O tal vez vehículos comerciales ligeros autónomos. Eso llamaría la atención de los expertos en tecnología y de la multitud ecologista. Y dejaría a los defensores de la seguridad, los ferrocarriles y otros detractores con argumentos mucho más débiles. 

Edgardo Iorio, Publisher



*PISA CON
VALOR.*



OFFICIAL TIRE OF
MAJOR LEAGUE
BASEBALL



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



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

AL21

DL11

TL21



Uno de los camiones más exclusivos de la Advanced Clean Transportation Expo en Las Vegas, una exhibición de docenas de camiones únicos, fue el SuperTruck 2 de Kenworth, una inversión conjunta del Departamento de Energía (DOE) y Paccar. Desarrollado durante un período de seis años, los ingenieros de Kenworth se apoyaron en una tecnología probada (combustible diesel) para impulsar su concepto futurista.

El gerente general de Kenworth, Jim Walenczak, dijo que el objetivo era mejorar la eficiencia del transporte en un 100% con respecto a un Kenworth T660 de 2009, uno de los camiones con mayor eficiencia de combustible de su tiempo. La compañía superó esa marca con un aumento de eficiencia del 136% a través de una combinación de mejorar la eficiencia del combustible hasta 12.8 mpg y reducir el peso combinado en más de 7,000 libras. El resultado, dijo, fue la capacidad de transportar más carga útil con una combinación de camión-remolque ultraeficiente en combustible. El SuperTruck 2 de Kenworth está propulsado por un motor Paccar MX-11 de 440 HP y una transmisión automatizada TX-12. Además, el camión cuenta con un generador eléctrico de 48 voltios, creando un sistema híbrido suave, y aprovecha las baterías de iones de litio de próxima generación, las cuales se recargan mediante frenado regenerativo. Esto permite que el SuperTruck 2 de Kenworth opere ventiladores eléctricos, dirección eléctrica y energía para bombas eléctricas de refrigerante y HVAC, que anteriormente eran accionadas mecánicamente. El sistema híbrido también proporciona una solución de dormitorio sin motor durante la noche. Además, el generador de 48 V alimenta el calentador de escape en el sistema de postratamiento de acoplamiento cerrado desarrollado internamente, que demostró el cumplimiento de NOx ultra bajo CARB 2027.

Los auxiliares de 48 voltios basados en un híbrido suave y la recuperación de desperdicio de energía le dieron al MX-11 una eficiencia del motor del 55.7%, mientras que un motor diésel moderno tradicional demuestra alrededor del 47% de eficiencia, una mejora que Maarten Meijer, gerente senior de ingeniería de tecnología avanzada de Paccar, llamó "Un gran paso adelante. Para poner esa cifra de eficiencia en perspectiva, si este motor entrara en producción, conduciría a una mejora de la eficiencia del combustible del 10%. Esa es una cifra asombrosa".

El diseño aerodinámico fue posible en parte por la ubicación del tren motriz, que encaja entre los rieles del bastidor. Esto también permitió bajar



KENWORTH SUPERTRUCK 2 SE PRESENTÓ EN ACT EXPO

el motor y colocarlo detrás del eje delantero. Un chasis extendido hacia atrás permitió al equipo de ingeniería estrechar la parte delantera del camión y encerrar completamente las ruedas dentro de la carrocería. Todo el cofre y los carenados del chasis se montaron directamente en la cabina y se mueven con toda la cabina como una sola unidad.

Se desarrolló un sistema de suspensión variable para personalizar la altura de manejo y optimizar la aerodinámica: el SuperTruck 2 de Kenworth se puede elevar sobre carreteras en mal estado para evitar obstáculos y luego bajar cuando se circula por carreteras interestatales más suaves. Un parabrisas parabólico no sólo

mejora la visibilidad, sino que también suaviza el flujo de aire. Kenworth también eliminó por completo los espejos físicos, minimizando aún más la resistencia al viento. El sistema de espejo digital integrado permite un monitoreo mejorado de la vista trasera, con capacidad de seguimiento del remolque y mejoras de visión nocturna, tecnología actualmente disponible en los T680. El paquete completo da como resultado una reducción del 48% en la resistencia en comparación con el camión base de Kenworth.

La combinación inclina la balanza a 26,100 libras: 7,100 libras menos que una configuración típica de camión con remolque (ahorros de 4,100



libras en el tractor; 3,000 en el remolque). Los neumáticos del nuevo concepto pesaban 355 libras menos que neumáticos similares actualmente en el mercado, y esos neumáticos también tenían una resistencia a la rodadura extremadamente baja: 4.2 en la escala CRR frente a 5.0 para los neumáticos típicos de alta eficiencia.

Con el tren motriz más eficiente, se requería menos diesel, lo que permitió a Kenworth instalar un tanque de combustible más pequeño de 80 galones para recorrer la misma distancia. Los diseñadores también tuvieron cuidado de tener en cuenta la comodidad del conductor con una litera única que cuenta con una cama que se pliega sobre el sofá, proporcionando un área separada para dormir y sentarse. Una mesa gira hacia abajo mientras está sentado en el sofá, lo que permite a los conductores comer o trabajar, y luego mover la mesa a una ubicación diferente sin mover nada de la mesa. **TTL**

LA SEMANA DE LA SEGURIDAD EN LOS FRENOS SE LLEVARÁ A CABO A FINALES DE AGOSTO

La iniciativa anual de aplicación de la Semana de Seguridad de Frenos de la Alianza para la Seguridad de Vehículos Comerciales (CVSA por sus siglas en inglés) se llevará a cabo del 25 al 31 de agosto, anunció la organización recientemente. Al igual que con la blitz de aplicación de la ley del grupo Roadcheck internacional, CVSA también establece un área de enfoque para los inspectores durante la Semana de la Seguridad de los Frenos. Este año, el estado de las pastillas y forros de freno está bajo la lupa, como ya ocurría para la iniciativa 2023. CVSA señaló lo obvio: los problemas con las pastillas y los forros de freno pueden resultar en infracciones del vehículo que pueden afectar la calificación de seguridad de un transportista.

Durante la Semana de la Seguridad de los Frenos, los inspectores certificados por CVSA realizarán inspecciones de rutina, pero con un mayor enfoque en los sistemas y componentes de los frenos. Los camiones que tengan infracciones fuera de servicio relacionadas con los frenos serán retirados de las carreteras hasta que se corrijan dichas infracciones.

La Semana de la Seguridad de los Frenos también trae consigo esfuerzos educativos por parte de inspectores, transportistas y otros para ayudar a garantizar que los frenos funcionen correctamente. Este evento sirve como recordatorio a los conductores y transportistas de la importancia de un programa de mantenimiento proactivo del vehículo y brinda una oportunidad para que las fuerzas del orden destaquen la importancia de la seguridad de los frenos, señaló CVSA.

Durante esa semana, los inspectores recopilarán datos sobre las inspecciones e infracciones de los frenos e informarán esos datos directamente a CVSA. Además de los datos generales de inspección e infracciones, CVSA también recopilará datos sobre pastillas y forros de freno. Las infracciones relacionadas con los frenos comprenden el mayor porcentaje de todas las infracciones de vehículos fuera de ser-

vicio citadas durante las inspecciones en la carretera. Según la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA por sus siglas en inglés), seis de las 20 infracciones principales de vehículos estaban relacionadas con los frenos en 2023. Y los resultados International Roadcheck del año pasado muestran que las infracciones del sistema de frenos fueron la principal infracción de vehículos, comprendiendo el 25.2% de todas las infracciones de vehículos fuera de servicio durante esa inspección de tres días a la orilla de la carretera.

El año pasado, durante la Semana de la Seguridad en los Frenos, los inspectores realizaron un total de 18,875 inspecciones de vehículos motorizados comerciales y dejaron fuera de servicio 2,375 (12,6%) porque los inspectores descubrieron violaciones de los frenos que ameritan dicha sanción. **TTL**



Muchos fabricantes de equipos originales de camiones y motores han manifestado públicamente su compromiso de alejarse de los combustibles fósiles en las próximas décadas, pero la mayoría no se ha comprometido a abandonar por completo el motor.

Durante la ACT Expo realizada en Las Vegas a finales de mayo, Volvo Trucks anunció que está desarrollando camiones con motores de combustión que funcionan con hidrógeno, y que las pruebas en carretera con camiones que utilizan hidrógeno en motores de combustión comenzarán en 2026. Actualmente se están realizando pruebas de laboratorio y comerciales. Su lanzamiento está previsto para finales de esta década.

La combustión de hidrógeno, si bien no recibe la misma atención que su hermano de celda de combustible, es una solución viable con emisiones cercanas a cero que utiliza principalmente tecnología existente, señaló Jan Hjelmgren, jefe de gestión de productos y calidad de Volvo Trucks. "Los camiones en los que se mantiene el motor de combustión interna tradicional pero funcionan con hidrógeno tendrán el mismo rendimiento y fiabilidad que


VOLVO PRUEBA HIDRÓGENO PARA MOTORES DE COMBUSTIÓN

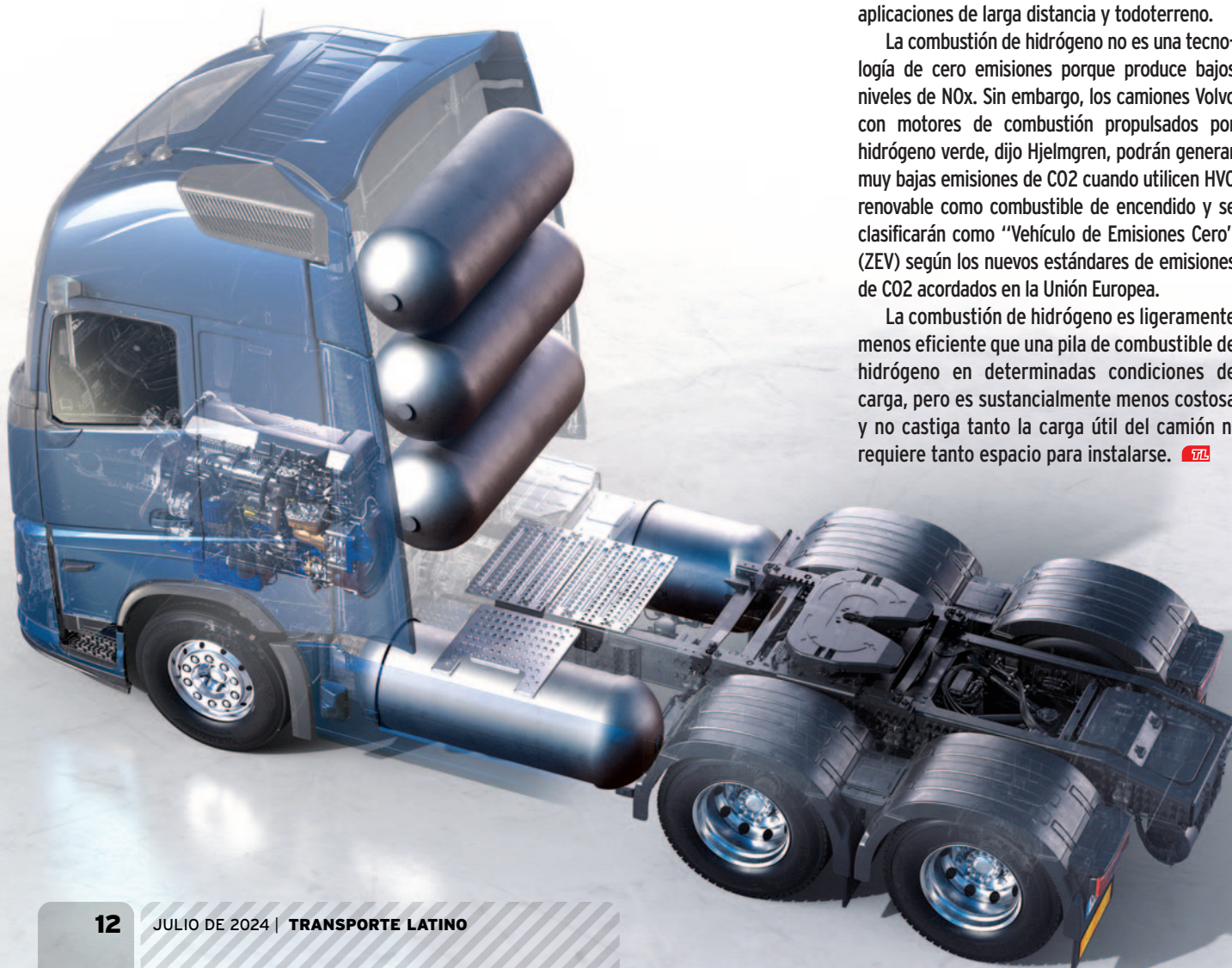
nuestros camiones diésel, pero con el beneficio añadido de unas emisiones de CO2 muy bajas", afirmó. "Serán un complemento valioso para nuestros camiones eléctricos de batería, que llevan varios años en el mercado".

Los camiones Volvo con motores de combustión propulsados por hidrógeno contarán con inyección directa de alta presión (HPDI), una tec-

nología en la que se inyecta una pequeña cantidad de combustible de encendido a alta presión para permitir el encendido por compresión antes de agregar hidrógeno. El Grupo Volvo y Westport establecieron una empresa conjunta el año pasado para acelerar la comercialización de la tecnología del sistema de combustible de inyección directa de alta presión (HPDI) de Westport para aplicaciones de larga distancia y todoterreno.

La combustión de hidrógeno no es una tecnología de cero emisiones porque produce bajos niveles de NOx. Sin embargo, los camiones Volvo con motores de combustión propulsados por hidrógeno verde, dijo Hjelmgren, podrán generar muy bajas emisiones de CO2 cuando utilicen HVO renovable como combustible de encendido y se clasificarán como "Vehículo de Emisiones Cero" (ZEV) según los nuevos estándares de emisiones de CO2 acordados en la Unión Europea.

La combustión de hidrógeno es ligeramente menos eficiente que una pila de combustible de hidrógeno en determinadas condiciones de carga, pero es sustancialmente menos costosa y no castiga tanto la carga útil del camión ni requiere tanto espacio para instalarse. 



Si manejas un camión

deberías ser Miembro.



Conviértete en miembro de OOIDA.

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

800-444-5791 • www.ooida.com

Michelin introdujo recientemente un nuevo neumático de posición de conducción premoldeado vulcanizable en la línea de carretera/todoterreno de Michelin Retread Technologies. La compañía dijo que el nuevo Michelin X Works D vulcanizable "está diseñado para ser el neumático vulcanizable de próxima generación optimizado para un rendimiento de desgaste, dureza y tracción excepcionales en aplicaciones mixtas y agresivas".

Este nuevo neumático vulcanizable presenta una tracción excepcional tanto en estado nuevo como desgastado, expulsores de piedras y laminillas únicas para ayudar a minimizar la retención de piedras, mejor kilometraje de desgaste y banda de rodadura direccional, agregó la compañía.

"El Michelin X Works D está diseñado específicamente para las industrias de la construcción, la energía, el hormigón y la explotación maderera", afirmó Pierluigi Cumo, vicepresidente de marketing B2B de Michelin Norteamérica. "Estos vehículos operan en entornos agresivos y de uso mixto, conduciendo fuera del pavimento al menos el 10% del tiempo diariamente y sometiendo a los neumáticos a diversas condiciones duras".

Con su diseño exclusivo de la banda de rodadura, el Michelin X Works D ofrece una excelente combinación de estabilidad y tracción. Su dibujo de la banda de rodadura está diseñado para ayudar a mantener a los conductores en control en múltiples superficies incluso cuando el neumático envejece, señaló

Michelin. Los nuevos neumáticos están disponibles tanto en EE. UU. como en Canadá en seis tamaños: 210 mm, 220 mm, 230 mm, 240 mm, 250 mm y 270 mm, todos con una profundidad de dibujo de 30/32".

"El innovador recauchutado premoldeado Michelin X Works D ofrece tracción, durabilidad y resistencia al desgaste excepcionales para flotas dentro y fuera de carretera, lo que refleja nuestra dedicación a la sostenibilidad

NUEVA TODOTERRENO DE DIRECCIÓN MICHELIN X WORKS D

CONGRESO BUSCA CREAR FUERZA ESPECIAL CONTRA FRAUDE Y ROBO

El Comité de Asignaciones de la Cámara de Representantes de Estados Unidos aprobó el a mediados de junio un proyecto de ley de financiación para el Departamento de Seguridad Nacional (DHS por sus siglas en inglés) que incluye financiación para un grupo de trabajo que abordaría el fraude en la cadena de suministro y el robo de carga. Un informe sobre los detalles del proyecto señala que el Comité de Asignaciones "sigue preocupado por el alarmante aumento del fraude y el robo en la cadena de

suministro a través del comercio interestatal, particularmente en los sistemas ferroviario, de transporte por carretera y intermodal, incluidos intentos de robo, hurto de mercancías o posesión de mercancías robadas de un vagón y/o transportista".

Para combatir estos problemas, el proyecto de ley incluye una disposición para asignar \$2 millones para establecer un llamado "Grupo de Trabajo sobre Robo y Fraude en la Cadena de Suministro (SCFTTF por sus siglas

en inglés)" dentro del DHS. El comité dijo que Investigaciones de Seguridad Nacional, el FBI y otros grupos de trabajo importantes contra robos consultarían con las agencias policiales estatales, locales, tribales, territoriales y federales para garantizar que el grupo de trabajo "emplee un equipo coordinado, de múltiples agencias, basado en inteligencia, y un enfoque dirigido por fiscales para identificar, desmantelar y desmantelar las organizaciones principales responsables del robo y la violencia relacionada con el robo en la cadena de suministro estadounidense".

El proyecto de ley fue aprobado por el Comité de Asignaciones por 33 votos a favor y




NUEVO MX-13 ES MÁS LIMPIO CUMPLE REGULACIONES DE BAJO NOX DE CARB

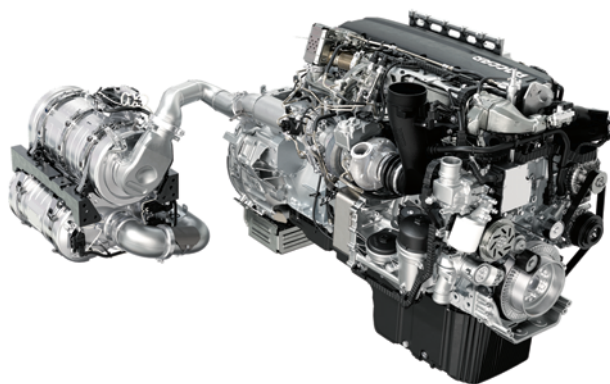
Paccar anunció recientemente la disponibilidad de un nuevo motor MX-13 que cumple con las regulaciones de bajo óxido de nitrógeno (NOx) de la Junta de Recursos del Aire de California (CARB por sus siglas en inglés). El motor cumple con la Regulación CARB Omnibus y presenta rediseños del hardware interno y del sistema de postratamiento para reducir efectivamente las emisiones de NOx.


El sistema de postratamiento de mayor volumen incluye un innovador conjunto doble compacto que presenta un generador de 48 voltios ubicado en la carcasa del volante de inercia y un calentador eléctrico ubicado en la entrada para proporcionar una menor producción de NOx.

El hardware interno ahora cuenta con un mezclador de mayor volumen, un convertidor catalítico selectivo más largo y un diseño de sensor de NOx mejorado y más duradero para mejorar el tiempo de actividad. Estas características permiten a los clientes de Paccar lograr una mayor eficiencia del

motor y economía de combustible mientras continúan cumpliendo con la estricta regulación de emisiones CARB, dijo la compañía.

El motor Paccar MX-13 de bajo NOx que cumple con CARB está disponible en dos clasificaciones con una curva de torsión plana que proporciona rendimiento en una gama más amplia de RPM para una excelente capacidad de conducción y economía de combustible. Esto incluye una clasificación de alto rendimiento de 510 caballos de fuerza con 1,850 lb-pie de torque y una clasificación centrada en la eficiencia de 455 caballos de fuerza y 1,650 lb-pie. de par entre 900 y 1,325 RPM. Los modelos Peterbilt 579, 567 y 589 con el nuevo motor MX-13 ya están disponibles para pedidos. 



ahora y en el futuro", dijo Cumo. "Michelin cree que encontrar un equilibrio armonioso entre las cuestiones sociales, económicas y medioambientales es fundamental para salvaguardar el futuro del planeta". 


26 en contra y pasará al pleno de la Cámara para su votación. La Asociación de Conductores Independientes Propietarios-Operadores (OOIDA por sus siglas en inglés) dijo que "ha estado preocupada durante mucho tiempo por el aumento de todo tipo de fraude en envíos y los efectos devastadores para nuestros miembros".

Lewie Pugh, vicepresidente ejecutivo de OOIDA, agregó que la organización espera "brindar aportes relevantes y oportunos a esta iniciativa desde el punto de vista de los camioneros de pequeñas empresas, [que] constituyen la mayoría del transporte por carretera y son los transportistas más seguros en las carreteras. Deberíamos hacer todo lo posible para erradicar

a los malos actores, que no sólo comprometen el negocio del transporte por carretera sino también la seguridad de las carreteras".

Pugh también destacó el apoyo de OOIDA a la Ley de Protección al Consumidor de Envío de Artículos Domésticos, que requeriría que los corredores y transitarios proporcionen un lugar principal de negocios válido antes de obtener la autoridad operativa y permitiría a la FMCSA imponer sanciones civiles contra entidades que violen sus regulaciones.

Las Asociaciones de Transportistas Americanos (ATA) dijeron que la disposición del proyecto de ley de financiación del DHS, defendido por el representante David Valadao (R-

California), "contrarrestará el fuerte aumento del robo de carga y el fraude más amplio en la cadena de suministro, abordando una de las prioridades estratégicas de ATA". ATA elogió al representante de California por "dirigir Investigaciones de Seguridad Nacional para aprovechar sus autoridades transfronterizas únicas para abordar esta tendencia alarmante", dijo Henry Hanscom, vicepresidente senior de Asuntos Legislativos de ATA. "Esta disposición fortalecerá la asociación entre el gobierno, las fuerzas del orden, los transportistas y nuestros socios de la cadena de suministro para asestar un golpe eficaz contra estos grupos de robo organizados". 

SEGUIRÁ SPEAR LIDERANDO ATA EXTENDIERON CONTRATO HASTA 2029



Las Asociaciones de Transportistas Americanos (ATA) anunciaron recientemente que su junta directiva votó por unanimidad para extender el contrato del presidente y director ejecutivo de ATA, Chris Spear, hasta 2029. La extensión se suma al contrato de cinco años que Spear firmó en 2021 y se anunció al concluir la Sesión de Gestión de Mitad de Año de ATA en San Antonio.

"Gracias al fuerte liderazgo de Chris Spear, la estatura y eficacia de ATA está en su punto más alto", dijo el presidente de ATA, Andrew Boyle, copresidente de Boyle Transportation. "Independientemente del panorama político, Chris asegura victorias en la promoción en nom-

bre de nuestros miembros. Es un pensador estratégico y actúa con un gran sentido de urgencia. Él y el talentoso equipo que ha reunido garantizan que la industria del transporte por carretera tenga el respaldo que necesitamos para cumplir nuestra economía y el pueblo estadounidense. Estamos encantados de que Chris continúe liderando a ATA hacia un éxito aún mayor en los próximos años".

Desde 2016, Spear se ha desempeñado como el noveno presidente y director ejecutivo de ATA. Durante su mandato, Spear ha impulsado importantes prioridades políticas para ATA, dijo el grupo, incluida la inversión federal en infraestructura, la reforma del abuso de demandas, las pro-

tecciones del comercio interestatal y la derrota de los esquemas de peaje exclusivo para camiones. "Estoy agradecido por la confianza y el apoyo de la junta directiva de ATA y estoy emocionado de abordar los desafíos y oportunidades que tenemos por delante", dijo Spear. "El transporte por carretera es el latido del corazón de esta nación y es un honor para mí servir a esta increíble industria. Espero poder conseguir más victorias para ATA y nuestros valiosos miembros". [TTL](#)

SUBE TARIFA UCR, FMCSA ANUNCIÓ INCREMENTOS

La Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA por sus siglas en inglés) publicó el 17 de junio una regla final que aumentó oficialmente las tarifas para el Plan y Acuerdo de Registro Unificado de Transportistas (UCR por sus siglas en inglés) para el año de registro 2025 y más allá. La agencia emitió la propuesta en enero de aumentar las tarifas para el año de registro 2025 en un 25% por encima de los niveles de 2024. Para los propietarios-operadores de un solo camión con autoridad, eso significa un gasto adicional de \$9 al año. Las flotas con más de 1,000 camiones pagarán 9,000 dólares más que en 2024. El aumento sigue a una reducción en las tarifas de un promedio del 37.3 por ciento con respecto a los dos años anteriores, señaló la FMCSA.

La junta del plan proporciona recomendaciones de ajuste de tarifas al Secretario de Transporte cuando la recaudación de ingresos resulta en un déficit o superávit de la cantidad autorizada por ley. Los ajustes de tarifas son requeridos por el estatuto federal. Los aumentos de tarifas producirán ingresos de \$13 millones que permitirán al Plan UCR proporcionar los fon-



dos para los derechos de ingresos estatales cubriendo los déficits de ingresos resultantes de las disminuciones en las tarifas de los dos años de registro anteriores, agregó la FMCSA. La agencia señaló que varios comentaristas de su propuesta de enero pidieron aclaraciones sobre para qué se utilizan las tarifas, y otros calificaron el ajuste de "injustificado" o "inesperado".

La FMCSA dijo que los estados participantes utilizan las tarifas para los programas y la aplica-

ción de la seguridad de los transportistas, y agregó que cree que el ajuste al alza, el primero desde 2010, "está dentro de un rango razonable. Cualquier cantidad inferior a estos ajustes impediría las operaciones adecuadas de los programas de seguridad de los transportistas, la aplicación o la administración del Plan UCR y el acuerdo UCR", se lee en un comunicado de la FMCSA.

La agencia también abordó las preocupaciones sobre los impactos de los aumentos de tarifas en las pequeñas empresas. "Incluso para los transportistas pequeños, el aumento de tarifas representará un porcentaje mínimo de los ingresos de cada transportista", dijo la agencia, señalando que los operadores en el grupo más pequeño con 1 o 2 camiones pagarán \$9 más que el año pasado, y los del siguiente grupo con 3-5 camiones pagará \$27 más. "Independientemente del tamaño de un transportista, este aumento de tarifas probablemente representará y será compensado por un porcentaje muy pequeño de los ingresos anuales y, como tal, no se espera que afecte la viabilidad y longevidad de las operaciones de los transportistas", agregó la FMCSA. [TTL](#)



E-ACTT Modelo Monstrado

Diseño a su medida. Soporte Técnico de Fabrica

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

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



SALTO CUÁNTICO

VOLVO VNL

VOLVO REDISEÑÓ COMPLETAMENTE EL VNL HACE SOLO SIETE AÑOS, PERO LOS CAMBIOS NORMATIVOS EN ESE TIEMPO HICIERON NECESARIO EMPEZAR A TRABAJAR A MARCHAS FORZADAS EN SU REEMPLAZO. EL MÁS RECIENTE VNL ES UN PORTENTO DE EFICIENCIA Y TECNOLOGÍA, CON LA DURABILIDAD Y CAPACIDAD QUE LO HAN HECHO FAMOSO, QUE SIN DUDA SERÁ LA PIEDRA ANGULAR SOBRE LA QUE VOLVO CONSTRUIRÁ PARA EL FUTURO. »







POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

Cuando Volvo presentó su VNL rediseñado en 2017, se suponía que sería el tractor del futuro. Y así fue... hasta que el futuro llegó en 2024. ¡Solo siete años después! El endurecimiento de las regulaciones sobre emisiones ha puesto a las flotas y a los fabricantes de camiones bajo mucha presión para reducir la huella de carbono del transporte por carretera, haciendo que los diseños y la ingeniería que alguna vez fueron futuristas y de vanguardia se vuelvan arcaicos en función de cómo se desliza un tractor contra el aire y cuántas "cosas" hay en el escape.

Para el rediseño de su VNL en 2024, un proceso de desarrollo de seis años incluido en un diseño final dinámico, Volvo se apoyó en un camión bastante atractivo por derecho propio: SuperTruck 2, al que el presidente de Volvo Trucks Norteamérica, Peter Voorhoeve, llama "el camión más aerodinámico y eficien-



te" que jamás haya construido Volvo.

Magnus Koeck, vicepresidente de estrategia, marketing y gestión de marca de Volvo Trucks Norteamérica, señaló que este nuevo diseño de VNL es "90% nuevo". La plataforma renovada fue desarrollada en América del Norte para trans-

portistas de América del Norte. Cuando la serie VN llegó a Estados Unidos a mediados de la década de 1990, era una plataforma europea adaptada a las necesidades de América del Norte y así ha sido hasta ahora. "Es el final de una era, pero también es el comienzo de una nueva era, y todo está



cambiando”, dijo Koeck, “por eso Volvo decidió cambiarlo todo”.

Nunca eliminarás totalmente la fricción (o la resistencia del aire) o las emisiones de un tractor diésel convencional, pero puedes llevarlos hasta el límite, y Volvo ha hecho preci-

samente eso. El nuevo VNL presenta un aumento de eficiencia de combustible del 10% gracias a una aerodinámica mejorada y al refinamiento del tren motriz.

Una de las cosas que más nos gusta del nuevo VNL es probablemente una de las más notables: la parrilla. Hay que remontarse a la serie VN original hace casi 30 años para encontrar un tractor Volvo sin el patrón de rejilla vertical o la parrilla de panal que se había convertido en un icono de los camiones Volvo. La nueva parrilla también resalta la agresiva caída del frente y la entrada de aire del cofre (sí, la entrada es funcional). No solo es funcional la toma de aire, sino que también funcionan todas las entradas de aire y las dos rejillas de ventilación traseras del cofre.

Bobby Compton, gerente de marketing de productos de Volvo Trucks, dijo que el diseño exterior del camión tenía como objetivo hacer tres cosas

con el aire que lo rodea: atravesarlo, permanecer conectado a él y mover el viento y usarlo en beneficio del tractor. La curvatura del cofre delantero y los efectos del suelo extra bajos cortan el viento. El parabrisas inclinado y la cabina en forma de cuña mantienen la cabina conectada al aire, creando una corriente de aire continua junto al tractor. La línea aerodinámica del techo y el flujo inferior mejorado mueven el viento y lo transmiten al remolque.

El aire se mueve a través de la defensa, la parrilla y las entradas de aire del cofre para enfriar el motor antes de salir por el costado. Piensa en ello como un mini tornado sincronizado en el cofre que no solo reduce la frecuencia con la que se enciende el ventilador de enfriamiento y consume caballos de fuerza (porque el aire enfría el motor, no el ventilador de enfriamiento), sino que también desempeña un papel en mantener el aire conectado al tractor. »



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- Volvo D13TC con 405 a 455 HP y 1,750 a 1,850 lb-pie
- Volvo D13 con 405 a 500 HP y 1,450 a 1,900 lb-pie

TRANSMISIÓN

- I-Shift de 12 velocidades
- I-Shift de uso rudo con 12 velocidades
- I-Shift con cambios ultra lentos de 13 y 14 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos
- Neumática

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática



INTERIOR

Dada la oportunidad de cambiar todo en el rediseño, la cabina recibió tanta atención como el exterior. Con una rotación de conductores en flotas grandes que supera el 89% y costos de capacitación que promedian entre \$5,000 y \$10,000 por conductor, lograr la comodidad y productividad del conductor correctamente la primera vez nunca ha sido más importante.

La nueva y versátil litera del VNL tiene el estilo de una cama Murphy. Cuando se guarda en la pared, la parte inferior de la bandeja de la cama se extiende para convertirse en la mesa del comedor. La cama en sí, cuando está extendida, descansa sobre los asientos del comedor. El panel de control trasero se ha

consolidado y permite al conductor controlar prácticamente todas las funciones desde la zona de las literas. También se puede sincronizar con el panel de control en la pantalla delantera del conductor.

La palanca de cambios está montada en una ubicación inteligente en la columna de dirección. En algunos modelos, dependiendo de su altura y de cómo se coloque el volante, la palanca puede resultar difícil de ver con un vistazo rápido. Éste se encuentra justo encima del yugo derecho y era fácil de ver desde múltiples posiciones del asiento y las ruedas.

No necesariamente mejora la comodidad del conductor, pero el botón de arranque del VNL aporta un poco de automoción al transporte por carretera. Las perillas tradiciona-

les de los frenos de aire han sido reemplazadas por botones estilo paleta de empujar/tirar. Funcionan exactamente igual, sólo que no obtienes la misma satisfacción al sacarlos después de un largo día de viaje.

El VNL también obtiene un sistema de suspensión mejorado diseñado para mantener al conductor más cómodo y apoyado. Un nuevo resorte parabólico ayuda a la estabilidad, mientras que los nuevos casquillos de soporte del motor evitan que las vibraciones de la carretera lleguen al volante. El nuevo sistema de suspensión de la cabina mantiene el entorno del conductor estable y cómodo, y VNL traerá a

Estados Unidos el sistema de suspensión neumática trasera global (GRAS) de Volvo que, junto con el software Volvo Dynamic



Steering y Smart Suspension, ofrece mejor calidad de marcha, estabilidad y manejo, reduciendo fatiga en diversas condiciones.

El nuevo Volvo VNL está empaquetado en cuatro niveles de equipamiento exterior e interior (Core, Edge, Edge Black y Ultimate) y seis configuraciones de cabina: VNL 300 cabina de día; VNL 440 dormitorio con techo medio de 42 pulgadas; VNL 640 dormitorio con techo medio de 62 pulgadas; VNL 660 dormitorio de altura completa de 62 pulgadas; VNL 840 dormitorio con techo medio de 74 pulgadas; y VNL 860 con dormitorio de altura completa de 74 pulgadas. Cuatro paquetes de equipamiento estarán disponibles cuando las ventas del nuevo VNL comiencen a finales de año. También están disponibles tres paquetes de tecnología y dos paquetes de comodidades. »

MAXIMA PROTECCION

Para su motor, transmisión y el sistema de combustible

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

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

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



Advance Auto Parts

AutoZone

BENNETT Auto Supply

O'Reilly AUTO PARTS

Pep Boys

Walmart

MADE IN USA zMAX.com

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Otra parte clave del rediseño, dijo Koeck, fue hacerlo "preparado para el futuro", porque el nuevo VNL será la plataforma de lanzamiento para todas las futuras innovaciones en sistemas de propulsión, incluidas las soluciones eléctricas de batería, de hidrógeno, autónomas y muchas otras.

No se dejó piedra sin remover (o tal vez, ningún engranaje sin afinar) en la búsqueda de mejoras para el motor D13. Disponibles en cuatro clasificaciones de caballos de fuerza que van desde 405 a 500 HP y tres clasificaciones de torque de 1,750 a 1,950 lb-pie, las válvulas de control de aguja más pequeñas del D13 en los inyectores de combustible brindan un mejor flujo de combustible hacia la cámara de combustión del motor D13. La reducción del tamaño de la válvula de control proporciona un control más preciso y rápido sobre el caudal de combustible que sale de la punta del inyector, lo que conduce a una mejor atomización del combustible, una mejor eficiencia de la combustión y un mejor rendimiento del motor.

Hace cuatro años, Volvo causó sensación,



literalmente, con la introducción de su pistón de seis ondas, lo que mejoró la combustión y mejoró el consumo de combustible. El nuevo VNL recoge una séptima onda que proporciona un mayor control direccional de la mezcla de aire y combustible para crear una combustión aún más eficiente. La altura del pistón también se redujo

y se combinó con una biela más larga para minimizar la presión en las paredes laterales del cilindro, disminuyendo así la fricción y mejorando el rendimiento general. Estas mejoras proporcionan un movimiento interno más suave, lo que reduce las pérdidas parásitas y aumenta la eficiencia general y la longevidad del motor. >>





**TOTAL HI-PERF 4T RACING
10W-50**



El vástago del pistón más largo y el pistón ligeramente más pequeño permitieron la integración de una bomba de aceite de desplazamiento variable, optimizando la regulación de la presión del aceite y minimizando las pérdidas parásitas. Esta innovadora bomba, dijo Compton, emplea paletas ajustables que se adaptan dinámicamente a las demandas de presión de aceite del motor, asegurando una entrega consistente y precisa de aceite independientemente de las condiciones de operación. Al alterar dinámicamente los ángulos de las paletas, la bomba puede adaptar su salida para satisfacer los requisitos del motor, evitando el exceso de flujo de aceite cuando no es necesario y manteniendo una presión óptima en todo momento. “Esta adaptabilidad no sólo mejora la eficiencia del motor al reducir la energía requerida para impulsar la bomba”, dijo Compton, sino que también minimiza la tensión innecesaria en los componentes del motor, lo que resulta en una mejor economía de combustible y un menor desgaste con el tiempo.

Para minimizar la pérdida de calor y aumentar la eficiencia, se agregó un aislamiento completo tanto al turbocompresor como a la unidad de turbocompuesto. Internamente, las mejoras de la unidad de turbocompuesto incluyen un compresor y una rueda de turbina más pequeños, una mejora estratégica que permite al sistema recuperar el excedente de energía de manera más efectiva y convertirlo en energía utilizable.

La transmisión I-Shift de Volvo ha estado en el mercado durante aproximadamente 17 años, por lo que es lógico que se refinara aún más. La última versión de la transmisión I-Shift presenta velocidades de cambio hasta un 30% más rápidas en comparación con su predecesora. Un aumento del 30% en la velocidad de cambio significa que alcanza velocidades de cruce mucho más rápido y cuando los caballos de fuerza y el torque se



utilizan de manera más eficiente para impulsar los neumáticos.

“El aumento en la velocidad de cambio se logra mediante una revisión del software, la electrónica, los mecanismos del embrague y la ingeniería de precisión”, dijo Compton. Los ingenieros de Volvo Trucks han redefinido algoritmos, reducido el recorrido del embrague e introducido un sistema de freno de embrague mejorado para revolucionar los cambios de marcha, reduciendo significativamente los tiempos de transición entre marchas para garantizar una entrega de potencia perfecta: mejoras que amplifican la aceleración y minimizan la pérdida de energía durante los cambios de marcha. De hecho, es una configuración de cambios suave y rápida.

Las mejoras en el sistema de propulsión permiten a Volvo ofrecer tres paquetes de par dependiendo de las necesidades del conductor: rendimiento, eficiencia o una combinación de ambos. La arquitectura de 24 voltios del camión mejora la vida útil de todos los componentes eléctricos, reduce la tasa de fallas de la batería, facilita diagnósticos y reparaciones más rápidos, y una función de arranque automático del camión arrancará el camión una vez que se detecte una batería baja.


SEGURIDAD

Volvo se dirige a la nueva generación de conductores conocedores de la tecnología con este nuevo camión lleno de tecnología, y gran parte de esa tecnología es para la seguridad, dijo Chris Stadler, gerente de marke-

ting de productos. “Este es el camión más seguro del mundo”, afirmó Koeck.

Estándar en todos los camiones son el soporte de alerta al conductor; Soporte Básico De Control De Tracción; Estabilidad Electrónica; Acciones de protección contra vuelcos; freno de estacionamiento electrónico y alarma; E-Call; Asistencia previa al viaje; airbag del conductor; alarma de retroceso; advertencia de colisión frontal; advertencia de cambio de carril; frenado automático de emergencia (AEB); control de cruce adaptativo con parada y arranque; Detección de peatones adelante con AEB y parada y arranque.

E-Call es una característica pionera en la industria que alerta al 911 cuando los sensores detectan un vuelco o se despliega la bolsa de aire. Sí, la seguridad en este camión es primordial. ¿Qué más se puede esperar de la empresa que inventó el cinturón de seguridad? Por supuesto, los cinturones de seguridad también son de serie.

Construido en Virginia, gracias a una inversión de más de 400 millones de dólares, el nuevo VNL se fabricará en unas instalaciones altamente automatizadas de aproximadamente 400,000 pies cuadrados. Los camiones se construyen con 164 nuevos robots, lo que duplica la capacidad de construcción y al mismo tiempo mejora la calidad de construcción. La programación y el diagnóstico remotos generan un 51% menos de fallas y un 24% menos de visitas al taller (actualizaciones remotas), lo que ahorra a los operadores de flotas \$3,400 por camión, según Volvo. 



PHOENIX GAGA
FOLIE A DEUX
JOKER

THE WORLD IS A STAGE

10.04.24



Soundtrack Album on Interscope Records/WaterTower Music



WARNER BROS. PICTURES



VAN POR TODO



ISUZU SERIE N CLASE 5 2024

ISUZU ES EL LÍDER EN VENTAS EN LOS CAMIONES DE CABINA BAJA ADELANTADA, PERO NO SE DUERME EN SUS LAURELES Y NO DEJA DE AUMENTAR SU PORTAFOLIO. UNA DE LAS MÁS RECIENTES ADICIONES SON DOS MODELOS CLASE 5, MÁS QUE CONVENIENTES PARA APLICACIONES MEDIANAS, CON UN EFICIENTE TREN MOTRIZ, UNA GRAN MANIOBRABILIDAD Y LA DURABILIDAD QUE HA CARACTERIZADO A ISUZU DESDE MEDIADOS DE LOS AÑOS OCHENTA. »

Isuzu sabe bien cómo construir camiones de excelente calidad. Y poner toda su experiencia en la práctica es justamente lo que hicieron con estos sus más recientes modelos Clase 5 de la Serie N. Con las especificaciones a continuación, te sorprenderás de no haber oído hablar antes de estos camiones. Los Clase 5 de Isuzu son dos modelos: NQR y NRR. El NQR tiene una clasificación de peso bruto vehicular (GVWR por sus siglas en inglés) de 17,950 libras y una clasificación de peso bruto combinado (GCWR por sus siglas en inglés) de 23,950 libras. El NRR, por su parte, tiene mayores capacidades con un GVWR de 19,500 libras y un GCWR de 25,500 libras.

Tanto el NQR como el NRR permiten a los clientes elegir entre una cabina estándar con asientos para tres personas o la cabina doble con asientos para hasta siete y distancias entre ejes que van desde 132.5 a 176 pulgadas. Y, al igual que los camiones de gasolina Clase 3 y Clase 4 de Isuzu, tanto el NQR como el NRR ofrecerán un tanque de combustible de acero inoxidable de 38.6 galones. Las cargas útiles van de 11,531 a 13,700 libras.

DISEÑO

En el exterior, los faros delanteros bi-LED (las luces de día y de carretera están en una sola lám-



para) con luz distintiva entregarán más luz y menos calor que las bombillas halógenas. Las luces, junto con las señales de giro con una nueva forma y ceja acentuada, rodean una rejilla plateada mate estándar y le dan al camión lo que Skinner llamó "un aspecto agresivo". La parrilla plateada mate reemplaza a la parrilla blanca anterior, y una parrilla cromada seguirá siendo una opción.

El diseño de cabina delantera baja (LCF por sus siglas en inglés) de Isuzu es conocido por brindar visibilidad y maniobrabilidad sobresalientes. Estas dos ventajas hacen que los camiones sean más fáciles y seguros de conducir. Las múltiples

distancias entre ejes brindan a los clientes de la Serie N una opción de tamaños de carrocería de hasta 20 pies de largo, lo que le brinda más opciones, más beneficios para el conductor y menos problemas al navegar por el camino.

Las cabinas convencionales tienen que ser más largas para acomodar un motor montado en la parte delantera. En contraste, las cabinas Isuzu LCF están ubicadas por encima del motor con menos masa delantera. Este diseño eficiente brinda más espacio de cabina a eje en comparación con las cabinas convencionales con distancias entre ejes equiva-



vocacional: **ISUZU SERIE N CLASE 5 2024**



lentes, lo que permite carrocerías hasta 4 pies más largas para acomodar más carga.

La menor masa hacia adelante brinda al conductor y a los pasajeros más visibilidad en comparación con las cabinas tradicionales. Esto no solo ayuda a facilitar la conducción de un camión Isuzu, sino que también ayuda a mejorar la seguridad del conductor. Las áreas urbanas son conocidas por sus espacios reducidos, y poder ver obstáculos y peatones con mayor claridad le da al conductor una ventaja al navegar en la ciudad. La serie N de Isuzu proporciona una vista del suelo de 16 pies más que una cabina convencional para



una mejor visibilidad hacia adelante. El diseño de la cabina de la serie N proporciona una vista clara del suelo a solo unos 8 pies por delante de la cabina. La vista desde el suelo de las cabinas convencionales comienza alrededor de los 24 pies.

INTERIOR

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

nas y la cabeza. Los plásticos duros que predominan por la cabina delatan su naturaleza utilitaria, pero el uso de diferentes texturados de los cambios más evidentes para este modelo es que ahora hay esquemas de color gris más oscuro en la sección inferior y acentos más oscuros, que incluyen el volante, la palanca de cambios, la palanca del freno de mano y otros controles. Los componentes grises más claros en la parte superior crean una mayor sensación de amplitud. La mezcla de colores, dijo Ellsworth, es un cambio del "gris medio" que se usaba anteriormente en toda la cabina.

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

Las superficies de los asientos ahora estarán cubiertas con una tela de tricot con patrón cruzado gris y azul que agrega una apariencia y sensación modernas al tiempo que reduce la apariencia de manchas y rayones. Los asientos son cómodos y el del conductor lleva una perilla para regular la rigidez de la misma según el peso del mismo; el volante de dos brazos es ajustable en altura y profundidad, lo cual te permite encontrar una posición comfortable de manejo sin mayor problema. El sistema de sonido es bastante básico, nada de pantallas táctiles a colores ni mucho menos, pero si quieres algo más de equipamiento está disponible un radio con Bluetooth de manera opcional. >>

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- V8 de 6.6 litros con 350 HP y 425 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática Allison 1000 RDS de seis velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Cónica

SUSPENSIÓN TRASERA

- Hojas múltiples



MOTOR

El nuevo motor V8 de 6.6 litros que impulsa estos modelos ha sido certificado y suministrado por Power Solutions International y construido a partir de un bloque Vortec V8 que se ha personalizado según las especificaciones de Isuzu. Este propulsor produce 350 caballos de fuerza y genera 425 lbs-pie de par a 4,150 rpm. El motor está acoplado a una transmisión Allison 1000 RDS de seis velocidades con toma de fuerza. Esta es la primera vez que Isuzu ofrece PTO en un camión a gasolina, que será especialmente útil para las vocaciones que requieren ese tipo de capacidad.

El NQR y NRR ofrecen discos de 363 mm x 42 mm en la parte delantera y discos de 348 mm x 42 mm en la parte trasera. Los discos son parte de un nuevo sistema de frenos asistido por vacío + potencia con frenos antibloqueo (ABS). En el punto límite de la asistencia de vacío normal, una unidad hidráulica proporcionará presión de línea adicional. La asistencia por vacío es una nueva característica estándar tanto para el NQR como para el NRR.



SEGURIDAD

Todos los camiones Isuzu N-Series y F-Series están disponibles con un conjunto Mobileye de herramientas avanzadas de asistencia al conductor que incluye Advertencia de colisión frontal, de colisión con peatones, de abandono de carril y de distancia con el vehículo enfrente. Activa a cualquier velocidad, la advertencia de colisión frontal alerta a los conductores de una colisión trasera inminente con un automóvil, camión o motocicle-

ta con hasta 2.7 segundos de anticipación. La advertencia de colisión de peatones notifica al conductor de un peatón o ciclista en la zona de peligro y alerta al conductor de una colisión inminente. Operativa sólo durante el día, esta función está activa a velocidades inferiores a 31 millas por hora.


La advertencia de cambio de carril monitorea las marcas de carril y alerta a los conductores con advertencias visuales y audibles cuando se produ-



vocacional: **ISUZU** SERIE N CLASE 5 2024



ce una desviación de carril sin la activación adecuada de la señal. El sistema emplea un ícono de advertencia de carril izquierdo y derecho y está activo a más de 34 millas por hora. La Advertencia de distancia con el vehículo enfrente ayuda a los conductores a mantener una distancia de seguimiento segura con el vehículo de adelante, brindando alertas visuales y audibles si la distancia se vuelve insegura.

Activo a velocidades superiores a 19 millas por hora, el sistema muestra la cantidad de tiempo, en segundos, al vehículo de adelante. Cuando el tiempo se vuelve de 2.5 segundos o menos y ya no se considera seguro, se proporciona una alerta. 



Asegúrate de tener el ELD indicado.



Disponible sin Cuotas Mensuales

www.vdoroadlog.com

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

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

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

- Cumple al 100% con el mandato sobre ELD de la FMCSA.
- Actualizaciones gratuitas al software para mantener el cumplimiento en el futuro.

- **Asistencia telefónica 24/7 con sede en Estados Unidos.**

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



VDO y RoadLog son marcas registradas de Continental Corporation.



KAISER DEL REPARTO

MAN TGM 2024

LA MARCA ALEMANA DE CAMIONES MAN ES CONOCIDA POR LO REDONDOS QUE SON SUS PRODUCTOS Y EL TGM NO ES LA EXCEPCIÓN, PUES ES UN CAMIÓN PARA DISTRIBUCIÓN VERSÁTIL, EFICIENTE Y LIGERO. ADEMÁS, GRACIAS A LAS CABINAS CÓMODAS Y BIEN EQUIPADAS, ASÍ COMO A UN EXCELENTE SISTEMA DE ASISTENCIAS AL CONDUCTOR QUE TE HACEN LA VIDA MÁS FÁCIL, ES UNA MÁQUINA IDEAL PARA PASAR HORAS Y HORAS AL VOLANTE. »







Ciertamente MAN no es la marca más conocida del Viejo Continente en lo que a camiones comerciales se refiere. Estamos seguros que si haces una encuesta informal entre tus conocidos la mayoría nombraría antes a Volvo, Scania, Mercedes-Benz, incluso Renault. Pero la realidad es que hay más fabricantes interesantes en Europa y MAN renovó por completo su portafolio hace unos años para competir en las grandes ligas del transporte en el siglo XXI. Sus principales cualidades son un gran volumen y alta capacidad de carga, así como un manejo sorprendentemente dócil para un vehículo de su tamaño. Es un vehículo para distribución entre 12 y 26 toneladas altamente versátil cuyo diseño, además de hacerlo bien parecido, mejora la eficiencia en el consumo de combustible, lo cual, aunado al nuevo motor Euro 6 y a un chasis resistente pero ligero, hace que exprima al máximo cada gota de diesel que consume.

El TGM admite una multitud de aplicaciones por la práctica trama de orificios y el borde superior del bastidor plano. Por eso es especialmente fácil montar rápida y económicamente estructuras y carrocerías sobre el bastidor, sin los orificios que de otra manera serían necesarios, afectando la protección anticorrosión. Con suspensión neumática y tracción total, los tractores de 13 y 18 toneladas tienen la capacidad de afrontar las aplicaciones más exigentes con los ejes; aunque los verdaderos "caballos de batalla" son los de 22 y 26 toneladas. Con un eje de arrastre diri-



del mundo: **MAN TGM 2024**



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- 6 en línea de 6.9 litros, 250 HP a 320 HP y 850 a 920 lb-pie

TRANSMISIONES

- Manual de 9 velocidades
- Semi-automática MAN TipMatic de 12 velocidades

EJE DELANTERO

- Muelles parabólicos

EJE TRASERO

- Muelles parabólicos
- Neumática

gido en la versión 6x2-4 o un eje doble, así como un chasis muy bajo, resultan extraordinariamente flexibles y fáciles de maniobrar.

INTERIOR

Hay cuatro tipos de cabina en el TGM: C, L, LX y Crew. La C es la más pequeña y es ideal para quienes hacen entregas diarias. Gracias a que la altura de acceso es baja y a que las puertas se abren bastante, es fácil entrar a ella. La L ofrece más comodidad que la C y tiene una cama detrás de los asientos así como un amplio espacio de almacenamiento. La LX es la mejor equipada de todas, tiene un techo más alto que permite pararte dentro de la cabina y una segunda cama disponible de manera opcional, pero si no la necesitas

puedes pedirlo mejor con un compartimento de almacenamiento multifuncional. La Crew Cab tiene cuatro puertas, algo inusual, con espacio hasta para siete pasajeros (3 adelante y 4 atrás), los cuales viajan seguros con cinturones de tres puntos. Además, hay varios compartimentos para mantener el orden en la cabina.

Acceder al interior es fácil gracias a los anchos escalones antideslizantes e iluminados (como opción). El tablero ahora resulta más fácil de leer gracias a un nuevo arreglo ordenado y nítido. Además, para asegurar que el conductor se encuentra cómodo en cualquier situación climática, este camión ligero lleva un sistema automático de aire acondicionado que regula la temperatura para garantizar un clima idóneo para incre-

mentar el rendimiento y la productividad. El rediseñado habitáculo presenta franjas de aluminio cepillado, superficies de plástico granulado y manijas cromadas de satén que crean una sensación casi de lujo, algo nada común en un camión de trabajo.

La cama del modelo LX tiene una base de cinco secciones y es decentemente cómoda. El espacio de almacenamiento en las cabinas L y LX permite al copiloto estirarse y descansar mientras el camión se encuentra estacionado. Extendido a la mitad, ofrece un espacio muy práctico para guardar cosas con un volumen de 200 litros. Por último, pero no por ello menos importante, los asientos son bastante cómodos y puedes elegir entre una amplia variedad que va de los fijos básicos, unos con suspensión neumática o los mejores, con soporte lumbar y calefacción. Además está disponible como opción un sistema de aire acondicionado con control automático de temperatura que mantiene agradable el ambiente de la cabina en todo momento.

MOTORES Y TRANSMISIÓN

Todos los camiones MAN cumplen con la norma Euro 6 y el corazón del TGM es un seis cilindros de 6.9 litros con potencias entre 250 y 320 HP, el cual exprime al máximo cada litro de combustible y tiene el poder necesario para realizar cualquier trabajo. En cuanto a las transmisiones, está disponible una caja manual de nueve velocidades o una semi-automática TipMatic de doce relaciones. »»





SEGURIDAD

El TGM también cuenta con sistema electrónico de frenado (EBS) y asistente de frenado que garantiza recorridos de frenado cortos en caso de tener que detener el camión rápidamente. Los sistemas inteligentes de asistencia al conductor y seguridad como el programa de estabilidad ESP y el control de vía LGS opcional se aseguran de que el vehículo se mantenga eficazmente en el carril. Además, está disponible de modo opcional una luz de curvas, la cual proporciona visibilidad adicional que se agradece especialmente cuando el cansancio empieza a dejarse sentir. El sistema de espejos retrovisores está diseñado de manera que al mirar hacia atrás no quede casi ningún punto ciego.

Otro sistema de seguridad activa que resulta bastante útil es el Sistema de Control de Carril, el cual avisa al conductor cuando este abandona su carril de manera involuntaria. Además, el asistente de frenado de emergencia (EBA por sus siglas en inglés) tiene como objetivo prevenir o mitigar accidentes graves por alcance especialmente cuando la carretera se despeja -pues estudios han confirmado que es cuando más se producen los choques por alcance-; el EBA reacciona al acercarse el camión tanto a los vehículos precedentes como a posibles obstáculos de la carretera. Si se detecta peligro de choque y el conductor no responde a las advertencias emitidas, entonces el EBA inicia una frenada de emergencia.





LA OPCIÓN CORRECTA



T 480
RENAULT TRUCKS



480

RENAULT TRUCKS
T 480

W-710-GR

520



A LA CARGA



RAM PROMASTER EV

RAM LLEGA UN POCO TARDE A LA COMPETENCIA DE VANS DE REPARTO ELÉCTRICAS Y LO HACE CON UNA VERSIÓN ÚNICA DE LA PROMASTER. ESO SÍ, CON INTERESANTES ESPECIFICACIONES QUE LA HARÁN UNA CONTENDIENTE INCLUSO SI SU PRECIO ES LIGERAMENTE MÁS ELEVADO QUE EL DE SUS RIVALES. COSA QUE SEGURAMENTE MEJORARÁ CUANDO LLEGUEN TODAS LAS VERSIONES EN 2025. »

La industria del transporte está experimentando una transformación significativa, impulsada por la creciente adopción de vehículos eléctricos (EV por sus siglas en inglés). Este cambio es particularmente evidente en el segmento de vehículos comerciales, donde los vehículos eléctricos ofrecen varias ventajas sobre las vans tradicionales de gasolina. Las vans de reparto eléctricas, en particular, son adecuadas para entornos urbanos debido a sus cero emisiones, su funcionamiento silencioso y sus menores costos operativos.

Ram Trucks es el último de los Tres Grandes en ingresar al mercado de vans de reparto eléctricas en Estados Unidos con la introducción de la ProMaster EV. Este nuevo modelo marca un paso significativo en el viaje de electrificación de Ram. La ProMaster EV ingresa a un mercado competitivo ya ocupado por jugadores establecidos como Ford con su e-Transit y Mercedes-Benz con su eSprinter. Estas vans han obtenido críticas positivas por su autonomía, rendimiento y capacidad de carga. Sin embargo, Ram confía en que su ProMaster EV pueda competir eficazmente al ofrecer una combinación de autonomía competitiva, área de carga espaciosa y un enfoque en la comodidad y conveniencia del conductor.

Debajo del cofre, la ProMaster EV cuenta con un único motor eléctrico montado en la parte delantera produciendo unos saludables



268 caballos de fuerza y 302 libras-pie de torque. Esto se traduce en una experiencia de conducción animada, con amplia potencia para circular por calles y carreteras de la ciudad con carga a cuestas. Ram equipó la ProMaster EV con una batería de tamaño generoso de 110 kWh, ubicada estratégicamente debajo del piso para una distribución optimizada del peso y un centro de gravedad bajo. Esto se traduce en una autonomía de conducción específica de 162 millas, una cifra competitiva en el segmento de las vans eléctricas comerciales.

CARGA PARA CADA NECESIDAD

Para una flexibilidad de carga óptima, la ProMaster EV admite una variedad de opciones de carga. La carga estándar de nivel 2 a





encuentra actualmente en estaciones de carga, estacionamientos y demás.

Ram mejoró aún más la practicidad de la ProMaster EV con dos funciones de asistencia al conductor. El Localizador de estaciones de carga ayuda a ubicar estaciones de carga cercanas cuando los niveles de batería bajan, aliviando la ansiedad por la autonomía y garantizando un funcionamiento sin problemas. El otro es el de Predicción de viaje dinámico EV, el cual proporciona información de descarga de batería proyectada y en tiempo real, lo que permite a los conductores planificar sus rutas y paradas de carga de manera eficiente, maximizando el tiempo de actividad operativa y minimizando el tiempo de inactividad.

Al combinar una potencia robusta con una batería práctica y un sistema de carga, la Ram ProMaster EV ofrece una propuesta atractiva para las empresas que buscan electrificar sus flotas de reparto. Su rendimiento, alcance y capacidades de carga están diseñados para uso comercial, lo que promete un transporte eficiente, confiable y libre de emisiones. >>

11 kW es adecuada para repostar durante la noche o en horas no pico, mientras que la carga rápida opcional de CC de 150 kW puede recargar la batería del 10 % al 80 % en apro-

ximadamente 30 minutos, ideal para recargas rápidas durante las pausas para el almuerzo o entre ejecuciones de entrega. Este tipo de cargadores son los que uno



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Eléctrico

BATERÍA

- Iones de litio de 110 kWh

TRANSMISIÓN

- Contínua

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos



INTERIOR

Al sentarte al volante de la ProMaster EV, serás recibido por un interior espacioso y práctico diseñado para priorizar la funcionalidad sobre la comodidad lujosa. En comparación con rivales como la Ford e-Transit y la Mercedes-Benz eSprinter, la cabina de la ProMaster EV adopta una estética más utilitaria, favoreciendo los plásticos resistentes a los materiales suaves al tacto. Este enfoque prioriza la durabilidad y la facilidad de limpieza, factores cruciales para las camionetas de carga que soportan el desgaste diario.

A pesar de centrarse en la practicidad, la ProMaster EV no escatima en tecnología moderna. Una característica destacada es la pantalla configurable estándar de 7 pulgadas dentro del grupo de indicadores, que permite a los conductores personalizar la información presentada. Para mayor comodidad, una plataforma de carga inalámbrica mantiene los dispositivos móviles cargados mientras se viaja. Las opciones de almacenamiento incluyen una bandeja grande y de fácil acceso debajo de la guantera, perfecta para guardar documentos esenciales o herramientas pequeñas.

Manteniendo los negocios conectados, la ProMaster EV cuenta con un sistema de información y entretenimiento Uconnect 5 fácil de usar anclado por una pantalla táctil estándar de 10.1 pulgadas. Este sistema intuitivo ofrece funciones como actualizaciones inalámbricas y un punto de acceso Wi-Fi basado en suscripción, lo que garantiza que los conductores permanezcan conectados mientras via-



jan. Se pueden conectar hasta dos dispositivos simultáneamente a través de Bluetooth, y se admiten Apple CarPlay y Android Auto inalámbricos.

Al diseño centrado en el pasajero se suman características como una plataforma de carga inalámbrica disponible y puertos de conectividad estratégicamente ubicados

para una integración perfecta de los dispositivos. Las necesidades de energía están bien atendidas con un tomacorriente estándar de 12 V, un tomacorriente USB completamente funcional, un puerto USB tipo C estándar para una carga más rápida y un tomacorriente opcional de 115 voltios/150 vatios para alimentar equipos más exigentes. >>

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"/>



sólido para las empresas que buscan electrificar sus flotas de reparto. La ProMaster EV ofrece 524 pies cúbicos de espacio de carga, lo que garantiza un amplio espacio para paquetes y entregas de todos los tamaños. La opción de techo súper alto proporciona un amplio espacio para la cabeza, mientras que la altura baja del piso de carga simplifica la carga y descarga. Además, la puerta trasera enrollable, construida con aluminio anodizado duradero, permite un acceso rápido y fácil al área de carga.

La ProMaster EV cuenta con faros LED estándar con un 70 por ciento más de lúmenes que su predecesor, lo que proporciona una iluminación excepcional para la conducción nocturna. Además, viene de serie una cámara retrovisora de alta resolución con líneas de cuadrícula dinámicas, lo que mejora aún más la visibilidad trasera.

Con una variedad de características diseñadas para brindar eficiencia, funcionalidad y comodidad al conductor, el ProMaster EV tiene como objetivo presentar un argumento

SEGURIDAD

La Ram ProMaster EV prioriza la seguridad con un conjunto completo de funciones de asistencia al conductor estándar y opcionales como Advertencia de colisión frontal con frenado automático de emergencia; Monitoreo de punto ciego con alerta de tráfico cruzado trasero; también equipa un sensor de estacionamiento con parada total (delantero y trasero); Detección de somnolencia (que monitorea el comportamiento del conductor y emite alertas si detecta signos




de somnolencia); Control de crucero adaptativo con Stop & Go y Asistencia de conducción activa: Experimente la conducción semiautónoma de nivel 2 con centrado de carril y control de crucero adaptativo, que lo mantiene centrado en su carril y manteniendo una distancia segura.

En resumen, la Ram Promaster EV ofrece todas las ventajas de sus hermanas de combus-





tible, o lo hará una vez que lleguen al mercado todas las variantes, porque por el momento solo está disponible la versión Delivery, que tiene el techo más alto, una distancia entre ruedas de 159" y un volumen de carga de 463 pies cúbicos. En cuanto al precio, Ram da a conocer un precio base de 77,995 dólares (aunque si la pides con equipamiento opcional el precio sube

hasta 88,990 dólares incluyendo el cargo por destino. Esto, de entrada, nos parece pone a la Promaster EV en desventaja, pues sus rivales de dimensiones similares tienen precios más asequibles; la eTransit Cargo arranca en \$57,935 y la eSprinter en \$72,000. Eso sí, habrá que esperar hasta 2025, que es cuando Ram ha dicho que llegará a las calles la Promaster EV Cargo. 



**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.



Esperar vale la pena

CHEVROLET SILVERADO EV RST

Chevrolet se tomó su tiempo para entrar a la competencia en el nuevo segmento de pickups eléctricas, pero la nueva Silverado EV RST llegó con ganas de pelea. De entrada, ofrece la mayor autonomía del segmento, un argumento que puede convencer a más de un escéptico. Ah, y no hay que dejar de lado que puede ofrecer más de 750 HP y 785 lb-pie, ¡wow! »



Si algo nos ha enseñado la historia es que cuando General Motors llega temprano a una fiesta, las cosas rara vez salen bien. Ya sean turbocompresores, motores diésel para sedanes, desactivación de cilindros, pantallas táctiles, coches eléctricos e incluso híbridos enchufables, el historial de GM con tecnología de vanguardia está plagado de ejemplos que no resultaron viables hasta mucho más tarde. Entonces si la Chevrolet Silverado EV llega un poco tarde a la fiesta de las pickups eléctricas, tal vez eso sea algo bueno. Al permitir que otros fabricantes de automóviles prueben el terreno, Chevrolet no necesita validar una nueva idea, sólo necesita superar lo que existe actualmente. Y con una autonomía líder en su clase y algunas características únicas que atraen a todo tipo de compradores de camionetas, la Silverado EV mejora en el campo actual e incluso podría convertir a algunos escépticos de los vehículos eléctricos.

Dependiendo de cómo se cuente, Chevrolet ocupa el tercer o cuarto lugar en el mercado en la clase actual de camionetas eléctricas. La Silverado EV WT, un modelo exclusivo para flotas,



comenzó a venderse en septiembre de 2023, superando por poco a la Tesla Cybertruck en producción. La Silverado EV RST First Edition acaba de comenzar a enviarse a los clientes, no muy por detrás de la Tesla pero más de dos años por detrás de la Rivian R1T y la Ford F-150 Lightning. Otras versiones LT, RST y WT estarán disponibles en la segunda mitad de este año, seguidas de un modelo todoterreno Trail Boss en 2025.

ALCANCE, CARGA Y TRANSPORTE

Por supuesto, el mercado de las camionetas es más una pelea con cuchillos que una fiesta en términos de derechos de fanfarronear, y con 440 millas de alcance estimado, la Silverado EV RST apareció con el cuchillo más grande, aunque no con un arma. Tiene 30 millas más de alcance que la Rivian de mayor alcance y supe-



camioneta: **CHEVROLET SILVERADO EV RST**



ra a la Cybertruck Cyberbeast y a la Lightning de alcance extendido por 120 millas. La Silverado RST utiliza las mismas celdas de batería Ultium de 24 módulos que el GMC Hummer EV, pero unas formas más resbaladizas extienden los 205 kilovatios-hora utilizables de capacidad a una distancia mayor. Con una clasificación de peso bruto vehicular (GVWR por sus siglas en inglés) de 10,500

libras, la RST está exenta de una estimación de la EPA, pero Chevrolet dice que el número se basa en el ciclo de prueba estándar.

Un alcance de más de 400 millas también parece el tipo de distancia que podría influir en los compradores reacios a los vehículos eléctricos, lo suficientemente larga como para un viaje considerable y sin escalas de fin de semana, siempre que haya un cargador de Nivel 2 en tu

destino. El cargador a bordo puede admitir energía CA de hasta 19.2 kW, suficiente para cargar completamente la pickup durante la noche. Conéctalo a un tomacorriente de 240 voltios con el cable de carga portátil incluido con capacidad para 7.7 kW y la carga tomará más del doble de tiempo. Si necesitas una recarga más rápida, la Silverado EV puede extraer energía de una estación de carga rápida de CC de hasta 350 kW.

La capacidad máxima de remolque de la Silverado EV de 10,000 libras se compara bien con la de cualquier camioneta liviana, incluidas las eléctricas y las de combustión interna. Una capacidad de carga útil de 1,500 libras es aproximadamente 500 menos que lo mejor que puedes hacer en una Silverado a gasolina, pero solo 20 detrás de la más baja (una ZR2 Crew Cab). En cualquier caso, esa es la carga útil total, incluidos el conductor y los pasajeros, pero los ingenieros de Chevy confirmaron que la Silverado EV puede transportar todo su peso de carga en la plataforma. Es decir, no hay ningún descargo de responsabilidad de que parte del tonelaje debe ir a la cajuela frontal de 10 pies cúbicos. Eso sí, hay que tomar en cuenta que usar esa capacidad de carga para hacer cosas de camioneta en la Silverado EV reducirá el alcance de conducción a la mitad o más. >>



COMO RAYO

Sin carga, la Silverado EV RST alcanza un tiempo de 0 a 60 mph de menos de 4.5 segundos. Eso es en el modo Wide Open Watts (WOW), que hace que estén disponibles los 754 caballos de fuerza y 785 libras-pie de torsión del motor eléctrico. Se puede acceder al modo WOW desde cualquiera de los modos de manejo de la Silverado EV presionando el logotipo del rayo reflejado en la pantalla táctil central, que también viene con un ruido artificial levemente molesto que se ubica en algún lugar entre un platillo volante y un zumbido de transformador eléctrico. Aprieta el acelerador desde parado y la Silverado salta fuera de la línea, moviéndose hacia la izquierda y hacia la derecha. Los ingenieros de GM se refieren a este fenómeno como "dirección de tracción". Esencialmente, bajo una fuerte aceleración, el peso de la camioneta se desplaza lo suficiente como para inducir un par de dirección en las ruedas delanteras, pero el tren motriz está calibrado para mantener esto a un nivel manejable. Digamos que es lo suficientemente bueno.

Sin embargo, es poco probable que consigas ese movimiento fuera del modo WOW, porque el RST genera menos potencia en conducción normal. Chevrolet no dirá cuánta menos potencia, pero según las lecturas de kW que se muestran en el tablero, sigue siendo una potencia buena, pero superior a los 510 HP de los modelos de trabajo WT que ya ruedan por las calles. Tomando



prestado un término de Rolls-Royce, "adecuado" es un descriptor adecuado para el empuje de la Silverado EV, especialmente considerando el peso en vacío de 8,953 libras.

AL VOLANTE

Ese peso, aunque preocupante en términos físicos, queda bien disimulado detrás del volante. El andar está a la par con el de una Silverado de combustión interna, quizás con modales ligeramente mejores gracias a la suspensión trasera multibrazo de brazo corto y largo de la versión eléctrica. Parte de eso proviene de las cámaras de aire estándar de la RST y de los amortiguadores ajustables electrónicamente. La suspensión neumática también permite que la pickup suba y baje 2 pulgadas, para una extensión total de 4 pulgadas.

La Silverado EV tampoco se queda atrás en el departamento de frenado, gracias a los discos

delanteros de 17 pulgadas tomados de la versión 3500 de la Silverado HD. El frenado regenerativo ayuda, por supuesto, ya sea que se use a través del pedal del freno, una de las dos configuraciones de conducción con un solo pedal o una paleta en el volante. Esta última opción funciona progresivamente, por lo que apretar más fuerte aumenta la resistencia, y es bastante fácil de modular, por lo que puede ser preferible a usar el modo de un pedal. Además de las configuraciones regenerativas, la Silverado EV tiene cuatro modos de manejo: Normal, Remolque/Transporte, Todoterreno y Mi Modo. Este último es personalizable, con ajustes para la suspensión, la entrega de potencia, el sonido simulado (incluido el apagado) y la respuesta de la dirección.

Si ajustas la respuesta de la dirección a deportiva, no sólo cambiará la curva de carga de la asistencia eléctrica, sino que también ajustará la dirección en las cuatro ruedas para agudizar los reflejos de la Silverado EV RST. Los motores en cada rueda trasera proporcionan hasta 7.5 grados totales de convergencia hacia adentro y hacia afuera, y las ruedas se mueven en o fuera de fase con las ruedas delanteras según la velocidad. A velocidades lentas, la parte trasera se mueve en sentido opuesto y contribuye a un radio de giro de 42 pies y 2 pulgadas. A altas velocidades se mueven en la misma dirección que los delanteros para mayor estabilidad (casi como ir sobre rieles). >>>



camioneta: **CHEVROLET SILVERADO EV RST**

CHASE. RIDE. SURVIVE.

TWISTERS



IN THEATERS JULY



INTERIOR

El gran paquete de baterías viene con una concesión importante: un asiento trasero más bajo que en las camionetas convencionales. La culpa es de alguna combinación de un piso más alto debido a las celdas de iones de litio o al deseo de preservar el espacio libre. Sentarse con las rodillas en alto al menos se ve mitigado por el más que amplio espacio para las piernas, incluso con los asientos delanteros colocados muy hacia atrás. Chevrolet dice que la cabina se extiende más hacia adelante que en la Silverado de combustible, una ventaja de la plataforma dedicada EV. La longitud de la cabina también contribuye a la longitud total de carga con la puerta trasera plegada, lo que extiende la plataforma de 5' y 11" a poco más de 9' con la puerta trasera hacia arriba o 10' y 11" con la puerta



trasera hacia abajo.

Para aquellos que no están familiarizados con el Midgate, la Silverado EV recupera la pared trasera plegable que extiende la plataforma de la camioneta hacia la cabina, vista por última vez en la Chevrolet Avalanche (y no olvidemos a su hermana la Cadillac Escalade ESV). Piensa en ello como la posibilidad de agregar un porche de tres estaciones a tu camioneta según sea necesario. Como antes, el cristal trasero se puede quitar

y guardar en el panel plegable o dejarlo en su lugar mientras la mitad inferior del mamparo trasero se pliega. Esta vez se llama Multi-Flex Midgate y puede realizar una división 60/40 donde la mitad más grande se pliega y la mitad más pequeña conserva una única posición de asiento trasero. Al igual que con otros modelos Silverado, la EV RST cuenta con el portón trasero Multi-Flex que gira y se mueve de varias maneras, incluido un escalón incorporado. >>



camioneta: **CHEVROLET SILVERADO EV RST**

WHY ADVERTISE WITH ARBOL PUBLISHING

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



automundo

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

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

ARBOL
PUBLISHING



INFOENTRETENIMIENTO Y TECNOLOGÍA

Es famoso que la Silverado se encuentra entre el grupo de vehículos GM de próxima generación que es inflexible cuando se trata de Apple CarPlay y Android Auto. En cambio, el sistema de información y entretenimiento utiliza Android Automotive con navegación, asistencia de voz y una tienda de aplicaciones, todo ello ejecutándose en el sistema operativo de Google. La pantalla central de 17.1 pulgadas es nítida y responde a entradas táctiles, y los botones virtuales son grandes. También hay una perilla de volumen redundante e interruptores de control de clima.

Cualquier pantalla sigue siendo una distracción al conducir, razón por la cual SuperCruise ofrece cierto grado de red de seguridad contra nuestra adicción primitiva a las cosas brillantes y la dopamina. Viene de serie en la Silverado EV



RST First Edition. La última versión de la asistencia al conductor sin intervención y vista incluso funciona con un remolque adjunto, como se ve en otras camionetas y SUV Chevrolet y GMC. El mapa de GM de carreteras preparadas para SuperCruise ahora se ha ampliado fuera de las autopistas y hacia carreteras de dos carriles, donde el sistema solicita al conductor que tome el volante para pasar por intersecciones con semáforos y rotondas antes de retomar el control. En el EV RST, SuperCruise balancea suavemente el volante de un lado a otro mientras se

centra continuamente en el carril, lo cual demuestra que hace su trabajo.

GENEROSA

Ser una camioneta EV con una batería enorme también significa que la Silverado EV puede compartir parte de esa potencia a potencias de hasta 10.2 kW. La caja cuenta con un par de enchufes de 120 voltios y 20 amperios y un solo enchufe de 240 voltios y 30 amperios, complementados con más en la cabina y uno en la cajuela delantera. Los enchufes múltiples opcio-






nales que se conectan al puerto de carga ofrecen cuatro enchufes más de 120 voltios u otra combinación de 3 enchufes. O puedes conectar la Silverado a otro vehículo eléctrico y cargarlo. Si pagas entre \$5600 y \$7299 (el último precio incluye el cargador Nivel 2 de 19.2 kW de GM), más la instalación, la Silverado EV RST puede alimentar de energía tu casa durante un apagón.

Es interesante dónde Chevrolet ha posicionado la Silverado EV en el mercado de las camionetas y cómo ilustra los diferentes enfoques de las pickups eléctricas. La Rivian está repleta de nue-

vas ideas, más pequeña y más elegante, dirigida más a los aventureros de fin de semana que a los clientes de camionetas tradicionales. La Cybertruck de Tesla adopta un espíritu de conquista similar en términos de especificaciones, pero es mucho más polarizador. La Lightning de Ford es más cautelosa y se apoya en los fundamentos probados que comparte con la F-150.

Eso coloca a la Silverado en algún punto intermedio, filosóficamente. Financieramente, está lejos de estar en el medio, incluso en una era de precios inflados. La Silverado EV RST es el modelo

completamente equipado con todos los complementos opcionales, desde el head-up display hasta el revestimiento de la caja y el techo panorámico. Todo eso te costará \$96,495, incluido el cargo de destino. Es más cara que la versión más elegante de la Silverado convencional, pero en el mismo estadio que otras camionetas EV de alta especificación.

Nunca remolcará como una Silverado de gasolina o diésel, pero podría ser el mejor vehículo en todos los sentidos. Es más versátil, más ágil y aún transporta la mayor parte de lo que sus propietarios necesitarán transportar. Esta combinación de cualidades coloca a la Silverado EV en la cima del orden jerárquico de las camionetas eléctricas e incluso hace que valga la pena considerarla frente a las camionetas de combustión interna. En otras palabras, la espera vale la pena. 



BUSINESSFUNDING4YOU
BUSINESS LENDING EXPERTS

**PRESTAMOS PARA
TODO TIPO DE NEGOCIOS!**

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

REQUISITOS:

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



UTILIZARLO PARA:

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

**MAL CREDITO
NO HAY PROBLEMA!**

**RAPIDO
Y FACIL!**

Si ha sido rechazado por su banco nosotros le podemos ayudar

¿QUÉ ES LA RODILLA DEL CONDUCTOR Y CÓMO SOLUCIONARLA?

¿TE DUELE LA RODILLA?

MANTENER UNA BUENA SALUD ES IMPRESCINDIBLE PARA TENER UNA VIDA PLENA Y PODER DESEMPEÑARTE BIEN EN EL TRABAJO. POR ESO, ES IMPORTANTE CUIDAR Y FORTALECER TUS PIERNAS PARA EVITAR UNA LESIÓN MUY COMÚN ENTRE LOS CAMIONEROS QUE PUEDE LLEGAR A SER INCAPACITANTE: LA RODILLA DEL CONDUCTOR. »





¿Alguna vez has sentido dolor en la rodilla después de conducir durante varias horas? Comienza como un dolor, luego se convierte en un dolor punzante agudo e implacable, y cuando te detienes y sales a estirar las piernas, es casi insostenible. Y si tienes que hacer esa misma rutina día tras día, esa molestia temporal puede adquirir una presencia más permanente e irritante conocida como rodilla del conductor. A continuación, le mostraremos algunas formas de solucionar este problema y mantenerte saludable como camionero.

La rodilla del conductor se conoce con muchos nombres, como rodilla del acelerador, rodilla del camionero y rodilla del saltador. Desde un punto de vista fisiológico, los efectos en la rodilla son similares a los que ocurren con el codo de tenista o el calambre del escritor. En lenguaje médico, este tipo de dolor de rodilla se atribuye a una afección llamada tendinitis rotuliana, una inflamación del tendón que conecta la espinilla con la rodilla.

Esta lesión está causada por presionar el acelerador, el freno o el embrague de manera repetitiva con una mala posición del pie, lo que provoca tensión en el tendón que conecta la rodilla. Al igual que con otras



lesiones por uso repetitivo, como los desgarros del manguito rotador y el síndrome del túnel carpiano, si la rodilla del conductor no se trata, el problema puede empeorar. Lo que comienza como tendinitis rotuliana puede progresar a una afección conocida como condromalacia rotuliana, un deterioro del cartílago de la rodilla que provoca aún más dolor y la posibilidad de pérdida de movilidad.

ALIVIALO MIENTRAS CONDUCES

Estos estiramientos y ejercicios pueden ayudar a aliviar el dolor temporal causado por la rodilla del conductor y las exigencias de la vida como camionero. Sin

embargo, si descubres que el dolor persiste o continúa empeorando, consulta con tu médico.

Cuando sea seguro hacerlo, preferiblemente cuando estés detenido, extiende el respaldo del asiento hasta que la pierna quede casi recta. Esta posición obligará a tu tobillo a doblarse para operar los pedales y puede ayudar a aliviar el dolor temporalmente. Toma descansos breves cada 1 o 2 horas o lo más posible para estirar las piernas y aliviar la tensión en la articulación de la rodilla, mejorar la flexibilidad y reducir la rigidez. Aquí hay algunos estiramientos útiles para las rodillas de los conductores: »



ASHOK LEYLAND
Koi Manzil Door Nahin

BEAT THE HEAT

SUMMER SERVICE CAMP

TREAT YOUR VEHICLE TO THE ULTIMATE SERVICE

**Free service for M&HCV and ICV vehicles
that lapsed (by period) can be availed during the campaign***



HINDUJA GROUP



- Toca los dedos de tus pies y mantén esta posición durante diez segundos.
- Ya sea de pie o de rodillas, realiza un estiramiento del cuádriceps.
- Balancea cada pierna en un patrón de figura 8 usando un movimiento suave y constante.
- Realiza un estiramiento de pantorrilla de rodillas (similar a un desplante).

HAZ EJERCICIOS DE PESO CORPORAL

- Realiza sentadillas con el peso del cuerpo e intenta mantener la posición durante unos segundos.
- Haz elevaciones de pantorrillas con el peso del cuerpo, con los brazos levantados, levántalas hasta los dedos de los pies y manténlas así durante unos segundos.
- Camina al menos unos minutos durante las paradas.

Además de estos ejercicios, siempre es útil detenerse cuando sea posible, caminar unos minutos y, sobre todo, comer sano para disminuir cualquier dolor.

REALIZA AJUSTES ERGONÓMICOS

- Asegúrate de que tu asiento esté en una posición adecuada y con el soporte necesario para mantener la columna neutra y reducir la tensión en las rodillas.
- Utiliza cojines de asiento y respaldos que proporcionen un acolchado adecuado y ayuden a distribuir la presión de manera uniforme.
- Ajusta la altura y el ángulo del asiento para lograr una posición cómoda y lograr una alineación adecuada de las piernas. »»



LOS CAMIONEROS

LOSCAMIONEROS.US



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

**NATIONAL TV
ADVERTISING**



CLICK TO WATCH

**NATIONWIDE CO-OP
ADVERTISING PROGRAM**



**TRANSPORTE LATINO
PRINT MAGAZINES**

a **360**
APPROACH

**NATIONAL RADIO
PROGRAMS**



CLICK TO LISTEN

CALL CENTER



**TL APP DIGITAL
PLATFORMS**



PH: 310.429.0250 / publisher@transportelatino.com





CÓMO TRATAR Y PREVENIR LA RODILLA DEL CONDUCTOR

Puede ser difícil atender las rodillas del conductor cuando tienes largas horas en la

carretera por delante. Pero tomar medidas adicionales para fortalecer la rodilla cuando no estás trabajando, brindarle la atención que necesita y hacer ajustes saludables en tu

vida puede ayudar a prevenir el dolor de rodilla en tu próximo viaje. A continuación se presentan algunos consejos.

HAZ EJERCICIOS DE FORTALECIMIENTO DE RODILLAS

- Realiza ejercicios dirigidos a los músculos alrededor de la rodilla, como presas de piernas, sentadillas, desplantes y elevaciones de pantorrillas.
- Aumenta gradualmente la intensidad y duración de los ejercicios para mejorar la estabilidad de la rodilla y reducir el riesgo de futuras lesiones.

UTILIZA TERAPIA DE FRÍO Y CALOR

- Aplica compresas frías o hielo envuelto en un paño en la rodilla afectada durante 15 a 20 minutos para reducir la inflamación y aliviar el dolor.
- Utiliza terapia de calor, como compresas tibias o almohadillas térmicas, para relajar los músculos y promover el flujo sanguíneo





antes de realizar ejercicios o estiramientos.

USA CALZADO DE APOYO

- Invierte en zapatos cómodos y con apoyo que brinden estabilidad y soporte ade-




cuado para el arco para minimizar el impacto en las rodillas al conducir y caminar.

MANTÉN UN PESO SALUDABLE

- El exceso de peso puede ejercer una tensión adicional sobre las rodillas, empeorando los síntomas de la rodilla del conductor. Mantén una dieta equilibrada y haz ejercicio con regularidad para alcanzar y mantener un peso saludable.

CONSULTA A UN PROFESIONAL DE LA SALUD

- Si el dolor y el malestar persisten o empeoran a pesar de los esfuerzos de autocuidado, es fundamental buscar atención médica. Un profesional de la salud puede evaluar minuciosamente y recomendar tratamientos o terapias adecuadas adaptadas a tus necesidades individuales.

La rodilla del camionero, o síndrome de dolor patelofemoral, es una afección común que afecta a los camioneros debido a su trabajo. Sin embargo, los conductores pueden controlar y prevenir eficazmente la rodilla del conductor implementando ajustes ergonómicos, tomando descansos regulares, realizando ejercicios de estiramiento y fortalecimiento y buscando consejo médico cuando sea necesario. Priorizar la salud de la rodilla es esencial para mantener el bienestar general y garantizar una experiencia de conducción cómoda, segura y productiva. 





¿QUIERES SER

CA
MIO
NE
RO?

¡CUIDA TU CARGA!

EL ROBO DE CARGA ES UN PROBLEMA GRAVE EN LA INDUSTRIA Y EL PROBLEMA NO HACE MÁS QUE EMPEORAR. SEGÚN EL ANÁLISIS ANUAL DE INCIDENTES DE ROBO EN LA CADENA DE SUMINISTRO DE CARGONET, EL AÑO PASADO SE DENUNCIARON MÁS DE 2,900 INCIDENTES DE ROBO DE CARGA, UN INCREMENTO DE MÁS DEL 57% EN COMPARACIÓN CON 2022.

El robo puede ocurrir en cualquier lugar y en cualquier momento si no se tiene cuidado, por lo que es importante comprender qué puede hacer tu empresa para reducir las posibilidades de convertirse en víctima de robo de carga. A continuación te mostramos algunos consejos sobre cómo puedes evitar situaciones que podrían ponerte en riesgo a ti y a la carga que transportas.

EN LA TERMINAL

Las instalaciones ya cuentan con muchas medidas de seguridad, pero hay un par de cosas a las que debes prestar atención mientras te desplazas por la terminal. Los con-

ductores deben estar atentos a las personas externas que intentan acceder a las áreas de carga, pero también deben estar atentos a las amenazas internas: personas que realmente trabajan allí pero que no están autorizadas a estar en secciones sensibles del edificio. Los conductores deben verificar que las áreas seguras permanezcan cerradas (con la capacitación adecuada sobre los procedimientos de seguridad para las llaves) y también deben sentirse capacitados para acompañar a visitantes no identificados a la recepción e informar cualquier elemento de seguridad dañado o que no funcione, como cerraduras, vallas o luces.



ANTES DEL VIAJE

Parte de una inspección previa al viaje debe incluir la búsqueda de alteraciones obvias, ya sea en la carga (el sello de seguridad) o en el vehículo mismo. Recuerda a los conductores que verifiquen que los documentos de envío coincidan con lo que se cargó en el vehículo y que todo el embalaje esté marcado y etiquetado correctamente. También es una buena idea revisar si hay tornillos o pernos nuevos, pintura nueva o parches de fibra de vidrio u otras señales de que parte del vehículo o remolque pueda haber sido alterada. A veces, estos son indicios de que alguien está tratando de ocultar contrabando. También vale la pena investigar de vez en cuando para estar informado de las ciudades y regiones donde los robos de carga son más frecuentes para evitar detenerse en estas áreas si es posible. California, Texas y Florida son estados frecuentemente citados como entre los principales incidentes de robo de carga.

EN LA CARRETERA

Sin la protección adicional de la terminal, la carga es más vulnerable en la carretera, pero hay medidas que los conductores pueden tomar para reducir el riesgo también allí. Minimizar el número de paradas reducirá las posibilidades de que los ladrones y secuestradores hagan algún movimiento (incluso puedes tener una política sin paradas para algunas cargas de alto valor). Detenerse para ayudar a los conductores varados puede parecer lo correcto, pero los conductores deben ser conscientes de que las cosas no siempre son lo que parecen. Deben alertar a las autoridades cuando vean a alguien que necesita



ayuda, y debes asegurarte de que tus conductores comprendan las políticas del transportista sobre detenerse para ayudar. Anímalos a comunicarse con su supervisor periódicamente durante el viaje sobre retrasos importantes, tráfico y cambios de ruta.


DURANTE UNA PARADA

Al tomar un descanso, la carga se puede mantener más segura estacionando el camión en un área designada para estacionamiento de camiones con buena iluminación y donde los conductores puedan vigilar el vehículo. Proporciona a tus conductores una lista de instalaciones con videovigilancia para mayor seguridad. Si es posible, deben estacionar un remolque cargado contra una pared, cerca u otro objeto fijo para mejorar la seguridad de su carga. Motiva a los conductores a que se tomen un momento para inspeccionar el área y familiarizarse con los alrededores antes de bajar del camión. Y, por supuesto, deben seguir

los procedimientos de seguridad estándar, como llevar consigo las llaves, apagar el motor, cerrar las puertas y abrir el camión solo durante un período mínimo de tiempo cuando sea necesario.

LA ENTREGA

Al llegar a la ubicación del cliente, puede parecer que los riesgos son menores (después de todo, están de regreso en una instalación segura). Pero todavía hay algunas cosas a las que prestar atención. Los conductores deben tomarse un momento para evaluar la seguridad de los muelles de carga o del almacén antes de descargar; de preferencia evitar descargar en áreas mal iluminadas o en aceras públicas. Al reunirse con el destinatario real, siempre deben pedirle una identificación (y estar atentos a cualquier persona sospechosa que se encuentre durante la descarga). Aún más importante, subraya la importancia de informar al despachador sobre cualquier cambio de último momento en el destino de entrega o solicitudes amistosas para mover algunos remolques "como un favor".

El conductor es solo una parte de todo un equipo de despachadores, gerentes y otros actores honestos que desean que los envíos se realicen de manera segura y sin problemas. Sin embargo, para que ese equipo funcione bien, cada persona debe trabajar en conjunto para respaldar el bienestar de los conductores y la carga en las carreteras. Lograr que tu y tus conductores sigan estos consejos y las mejores prácticas descritas en sus políticas y procedimientos contribuirá en gran medida a garantizar la seguridad de tu carga y tu gente. 





¿QUÉ ES EL CRÉDITO ROTATIVO?

CRÉDITO RENOVABLE 101

EL MUNDO FINANCIERO ESTÁ LLENO DE INSTRUMENTOS MEDIANTE LOS CUALES PUEDES ACCEDER A LÍNEAS DE CRÉDITO QUE TE AYUDAN A SOBRELLEVAR TUS GASTOS O FINANCIAR TEMPORALMENTE TU PRESUPUESTO EN LO QUE RECIBES ALGUNOS PAGOS. EL CRÉDITO RENOVABLE ES UNA DE LAS FORMAS MÁS COMUNES DE CRÉDITO Y ESTE MES TE CONTAREMOS ALGUNAS DE SUS VENTAJAS Y DESVENTAJAS. »



POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

Si eres nuevo en el mundo del crédito, te sorprenderá saber que la deuda viene en más de un solo sabor. El crédito rotativo o renovable es una de esas variedades, y probablemente ya estés familiarizado con él, lo sepas o no. Las tarjetas de crédito son un ejemplo de crédito rotativo que probablemente ya tengas en tu cartera. Pero, ¿qué es exactamente el crédito rotativo, cómo funciona y cómo se compara con otros tipos de crédito? Pero quizás sea más importante cómo administras tus líneas de crédito renovables y cuáles son los efectos que pueden tener en tu puntuación de crédito.

¿QUÉ ES EL CRÉDITO ROTATIVO?

El término "crédito rotativo" se refiere a cualquier línea de crédito que se renueva automáticamente, permitiéndote seguir pidiendo prestado, a medida que pagas lo que debes. A diferencia de los préstamos a plazos (que tienen un pago y un período de tiempo establecidos para realizar los pagos), una línea de crédito renovable es continua. Siempre que te mantengas al día con tus pagos y no excedas tu límite de crédito, puedes continuar pidiendo prestado de esta línea de crédito a lo largo del tiempo. Las tarjetas de crédito son probablemente la forma más común de crédito renovable, pero otros ejemplos incluyen líneas de crédito personal, comerciales y sobre el valor líquido de la vivienda.

PARA ENTENDER CÓMO FUNCIONA EL CRÉDITO RENOVABLE, PRIMERO ES IMPORTANTE COMPRENDER ALGUNOS CONCEPTOS CLAVE:

- **Límite de crédito:** Esta es la cantidad máxima que puedes pedir prestada contra tu línea de crédito en un momento dado.
- **Ciclo de facturación:** Este es el período de tiempo entre los estados de cuenta de tu prestamista, generalmente un mes (de 28 a 31 días).
- **Tasa de interés (TAE):** Esto es lo que se te cobra por pedir prestado con cargo a tu línea de crédito si no pagas el saldo completo al final del ciclo de facturación.
- **Pago mínimo:** Este es el pago mensual más bajo que puedes realizar sin dejar de estar al día con tu prestamista.



Si solicitas y eres aprobado para una línea de crédito renovable, tu prestamista te notificará tu límite de crédito. Luego, cada vez que gastes con cargo a la línea de crédito, el conjunto de crédito disponible se reducirá en proporción a lo que gastes. Si "maximizas" tu línea de crédito (es decir, gastas hasta tu límite de crédito), no podrás gastar en la línea de crédito hasta que pagues ese saldo.

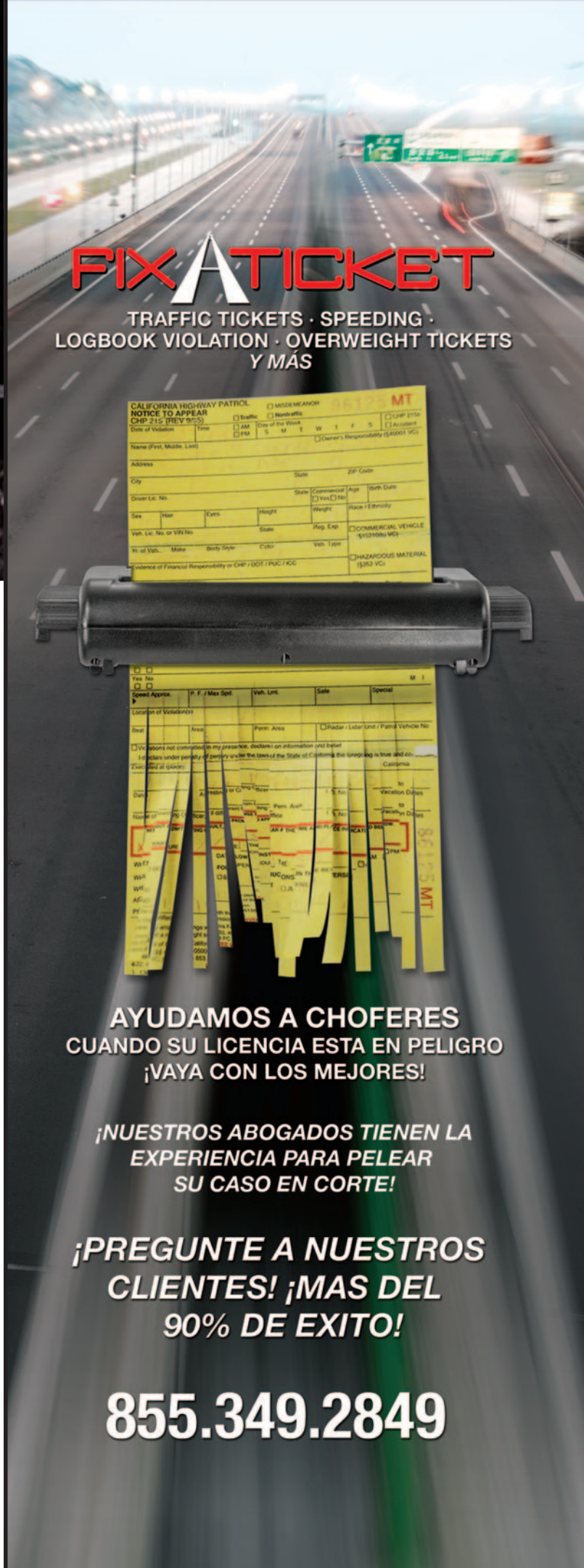
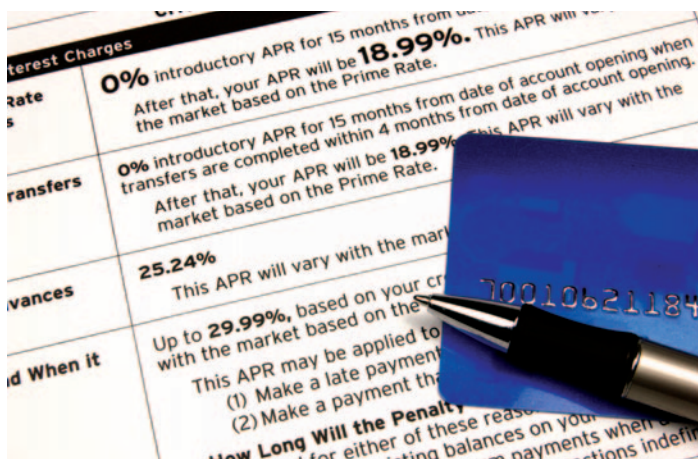
Al final de cada ciclo de facturación, puedes liquidar tu saldo en su totalidad y evitar cargos por intereses, o puedes realizar al menos el pago mínimo requerido y "transferir" el saldo restante al mes siguiente. Cualquier saldo que transfieras acumulará intereses, que deberás devolver además del monto original que pediste prestado. Con el tiempo, si acumulas pagos puntuales con tu prestamista y mantienes un puntaje crediticio saludable, puedes calificar para un aumento del límite de crédito.

Así es como se vería esto: imagina que tienes una tarjeta de crédito con un límite de crédito de \$2,000 que conlleva una tasa de interés del 17 por ciento, y en el transcurso del mes gastas \$500 usando la tarjeta. Al final del mes, puedes optar por liquidar tu saldo en su totalidad. Hacerlo significa que evitarás cargos por intereses durante el mes. También liberará la totalidad de tu límite de crédito, lo que significa que podrás volver a gastar hasta \$2,000 en tu tarjeta el próximo mes.



CRÉDITO RENOVABLE VERSUS CRÉDITO A PLAZOS

Con el crédito renovable, puedes continuar pidiendo prestado con la misma línea de crédito siempre que no hayas alcanzado tu límite de crédito. A medida que pagas tu saldo, liberas fondos que puedes pedir prestados una y otra vez. El crédito a plazos se diferencia en que implica pedir prestado una suma global de una sola vez. Luego pagarás el préstamo en cuotas hasta que tu saldo llegue a cero. Estas cuotas incluirán cargos de capital e intereses. Es importante destacar que, al liquidar un préstamo a plazos, no liberas fondos que puedan gastarse nuevamente. Tu hipoteca, préstamos estudiantiles, préstamos para automóviles y los préstamos personales son todos ejemplos de deuda a plazos. »

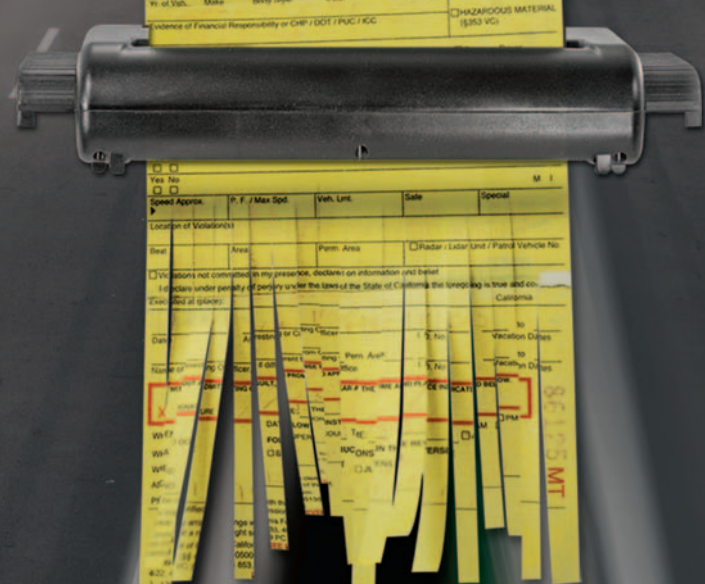


FIX A TICKET

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

CALIFORNIA HIGHWAY PATROL
 NOTICE TO APPEAR
 CHP 215 (REV 8/03) MT

Date of Violation: _____ Time: _____ AM _____ PM
 Name of Violator: _____
 Address: _____
 City: _____ State: _____ ZIP Code: _____
 Driver Lic. No.: _____ State: _____ Commercial: Yes No Age: _____ Sex: _____
 Height: _____ Weight: _____ Race: _____ Ethnicity: _____
 Veh. Lic. No. or VIN No.: _____ State: _____ Reg. Exp.: _____
 Make: _____ Model: _____ Body Style: _____ Color: _____ Veh. Type: _____
 Evidence of Financial Responsibility or CHP / DOT / PUC / RUC: _____
 HAZARDOUS MATERIAL (S) (S) VC:



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

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

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

855.349.2849

¿EL CRÉDITO ROTATIVO ES BUENO O MALO?

Si se utiliza de manera responsable, el crédito renovable puede ser una poderosa herramienta financiera, pero si no se administra correctamente, podría frenar el impulso hacia las metas a largo plazo en tu plan financiero. Antes de solicitar cualquier línea de crédito renovable, es importante comprender sus ventajas y desventajas.

ADMINISTRA TU CRÉDITO ROTATIVO

Si decides aprovechar una línea de crédito renovable disponible para ti, a continuación se ofrecen algunos consejos para administrar tu deuda de manera responsable:

MANTÉNTE AL TANTO DE LOS PAGOS

Tu historial de pagos representa aproximadamente el 35 por ciento de tu puntaje


crediticio, y un solo pago atrasado puede dañar su puntaje hasta en 180 puntos. Ya sea que estés utilizando un crédito renovable o pagando un préstamo a plazos, es esencial que te mantengas al tanto de tus pagos mínimos. Una forma de reducir el riesgo de olvidarse de realizar un pago es registrándose en el pago automático, si está disponible.

VIGILA TUS SALDOS

Tu índice de utilización de crédito (cuánto crédito has utilizado en relación con lo que está disponible) es otro factor crediticio importante y representa alrededor del 30 por ciento de tu puntaje crediticio. La mayoría de los expertos recomiendan mantener el índice de utilización por debajo del 30 por ciento. Eso significa que si tienes un límite de crédito de \$1,000, debes acceder como máximo a \$300 en cualquier momento. Mantenerlo por debajo del 10 por ciento es aún mejor.



SI DEPENDES DEMASIADO DEL CRÉDITO, RECONSIDERA TUS GASTOS

Si utilizas regularmente tarjetas de crédito para cubrir agujeros en tu presupuesto, es hora de analizar más de cerca dónde gastas el dinero. ¿Qué puedes hacer para liberar espacio en tu presupuesto y no depender del crédito renovable solo para llegar a fin de mes cada mes? Saber cómo controlar tus gastos te ayudará a encontrar fondos que puedas utilizar para pagar tu saldo y comenzar a ahorrar para el futuro. 





¿CUÁLES SON LAS VENTAJAS DEL CRÉDITO ROTATIVO?

FLEXIBILIDAD Y CONVENIENCIA

Una vez que hayas sido aprobado para una línea de crédito renovable, puedes usar los fondos como mejor te parezca sin necesidad de obtener la aprobación de tu prestamista, lo que lo convierte en un medio muy conveniente para financiar un gasto. Esto contrasta marcadamente con el crédito a plazos, que normalmente se emite para pagar un gasto específico aprobado por el prestamista.

LIQUIDEZ

Debido a que el crédito renovable se puede utilizar para cualquier propósito, puede ser una fuente importante de liquidez, ayudándote a cubrir gastos entre cheques o durante emergencias. Dicho esto, una tarjeta de crédito no reemplaza la necesidad de tener un fondo de emergencia sólido, ya que hacer un gasto grande en una tarjeta de crédito puede resultar en que debas importantes pagos de intereses con el tiempo.

Construir tu puntaje crediticio

Para construir tu puntaje crediticio, debes mostrar un historial de gestión responsable del crédito a lo largo del tiempo. Usar una tarjeta de crédito y administrarla bien es una de las formas más comunes en que las personas comienzan a construir su crédito.

DESVENTAJAS

Altas tasas de interés

El crédito renovable en forma de tarjetas de crédito tiende a tener tasas de interés más altas en comparación con los préstamos a plazos. La tarjeta de crédito promedio en septiembre de 2023, por ejemplo, tenía una tasa de interés del 22.74 por ciento. Tasas de interés tan altas podrían dificultar el logro de tus objetivos financieros, especialmente si dependes demasiado de tus líneas de crédito y mantienes un saldo de mes a mes. Sin embargo, no todos los créditos renovables tienen tasas altas.

Riesgo de gastar demasiado

Debido a que el crédito renovable es de fácil acceso, puede ser fácil aprovecharlo cada vez que sientas que tu presupuesto se está ajustando un poco. Si no tienes cuidado, esto puede generar gastos excesivos y altos intereses.

Sin ventajas fiscales

Algunos tipos de deuda, como préstamos para estudiantes, hipotecas y préstamos comerciales, ofrecen ventajas fiscales porque el interés es parcial o totalmente deducible de impuestos. Los intereses que se cobran en las líneas de crédito renovables, por el contrario, no son deducibles de impuestos y no ofrecen ventajas.

Impacto en tu puntaje crediticio

Si no realizas pagos de tu crédito renovable o tienes un saldo demasiado alto, puedes reducir significativamente tu puntuación de crédito, lo que dificulta la aprobación de préstamos futuros (o hace que su obtención sea mucho más costosa).



CONOCE TUS FLUIDOS

UN VISTAZO AL REFRIGERANTE Y DEF

TODOS TENEMOS CLARO QUE EL ACEITE SE CAMBIA CADA DETERMINADO NÚMERO DE MILLAS, PERO ¿SABÍAS QUE EL LÍQUIDO REFRIGERANTE TAMBIÉN TIENE UNA VIDA ÚTIL? CONOCERLO ES IMPORTANTE PARA MANTENER ESTE VITAL SISTEMA FUNCIONANDO A LA PERFECCIÓN DURANTE TODO EL AÑO, LO ÚLTIMO QUE QUIERES ES UNA AVERÍA POR SOBRECALENTAMIENTO A MITAD DEL VERANO. »



Tu camión lleva varios fluidos para su correcto funcionamiento, pero más allá del aceite -que merece una mención aparte-, los más importantes son el líquido refrigerante y el fluido de escape diésel (DEF por sus siglas en inglés). Qué hace cada fluido es bastante simple: los refrigerantes moderan la temperatura para mantener los camiones en la carretera, mientras que el DEF trabaja para reducir los gases nocivos emitidos mientras el motor está en funcionamiento.

La forma en que debes manejar cada tipo de fluido requiere un poco más de explicación. ¿Se debe cambiar el refrigerante con tanta frecuencia como el aceite? En resumen, la respuesta es sí. "Los problemas relacionados con el refrigerante son la razón número uno de averías en la carretera", dijo Michael Middleton, gerente de servicios principales, experiencia del cliente de Valvoline Instant Oil Change. "Cambiar el refrigerante a tiempo es fundamental para mantener el funcionamiento adecuado del sistema de refrigeración. Un sistema de enfriamiento que no recibe el mantenimiento adecuado puede causar fallas o fugas prematuras en el radiador, fallas en el termostato, fallas o fugas en el núcleo del calentador y fallas o fugas en la bomba de agua".

Dan Holdmeyer, gerente de marcas industriales y de refrigerantes de Chevron, estuvo de acuerdo. "El refrigerante en tu sistema de refrigeración es un componente crítico que debe monitorearse y mantenerse para obtener una vida útil y productividad óptimas de tu camión, para que pueda funcionar mejor durante más tiempo. Un poco de mantenimiento hoy te evitará dolores de cabeza, gastos y tiempos de inactividad adicionales en el futuro".

Según Middleton, como mínimo se debe comprobar el refrigerante en cada cambio de aceite, pero lo ideal sería comprobar rápidamente tanto los niveles de aceite como los de refrigerante cada vez que se carga combustible al camión. "Sigue la recomendación del fabricante por millaje o por tiempo, lo que ocurra primero. La mayoría de las recomendaciones sobre la frecuencia con la que cambiar el refrigerante tienen intervalos largos. Con intervalos tan largos entre cambios, no te demores más allá de eso", dijo. "A menudo, la gente sólo conoce la recomendación de base de millaje sobre cuándo cambiar el aceite. Pero el refrigerante también tiene una recomendación de "tiempo" sobre cuándo cambiarlo. Por ejemplo, un refrigerante se recomienda cambiarlo cada 150,000 millas o cada 60 meses. Es posible que





“ES FUNDAMENTAL MANTENER EL NIVEL DE REFRIGERANTE EN TU SISTEMA. LAS BOLSAS DE AIRE EN EL SISTEMA DE REFRIGERACIÓN SON MUY DAÑINAS AL NO PROPORCIONAR UNA BUENA TRANSFERENCIA DE CALOR Y CREAR PUNTOS CALIENTES LOCALIZADOS QUE TAMBIÉN DAÑAN EL REFRIGERANTE”,

DIJO HOLDMEYER.

algunas personas no conduzcan 150,000 millas en cinco años, pero el refrigerante aún debe cambiarse a los 60 meses”.

Es importante saber que los refrigerantes vienen en dos tipos generales: "de estilo antiguo" o silicato convencional totalmente formulado y "de vida extendida". "Los refrigerantes son a menudo los fluidos menos comprendidos en el taller", dijo Stede Granger, gerente de servicios técnicos OEM de Shell Lubricants. Ambos estilos constan de tres ingredientes: etilenglicol para controlar la temperatura, agua para la transferencia de calor y un paquete de aditivos que protege contra la corrosión.

"La diferencia entre los dos radica en la química de los aditivos", explicó Granger. "Por esa razón, cuando los vehículos vienen de fábrica con un refrigerante de vida útil prolongada, recomendamos encarecidamente mantener el mismo tipo de refrigerante. Si no lo haces, los dos paquetes de aditivos se diluyen entre sí, lo que da como resultado condiciones en las que el motor no está protegido contra la corrosión. Por lo tanto, los dos nunca deben mezclarse rellenando el depósito en la carretera. Contamos con tecnología de productos que convierten el refrigerante de silicato convencional totalmente formulado en un refrigerante de mayor duración". »

“CAMBIAR EL REFRIGERANTE A TIEMPO ES FUNDAMENTAL PARA MANTENER EL FUNCIONAMIENTO ADECUADO DEL SISTEMA DE REFRIGERACIÓN. UN SISTEMA DE ENFRIAMIENTO QUE NO RECIBE EL MANTENIMIENTO ADECUADO PUEDE CAUSAR FALLAS O FUGAS PREMATURAS EN EL RADIADOR, FALLAS EN EL TERMOSTATO, FALLAS O FUGAS EN EL NÚCLEO DEL CALENTADOR Y FALLAS O FUGAS EN LA BOMBA DE AGUA”.

DIJO HOLDMEYER.

Middleton estuvo de acuerdo en que mezclar refrigerantes (o usar uno incorrecto) puede tener consecuencias nefastas. “No mezcles refrigerantes, y tampoco cambies el refrigerante por otro tipo”, advirtió. “El uso de un refrigerante inadecuado puede provocar fallos perjudiciales en el sistema de refrigeración. Utiliza únicamente un refrigerante que cumpla con todas las especificaciones”, dijo. A la hora de elegir un refrigerante, también es importante centrarse en algo más que el color del líquido. “El color del refrigerante no es una especificación, ni hace que un refrigerante sea 'universal'”, señaló Holdmeyer. “Habla con tu proveedor de refrigerante para saber qué refrigerante es mejor para tu flota”.

Holdmeyer también ofreció algunas palabras de precaución cuando se trata de usar refrigerantes de larga duración, particularmente cuando no tienen nitritos. “Muchos OEM y flotas de camiones de carretera están cambiando a refrigerantes de larga duración sin nitrito, lo que

ayuda a reducir la necesidad de acondicionar nuevos radiadores de aluminio, que generalmente es un requisito de una sola vez. La única precaución al cambiar al refrigerante sin nitritos es consultar con tu fabricante para asegurarse de que no necesitas refrigerantes nitritados”, aconsejó. “Los refrigerantes nitritados son necesarios en motores más grandes para ayudar a prevenir la corrosión por cavitación en la parte trasera de las camisas de los cilindros”.

Aunque algunas flotas escatiman en anticongelante durante los meses de verano, cuando no hay peligro de congelación, Granger dijo que todas las flotas, independientemente del clima, deberían evitar esta estrategia, especialmente cuando utilizan refrigerantes de larga duración. “Cuando se utilizan refrigerantes de larga duración, es muy importante mantener la protección contra el congelamiento y se debe revisar en el verano”, dijo Granger. “Antes había una tendencia a utilizar agua en los meses de verano, porque no



había que preocuparse por las heladas en verano. Con los refrigerantes de larga duración, esto ya no es aceptable. Si usas agua, diluirás los aditivos en los refrigerantes y eso a su vez puede causar corrosión. Además, si mantienes la protección contra heladas en verano, tus camiones ya estarán listos cuando llegue el invierno”.

La respuesta a la frecuencia con la que debes revisar y cambiar el refrigerante depende de si estás utilizando un refrigerante convencional o de larga duración. Holdmeyer dijo que la recomendación de Chevron es verificar los refrigerantes de vida extendida dos veces al




mantenimiento: UN VISTAZO AL REFRIGERANTE Y DEF



Holdmeyer. "También es muy importante mantener la concentración adecuada en tu sistema para mantener los puntos de congelación y ebullición adecuados, y para mantener suficiente protección contra la corrosión para todo el sistema".

HABLEMOS DEL DEF

El líquido de escape diésel es una solución compuesta de urea y agua desionizada. La solución en sí no es peligrosa, pero ayuda a reducir las emisiones nocivas. En los vehículos diésel, se rocía en el flujo de escape a través de un sistema llamado Reducción Catalítica Selectiva, que descompone las peligrosas emisiones de NOx en dos subproductos inofensivos: nitrógeno y agua. El DEF no es un aditivo: se almacena en un tanque separado y nunca entra en contacto con el diésel.

Granger, de Shell, afirmó que utilizar un proveedor confiable es esencial para la calidad del producto. "Al comprar DEF, es importante utilizar un proveedor de calidad para garantizar que el producto llegue en las condiciones adecuadas y no haya sido almacenado de una manera que provoque su degradación", dijo. "El DEF no se adapta bien a las altas temperaturas, por lo que es importante almacenarlo en las condiciones adecuadas. También hay que asegurarse de que tu proveedor tenga una buena rotación para poder obtener siempre productos frescos". En cuanto a cambiar el líquido DEF, el consejo de Middleton: imantente al día! "Lo último que deseas es que un camión de trabajo entre en modo de emergencia debido a la falta de DEF", dijo. "Recomiendo rellenar el depósito de DEF durante cada cambio de aceite y mantener un suministro en el camión en todo momento". 

año, probando el color, la concentración, el pH y los niveles de carboxilato. "Si alguno de los resultados de esas pruebas no cumple con las especificaciones, el refrigerante debe enviarse a un laboratorio de pruebas de refrigerante o drenarse y reemplazarse", dijo. "Un refrigerante de calidad y de larga duración en buen estado debería durar entre 12,000 y 20,000 horas, o entre 600,000 y 1,000,000 de millas".

Los refrigerantes convencionales, por otro lado, necesitan un mantenimiento más frecuente. Además de las pruebas realizadas en refrigerantes de vida extendida, Holdmeyer dijo que

con la adición de aditivos refrigerantes suplementarios (SCA por sus siglas en inglés), los niveles de aditivos deben verificarse cada 500 horas o 2,500 millas, con un drenaje completo y una recarga a las 5,000 horas o 250,000 millas.

Prestar atención a los niveles y la composición del refrigerante es clave para la salud del motor. "Es fundamental mantener el nivel de refrigerante en tu sistema. Las bolsas de aire en el sistema de refrigeración son muy dañinas al no proporcionar una buena transferencia de calor y crear puntos calientes localizados que también dañan el refrigerante", dijo



EVENTO: SHELL ROTELLA SUPERRIGS 2024



¡SIGUE LA MATA DANDO!

SHELL ROTELLA SUPERRIGS 2024

PASAN LOS AÑOS Y EL SHELL ROTELLA SUPERRIGS SE MANTIENE COMO EL PRINCIPAL CONCURSO DE BELLEZA DE CAMIONES. GANARLO ES TODO UN HONOR, ASÍ COMO SER SELECCIONADO PARA PARTICIPAR EN EL CALENDARIO DEL PRÓXIMO AÑO. EN ESTA OCASIÓN, LA CITA FUE EN EL TEXAS MOTOR SPEEDWAY EN FORT WORTH. »







Si te gustan los camiones de trabajo personalizados el concurso Shell Rotella SuperRigs es uno que tienes que marcar en tu calendario. Este año se celebró la cuadragésima segunda edición de uno de los eventos favoritos de los camioneros de América del Norte, quienes tuvieron la oportunidad de participar en este legendario concurso de belleza de camiones que celebra anualmente. Como seguramente ya lo sabes, este certamen es solamente para camiones en funcionamiento, en el cual no tienen cabida las “reinas de concurso”. Una vez más, camioneros de Estados Unidos y Canadá se dieron cita para competir por dinero y premios con un valor de más de \$25,000 y, como es costumbre, doce codiciados lugares para aparecer en el calendario Shell Rotella SuperRigs.

Desde la costa este hasta la costa oeste y más de 15 estados en el medio, Shell Rotella SuperRigs ha visto más de 2,000 participantes en total desde su creación en 1983. El evento ha visto un caleidoscopio de colores y alojado espectáculos de luz que iluminan comunidades enteras. Ahora, en su año 42, los camiones pueden tener un aspecto diferente, pero el sentimiento de camaradería sigue siendo el mismo.

Este año Kaleb Hammett de Dodd City, Texas, obtuvo los honores de Best of Show con su Peterbilt 389 2019, apodado “Hoss”, lo que le valió un premio de \$10,000. La competencia se llevó a cabo del 30 de mayo al 1 de junio en el Texas Motor Speedway en Fort Worth. J.R. Schleuger de Britt, Iowa, ganó el primer finalista en Best of Show y \$4,000 por su Kenworth W900B de 1984. Ernie Adams de New Florence, Pensilvania, obtuvo el segundo lugar en el premio Best of Show por su Kenworth W900A de 1982. Jeff Hoker de Dixon, Iowa, ganó el premio People's Choice. El ganador fue seleccionado virtualmente y la votación se realizó en línea. Por cada voto del Pueblo emitido este año, Shell Rotella donó con orgullo \$1 al Fondo de Ayuda para Camioneros de St. Christopher. Hoker también ganó el premio Non-Working Show Truck. >>

RESULTADOS COMPLETOS DE SHELL ROTELLA SUPERRIGS 2024



BEST OF SHOW
Kaleb Hammett
Dodd City, Texas
Peterbilt 389 2019
\$10,000



¿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



BEST OF SHOW 1ER FINALISTA

JR Schleuger

Britt, Iowa

Kenworth W900B 1984

\$4,000



REDUCE TU COSTO DE PROPIEDAD

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

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

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

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



CAMIÓN DE EXHIBICIÓN

Jeff Hoker
Dixon, Iowa
Peterbilt 389 2023
\$250



1ER LUGAR DIVISIÓN CLÁSICOS

Alex Schleuger
Britt, Iowa
Kenworth W900L 2005
\$1,500

2º LUGAR DIVISIÓN CLÁSICOS

Cody Lindamood
Farmersville, Texas
Peterbilt 379 2000
\$1,000

3ER LUGAR DIVISIÓN CLÁSICOS

Jay Holsomback
Sugar Valley, Ga.
Kenworth W900L 1996
\$750

1ER LUGAR MILLAJE LIMITADO

Jaden Lindamood
Irving, Texas
Peterbilt 389 2013
\$1,500

2º LUGAR MILLAJE LIMITADO

Jerry Cruz
Von Ormy, Texas
Peterbilt 379X 2005
\$1,000

3ER LUGAR MILLAJE LIMITADO

Andrew Worth
Winnipeg, N.D.
Kenworth W900B 2024
\$750

1ER LUGAR TRACTORES

Gary Jones
Lawson, Mo.
Peterbilt 389 2018
\$1,500

2º LUGAR TRACTORES

Kaleb Hammett
Dodd City, Texas
Peterbilt 389 2017
\$1,000

3ER LUGAR TRACTORES

Mike Anderson
Checotah, Okla.
Peterbilt 379 1999
\$750

1ER LUGAR TRACTORES/REMOLQUES

Tarik Al-Amin II
Crete, Ill.
Kenworth W900L 2023
\$1,500

2º LUGAR TRACTORES/REMOLQUES

Clayton Heise
Thornton, Texas
Peterbilt 389 2024
\$1,000





BEST OF SHOW 2DO FINALISTA

Ernie Adams
 New Florence, Pa.
 Kenworth W900A 1982
 \$2,000



3ER LUGAR TRACTORES/REMOQUES

Kevin Benson
 Maywood, Mo.
 Peterbilt 389 2023
 \$750

MEJOR MOTOR

Jaden Lindamood
 Irving, Texas
 Peterbilt 389 2013

MEJOR CROMO

Alex Schleuger
 Britt, Iowa
 Kenworth W900L 2005



PREMIO STEVE STURGESS MEJOR TEMA

Brandon McInnis
 Montalba, Texas
 Mack Superliner RW613 1985


MEJOR INTERIOR

Kaleb Hammett
 Dodd City, Texas
 Peterbilt 389 2017

MEJORES LUCES

Kaleb Hammett
 Dodd City, Texas
 Peterbilt 389 2017

PEOPLE'S CHOICE

Jeff Hoker
 Dixon, Iowa
 2023 Peterbilt 389
 \$250 

INVASIÓN BRITÁNICA

TRIUMPH SCRAMBLER 400 X

Si te gustan las motos ligeras y ágiles que no están confinadas a rodar sobre asfalto, la nueva Triumph Scrambler 400 X es perfecta para ti. Con una ligera capacidad todoterreno, un carácter divertido y mucho estilo inglés, esta máquina es ideal para iniciarte en el mundo de las dos ruedas. »







Triumph lanzó hace no mucho tiempo dos modelos con los que busca conquistar el mercado de motos de entrada en Estados Unidos. El primero fue la Speed 400, una naked con claras notas británicas (como la bandera en el logo del tanque, por ejemplo), que es una máquina perfecta para iniciarte con algo de estilo en el mundo de las dos ruedas. Un poco más adelante llegó su prima, la Scrambler 400 X, que comparte la misma plataforma monocilíndrica. Pero no te apresures a juzgar. Esta no es simplemente una Speed 400 con algunas piezas retro de moda. De hecho, el la Scrambler 400 X tiene su propio marco, distancia entre ejes y geometría de chasis, así como una rueda delantera todoterreno de 19 pulgadas y goma Metzeler Karoo.

Como decíamos, comparte el motor monocilíndrico de 398 cc de la serie TR de Speed y genera los mismos 39.5 HP a 8000 rpm y 27.7 lb-pie de par a 6,500 rpm. Los relojes, los interruptores y el tanque de gasolina también están en el mismo estante que en la Speed 400. Pero sus llantas (100/90-19 delante y 140/80-17 detrás), su postura de conducción y su suspensión son completamente diferentes. Y esas diferencias se reflejan en los precios de las dos motos; la Speed 400 tendrá un precio de \$4,995 y la Scrambler de \$5,595.

Por supuesto, el punto de diferencia más obvio es el estilo. Los nuevos escapes gemelos rezuman un atractivo scrambler. Un asiento acanalado de dos secciones deleita el aspecto retro y tiene un aspecto elegante. Los protectores de manos, las barras más altas y anchas para una pequeña exploración fuera del asfalto, además de esa rueda delantera de mayor diámetro envuelta en caucho para tierra, le dan a esta bicicleta una presencia poderosa para una mera 400. El acabado es premium; el precio: sótano. Aquí hay cosas que nos gustan.

La X adopta un manillar clásico estilo scrambler que coloca las manos amplias y altas, dando nuevamente la sensación de una moto más grande. Es espaciosa, con mucha distancia entre el asiento y los estribos, incluso para conductores altos, y te sientes sereno y decidido. En movimiento, la horquilla Big Piston de 43 mm suavemente amortiguada y una unidad de suspensión trasera monoamortiguador absorben lo peor del deterioro de la carretera al más puro estilo scrambler. Con 5.9 pulgadas (150 mm) de recorrido delante y detrás, incluso las superficies más picadas se absorben sin amenazar la estabilidad de la X.

Es simplemente un viaje divertido, con mucho movimiento de suspensión que mantiene la 400 X fluyendo agradablemente. No hay ajuste de amortiguación en la horquilla, solo precarga en la parte trasera, pero el equilibrio entre cumplimiento y control es perfecto para la conducción diaria. La distancia entre ejes es más larga en la X, mientras que el peso ha aumentado de las 375 libras de la Speed 400 a 395. Con una rueda delantera de mayor diámetro (y más pesada), la dirección es un poco más lenta, pero esta no es una máquina pesada, y esas barras anchas le dan al ciclista la ventaja para compensar.

En asfalto estrecho y sinuoso, puedes usar la X como una pequeña supermoto, manejando esa parte delantera compuesta y tolerante, y usando las barras para empujarla hacia un vértice tardío y seguro. A velocidades lentas en el tráfico, se abre paso entre la congestión con facilidad natural, su postura más alta y sus barras anchas le dan a la X una presencia imponente. En ciudad, no importa un ápice que se trate de una máquina de 39.5 HP; es muy divertido atravesar la expansión urbana. Triumph tampoco ha escatimado en niveles de agarre, ya que la goma Metzeler Karoo de calidad de la X funciona bien en mojado y seco.

La Scrambler 400 X utiliza una pinza de freno delantero ByBre similar a su hermana Speed, pero el diámetro del disco único aumenta de 300 a 320 mm, mientras que en la parte trasera se despliega un disco de 230 mm. Como se trata de



un modelo Scrambler con cierta ambición por la suciedad, el ABS se puede desactivar, lo que no es posible en la otra moto. A pesar del disco más grande, los frenos no se sienten tan fuertes como los de la Speed, posiblemente debido a una combinación de un material de almohadilla

diferente y más peso para reducir la velocidad. Son perfectamente adecuados para el día a día, pero cuando empiezas a tontear (y la suspensión de mayor recorrido plantea algunas preguntas más), les falta nitidez y tienen más recorrido en la palanca. >>





Triumph no ha modificado el motor de la serie TR para la 400 X (pero ha realizado un ligero cambio en la marcha) y en la carretera, la X es tan enérgica como la Speed. Claro, solo hay aproximadamente 40 caballos disponibles, pero se conduce inteligentemente de 4,000 rpm a 6,000 rpm mientras que el escape de doble salida respalda la acción con un ladrido decente. El abastecimiento de combustible es sencillo y lo suficientemente suave para el posicionamiento básico de la moto, pero hay un pequeño y agradable chasquido de potencia disponible cuando necesitas adelantarte al tráfico en el semáforo.

La aceleración entre 50 y 70 mph es lo suficientemente fuerte como para manejar la mayoría de los escenarios y, a pesar de la aerodinámica que atrapa el viento creada por la posición de conducción erguida y las barras anchas, marca



una velocidad máxima de 100 mph. Nada mal para este tipo de moto. Sin embargo, a medida que aumentan las revoluciones, también aumentan las vibraciones, pero a una velocidad de cruce en autopista de 70 mph y un poco más, la X se siente todo menos tensa.

Como ya dijimos, el control de tracción y el ABS se pueden desactivar para aquellos que



quieran divertirse, y hay suficiente potencia para hacer que la parte trasera se deslice sobre grava suelta. Para los principiantes en el todoterreno, la Scrambler ofrece un manejo fácil con una potencia manejable, aunque no sería recomendable afrontar saltos, barro y rocas. Para aquellos a quienes les gusta desaparecer ocasionalmente en una pista de



moto: **TRIUMPH SCRAMBLER 400 X**



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR 1 cilindro, 398 cc, enfriado por líquido

POTENCIA 39.5 HP a 8,000 rpm y 27.7 lb-pie a 6,500 rpm

TRANSMISIÓN 6 velocidades, por cadena


SUSPENSIÓN Horquilla invertida de 43 mm y monoamortiguador

FRENOS Disco de 320 mm delante y 230 mm atrás


TANQUE 13 litros

PRECIO \$ 5,595

grava, la Scrambler es una mejor opción que su hermana Speed, menos versátil. Su postura más alta también la hace más imponente en un entorno urbano, mientras que el estilo scrambler agrega un agradable ambiente retro al paquete. Triumph ya está aceptando pedidos

para ambos modelos y será interesante ver cómo se comportan las dos máquinas, tanto en la carretera como en el gráfico de ventas. Pero con un competitivo precio de \$5,595, es probable que la Scrambler 400 X sea un éxito para Triumph. 



 **Vehículo Encendido** X


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


¡No asumas riesgos!

Rastreo Satrack GPS

Te alerta cuando encienden o mueven tu camión sin autorización.

¡COTIZA AHORA!

 (786) 8339897

 (786) 3326933

www.satrack.com

 **satrack**

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**



¿BUSCAS EMPLEO?



BOLSA DE TRABAJO

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



LA RELACIÓN CALIDAD PRECIO TE ESTÁ ESPERANDO

En los negocios, el tiempo lo es todo. Entregar a tiempo, utilizar vehículos en los que pueda confiar todo el tiempo: todo es cuestión de tiempo. Es por eso que ya es hora de que invierta en la relación calidad-precio comprobada que ofrece el confiable camión Croner de UD. Le ahorra dinero porque le ahorra tiempo.



UD TRUCKS



HASTA 9.5%
EN AHORRO DE
COMBUSTIBLE*

MEJOR
ACELERACIÓN

MENOR
CONSUMO DE
COMBUSTIBLE

MÁS
EFICIENTE



MENORES
EMISIONES

MENOR
PESO

Convierte las MPG en OMG.

Obtén hasta 11 millas por galón y más con
la siguiente generación del motor MP[®] 8HE.



Escanea con tu
teléfono para acceder

Descubre más en MackTrucks.com/OMG

*Comparado con un motor distinto al MP8HE.

BORN READY.