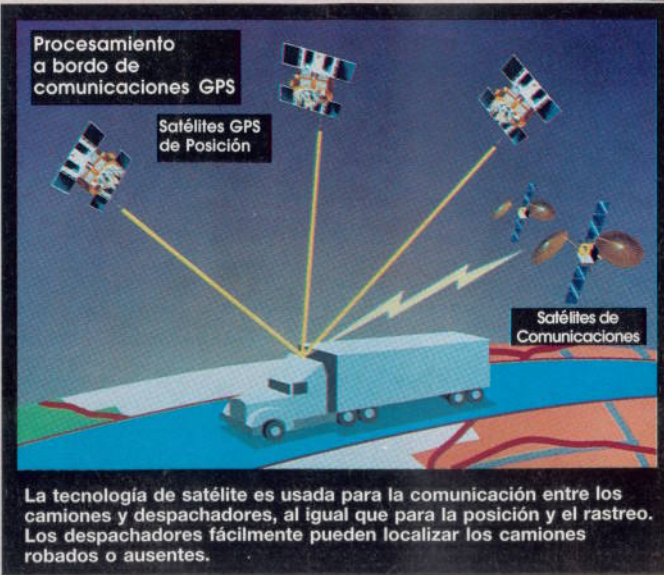




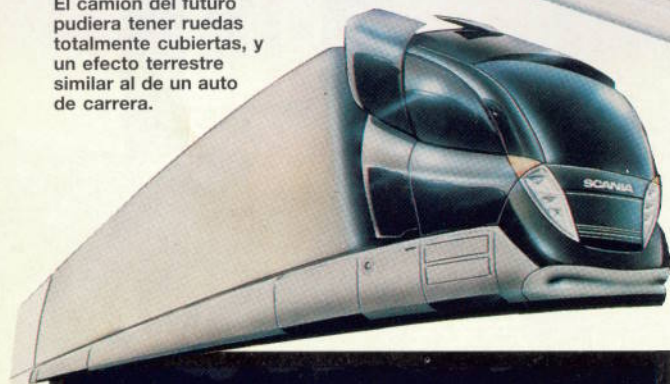
El dormitorio moderno es un hogar y oficina lejos de la casa, con televisor, VCR, teléfono y fax.

LUCES LATERALES DE LED



La tecnología de satélite es usada para la comunicación entre los camiones y despachadores, al igual que para la posición y el rastreo. Los despachadores fácilmente pueden localizar los camiones robados o ausentes.

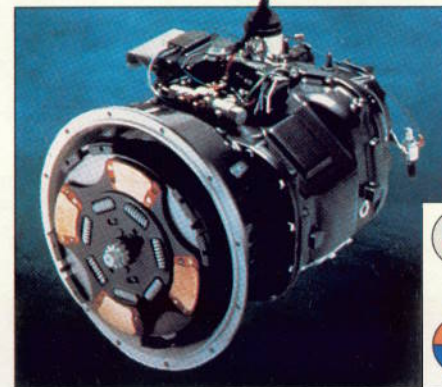
El camión del futuro pudiera tener ruedas totalmente cubiertas, y un efecto terrestre similar al de un auto de carrera.



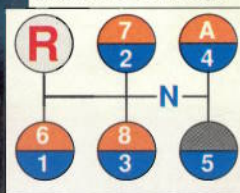
FALDONES AERODINAMICOS



Faros delanteros ultravioleta ofrecen mejor visión que los de norma.



Las transmisiones modernas pueden funcionar en la modalidad semiautomática, facilitando el trabajo.



electrónico que es más fácil de llenar y más difícil de falsificar. Algunos camiones tienen a bordo una báscula para pesar la carga, frenos antibloqueo y control de tracción, e incluso un radar que le advierte al conductor sobre los peligros del tránsito.

El sistema VORAD de Eaton Corp. monta sensores de radar Doppler en el frente y los costados del camión. El sistema hace sonar zumbidos y pestañear luces si se aproxima demasiado al vehículo de adelante o si pone las señales direccionales para doblar si va un vehículo detrás de él. El sistema registra la velocidad del camión y ajusta las distancias de seguridad, hasta 106 m (350 pies) por delante, para adaptarse a la velocidad de marcha. También almacena la información del vehículo que

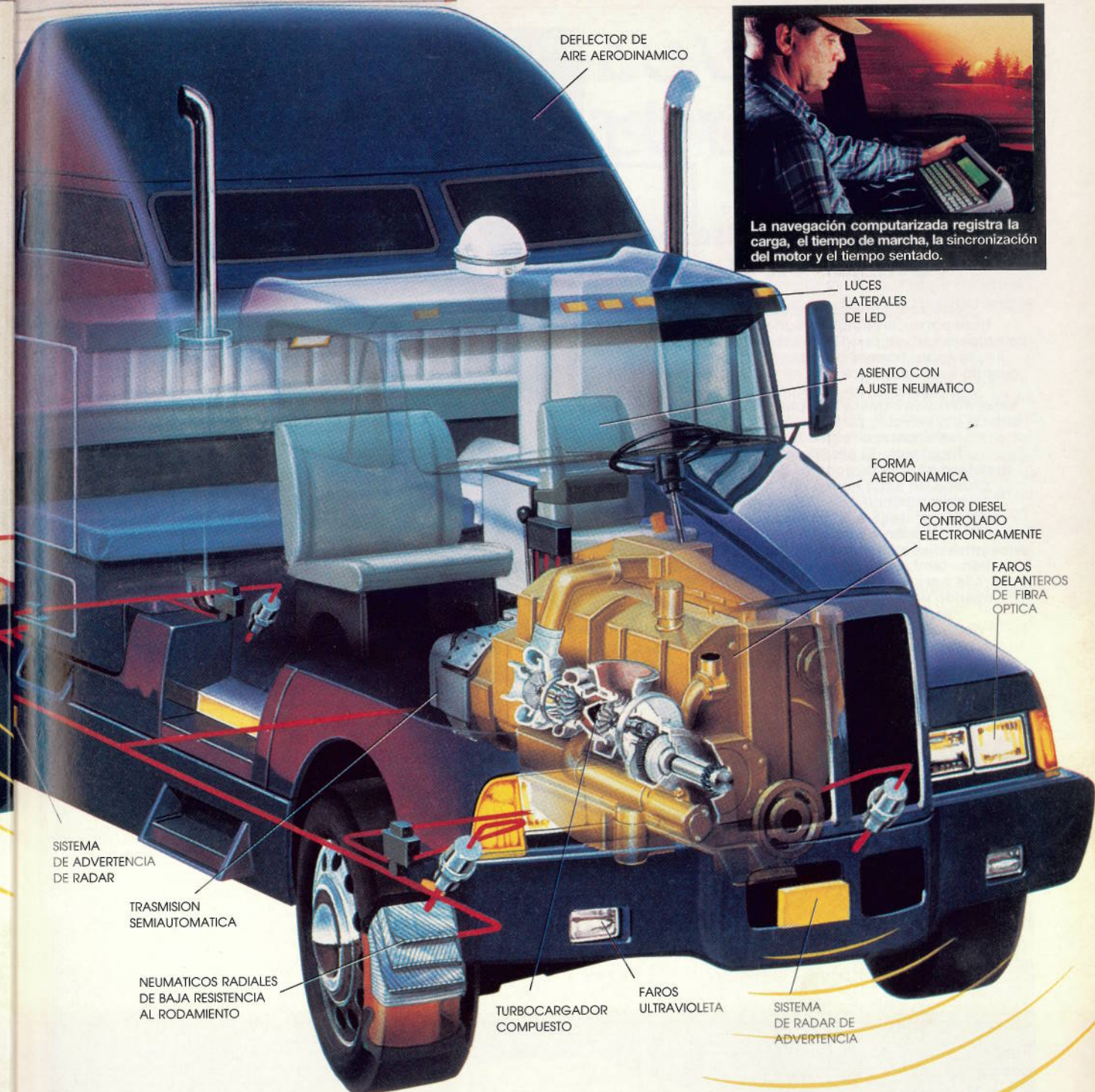
podría ayudar a reconstruir un accidente, y puede incluir un control automático «inteligente» de la velocidad de cruce, que puede ajustarse a sí mismo para mantener el paso del tráfico.

Los camiones Hino de Japón ya ofrecen «una alarma de distancia intervehicular» que usa un haz infrarrojo para advertirle a los conductores sobre el tránsito lento por delante, y Mercedes-Benz tiene un camión experimental con controles automáticos. Mirando a través de cámaras de televisión, la computadora del camión EXT-92 puede seguir una autopista normal y frenar en el tráfico más lento, ante peatones u otras obstrucciones.

Los camiones grandes modernos todavía reciben propulsión de grandes motores diesel. El desplazamiento típico del

motor varía de 10 a 14 litros, y cuenta con controles electrónicos para la inyección, cuatro válvulas por cilindro y turbocargadores compuestos. Al igual que el motor moderno de un auto, los grandes diesel tienen capacidades de autodiagnóstico y emisiones de escape reducidas. Ah, y el diesel típico también desarrolla alrededor de 350 caballos y más de 1.300 libraspié de torsión (ambas cifras a velocidades por debajo de las 1.500 rpm).

Gracias a esa sorprendente banda de torsión que mueve a esas montañas, los camioneros no tienen necesidad de cambiar de engranajes tan a menudo como solían. Las transmisiones de hoy de 18 velocidades tienen sólo una palanca de cambio, y la mayor parte de los camiones de hoy tienen



La navegación computarizada registra la carga, el tiempo de marcha, la sincronización del motor y el tiempo sentado.

cajas de cambio de sólo 9 ó 10 velocidades.

Sí, desde luego, esa caja de cambio puede ser automática. La transmisión «Auto-Mate-2» de Spicer tiene ocho engranajes manuales y dos engranajes automáticos. La nueva AutoSelect de Eaton es una semiautomática de 10 velocidades, y es ofrecida solamente en los camiones norteamericanos Kenworth y Peterbilt, y pronto estará disponible para otras líneas.

Incluso las luces de los camiones se están volviendo de alta tecnología, con faros de diodos emisores de luz que consumen menos corriente, son afectados menos por las vibraciones y duran mucho más que los faros estándar. Las luces LED de los frenos iluminan unos 200 milisegundos más rápidamente que las bombillas incan-

descentes. Truck-Lite Corp., de Falconer, Nueva York, usará cables de fibra óptica de 5 mm para llevar la luz desde una lámpara única con descarga de gas hacia una docena o más de salidas, para reemplazar las luces convencionales de altura, freno, direccionales y la iluminación trasera. Un sistema de faros delanteros de General Electric usará una sola lámpara de descarga de gas y fibra óptica de 12 mm para producir dos veces más iluminación que un faro estándar de halógeno.

Y la compañía sueca de camiones, Scania, está trabajando en faros delanteros ultravioleta para mayor visión con menos encandilación. Unos filtros detendrán los rayos ultravioleta B y C, que pueden dañar los ojos, pero permiten pasar la luz

visible y suficientes rayos ultravioleta A para hacer que algunos tipos de pintura y materiales se vean fluorescentes.

Naturalmente, los camiones modernos ofrecen una buena tapicería, acondicionador de aire, sistema estereofónico y reproductores de discos compactos. La mayor parte de los camiones grandes tendrán teléfono celular y radio de banda CB.

Y la mayor parte de los camiones para recorridos largos tendrán un dormitorio. La caja de 91 cm (3 pies) que solía viajar detrás de la cabina de los camiones ahora mide 2,45 m (8 pies) y ha sido integrada o hecha de forma integral, y puede tener literas dobles, o un sofá y un diván. La mayoría tienen un closet, televisor, equipo VCR y algunas tienen horno de microondas y refrigerador. ♦