

SCANIA S SERIES | FREIGHTLINER CASCADIA | GMC CANYON

S O L U C I O N E S P A R A E L T R A N S P O R T I S T A

FEBRERO

MAGAZINE

2021

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com



UTILITARIO

VOCACIONAL



MERCEDES-BENZ
SPRINTER

GRANITE

EL MACK GRANITE ES UNA OPCIÓN IDEAL PORQUE ES SÓLIDO, ROBUSTO Y POTENTE, ESTÁ DISEÑADO PARA CONQUISTAR LOS TERRENOS MÁS DEMANDANTES -INCLUYENDO ZONAS DE CONSTRUCCIÓN-, AL TIEMPO QUE MUEVE CARGAS PESADAS GRACIAS A SUS EFICIENTES TRENES MOTRICES.



LA OPCIÓN CORRECTA



T 480
RENAULT TRUCKS



480

RENAULT TRUCKS
T 480

W-710-GR

520

RENAULT TRUCKS
E-POWER



PAG. 18

MACK GRANITE 2021

Si estás buscando un vocacional que cumpla sin sudar con las tareas más demandantes, el Granite es una opción ideal. Sólido, robusto y potente, está diseñado para conquistar los terrenos más demandantes -incluyendo zonas de construcción-, al tiempo que mueve cargas pesadas gracias a sus eficientes trenes motrices.



AMERICANO

FREIGHTLINER CASCADIA

El Cascadia se ha convertido en un referente en menos de 15 años y, ahora, en su segunda generación, entrega un camión con una gran capacidad de carga y consumo de combustible. Esto es lo menos que se exige, lo que sorprende es el nivel de los acabados y la cantidad de tecnología con la que lo han equipado, alcanzando incluso el Nivel 2 de automatización, algo nunca antes visto en un camión.



DEL MUNDO

SCANIA SERIE S 2021

Hace un par de años, Scania elevó aún más la barra en el segmento de larga distancia. Los famosos interiores de la Serie S fueron mejorados para ser aún más lujosos y espaciosos, con un suelo plano para mayor comodidad, una excelente visibilidad y muchos espacios para guardar cosas.



UTILITARIO

MERCEDES-BENZ SPRINTER

Las vans de carga han mejorado años luz en la última década, pero la Sprinter está en una clase por sí misma. La tercera generación es más versátil, eficiente, tiene mejores precios, una impresionante carga tecnológica y se fabrica en Estados Unidos!



ESAS LARGAS HORAS DE RECORRIDO REQUIEREN UN ACEITE DE ALTO RENDIMIENTO



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

Shell
ROTELLA

El aceite de motor que trabaja tan duro como usted.

ENCUENTRA
LA NUEVA APP DE

MAGAZINE
**TRANSPORTE
LATINO**

PARA IPAD,
IPHONE Y
ANDROID



ES **GRATIS!**



Available on the
App Store



PAG.

92

HONDA REBEL 1100 2021

La nueva Rebel 1100 combina las atractivas y clásicas líneas cruiser de la línea Rebel con el corazón de la "salvaje" Africa Twin, una mezcla que -en el papel- suena más que atractiva. Además, viene equipada con una buena dosis de electrónica y un precio competitivo que, seguramente, la hará una seria contendiente entre las motos de cruiser.



70

FINANZAS

7 TIPS PARA REPONERTE DE LAS FIESTAS

La temporada navideña suele causar algo de estrés sobre las finanzas, pues es fácil quedar atrapado en el frenesí consumista y gastar dinero de más. Para evitarlo, lo mejor es hacer un presupuesto y apegarte a él.



76

SALUD

10 CONSEJOS

Tras los excesos de fin de año, lo mejor que puedes hacer es retomar un estilo de vida más saludable para ayudarle a tu cuerpo a estar en buen estado. Lo mejor de todo es que hacer unos cuantos cambios te puede dar grandes dividendos, así que checa estos consejos para mejorar tu salud.



84

EN LA RUTA

OPTIMISTA EN EL TRANSPORTE

La economía sufrió un duro golpe con la pandemia, pero varios expertos ven luz al final del túnel, pues hay varios indicadores que apuntan a una mejora. Incluso hay quienes afirman que los transportistas verán una rentabilidad récord en 2021.

MAGAZINE
**TRANSPORTE
LATINO**

TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.

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

Advertising: 888.628.2188

Distribution T.L.P. Distribution 310.429.0250

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

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

PR Director Leslie Johnson
[pr@automundomagazine.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 ©2021 by Transporte Latino Publishing Inc. No part of this magazine may be reproduced or transmitted in any form or by any means. Statements, opinions and points of view expressed by the writers and advertisers are their own and do not necessarily represent those of the publisher. Published in the USA.



Audited Circulation
95,500 monthly

Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.

ARBOL
PUBLISHING

automundo

MAGAZINE
**TRANSPORTE
LATINO**

MODA

ESTILOHOGAR

¿Qué pasa?
VEGAS

CONTENIDO | DIRECTORIO

6

FEBRERO DE 2021 | TRANSPORTE LATINO

PRESENTAMOS LA CLASE 5 DE GASOLINA

La Clase 5 nunca será la misma. Los nuevos Isuzu NQR (GVWR de 17,950 lbs) y el NRR (GVWR de 19,500 lbs) ahora están disponibles con motor de gasolina. Y solo Isuzu vende camiones de cabina baja adelantada (LCF) Clase 5 de gasolina.

Capacidad de Clase 5, beneficios de LCF, la calidad de Isuzu y la potencia de la gasolina es una combinación única que ofrece a quienes buscan un camión nuevo más opciones por parte de Isuzu. Los NQR y NPR históricamente han sido líderes en la Clase 5 debido a su potencia y durabilidad. El nuevo tren motriz de gasolina emparejado con el diseño de cabina baja de Isuzu da a los compradores carrocerías más largas, mayor área de carga y carga útil en un espacio más pequeño que los camiones convencionales de la misma clase.



ISUZU
TRUCK

Vehicle shown with optional equipment; some equipment is dealer installed. Vehicle is assembled from component parts manufactured by Isuzu Motors Limited and by independent suppliers who manufacture such components to Isuzu's exacting standards for quality, performance and safety. Please see your authorized Isuzu dealer for additional details.

© 2021 ISUZU COMMERCIAL TRUCK OF AMERICA, INC.



Lo que la presidencia de Biden finalmente significará para la industria del transporte por carretera y los transportistas es obviamente una gran interrogante. Pero jugando un poco al adivino y examinando las pistas disponibles hasta ahora, parece una apuesta segura esperar un aumento en la actividad reguladora en los próximos cuatro años, con un enfoque reanudado por parte del gobierno federal en la reducción de emisiones.

El presidente Biden ha dejado en claro su intención sobre la política climática. Uno de sus primeros anuncios importantes fue nombrar a John Kerry, exsenador y secretario de Estado, su llamado "enviado especial sobre el clima", y Gina McCarthy, la directora de la Agencia de Protección Ambiental de la era Obama, como la "zar del clima" de la administración entrante. Según los informes de The Washington Post y NPR, la pareja trabajará en conjunto para hacer de la política climática un enfoque en todos los departamentos federales, incluido el Departamento del Transporte y sus sub-agencias como la Administración Federal de Seguridad en el Transporte.

Del mismo modo, en lo que respecta al clima, uno de los primeros nombres que flotaron como directora potencial de la Agencia de Protección Ambiental bajo Biden fue Mary Nichols, directora durante mucho tiempo de la Junta de Recursos del Aire de California (CARB por sus siglas en inglés). Se le atribuye en gran parte el haber llevado a cabo las leyes de emisiones más estrictas de la nación, incluidas las de camiones y remolques de Clase 8, en su mandato de aproximadamente 40 años como jefa de CARB.


¿QUÉ NOS DEPARA EL FUTURO?



Por último, Biden dice que tiene la intención de volver a unirse rápidamente al Acuerdo Climático de París después de asumir la presidencia. El presidente Obama firmó la participación de Estados Unidos en el acuerdo firmado a mediados de 2016, pero Trump anunció en junio de 2017 que estaba abandonando el pacto climático global. Estados Unidos se retiró oficialmente el año pasado, y Trump argumentó que no hace lo suficiente para responsabilizar a los grandes contaminadores como China e India, y que el pacto es injusto para Estados Unidos y sus empresas.

En cuanto a las regulaciones de transporte por carretera, la presidencia de Biden probable-

mente será más parecida a la del presidente Obama que la del presidente Trump. Hubo una desaceleración documentada en las presentaciones regulatorias bajo Trump, debido en gran parte a las Órdenes Ejecutivas (OE) emitidas en los primeros días de su presidencia. Biden dice que tiene la intención de emitir órdenes que resuelvan esos bloqueos regulatorios.

Esos incluían órdenes como la congelamiento regulatorio y la OE "dos por uno", que requería que agencias como DOT y FMCSA rechazaran dos regulaciones por cada nueva promulgada. Obviamente, estaba destinado a obstaculizar la nueva actividad reguladora. Del mismo modo, Trump requirió que las agencias establecieran paneles de revisión regulatoria para apuntar a las reglas consideradas obsoletas o innecesarias para una posible eliminación. Evidentemente, no es que tengamos una bola de cristal que nos diga qué nos depara el futuro, simplemente hacemos algunas conjeturas fundamentadas de acuerdo con la información que se ha dado a conocer hasta el momento. Pero estaremos muy atentos para ver qué es lo que efectivamente ocurre a este respecto conforme transcurra el tiempo. Ustedes, ¿qué expectativas tienen? 

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



EXTIENDE CAMBIOS HASTA 500,000 MILLAS

Dana Incorporated presentó el lubricante sintético para engranajes Spicer XFE 75W-85 para vehículos comerciales. Este nuevo lubricante brinda protección adicional, funciona bien en temperaturas extremas y extiende el intervalo de drenaje para camiones de servicio mediano y pesado hasta 500,000 millas, de acuerdo a información dada a conocer por el fabricante.

“El lubricante sintético para engranajes Spicer XFE protege engranajes y cojinetes en vehículos comerciales, asegurando una mayor vida útil del engranaje y maximizando el tiempo de actividad del vehículo”, dijo Bill Nunnery, director senior de ventas y marketing del mercado global de accesorios de Dana. “Además de una economía de combustible mejorada y una reducción de las emisiones de CO2, los gerentes de flotas también se beneficiarán de una garantía extendida en los nuevos soportes Spicer de servicio pesado o medio llenos con Spicer XFE”.

Usando la calculadora de ahorro de combustible de Spicer, los gerentes de flotas pueden calcular los ahorros obtenidos al utilizar este nuevo lubricante. Además, cuando los clientes compran un nuevo soporte Spicer de servicio pesado o mediano para su vehículo de transporte y lo llenan con lubricante sintético para engranajes Spicer XFE 75W-85, pueden solicitar extender la garantía de dos años del soporte durante 12 meses adicionales. 



International Trucks ha lanzado Intelligent Fleet Care, un conjunto de soluciones de vehículos conectados que será estándar para sus nuevos camiones de carretera pedidos a partir del 15 de diciembre. Según International, este sistema telemático se apoya en el diagnóstico remoto avanzado OnCommand Connection para todas las marcas de la compañía y su plataforma de gestión de flotas y comunicaciones de servicio International 360. Intelligent Fleet Care agrega múltiples soluciones impulsadas por el rendimiento del vehículo y los datos telemáticos:

- Fleet Health Monitoring ofrece un mayor tiempo de actividad al ayudar a las flotas a evitar averías en la carretera.
- Mantenimiento preventivo que ofrece ahorros en los costos de mantenimiento a través de una planificación de mantenimiento preventivo más eficiente y menos cambios de aceite prematuros.
- Advanced Fuel Analytics, una nueva

herramienta que ayuda a las flotas a identificar oportunidades para aumentar la eficiencia del combustible a través del entrenamiento del conductor.

- Informes de monitoreo de presión de llantas, una nueva solución de gestión de presión de llantas que permite visibilidad a nivel de la flota y del conductor de los datos de TPMS.

- Programación Vía Aérea, que proporciona actualizaciones ilimitadas de parámetros programables y permite actualizaciones de calibración del software del vehículo sin dejar los camiones fuera de servicio.

- Gateway Integrations, que permite el uso del dispositivo telemático instalado de fábrica de Navistar para proporcionar acceso a determinadas herramientas de gestión de flotas de terceros que elija el cliente, ahorrando hasta \$500 en costos de hardware iniciales.

Todas estas soluciones basadas en



NUEVO FLEET CARE DE INTERNATIONAL TRUCKS


datos se incluirán como equipo de serie durante cinco años en los nuevos modelos International LT Series, RH Series y LoneStar. Dependiendo de la aplicación, International estima que las flotas pueden ahorrar más de \$12,000 por vehículo durante esos cinco años.

"Con Intelligent Fleet Care, estamos entregando lo que nuestros clientes de flotas nos han dicho que están buscando", dijo Chintan Sopariwala, vicepresidente de Operación Posventa y Vehículo Conectado de Navistar, en un comunicado. "Quieren información procesable sobre el estado de salud de su flota y lo que se debe hacer para mantenerla. Quieren un proceso de reparación y

servicio más rápido y eficiente. Y junto con esto, quieren diagnósticos predictivos y otras soluciones que les permitan optimizar el rendimiento de la flota. Con Intelligent Fleet Care, ahora obtendrán todos estos beneficios en un paquete integral".

Chet Ciesielski, vicepresidente de negocios en carreteras de Navistar, citó cuatro diferencias clave en el enfoque de International hacia la tecnología conectada y el diagnóstico remoto que se reflejan en International Intelligent Fleet Care. "Intelligent Fleet Care sirve a todas las marcas de camiones", explicó. "International es el único fabricante que ofrece una visión de fuente única para flotas que usan varias mar-

cas (de camiones). Nuestro sistema es el más integrado y procesa datos de más de 28 proveedores de telemática. Nuestra solución también es la más centrada en el cliente, con interfaces fáciles de usar con herramientas que se basan en la forma en que las flotas operan, mantienen y dan servicio a su flota. Y tiene el conjunto más completo de soluciones conectadas de la industria, que serán (equipo) estándar durante cinco años en los nuevos camiones de carretera".

Las suscripciones del mercado de accesorios para el mantenimiento preventivo avanzado y la supervisión del estado de la flota también están disponibles para los vehículos existentes, señaló Ciesielski. 

Una regla del Departamento de Trabajo que aclara la definición de contratista independiente y un programa piloto para estudiar a los conductores de camiones más jóvenes se encuentran entre las "regulaciones de medianoche" que pueden no entrar en vigencia después de que el presidente electo Biden preste juramento el 20 de enero.

Es común para las administraciones salientes apresurar las reglas de última hora, llamadas "regulaciones de medianoche". También es común que las administraciones entrantes, especialmente cuando se trata de un partido político diferente, digan "vaya, vamos más despacio y echemos un vistazo más de cerca". Eso es exactamente lo que planea hacer la administración de Biden. El equipo de transición Biden-Harris anunció que emitirá un memorando que entrará en vigencia después del mediodía del 20 de enero para detener o retrasar las "regulaciones de medianoche", acciones tomadas por la administración Trump que aún no entrarán en vigencia el día de la inauguración. Esto se aplicará no sólo a las regulaciones sino también a los documentos de orientación, según el equipo de transición.

Un ejemplo ofrecido por el equipo de transición en una sesión informativa fue la regla propuesta por el Departamento de Trabajo (DOL por sus siglas en inglés) que tiene como objetivo aclarar quién es un empleado y quién es un contratista independiente según la Ley de Normas Laborales Justas (FLSA por sus siglas en inglés). Esa propuesta adoptaría una prueba de "realidad económica" para determinar el estado de un trabajador como empleado de la FLSA o contratista independiente. La prueba considera si un trabajador tiene su propio negocio (contratista independiente) o si depende económicamente de un empleador putativo para trabajar (empleado). En su propuesta, el DOL dijo que "la prueba multifac-

PAUSAN 'REGLAS DE MEDIANOCHES' DE LA ADMINISTRACIÓN TRUMP



torial [para determinar la condición de contratista independiente bajo la FLSA], tal como se aplica actualmente, ha demostrado ser poco clara y difícil de manejar".

"La propuesta marca un proyecto más importante para el DOL que sus esfuerzos anteriores para definir los parámetros para determinar el estado de contratista independiente generalmente bajo la FLSA", dijeron los abogados de transporte de Scopelitis, Garvin, Light, Hanson & Feary. "La propuesta sintetiza los enfoques de varios tribunales para implementar la prueba de la realidad

económica de la Corte Suprema".

Sin embargo, los demócratas ven estos esfuerzos para simplificar la definición de contratista independiente (CI) como un intento de "clasificar erróneamente" a los empleados como CI para evitar pagar beneficios e impuestos sobre la nómina. La regla fue propuesta el 25 de septiembre, con solo un período de comentarios de 30 días. Aún no se ha publicado una regla final. Se recibieron más de 1,800 comentarios. El departamento rechazó las solicitudes para extender el período de comentarios. **TTL**

A) PROGRAMA PILOTO PARA EVALUAR EL USO DE CONDUCTORES DE CAMIONES MENORES DE 21 AÑOS EN EL COMERCIO INTERESTATAL.

En casi todos los estados, los jóvenes de 18 a 20 años pueden operar vehículos motorizados comerciales (CMV por sus siglas en inglés) en el comercio intraestatal. Propuesto en septiembre, con un período de comentarios que cerró en noviembre, el programa piloto de la FMCSA permitiría a los conductores participar si se encuentran dentro de dos categorías:

1. Titulares de Licencia Comercial de Manejo de 18 a 20 años que operan CMV en el comercio interestatal mientras participan en un período de prueba de 120 horas y un período de prueba subsiguiente de 280 horas bajo un programa de aprendizaje establecido por un empleador.

2. Conductores comerciales de 19 y 20 años que han operado CMV en el comercio intraestatal durante un mínimo de un año y tienen al menos 25,000 millas de experiencia.

OTRAS ACCIONES RELEVANTES PARA EL TRANSPORTE POR CAMIÓN QUE PODRÍAN VERSE AFECTADAS POR LA INTERRUPCIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN BIDEN:

B) PROGRAMA PILOTO PARA PROBAR UNA "PAUSA" DE TRES HORAS EN LA VENTANA DE CONDUCCIÓN.

A fines de agosto, la FMCSA solicitó comentarios del público sobre un programa piloto para estudiar la única parte de la propuesta de horas de servicio que no se incluyó en la regla final de 2019, lo que agregó más flexibilidad a las regulaciones de horas de servicio: permitir a los conductores pausar su período de conducción en servicio con un período fuera de servicio de hasta tres horas.

C) REASIGNACIÓN DE ONDAS DE RADIO DE VEHÍCULO DE TRANSPORTE A TODO A WI-FI.

En noviembre, la Comisión Federal de Comunicaciones votó para dividir la frecuencia del "espectro de seguridad" de

5.9 GHz previamente reservada para su uso en el transporte de tecnologías de vehículos a todo, un plan que ha provocado graves advertencias de los departamentos de transporte y varios grupos de transporte y seguridad.

D) DEROGAR LAS REGLAS PARA COMIDAS Y DESCANSOS DEL ESTADO DE WASHINGTON.

En 2019, la industria del transporte por carretera en el estado de Washington solicitó a los reguladores federales que derogaran una nueva ley estatal que requiere una mayor cantidad de pausas para comer y descansar que las exigidas por las reglas de horas de servicio a nivel nacional. El 17 de noviembre, la Administración Federal para la Seguridad en el Transporte concedió esa petición.

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



OXÍGENO PARA CAMIONEROS

El nuevo paquete de ayuda para la pandemia firmado por el presidente Trump, además de los beneficios que afectan a millones de estadounidenses, contiene otras buenas noticias para los camioneros, especialmente para los que han participado en el Programa de Protección de Cheques de Pago (PPP por sus siglas en inglés) o aquellos elegibles para una nueva ronda de PPP. El beneficio más específico para los conductores de larga distancia es lo que parece ser un aumento en la deducción de viáticos al 100% del 80% actual. Para los conductores de carretera promedio, el cambio podría reducir la factura de impuestos de \$800 a \$1,000, dijeron Michael Schneider y David Campos, del proveedor de servicios financieros propietario-operador ATBS.

El cambio se aplicaría a los años fiscales 2021 y 2022 para las comidas compradas mientras se trabaja fuera de casa. Debido a las preguntas relacionadas con el lenguaje utilizado en el proyecto de ley, dijo Schneider, todavía se necesita orientación sobre el cambio que emitirá la Administración de Pequeños Negocios (SBA por sus siglas en inglés), que administra el PPP. Sin embargo, bajo el programa de préstamos PPP para pequeñas empresas ha estado disponible una ayuda financiera mucho mayor, que ahora se extiende hasta el 31 de marzo en una nueva ronda. Lo que se llama PPP2 agrega \$284 mil millones a dichos fondos. También cambia el monto máximo de préstamo de \$10 millones del primer PPP a \$2 millones, un límite diseñado para apuntar mejor a las pequeñas empresas en lugar de las grandes corporaciones que aprovecharon los préstamos PPP1. Los prestatarios que cumplan con ciertos criterios pueden solicitar la condonación de préstamos PPP. Entre los clientes de ATBS, la mayoría pidió prestados entre \$8,000 y \$12,000 en PPP1.

LOS OPERADORES ARRENDADOS Y AQUELLOS CON AUTORIDAD OPERATIVA INTERESADOS EN PRÉSTAMOS PPP2 DEBERÁN CUMPLIR CON TODOS ESTOS REQUISITOS:


- La empresa tiene menos de 300 empleados.
- Si la empresa recibió un préstamo PPP1, debe haber usado o estar planeando usar el monto total de ese préstamo.
- La empresa puede demostrar una caída de al menos un 25% en los ingresos brutos para cualquier trimestre durante 2020 en comparación con el mismo trimestre de 2019.

Además, "el proyecto de ley garantiza la deducibilidad fiscal de los gastos comerciales pagados con préstamos PPP condonados", dijo ATBS en su boletín. "El Servicio de Rentas Internas (IRS por sus siglas en inglés) había declarado anteriormente que estos gastos no serían deducibles". Esto se debió a que el IRS consideró que era solicito doble deducir los gastos pagados con lo que efectivamente era una subvención del gobierno.

Según la disminución de ingresos promedio del 4% para los clientes de ATBS hasta el tercer trimestre de 2020, la mayoría de los propietarios-operadores no cumplirá con los criterios de ingresos. "Sin embargo, ciertamente hay segmentos de la industria, así como clientes específicos, que se han visto más afectados que calificarán para nuevos préstamos PPP", dijo el boletín de ATBS. Algunos casos serán operadores que contrajeron COVID-19 y perdieron un período prolongado de trabajo, dijo Schneider. Para obtener la condona-

ción de un préstamo PPP2, los prestatarios deberán gastar al menos el 60% de los fondos en la nómina durante un período de ocho a 24 semanas que designe el prestatario.

El nuevo proyecto de ley también aborda otro obstáculo creado con PPP1: una solicitud larga y complicada de condonación de préstamos. El proyecto de ley proporciona una solicitud de una página para los beneficiarios de préstamos PPP de menos de \$150,000. El perdón requiere que el prestatario certifique la cantidad de empleados retenidos mediante el uso del préstamo y la cantidad gastada en gastos de nómina. Schneider dijo que ATBS espera más orientación de la SBA al respecto, por lo que se está retrasando antes de procesar las solicitudes para sus clientes. Los camioneros también disfrutarán de los mismos beneficios disponibles para otros ciudadanos, en particular un pago de estímulo en efectivo y, para los desempleados, beneficios extendidos.

El proyecto de ley aprueba un pago de \$600 por persona, aunque el Congreso continúa luchando con el impulso del presidente Trump para aumentar esa cantidad a \$2,000 por adulto. Tal como está, \$600 estarán disponibles para personas que ganen hasta \$75,000 por año, y \$1,200 para ganancias de parejas \$150,000 por año, según el ingreso bruto ajustado de 2019. Las familias elegibles también recibirán \$600 por cada hijo dependiente. El IRS y el Departamento del Tesoro anunciaron esta semana que los pagos de estímulo comenzaron a enviarse el 29 de diciembre a los contribuyentes configurados para depósito directo. Los cheques de papel estaban programados para comenzar el envío por correo el día 30 de diciembre. El proyecto de ley extiende los \$300 por semana del suplemento federal de desempleo a las prestaciones por desempleo del 26 de diciembre hasta el 14 de marzo. 



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

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

GENUINA • COMPLETA • CONFIABLE

1-844-68-TIRES • gcrtires.com/service

GCR
TIRES & SERVICE

¿NUEVA INSPECCIÓN ANUAL?

La Administración Federal para la Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés) ha propuesto incluir la protección contra impactos traseros (underride) en la lista de elementos que se examinarán durante la inspección anual requerida para cada vehículo motorizado comercial. Si bien las Regulaciones Federales de Seguridad de Transportistas (FMCSR por sus siglas en inglés) han requerido protectores contra impactos traseros por más de 65 años, no están incluidos en la lista de componentes en el Apéndice G que deben ser inspeccionados durante la inspección anual de vehículos comerciales motorizados. Esto significa que un vehículo puede pasar una inspección anual con un protector de impacto trasero faltante o dañado, aunque las reglas de impacto trasero ya requieren que permanezcan instalados y en condiciones de funcionamiento seguras y adecuadas en todo momento.


En una petición solicitando el cambio, la Alianza de Seguridad de Vehículos Comerciales (CVSA por sus siglas en inglés) señaló que el protector de impacto trasero de un vehículo se inspecciona en la carretera como parte del Programa de Inspección Estándar de América del Norte. Sin embargo, la mayoría de los vehículos de motor comerciales no entran en contacto con un inspector anualmente.

Además, varios senadores le pidieron a la Oficina de Responsabilidad General (GAO por sus siglas en inglés) que revisara los datos sobre choques de camiones e información sobre los protectores inferiores. Entre enero de 2018 y marzo de 2019, la GAO llevó a cabo una

auditoría de desempeño que incluyó una revisión de la literatura y entrevistas con las partes interesadas familiarizadas con los choques y protecciones. El Informe GAO-19-264, publicado en marzo de 2019, concluyó que la falta de un requisito de inspección anual para los protectores contra impactos traseros afecta potencialmente la seguridad del público que viaja y la capacidad de la FMCSA para lograr su misión de seguridad. La GAO declaró que "sin incluir explícitamente la inspección de la retaguardia en el Apéndice G, no hay garantía de que las protecciones inferiores en funcionamiento se inspeccionen al menos una vez al año para garantizar que funcionen según lo diseñado para prevenir o mitigar un choque por debajo del camión".

La FMCSA también propone enmendar las FMCSR para que sean consistentes con los cambios que se hicieron a las regulaciones de la Administración Nacional de Seguridad del Transporte en Carreteras (NHTSA por sus siglas en inglés) que excluían los semirremolques de descarga horizontal RCC de los requisitos de protección contra impactos traseros. Los remolques de descarga horizontal RCC se utilizan para entregar asfalto en los sitios de construcción de carreteras y para descargar gradualmente la mezcla de asfalto en las máquinas pavimentadoras.

Normalmente, la máquina pavimentadora se conecta al eje trasero del remolque de descarga horizontal RCC mediante brazos hidráulicos, y el borde de la cinta transportadora del remolque se extiende sobre la abertura de la máquina pavimentadora. Un protector de impacto trasero requerido por el FMVSS evitaría que el remolque de descarga horizontal RCC se conecte de manera efectiva con una máquina pavimentadora. La NHTSA concluyó que la instalación de protectores contra impactos traseros en los remolques de descarga horizontal RCC interferiría con la función prevista de los remolques y, por lo tanto, los eximió de la norma.

Otro cambio que adoptaría los requisitos de la NHTSA en las FMCSR es permitir que la etiqueta de certificación del protector contra impactos traseros se monte en la superficie orientada hacia adelante o hacia atrás del miembro horizontal del protector, siempre que la etiqueta no interfiera con la lámina reflectante requerida por los Estándares Federales de Seguridad de Vehículos Motorizados (FMVSS por sus siglas en inglés). 



Los planes de Nikola para producir vehículos comerciales cero emisiones encontraron un nuevo revés, ya que llegó a su fin la colaboración con Republic Services para desarrollar camiones de basura eléctricos. Las empresas buscaban desarrollar un camión de basura totalmente integrado con carrocería y propulsión eléctrica por batería, al tiempo que integraban nuevos sistemas.

Nikola anunció el 23 de diciembre que ambas compañías determinaron que las nuevas tecnologías y conceptos de diseño tardarían más en desarrollarse de lo esperado y resultarían en "costos inesperados". Un pedido de vehículos previamente anunciado por 2,500 unidades ha sido cancelado.

"Esta fue la decisión correcta para ambas empresas, dados los recursos y las inversiones necesarias", dijo Mark Russell, director ejecutivo de Nikola, en un comunicado. "Apoyamos y respetamos el compromiso de Republic Services de lograr soluciones sustentables y ambientalmente responsables para sus clientes. Nikola sigue centrado en cumplir con nuestros programas de camiones comerciales eléctricos de celda de combustible y batería eléctrica, y la infraestructura energética para respaldarlos".

Los planes, anunciados en agosto, habían sido que Nikola y Republic trabajarían juntos para desarrollar un vehículo con un alcance anticipado de 150 millas en rutas de recolección de basura residencial de hasta 1,200 paradas o recolección comercial de 140 paradas por día. En un tuit para anunciar este acuerdo, el ex director ejecutivo Trevor Milton tuiteó que el pedido estaba garantizado, con la opción de duplicar el pedido a 5,000 camiones.

En lo que ambas compañías llamaron una pri-



NIKOLA PIERDE TRATO PARA CAMIÓN DE DESECHOS

micia para la industria, Nikola iba a entregar un camión completo (chasis, tren motriz y carrocería) todo ensamblado en la planta de Nikola en Coolidge, Arizona. Las carrocerías habrían obtenido la licencia de los proveedores existentes y habrían sido instaladas por Nikola. En el momento del anuncio de agosto, Milton dijo que al integrar más de cerca el diseño y la instalación de los diversos componentes en el chasis Nikola Tre, se podrían haber logrado ahorros significativos en costos y complejidad.

Republic Services opera 18,000 camiones de recolección de basura y reciclaje en Estados Unidos y recientemente recibió su primer camión de recolección de residuos Mack LR Electric. También gestiona una parte de su flota con gas natural y ha aumentado el uso de gas natural renovable.


Cuando las dos compañías anunciaron el

acuerdo en agosto, el presidente de Republic Services, Jon Vander Ark, señaló que no estaba poniendo todos sus huevos en una sola canasta/fabricante. "Creo que si nos miran a nosotros, si miran a cualquier jugador en el segmento, tienen varios socios OEM en el futuro. Estamos a favor de la electrificación y queremos que todos lleguen allí, incluso los proveedores a los que no compramos, porque creo que eso crea un futuro más limpio para todos".

La basura se considera una de las aplicaciones en las que la electrificación es prometedora, porque los camiones de basura regresan a una base de operaciones cada noche donde pueden cargar, y recuperar la energía del frenado regenerativo puede extender el alcance.

El precio de las acciones de Nikola se hundió después de que se dio a conocer la ruptura, pues Republic no fue el primer socio en retirarse de

un acuerdo. Apenas el mes pasado, General Motors abandonó los planes de tomar una participación del 11% en Nikola y producir la camioneta eléctrica Badger, y en su lugar introdujo un Memorando de Entendimiento para integrar los sistemas de celda de combustible GM Hydrotec en los vehículos Nikola Clase 7 y 8. Los prototipos iniciales de ese equipo están programados para el próximo año, y los prototipos beta seguirán en la primera mitad de 2022. En el proceso, Nikola anunció que regresaría todos los depósitos en su prometida camioneta Badger.

La compañía dice que planea comenzar a entregar tractores Nikola Tre eléctricos de batería el próximo año y también comenzar la construcción de su primera estación de hidrógeno comercial. Está programado que los camiones eléctricos de pila de combustible se produzcan en Arizona a partir de 2023. 

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

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

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

Encuentre un distribuidor hoy mismo en [BuiltForBetter.com](https://www.BuiltForBetter.com).

bandag
HECHO PARA SER MEJOR







CUMPLIDOR

MACK GRANITE 2021

SI ESTÁS BUSCANDO UN VOCACIONAL QUE CUMPLA SIN SUDAR CON LAS TAREAS MÁS DEMANDANTES, EL GRANITE ES UNA OPCIÓN IDEAL. SÓLIDO, ROBUSTO Y POTENTE, ESTÁ DISEÑADO PARA CONQUISTAR LOS TERRENOS MÁS DEMANDANTES -INCLUYENDO ZONAS DE CONSTRUCCIÓN-, AL TIEMPO QUE MUEVE CARGAS PESADAS GRACIAS A SUS EFICIENTES TRENES MOTRICES. »



POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

Es difícil imaginar un hábitat más demandante que el que enfrentan los camiones vocacionales, pues deben ser versátiles y durables. La cantidad y variedad de tareas que pueden llevar a cabo no tiene parangón: se desempeñan como camiones recolectores de basura, remolcan equipo pesado, quitan nieve o funcionan como camiones de volteo. La robustez es necesaria porque es frecuente que se muevan en ambientes de trabajo accidentados, donde la exigencia a todos los materiales es alta. Así que si te encuentras buscando un camión con

un ensamblado y materiales de calidad, échale un vistazo al Mack Granite, un vocacional confiable y duradero diseñado para transportar desechos o cargas de peso mediano y para varias aplicaciones en el ramo de la construcción.

El diseño de la cabina es bastante convencional y está disponible en dos modalidades, axle forward y axle back, lo que le brinda una mayor versatilidad; algo a lo que también ayudan el sólido chasis y la vasta gama de transmisiones disponibles, pudiendo ser utilizado para muchas y diferentes misiones. Además, para ajustarse aún más a tus necesidades, el Mack Granite está disponible con

nueve diferentes bastidores.

DISEÑO

El Granite tiene una imagen imponente resaltada por la enorme parrilla rectangular, la cual lleva cinco franjas cromadas. El carácter "rudo" también se nota en la defensa de tres piezas, diseñada para hacer más rápidas y baratas las reparaciones. Los faros, de forma horizontal, están montados en la parte inferior de las enormes salpicaderas y llevan cubiertas de Lexan, un material mucho más resistente que el vidrio convencional.

Además, lleva unas extensiones de plástico flexibles en las salpicaderas que van colo-

vocacional: **MACK Granite 2021**



EN DETALLE
FICHA TÉCNICA

MOTORES

- MP7 de 11 litros, 325 a 405 HP y 1,200 a 1,560 lb-pie
- MP8 de 13 litros, 415 a 505 HP y 1,460 a 1,860 lb-pie

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Mack Taperleaf y Multileaf

SUSPENSIÓN TRASERA

- Mack Multileaf (Camelback), Walking Beam, mRIDE
- Neumatica Mack Air

TRANSMISIONES

- Mack mDrive HD de 12, 13 y 14 velocidades
- Eaton Fuller RoadRanger de 9, 10, 11, 13, 15 y 18 velocidades
- Automáticas Allison RDS Series de 5 y 6 velocidades

casas justo arriba de las llantas para proteger el cofre y minimizar las salpicaduras. Los escalones, tanques de aire, salidas de escape y cajas para baterías están colocadas en la parte delantera del sector trasero de la cabi-

na, para una mayor compatibilidad de carrocerías. Sumado a esto, el Granite está disponible con el arnés de conectores "de casa": BodyLink. La cabina está hecha en acero galvanizado para hacerla resistente y duradera,

y lleva bolsas de aire y amortiguadores para suavizar la marcha por caminos accidentados.

INTERIOR

La parte interna de la cabina es muy amplia, con mucho espacio para la cabeza y las piernas. El aislamiento acústico es bastante bueno y se ve un diseño bastante más trabajado que lo que uno esperaría en un camión destinado a trabajo rudo. Claro, los materiales son duros, para una mayor durabilidad, pero la ergonomía es buena, con la mayoría de los controles justo donde esperas encontrarlos. »»



Otro punto a destacar del interior es la iluminación, la cual fue diseñada para reducir el peligroso deslumbramiento utilizando cuatro luces focales que alumbran puntos clave de la cabina. Por otro lado, los elevadores de las ventanas, los seguros y el sistema de aire hidráulico están colocados en el panel de la puerta, algo que podría hacerlos algo vulnerables al mal tiempo cuando circulas con la ventana abajo. También hay una caja en el panel trasero y una clavija para colgar una bolsa de basura, un detalle que te ayudará a mantener limpio el interior.

Los asientos son confortables y ajustables; así como suspensión neumática que

vocacional: **MACK Granite 2021**



absorbe bastante bien las irregularidades del camino. El volante tiene un diseño de dos rayos con algunas partes metálicas que lo hacen atractivo; además, es ajustable en altura y profundidad. Además, el Granite está equipado con el Sistema de Gestión y Control Vehicular de Mack (V-MAC IV), un sistema que te ayuda a monitorear en todo momento el estado del camión, el motor y cientos de parámetros programables. El V-MAC IV también incluye detector de fallas del ABS, protección integral de arranque, anulaciones programables a la luz de día, así como una grabadora del historial de viaje, información del ciclo de trabajo y de los intervalos de mantenimiento programados. >>

MAXIMA PROTECCION

Para su motor, transmisión y el sistema de combustible

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

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

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



Advance
Auto Parts

AutoZone

BENNETT
Auto Supply

O'Reilly AUTO PARTS
PROFESSIONAL PARTS PEOPLE

Pep Boys

Walmart



zMAX.com




El panel de instrumentos es muy fácil de leer e incluye varias luces de advertencia, un medidor de la temperatura del aceite, un voltímetro digital y un indicador que advierte si algo de agua se coló al tanque de combustible. Además, está equipado con varios compartimentos para almacenar cosas entre los que hay posavasos y una consola dividida en tres arriba del asiento. Además, si el trabajo exige que pases una noche fuera de casa, no hay mayor problema gracias a que tiene disponible una cabina dormitorio.

MOTORES Y TRANSMISIONES

El Granite está disponible con los motores MP7 y MP8, los cuales ofrecen un buen desempeño y una muy respetable cantidad de torque desde bajas revoluciones. El MP7 eroga entre 325 y 405 HP, mientras que el MP8 se mueve un poco más arriba, entre los 415 y 505 HP. Los dos cumplen con las normas ambientales EPA 07 y, desde el 2010, también están disponibles con un sistema selectivo de reducción catalítico (SCR por sus siglas en inglés) que los hace más eficientes y limpios. Los motores pueden trabajar con dos diferentes transmisiones manuales Eaton Fuller, automatizadas Mack mDrive y automáticas Allison, las cuales están disponibles con varias relaciones.

MANEJO

El chasis del camión fue desarrollado para soportar las condiciones más exigentes y, a pesar de su sólida naturaleza, fue construido utilizando materiales ligeros. Además, lleva una barra de torsión para aumentar la rigidez. Para sortear los terrenos más difíciles, lleva un sistema de Inflado de Llantas Central, que con solo apretar un botón de da todo el con-

trol que necesitas sobre la presión de las llantas; olvídate de bajar a desinflarlas una por una para tener mejor tracción. El camión está equipado con una suspensión neumática montada en el exterior, la cual fue diseñada para proveer mayor amortiguación, estabilidad y reducir la vibración; aún así, la verdad es que no le vendría mal un poco más de soporte, pues las irregularidades del camino se pueden llegar a resentir en la espalda a pesar de la suspensión neumática. La dirección se siente bien, pero quizá podría ser un poco más responsiva en la carretera; aunque esto tal vez se deba a que está fabricada pensando en los agrestes terrenos que enfrenta un camión que vive fuera del camino. 



EL MEJOR CAMIÓN ISUZU DE CERVEZA ARTESANAL

Ideal para el distanciamiento social



TASAS APR DESDE

0% EN TODOS LOS CAMIONES A DIESEL ISUZU SERIE N NUEVOS

El Mejor Camión de Cerveza Artesanal Isuzu es la solución perfecta para tu negocio de cerveza artesanal. Además de hacer repartos, la estación fría de 8 grifos te permite servir tus cervezas prácticamente en cualquier lugar al tiempo que practicas el distanciamiento social.

Visita a tu distribuidor local autorizado Isuzu para más información.

ISUZU
TRUCK

El vehículo se muestra con equipamiento opcional; parte del cual lo instala el distribuidor. La oferta de financiamiento APR 0.00% finaliza el 31/12/2020 y está disponible únicamente a través de Isuzu Finance of America, Inc. Términos de financiamiento limitados, se requiere aprobación crediticia. Únicamente distribuidores participantes. Por favor visita a tu distribuidor autorizado Isuzu para más detalles. La carrocería aquí representada es obra de Supreme Corporation. Thermo King es una marca registrada de Thermo King Corporation. Maxon es una marca registrada de Maxon Co. © 2020 ISUZU COMMERCIAL TRUCK OF AMERICA, INC.

ISUZU
FINANCE

VISTAZO AL FUTURO

FREIGHTLINER CASCADIA

EL CASCADIA SE HA CONVERTIDO EN UN REFERENTE EN MENOS DE QUINCE AÑOS Y, AHORA, EN SU SEGUNDA GENERACIÓN, ENTREGA UN CAMIÓN CON UNA GRAN CAPACIDAD DE CARGA Y CONSUMO DE COMBUSTIBLE. ESTO ES LO MENOS QUE SE EXIGE, LO QUE SORPRENDE ES EL NIVEL DE LOS ACABADOS Y LA CANTIDAD DE TECNOLOGÍA CON LA QUE LO HAN EQUIPADO, ALCANZANDO INCLUSO EL NIVEL 2 DE AUTOMATIZACIÓN, ALGO NUNCA ANTES VISTO EN UN CAMIÓN. »







americano: **FREIGHTLINER CASCADIA**

Hace cuatro años, Freightliner deslumbró al mundo del transporte cuando presentó lo que entonces se llamaba New Cascadia, un camión cuyo objetivo principal era ser aún más eficiente que el Cascadia Evolution. Hace un par de años, dieron un paso más adelante al introducir la automatización Nivel 2 en su camión estrella. Esto quiere decir que el camión es capaz de hacer ajustes laterales (de dirección) y longitudinales (acelerar o frenar). Es decir, ya no se limita a alertar al conductor de que el camión está abandonando su carril, por ejemplo, sino que si no se ha activado la direccional, el camión corrige el rumbo para centrar el vehículo en el carril.

También puede acelerar y frenar completamente el camión cuando el tráfico es muy denso, una situación que genera mucho cansancio entre los conductores. Pero las bondades de este sistema, que trabaja con el conjunto de sistemas basados en cámara y radar Detroit Assurance 5.0, no son solo para los conductores. Otra característica es que puede detectar peatones y ciclistas en movi-



miento frente al camión, y frenar completamente el camión para evitar un accidente. Evidentemente, también puede hacerlo si detecta autos en movimiento o estacionados.

DISEÑO

Entre el equipamiento estándar que mejora la aerodinámica del Cascadia está un sello superior en la puerta, espejos de forma elíptica, cofre inclinado, defensa con

deflector de aire incluido y antenas integradas para reducir el arrastre. Por supuesto, están disponibles los paquetes Aero y AeroX para hacer aún más "escurridizo" al Cascadia, los cuales incluyen extensores laterales más largos, carenados más bajos en el chasis, cubiertas para las ruedas de dirección y salpicaderas, las cuales, en conjunto, logran un ahorro de combustible de hasta un 1%. »»



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 PERMISION
- EXPANSION

MAL CREDITO NO HAY PROBLEMA!

RAPIDO Y FACIL!

Si ha sido rechazado por su banco nosotros le podemos ayudar

Los faros son de LEDs, gracias a lo cual otorgan una excelente visibilidad por la noche y en condiciones climáticas como lluvia o nieve, reduciendo además la fatiga por forzar la vista. Otro elemento importante a este respecto es el parabrisas de una sola pieza, cuyo diseño incrementa la zona del limpiaparabrisas un 12 por ciento respecto al Cascadia anterior y está especialmente diseñado para ser más resistente a las roturas. El hecho de que tanto el parabrisas como la ventana de la puerta sean de una sola pieza, le dan al conductor una vista sin obstáculos del camino y de los espejos.



INTERIOR

Como en Freightliner tienen claro que un conductor puede pasar más de 100 horas a la semana en la cabina entre manejar, hacer papeleo, comer, descansar y dormir, se enfocaron en hacerlo lo más cómodo posible. Por ello el table-

ro tiene una forma envolvente con interruptores mejor posicionados para que no tengas que estirarte cual contorsionista para alcanzarlos; en la misma línea, el volante lleva controles integrados. El panel de instrumentos lleva una pantalla

de 5" que, en lugar de darte los códigos de error, te dice claramente cuál es el problema; la navegación de ésta es muy amigable, pues la puedes controlar desde el volante.

Para desarrollar la iluminación, almacena-



americano: **FREIGHTLINER CASCADIA**

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- DD13 350 a 505 HP y 1,250 a 1,750 lb-pie
- DD15 de 400 a 505 HP y 1,550 a 1,750 lb-pie
- DD16 de 475 a 600 HP y 1,850 a 2,050 lb-pie
- Cummins X12 de 350 a 455 HP y 1,350 a 1,700 lb-pie
- Cummins X15 de 400 a 605 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie

SUSPENSIONES DELANTERAS

- Freightliner Multihoja
- Hendrickson Airtek



SUSPENSIONES TRASERAS

- Neumática sencilla y tandem Freightliner

TRANSMISIONES

- Manuales: Eaton Fuller Advantage de 10, 13 y 18 velocidades; Eaton RT de 9, 13 y 18 cambios
- Automatizadas: Detroit DT12 y Eaton Advantage de 10 y 13 cambios
- Automáticas: Allison 3000, 4000 y 5000

miento y la ergonomía de la cabina, DTNA trabajó de manera conjunta con Teague, los diseñadores de interiores de los aviones Boeing. Entre sus aportaciones hay manijas adicionales que facilitan el entrar y salir de la cabina y luces de LED en

el techo que ofrecen una iluminación ambiente más difusa, la cual ayuda a reducir la fatiga visual. Además hay una nueva suspensión que hace más suave el trayecto pero que evita el bambolear lateral. Hay varias configuraciones de cabina que

podrás personalizar en el camino, entre ellas está lo que en Freightliner llaman el Driver Loft, un pequeño comedor/escritorio con dos sillas opuestas con cinturón de seguridad, las cuales pueden doblarse para poder bajar una litera empotrada en la pared en menos de 30 segundos.

El dormitorio fue rediseñado para incluir gabinetes más largos y un guardarropa 4 pulgadas más alto. Además, lleva un gabinete para horno de microondas más grande con espacio suficiente para hornos de tamaño convencional, así como un refrigerador con más espacio para almacenar comida. Para que no te pierdas tus programas favoritos, el Cascadia lleva un soporte oscilante que puede sostener una TV de 26". Por supuesto, hay varias tomas de corriente directa, pero si necesitas más energía en la cabina, hay disponibles varios inversores o cableados para montarlos y poder alimentar así aparatos de corriente alterna. >>



MOTORES Y TRANSMISIONES

Tener un diseño que corte el viento como cuchillo la mantequilla es muy útil, pero para lograr un buen consumo de combustible también se necesita que el tren motriz del camión sea muy eficiente. Por ello, el Cascadia está disponible con cuatro motores, aunque son dos los que Freightliner recomienda para obtener el máximo rendimiento de cada gota de diesel.

El primero es un Detroit Diesel DD13 con una potencia de 350 a 500 HP y un torque de 1,250 a 1,750 lb-pie; la otra opción es un DD15 cuya potencia oscila de 400 a 505 HP y el par motor va de 1,550 a 1,750 lb-pie. En ambos casos, los ingenieros trabajaron con el mapeo para lograr que entreguen más torque a menos revoluciones por minuto, de modo que gastes menos diesel para mover la carga. Las otras dos opciones son para quienes necesiten aún más poder y son un DD16 con 475 a 600 HP y 1,850 a 2,050 lb-pie de torque, y un Cummins X15 con 400 a 605 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie. Una adición reciente al portafolio de motores es el Cummins X12, que está pensado para aplicaciones donde el peso es muy importante, pues pesa como un motor de 11 litros pero tiene la potencia de uno de 13.

En cuanto a la transmisión, la marca recomienda el uso de una automatizada de 12 cambios para obtener el máximo rendimiento de combustible, ya que utiliza programas de reconocimiento de terreno que le permiten conocer la ruta que tiene por delante de modo que pueda aprovechar al máximo la energía cinética del camión. También están disponibles cajas manuales Eaton Fuller de 9, 10, 13 y 18 velocidades; así como automáticas Allison de las series 3000, 4000 y 5000.


SEGURIDAD

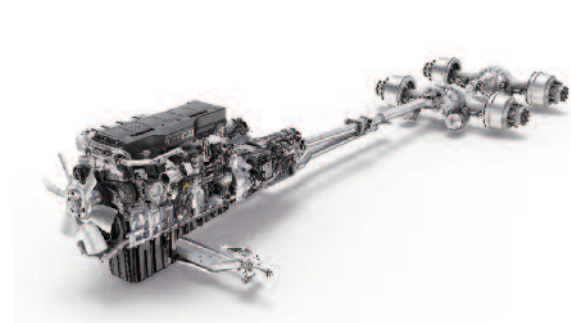
Además del sistema de iluminación de LED, el Cascadia está equipado con varios sistemas de seguridad activa y pasiva como el Asistente de Frenado Activo, que puede detener el camión por completo al detectar objetos estacionarios, el Control de Crucero Adaptativo y la Advertencia de Abandono de Carril, que incluye



captura de video de modo opcional.

No cabe duda de que en Freightliner hacen todo menos dormir en sus laureles, pues el Cascadia ha elevado el listón en el segmento de los camiones de larga distancia gracias a la incorporación de los sistemas

Detroit Assurance 5.0 para lograr el Nivel 2 de automatización. Disponible con cabinas de día y dormitorio de 116" y 126", con techos de 48" a 72" para las segundas, este camión es, sin lugar a dudas, uno de los referentes del segmento. 



americano: **FREIGHTLINER CASCADIA**

32

FEBRERO DE 2021 | TRANSPORTE LATINO



NATIONAL CONVENTION & TRUCK SHOW

JUNE 3-5, 2021

HARRISONBURG



VIRGINIA



ROCKINGHAM COUNTY FAIRGROUNDS

Información y Registro

www.ATHS.org/Convention



DAF

A **PACCAR** COMPANY





LA EFICIENCIA DEL TRANSPORTE DAF IMPULSA LA EXCELENCIA PURA

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

MARCA EL PASO

SCANIA SERIE S 2021

HACE UN PAR DE AÑOS, SCANIA ELEVÓ AÚN MÁS LA BARRA EN EL SEGMENTO DE LARGA DISTANCIA. LOS FAMOSOS INTERIORES DE LA SERIE S FUERON MEJORADOS PARA SER AÚN MÁS LUJOSOS Y ESPACIOSOS, CON UN SUELO PLANO PARA MAYOR COMODIDAD, UNA EXCELENTE VISIBILIDAD Y MUCHOS ESPACIOS PARA GUARDAR COSAS. »»





Durante años, Scania ha sido uno de los líderes en el ramo del transporte de larga distancia; no solo en Europa, donde es ampliamente conocido, sino en el mundo. La más reciente generación de la Serie S, presentada hace un par de años, trajo consigo un nuevo modelo entre sus cabinas dormitorio con piso plano. En el diseño de las cabinas tomaron en cuenta hasta el más mínimo detalle para responder a las demandas actuales y futuras de sus clientes. La nueva generación de cabinas modulares refleja la identidad y el diseño característicos de Scania, y están fabricadas en la fábrica de Oskarshamn, Suecia.

El diseño básico de las cabinas fue desarrollado en estrecha colaboración con la empresa



hermana de Scania, Porsche Engineering. La nueva gama de cabinas no tiene ninguna pieza en común con la gama de cabinas existente de Scania, pero naturalmente se han trasladado y desarrollado todos los aspectos positivos de

las cabinas de Scania.

DISEÑO

En lo que se refiere al exterior, la marca ha dado máxima prioridad a aspectos relacio-



EN DETALLE FICHA TÉCNICA

MOTORES

- 13 litros, 370 a 540 HP y 1,400 a 1,990 lb-pie
- 16 litros, 520 a 770 HP y 1,990 a 2,730 lb-pie

TRANSMISIÓN

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

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos
- Neumática

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática

nados con la aerodinámica y, por lo tanto, con el consumo de combustible. Todas las superficies (delantera, laterales e incluso la parte inferior del vehículo), se han optimizado para lograr una resistencia mínima al viento. Todos los componentes se han diseñado teniendo esto en cuenta, incluso los limpia-parabrisas, los espejos retrovisores y las distintas luces. Hasta los deflectores de aire y los carenados laterales se han integrado cuidadosamente en el diseño general, y se les ha prestado la misma atención durante la fase de desarrollo.

La nueva generación se ha desarrollado haciendo hincapié en una serie de aspectos generales: entorno del conductor, economía de combustible, uso óptimo del espacio interior, seguridad y máxima fiabilidad.

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

En las estructuras de la cabina se ha utilizado acero de alta resistencia. Se ha dado forma a los distintos elementos estructurales comprimiéndolos o enrollándolos antes de unirlos mediante distintas técnicas de solda-

dura, soldadura láser o técnicas adhesivas de alta tecnología, creando una estructura monocasco especialmente robusta.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

La nueva Serie S de Scania tiene disponibles dos mecánicas, ambas muy eficientes y que cumplen con la estricta norma ambiental Euro 6, aunque también está disponible con motores Euro 5, Euro 4 y Euro 3, para países con normas ambientales menos severas que las de la Unión Europea. El primero de ellos es un seis cilindros de 13 litros cuya potencia oscila de 370 a 540 caballos de fuerza, con un par motor de 1,400 a 1,990 lb-pie. Si requieres más potencia, está disponible un V8 de 16 litros cuyo caballaje va de 520 a 770 HP y cuyo torque va de 1,990 a 2,730 lb-pie. >>





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

INTERIOR

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

descanso, prestigio y facilidad de uso.

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

Las nuevas cabinas ofrecen una mejor visibilidad gracias a ventanas más amplias, un tablero más bajo, paneles de puertas más estrechos y pilares A optimizados. Además, los espejos de las cabinas de la Serie S tienen una función de gran angular, son eléctricamente ajustables, están calefactados y cuentan con un eficaz sistema de amortiguación antivibración. Las cabinas están preparadas para instalar cámaras de manera opcional y en el lugar de alguno de los espejos. >>



bandag

PROGRAMA VENTAJAS+™

INCREÍBLE VENTAJA DEL LÍDER EN RECACHUTAJE

Garantía limitada de por vida*

Producto armado en los EUA

Recauchutaje grado A

Proceso de manufactura avanzado de Bandag

Compuestos y diseños para banda de
rodadura Bandag de alta calidad

\$169

Cubierta y
recauchutaje

B195™
Remolque
11/32 pulg.

\$189

Cubierta y
recauchutaje

B726™
Tracción con
flanco cerrado
22/32 pulg.

\$199

Cubierta y
recauchutaje

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



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

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



SEGURIDAD

La nueva generación de la Serie S puede ir equipada con airbags cortina de protección en caso de vuelco que van integrados en el techo de la cabina, un equipamiento que hasta ahora no se había utilizado nunca en camiones. Junto con el uso del cinturón de seguridad, los airbags cortina de protección en caso de vuelco son una característica de seguridad crucial para evitar uno de los tipos de accidente con consecuencias graves en

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

En resumen, la nueva Serie S de Scania eleva aún más el ya alto estándar al que la marca sueca nos tiene acostumbrados con sus camiones de larga distancia. Motores eficientes y potentes combinados con cabinas amplias y ergonómicas que hacen las delicias

de los conductores que tienen que pasar muchos días a bordo de ellas, hacen de estos camiones un rival duro de vencer en el competitivo segmento de arrastres de larga distancia. **TL**



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"/>

ELEVANDO LA BARRA

MERCEDES-BENZ SPRINTER

LAS VANS DE CARGA HAN MEJORADO AÑOS LUZ EN LA ÚLTIMA DÉCADA, PERO LA SPRINTER ESTÁ EN UNA CLASE POR SÍ MISMA. LA TERCERA GENERACIÓN ES MÁS VERSÁTIL, EFICIENTE, TIENE MEJORES PRECIOS, UNA IMPRESIONANTE CARGA TECNOLÓGICA Y SE FABRICA EN ESTADOS UNIDOS! »





26

Hace veinticinco años, Mercedes-Benz decidió incursionar en el segmento de las vans de carga y, desde un inicio, dejaron claro que no era meramente un capricho ni mucho menos. La Sprinter se convirtió casi inmediatamente en un referente del segmento, era una van tan buena que ganó el premio a la Van Internacional del Año en 1995. Desde entonces, se ha vendido en multitud de configuraciones: van, chassis cab, minibus e incluso como una pickup. Más aún, se ha comercializado con diferentes marcas además de Mercedes-Benz: Dodge, Freightliner e incluso Volkswagen.

Once años después, en 2006, llegó la segunda generación con suficientes mejoras para hacerle ganar el mismo galardón en 2007 y 2008. Pero como todo por servir se acaba, en Mercedes llegaron a la conclusión de que había que renovar a este importante vehículo de carga, por lo cual hace unos años llegó la tercera generación de la Sprinter, con la cual se transformó por dentro y por fuera, ofreciendo una seguridad y tecnología que no se ven muy seguidos en el segmento. Además, ahora se fabrica en Estados Unidos, en una planta de Mercedes-Benz en Carolina del Sur.

Estados Unidos es el segundo mercado más grande para las vans de Mercedes-Benz, después de Alemania. Aún así, los distribuidores vendieron solo 6,622 Sprinters en los primeros tres meses del año, una cifra que se queda muy lejos de las más de 30,000 Transit que Ford vendió en el mismo periodo. Sin embargo, Mercedes espera que la nueva planta y la tercera generación de esta van le ayuden a cerrar



esta enorme brecha. Por supuesto, la reducción en el precio -casi 5 mil dólares en la versión de pasajeros-, también sumará a este esfuerzo de colocar más Sprinters en las calles.

DISEÑO

Si bien la estética no es una de las preocupaciones fundamentales entre los compradores de las vans de carga, eso no quiere decir que

haya que descuidarla; algo que diseñadores de Mercedes Benz tuvieron presente a la hora de colocar unas líneas que recorren el cofre de la nueva Sprinter del poste A a la orilla de la parrilla. Ésta, por cierto, es más angosta, los faros son más delgados y la posibilidad de montar luces de LED le añade un toque de elegancia a esta van. En el interior, la cabina es más personalizable que nunca y el sistema de infoteni-





miento está mucho más cerca de los que vemos en los autos de lujo de Mercedes.

INTERIOR

La cabina no es tan lujosa como la de un auto Mercedes Benz porque la Sprinter es una van de trabajo. El interior está hecho prácticamente de plástico, de no ser por la pantalla de infotención, un diminuto posabrazos y algunos toques de

metal. Las cosas están muy bien organizadas, pero todas las superficies son duras al tacto. La posición de manejo es alta y no hay una consola central que separe al conductor del pasajero

En las versiones tope de gama, el tablero tiene como elemento principal una pantalla táctil de 7 o 10.3 pulgadas en el centro del mismo, la cual es muy fácil de operar desde el asiento del conductor o del pasajero. Esto es importan-

te porque el sistema gestiona prácticamente todo, desde el radio y la navegación a una serie de comandos de voz que trabajan con el Mercedes-Benz User Experience (MBUX).

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

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

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



MOTORES

Cuando se dio la noticia de la nueva Sprinter, se anunciaron tres diferentes motores para el mercado norteamericano, luego dijeron que solo dos: un cuatro en línea de gasolina con 188 HP y 258 lb-pie, y un V6 turbodiesel con 188 HP y 325 lb-pie. Pero desde el año pasado retomaron la trinidad de propulsores con la adición de un diesel 4 cilindros con 161 HP y 288 lb.pie. En cuanto a la transmisión, hay una automática de nueve cambios y una de siete. También podrás elegir entre tracción trasera o integral, pero no está disponible la tracción delantera que sí se vende en Europa -una primicia para la marca-.

MANEJO

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

Es una van increíblemente fácil de manejar y ahora también de estacionar gracias a una cámara de reversa y a otra de 360 grados, disponibles como opción. Otras ayudas que mejoran la seguridad incluyen un asistente de viento cruzado, asistente de abandono de carril, moni-




toreo de desatención del conductor, alerta de punto ciego e incluso control de cruceo adaptativo. Puede que sea una van de trabajo, pero la lista de equipamiento opcional incluye elementos de lujo, como asientos delanteros calefactados y un cargador inalámbrico para el teléfono.

En cuanto a los precios, la Cargo arranca en \$34,495, la Cab Chassis en \$40,595, la Crew en \$39,395 y la de Pasajeros en \$41,095. Sí, no es precisamente barata, pero la versión de pasajeros es casi 6 mil dólares más barata que en la anterior generación y no hay que olvidar que estamos hablando de un vehículo diseñado por Mercedes-Benz -con la calidad y el respaldo que esto conlleva-



utilitario: **MERCEDES-BENZ SPRINTER**



va-, que ahora es fabricado en Carolina del Sur. Para la nueva generación, Mercedes mantuvo todo lo bueno de la Sprinter y mejoró todo aquello que necesitaba ser actualizado. La cabina es muy limpia y representa un paso adelante en cuanto a diseño, además de que presenta nuevas tecnologías especialmente creadas para maximizar la funcionalidad de una van comercial. La evolución de los motores parte de unos que ya eran buenos y la conectividad está entre las mejores de Mercedes-Benz. Por supuesto, la firma ya está trabajando en una versión eléctrica que llegará al mercado como parte de la siguiente generación de la Sprinter. 



FIX A TICKET

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



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

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

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

855.349.2849



CAPAZ

GMC Canyon 2021

Las pickups de media tonelada acaparan los reflectores -y las ventas-, pero sus hermanas menores son vehículos muy prácticos para quienes gustan de las camionetas pero no necesitan mover grandes cargas. Con dos motores a gasolina y un diésel, ofrece una buena versatilidad para satisfacer diferentes necesidades. »



Durante muchos años, las pickups medianas eran un segmento que los fabricantes añadían a su portafolio más por compromiso que por convicción, pues había modelos a la venta, pero casi no los promovían. Ahora, el mercado ha cambiado y con la reintroducción de la Canyon en 2014 GMC dejó ver que había un mercado para esta camioneta. Quizá no sea la mejor vendida de la marca, pero sin duda es una excelente opción para quien no necesita una pickup de media tonelada. Aunque a algunos les puede parecer nueva, la Canyon tiene ya más de 17 años en el mercado -apareció en el 2004 para reemplazar a la Sonoma-. Quizá la sensación de novedad se deba a que la Canyon dejó de producirse en el 2012 y, tras una pausa de dos años, GMC decidió retomar la producción.

La actual generación de la Canyon viene con varias características de su hermana mayor, la Sierra, como faros de xenón con luces de día de LED en forma de C, una parrilla con diseño similar y escalones en la defensa trasera. Esta pickup está disponible en varias configuraciones que incluyen una cabina extendida con cama de seis pies y una cabina Crew con cama de cinco pies de serie y una opcional de seis pies. Como ya es costumbre, los niveles de equipamiento son SLE, SLT y Denali. La versión SLT incluye el paquete All-Terrain, el cual incrementa la capacidad todo terreno de la Canyon, además de algunos aditamentos exteriores que la diferencian del resto. Para 2021, la mayor novedad es la adición de la versión AT4, pensada para los amantes del off-road. Para incrementar la eficiencia de la Canyon, GMC la dotó con tomas de aire en la parrilla que se cierran automáticamente cuando no necesitan ventilación extra y se abren cuando el motor necesita enfriarse. Además, la puerta de la cajuela lleva amortiguadores para evitar que se azote y múltiples opciones para amarrar la carga en la caja y mantener todo en su lugar. En cuanto al trabajo, tiene una capacidad de arrastre de remolque de hasta 7,700 libras con el motor diesel

MOTORES Y TRANSMISIONES

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



incremento de 3 HP y 6 lb-pie).

Tanto el cuatro en línea como el V6 llevan inyección directa de combustible, apertura variable de válvulas y un sistema de enfriamiento que rocía aceite en la parte inferior de los pistones, ayudando a mantener controlada la temperatura en el bloque del motor de aluminio. Los dos están equipados con transmisiones automá-

ticas de seis velocidades, aunque en el 2.5 puedes pedir una manual de seis cambios de manera opcional. Además, existe una caja de ocho cambios exclusiva para el V6.

El motor diesel es un cuatro en línea de 2.8 litros turbocargado con mucho torque y gran eficiencia gracias a sus 181 caballos de fuerza y las impresionantes 369 lb-pie. En cuanto a con-



sumo, es uno de los mejores en el segmento con 22 mpg en la ciudad y 31 en carretera. De poner la potencia al piso se encarga la misma caja automática de seis del resto de la gama, pero tiene disponible también la “nueva” transmisión de ocho velocidades.

La eficiencia en el consumo de combustible de los motores a gasolina es notable, pues el 2.5

litros da 20 millas por galón en ciudad y 27 en carretera usando la caja automática de seis velocidades, tracción en un eje y cabina extendida. La 2.5 litros obtiene 18 mpg en la ciudad y 26 en la carretera si es 4x2, si quieres tracción en ambos ejes los números caen ligeramente a 17 mpg en ciudad y 24 en carretera, nada mal considerando el aumento de peso.

El chasis de la Canyon es el típico de una pickup y está soportado mediante una suspensión independiente en el eje delantero y de “eje vivo” en la parte trasera, con muelles parabólicos con amortiguadores de doble tubo como elemento elástico. De detener a la Canyon están encargados frenos de disco en las cuatro ruedas. Y en cuanto a hacer trabajo duro, la Canyon no se arruga, pues tiene una capacidad de arrastre de 7,600 libras y de carga de 1,620 libras—aunque esto solo con los motores V6, las cifras del cuatro cilindros son más modestas.

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

INTERIOR

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

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



La ergonomía es buena, pues los controles están bien ubicados y son fáciles de usar. La pantalla táctil de ocho pulgadas y el software IntelliLink es una maravilla, pues es fácil de entender y relativamente rápida en su respuesta. El software de infotención incluye Apple CarPlay y Android Auto, así como un hotspot Wi-Fi 4G LTE. También hay una cámara de reversa con líneas direcciona-

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- 4L de 2.5 litros con 200 HP y 191 lb-pie
- V6 de 3.6 litros con 308 HP y 275 lb-pie
- 4L diesel de 2.8 litros con 181 HP y 369 lb-pie

TRANSMISIONES

- Automáticas de 6 y 8 velocidades
- Manual de 6 velocidades

SUSPENSIÓN TRASERA

- Multibrazo


PRECIO

- Desde \$21,500

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente

les dinámicas, la cual es estándar en varios niveles de equipamiento.

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



LIBERATE

con un

MES GRATIS DE PREPASS.



Obtenga un mes gratis* de PrePass, la solución probada para evitar las casillas de peaje, y libérate para seguir rodando mientras ahorras tiempo, combustible y dinero. ¡Pruébalo hoy mismo!



Servicio proporcionado por HELP Inc.

PrePass.com/Regalo
877-836-8412

Utilizar el código "Transporte" por un mes gratis.

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

CUIDA TU BATERÍA

5 CONSEJOS DE MANTENIMIENTO INVERNAL PARA TU BATERÍA AGM

LA BATERÍA ES UNO DE LOS COMPONENTES MÁS ESENCIALES DE TU CAMIÓN; SIN ELLA, SIMPLEMENTE NO PUEDES ARRANCAR. POR ELLO, TE TRAEMOS UNA SERIE DE CONSEJOS PARA QUE CUIDES DE ELLA CUANDO LA TEMPERATURA DESCENDE, LA ÉPOCA EN QUE MÁS SUFRE, Y ASÍ NO TE QUEDES VARADO. »



Cualquier persona responsable del mantenimiento de camiones de trabajo comerciales, una flota gubernamental u otros camiones de servicio pesado, sabe lo fundamental que es realizar el mantenimiento de rutina programado para evitar costosas reparaciones y tiempo de inactividad. En muchas partes del país, el invierno trae consigo su propio conjunto de desafíos, principalmente las gélidas temperaturas, que afectan a los vehículos.

Se han producido muchas mejoras en la tecnología de baterías de plomo-ácido desde su invención hace más de 160 años. Un ejemplo es la introducción de la tecnología Absorbed Glass Mat (AGM) en la década de 1970. Este avance en particular proporcionó ventajas que son de importancia crítica para los vehículos de hoy en día que requieren mucha energía y que tienen altas demandas de trabajo, como camiones de trabajo, vehículos de flotas gubernamentales y aplicaciones de camiones de servicio pesado. Los beneficios generalmente incluyen más arranques por batería, recarga más rápida, menor peso, manejo más seguro y válvulas de liberación de gas que protegen la vida útil de la batería. Sin embargo, incluso con todos estos avances, el rendimiento de las baterías de plomo ácido se ve dramáticamente afectado por las bajas temperaturas.

Si bien las baterías AGM son más duraderas y mucho más confiables en climas fríos, cualquier batería puede verse afectada por temperaturas bajo cero. Ahora que el frío está aquí, existen algunas medidas prácticas que puedes tomar para evitar tiempos de inactividad innecesarios provocados por problemas con la batería y para ayudar a que tus vehículos comiencen con fuerza durante todo el invierno. »»



5 CONSEJOS PARA EVITAR QUE EL FRÍO DEL INVIERNO CONGELE LA PRODUCTIVIDAD:

1. VERIFICA EL ESTADO DE LA BATERÍA

La inspección de rutina de la batería siempre es importante. Es especialmente recomendable antes de la temporada de invierno. Siguiendo todas las reglas de seguridad y usando el equipo de protección personal apropiado, como gafas de seguridad o careta, guantes de goma y ropa protectora, tú o tu técnico debe realizar una inspección completa de las baterías de tu camión (o flota de vehículos). Comprueba si hay grietas, piezas rotas, fugas u otros daños en la carcasa. Revisa la sujeción / amarres de la batería.

2. REALIZA EL MANTENIMIENTO DE LA CONEXIÓN DE LA BATERÍA

Inspecciona los cables y las conexiones para asegurarte de que estén firmes y limpios. Examina las terminales o los postes para asegurarse de que no estén desgastados o rayados. Las conexiones deben limpiarse para eliminar la suciedad y la corrosión. Cubre las conexiones sin sellar con grasa dieléctrica.





3. REALIZA UNA PRUEBA DE CARGA

Una prueba de carga es esencial para determinar el estado de la batería. En esencia, imita la tensión ejercida sobre la batería por el motor de arranque y otros elementos auxiliares. Un comprobador electrónico simplifica el procedimiento. Comienza con una batería completamente cargada. Para las baterías AGM, se requiere un voltaje de circuito abierto (OCV por sus siglas en inglés) de al menos 12,6. Luego desconecta el cable de tierra negativo. Con el probador, deberás ingresar la información exacta para obtener una lectura precisa: los amperios de arranque en frío (CCA por sus siglas en inglés), el tipo de batería (AGM vs inundada) y la temperatura de la batería. Luego, el probador cargará la batería y proporcionará los resultados de la prueba.

4. MANTÉN LAS BATERÍAS COMPLETAMENTE CARGADAS

Cualquier protección del frío exterior puede ayudar a la batería y, por lo tanto, se verá menos afectada por las bajas temperaturas. Lo mejor es estacionarse en un garaje u otro recinto cuando sea posible. Los calentadores de batería también son útiles. Para los vehículos en el taller, el uso de un cargador / mantenedor mientras se repara el vehículo ayudará a recargar la batería, evitará que se descargue a niveles de congelación y compensar las cargas durante el servicio de reparación o mantenimiento preventivo (PM).

Las reacciones químicas dentro de la batería se ralentizan por el frío, por lo que la recarga lleva más tiempo. Durante el clima frío, asegúrate de que los viajes programados brinden una oportunidad adecuada para que el alternador de un vehículo recargue

completamente la batería. Arrancar un vehículo reduce el estado de carga de la batería. Es más probable que un vehículo que se usa constantemente para viajes cortos tenga la batería descargada. Esto podría resultar en una menor duración de la batería si no se carga completamente a diario, o peor aún, en un vehículo varado.

5. DESCONECTA LOS CABLES PARA ALMACENAMIENTO A LARGO PLAZO

Para mantener la carga en baterías de repuesto almacenadas o en vehículos que no están en funcionamiento, simplemente retire los cables para evitar que cualquier drenaje parásito descargue la batería. Un pequeño cargador de mantenimiento es una buena opción.

También hay algunas otras consideraciones que ayudarán al rendimiento de la batería en invierno y, a veces, se pasan por alto. Anima a los conductores a apagar las cargas auxiliares antes de estacionar sus vehículos. Esto podría incluir sistemas de sonido, cargadores de dispositivos o un dispositivo de navegación GPS conectado al sistema eléctrico a través de una toma de corriente auxiliar de 12V. Si se dejan encendidos, podría ocurrir una descarga innecesaria, se puede producir una reducción del SOC y un aumento del riesgo de que no encienda o se congele y se genere una tensión innecesaria en la batería.

Por otro lado, nunca es desaconsejable reemplazar una batería vieja, una que tiene más de cuatro años, especialmente si percibes una disminución en el rendimiento. Una nota más muy importante. Incluso si has sido diligente con el mantenimiento de la batería en invierno, si alguna vez sospechas que una batería se ha congelado, nunca intentes arrancar el vehículo. Podrías causar daños importantes a la batería. Siempre es mejor



reemplazar la batería.

Las baterías AGM en tus vehículos brindan algunos beneficios patentes respecto a las baterías inundadas. La práctica de estos procedimientos básicos de mantenimiento invernal ayudará a garantizar que tus vehículos

continúen arrancando con energía y que tus baterías duren más que el invierno durante muchos años. Asegúrate siempre de seguir las pautas del fabricante para el cuidado y manejo de la batería, y dirige cualquier pregunta a tu profesional de baterías. [TTL](#)





LA VENTAJA DE ALLIANCE

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



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



alliancetruckparts.com



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



facebook.com/alliancetruckparts

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

DAIMLER | Alliance Truck Parts - Una marca del grupo Daimler





TECNOLOGÍA DE PAGO

AVANZAN LOS SISTEMAS DE PAGO POR TIEMPO

La llegada de los dispositivos de registro electrónico causó mucha polémica, pero uno de los beneficios que aportan es la capacidad de reunir datos que permiten a las flotas crear un sistema de pago por tiempo de conducción que maximiza las ganancias para los conductores. »

Tradicionalmente, los transportistas de camiones han utilizado el millaje como base para fijar los precios de las cargas, facturar a los clientes y pagar a los conductores. En esta industria de bajo margen, sin embargo, el tiempo siempre ha sido el denominador más importante. Cada vez más, los transportistas están utilizando mediciones basadas en el tiempo para crear una alineación entre estos procesos comerciales críticos. Como parte de este esfuerzo, muchos están utilizando sus sistemas de datos e información para crear modelos de pago por horas y salarios.

Los dispositivos de registro electrónico (ELD por sus siglas en inglés) fueron el impul-



so de este cambio al crear visibilidad operativa de dónde se está desperdiciando tiempo y dinero. Más allá de garantizar que los conductores cumplan con las reglas de horas de servicio, la tecnología captura un registro

minuto a minuto del ciclo de trabajo de 14 horas para ver dónde se usa el tiempo en actividades productivas y no productivas.

Antes de los ELD, los administradores de flotas sabían, y a menudo esperaban, que los conductores recuperaran el tiempo perdido al cargar, descargar o atascarse en embotellamientos. Los conductores que “fabricaban” cuadernos de registro de papel “correjidos” con lápiz en la oficina hicieron posible que las tarifas de flete basadas en el millaje se alinearan artificialmente con el pago del conductor basado en el millaje.

Sin embargo, en la era ELD, los ejecutivos de flotas ya no pueden permitirse el lujo de fijar precios a las cargas y facturar a los clientes únicamente sobre la base de la tarifa por milla. Usar los ingresos por día es la



medida más importante para la rentabilidad empresarial. "Tenemos que cumplir con una proyección de ingresos por día [para un camión], independientemente de si una carga es de 168 o 500 millas", dice Ed Nagle, presidente y director ejecutivo de Nagle Companies, un transportista de 50 camiones refrigerados con sede en Toledo, Ohio, que da servicio a la costa este.

La mayoría de los costos de una operación de transporte por camión son fijos, explica, a excepción de los cargos de mantenimiento, combustible y accesorios. Cada vez más, muchas flotas que pagan a los conductores por milla tienen que contar su mayor gasto como un costo fijo si tienen garantías mínimas para los cheques de pago semanales de los conductores.

AUMENTO DEL SALARIO

En 2017, Nagle Companies cambió a los conductores a un salario inicial de \$1,100 por semana. Antes de esto, el pago semanal de los conductores era fluctuante. Algunas semanas podrían estar limitadas, por causas ajenas a ellos, a entre 1,600 y 1,800 millas, de modo que no alcanzaban el umbral de bonificación de la flota de 2,000 millas. Los conductores pueden ganar \$800 una semana y la próxima semana ganar \$1,700 dependiendo de cuándo se recibió su documentación. Nagle dijo que su equipo de administración concluyó que "dependía de nosotros" asegurarnos de que los conductores ganaran una cierta cantidad por semana, y el salario garantiza que los conductores sean compensados por el tiempo pro-

ductivo que pierden por llevar cargas con múltiples paradas.

"La mayoría de las personas que son profesionales reciben un salario", explicó Nagle, "y la realidad es que estamos buscando conductores que vean esta profesión como algo fundamental para nuestra industria y nuestra sociedad. Queremos a quienes se comprometan con ella. No solo queremos gente que tome el volante. Queremos conductores que sean pensadores críticos y que puedan planificar el viaje y que tengan todos los atributos positivos de un buen conductor". El transportista exige al menos dos años de experiencia en carretera para los nuevos conductores contratados, pero "no tomamos muy en serio a los conductores a menos que tengan 5 años", dijo. >>



Nagle Companies anunció recientemente un aumento salarial que comienza en \$1,400 y alcanza una tasa de pago máxima de \$1,800 por semana. El aumento del 17% es el mayor aumento salarial de los conductores en los 36 años de historia de la compañía. Los conductores también tienen la oportunidad de ganar bonificaciones por seguridad y eficiencia de combustible. El único requisito para los conductores es estar disponible para trabajar. Nagle dijo que los conductores pueden esperar que los despachadores los lleven a casa para realizar un reinicio de 34 horas con el objetivo de pasar dos noches en casa por semana. "Muchas veces funciona, pero hay veces que no", dijo Nagle. "Si los conductores pueden planear estar fuera de casa un fin de semana al mes, nunca se sentirán decepcionados".

PAGO POR HORA

Como otros transportistas que llevan materiales peligrosos, Liquid Trucking fue uno de los primeros en adoptar registros electrónicos debido al escrutinio adicional de este sector por parte de la Administración Federal para la Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés). Como uno de los pioneros, la empresa utilizó los datos para crear un sistema de pago por hora en 2012 con la seguridad del conductor como su objetivo principal.

Liquid Trucking ha estado pagando a los conductores por hora desde 2012 y anunciará un aumento salarial significativo. "Nuestros conductores pueden reducir la velocidad debido al clima y las condiciones adversas sin tener que preocuparse de que su salario se vea afectado negativamente", dijo Jason Eisenman, director de recursos humanos de la flota de 180 camiones con sede en Plattsmouth, Nebraska.

Liquid Trucking paga actualmente una tarifa por hora de \$23.75 por todo el tiempo, contado hasta el minuto, que los conductores registran



maneja. Paga una cantidad menor por hora de \$19 por la primera hora que los conductores gastan cargando, descargando y lavando tanques, y \$14 por hora por tiempo prolongado. Esta estructura de pago ofrece a los conductores un incentivo para maximizar el tiempo de conducción y minimizar el tiempo que pasan en el estado de servicio no conduciendo.

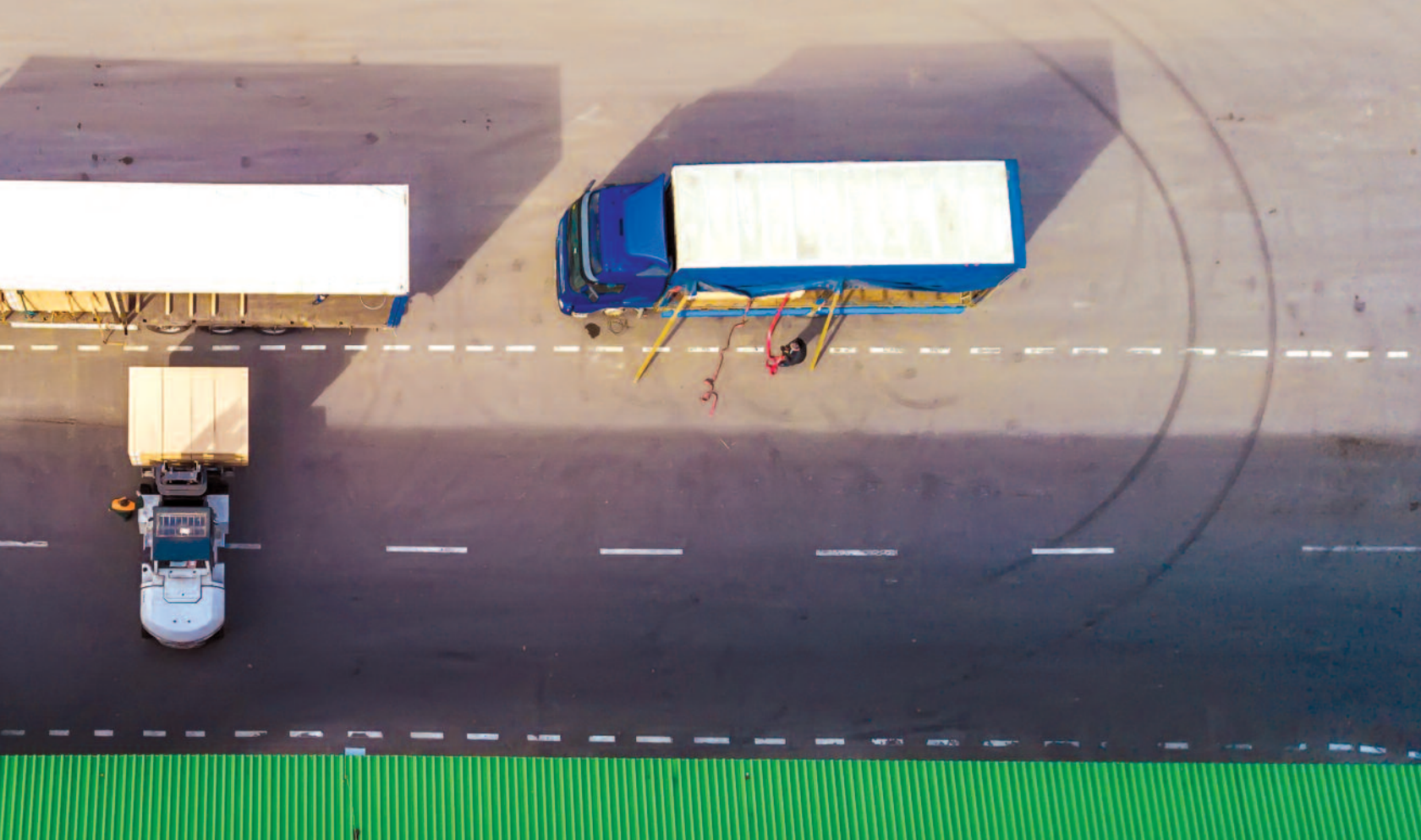
El sistema de comunicaciones móviles en la cabina de Liquid Trucking tiene macros en el flujo de trabajo que los conductores usan para marcar eventos de llegada y salida. Estos registros de eventos se utilizan como base para sus

tarifas de pago por hora. El seguimiento del tiempo comienza en el momento en que los conductores presionan una macro de llegada en el sistema de movilidad en la cabina cuando llegan a las ubicaciones de envío, recepción o lavado de tanques, y finaliza cuando los conductores seleccionan una macro de salida.

Cuando llegan los conductores, lo primero que hacen es poner el freno de aire y enviar la macro para asegurarse de que su tiempo sin conducción se registre como pago. Asimismo, los conductores envían una macro de salida en el momento en que se cargan o descargan y están listos para moverse. Esto asegura que a los conductores se les pague por todo el tiempo de conducción a una tarifa más alta. "A los conductores les gusta poder controlar sus tiempos de pago", dijo Eisenman.


Como beneficio adicional, Liquid Trucking tiene datos más precisos basados en la ubicación y la hora para las llegadas y salidas para calcular los tiempos de detención y las tarifas de flete. La compañía también paga a los conductores un bono por hora de hasta \$3 por todo el tiempo de conducción. Los conductores califican al alcanzar los objetivos de la flota de productividad (ingresos por camiones) y medidas de desempeño durante el trimestre anterior.





El 20% superior de los conductores en las medidas de rendimiento reciben la bonificación máxima. La bonificación se reduce para los grupos de actuación restantes. Los conducto-

res del segundo grupo se encuentran entre el 20% y el 40% superior, y así sucesivamente. Solo el quinto grupo en el 20% inferior no califica para el bono. El programa asegura que el

80% de todos los conductores reciban una bonificación por hora de cierta cantidad. ¿Qué les parece este sistema amigos? ¿Les gusta o prefieren el de la vieja escuela? 



¿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





¿QUIERES SER

CA
MIO
NE
RO?

MANEJA EL ESTRÉS

LA VIDA DE UN CAMIONERO PUEDE SER MUY DESAFIANTE, PUES TE HACE ENFRENTARTE A SITUACIONES QUE -EN MUCHAS OCASIONES- HARÁ QUE TU PACIENCIA SE PONGA AL LÍMITE. CONDUCTORES DESCONSIDERADOS, EXPEDIDORES CON PRISA, CAMINOS EN MALAS CONDICIONES... EN FIN, QUE HAY MUCHAS RAZONES POR LAS CUALES UNO PUEDE PERDER LAS CASILLAS. SIN EMBARGO, ES IMPORTANTE QUE APRENDAS A MANEJAR EL ESTRÉS PARA QUE ESTE TIPO DE SITUACIONES NO TE SAQUEN DE BALANCE, O LO HAGAN LO MENOS POSIBLE, CON LA SUBSECUENTE CARGA EMOCIONAL QUE ESTO CONLLEVA. PORQUE NO SE SI TE HAS FIJADO, PERO ESTAR ESTRESADO O ENOJADO ES ALGO QUE CANSA MUCHÍSIMO.

Cualquiera puede aprender formas de manejar el estrés de manera más eficaz. Aquí hay algunas formas de eliminar el estrés que funcionan y no requieren medicamentos. Perfecto para camioneros o personas que necesitan funcionar sin alterar su conciencia. No tiene por qué costar un brazo y una pierna para aliviar el estrés.

• HAZ MÁS EJERCICIO.

El ejercicio es un remedio universal para ayudar con todo tipo de problemas de salud, pero también es bueno para eliminar el estrés. El ejercicio está destinado a eliminar el estrés. El estrés prepara al cuerpo para actuar. Luchar o huir es el estado de su cuerpo como resultado de estar muy estresado. Hacer cualquiera de las dos cosas es quemar energía (ejercicio), por supuesto, tu y yo sabemos que en realidad no respondemos de esta manera porque no vivimos en la jungla donde la mayoría de nuestras respuestas e instintos naturales son necesarios para la supervivencia. El estrés provoca la liberación de cortisol que afecta negativamente al sistema inmune (y también puede instigar la depresión). Estas toxinas flotan aterrizando tu cuerpo hasta que se disipan. El

ejercicio reduce la presencia de los subproductos del estrés y, por lo tanto, te ayuda a controlar y normalizar. Para sentir los efectos calmantes basta con dar caminata activa de 20 minutos.

• RESPIRA PROFUNDO

Si, sabemos que es un cliché. Pero funciona. Y lo mejor es que puedes estar en cualquier lugar y relajarte, calmar tu mente concentrándote en respirar lenta y profundamente. Si tienes oportunidad, siéntate en una posición erguida con los hombros relajados y con los ojos cerrados. Inhala profundamente por la nariz y sostén la respiración mientras cuentas hasta 5 y luego exhala por la boca. Respira desde el vientre. Mientras haces esto durante uno o dos minutos, te concentrarás en su respiración y no en los problemas que te han estresado.

• TOMA SIESTAS ENERGÉTICAS

Los estudios muestran que sesiones de sueño de 15 a 30 minutos o 1 hora - dependiendo de la persona- en cualquier momento que no sea en el medio de la noche, tuvo grandes beneficios de salud. Reducir el estrés es sólo uno de ellos. Todos sabemos que no siempre podrás hacer esto, pero si puedes, adelante.

• RÍETE DE TUS PROBLEMAS

La risa es una excelente manera de lidiar con el estrés. Libera endorfinas y estimula el sistema inmunológico y al mismo tiempo reduce las toxinas en el cuerpo. Tenga a la





mano el CD de tu comediante favorito con un dedo en el botón de reproducción.

● **HAZ ALGO PARA AYUDAR A ALGUIEN MÁS**

Cambia tu enfoque. Ayuda a otra persona con los desafíos que enfrenta. A veces,

las personas solo necesitan una buena conversación o tal vez una voz externa para intervenir o una situación. Cuando dejas de concentrarte en ti mismo y, en cambio, intentas ayudar a alguien más con sus problemas, te sentirás mejor el tiempo suficiente para poner tu problema en la pers-

pectiva adecuada. A menudo vemos lo que enfrentamos como más grande de lo que realmente es. Si evaluamos adecuadamente la situación y, en lugar de preocuparnos, pasamos a averiguar cuál es el siguiente paso para seguir avanzando, experimentamos menos estrés. [TTL](#)



A red and purple binder is positioned diagonally on the left side of the page. A magnifying glass with a wooden handle and a yellow frame is placed over a white computer keyboard. The background at the top of the page has a metallic, diamond-plate texture.

7 TIPS PARA REPONERTE DE LAS FIE\$TA\$

CHECKLIST FINANCIERO POST FIESTAS

LA TEMPORADA NAVIDEÑA SUELE CAUSAR ALGO DE ESTRÉS SOBRE LAS FINANZAS, PUES ES FÁCIL QUEDAR ATRAPADO EN EL FRENESÍ CONSUMISTA Y GASTAR DINERO DE MÁS. PARA EVITARLO, LO MEJOR ES HACER UN PRESUPUESTO Y APEGARTE A ÉL. PERO ESE ES SOLO UNO DE LOS CONSEJOS QUE TE DAREMOS PARA AYUDARTE A TENER UNAS FINANZAS MÁS ESTABLES.»

La última cosa en tu mente después de la temporada navideña podría ser una lista de verificación financiera. Sin embargo, si piensas en todos los gastos en los que acabas de incurrir, podría ser hora de que eches un vistazo a tu actividad financiera. No solo para los gastos inmediatos después de las fiestas, sino para la gestión del dinero durante todo un año. Este es un momento perfecto para sentarse y repararlo, mientras más pronto en el nuevo año, mejor.

Podrías haberte enfrentado a grandes gastos este año como conseguir una casa, comprar un coche o incluso sacar un gran préstamo estudiantil. No hay nada de malo en ninguno de estos, ya que todos ayudan a aumentar tu patrimonio neto. Siempre y cuando, claro, seas capaz de administrar el pago con prudencia y que tengas cuidado al agregar gastos grandes e innecesarios.

El problema, sin embargo, es que la temporada navideña se ha convertido en sinónimo de grandes gastos. Como prueba, Forbes compartió recientemente en un artículo que los consumidores habrían gastado más de 1 billón de dólares durante esta época. Deja que eso se asimile por un momento y te darás una idea de cuánto ha gastado la gente en las últimas semanas. Como transportista, esto es bueno porque hay más trabajo, solo se trata de estar alerta para no caer en

este frenesí de compras y gastar de más.

Sin embargo, las festividades no tienen que ser solo gastos y no deberían serlo. Además de ser el momento perfecto para pasarlo con familiares y amigos, también puedes usar este tiempo para mirar hacia atrás en tu lista de verificación financiera para que puedas avanzar con tus metas para el próximo año. Es más fácil planificar el futuro si sabes cómo administrar sus finanzas para este año.



VUELVE AL BUEN CAMINO CON ESTA LISTA DE VERIFICACIÓN FINANCIERA

Si estás listo para arremangarte y profundizar en tu actividad financiera durante el año y especialmente la temporada navideña, aquí hay algunas cosas que debes considerar. Esta lista de verificación puede ayudarte a cubrir la mayoría, sino todas, las bases de tu lista financiera.

1. VERIFICA SI ESTUVISTE DENTRO DEL PRESUPUESTO CON TUS GASTOS NAVIDEÑOS

NRF.com compartió que los consumidores buscaban gastar alrededor de 600 dólares para cubrir regalos para familiares, amigos e



incluso compañeros de trabajo y otras personas en sus vidas. Ahora que ha terminado la Navidad, debes ver cuánto gastaste y compararlo con el presupuesto que estableciste para los gastos de la temporada navideña. La idea es gastar exactamente la cantidad presupuestada o, preferiblemente, menos. Este

es un buen comienzo para tu lista financiera.

2. TEN UN BORRADOR DE METAS FINANCIERAS PARA EL PRÓXIMO AÑO

Una de las formas de gestionar los objetivos a largo plazo es tener una lista de ellos para comenzar. Es bastante difícil memorizar estos planes, especialmente porque se necesitan años para completarlos. Debes enumerar tus objetivos financieros, ya sean objetivos a corto o largo plazo. También debes dividir estos objetivos en pasos más pequeños para no abrumarte y hacer que pierdas el rumbo y la concentración. Un objetivo de \$100 al mes para un objetivo de ahorro en particular es mejor que la carga de pensar en un objetivo de \$1,200. >>



Asegúrate de tener el ELD indicado.



www.vdoroadlog.com

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

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

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

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

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



VDO y RoadLog son marcas registradas de Continental Corporation.

RoadLog

VDO

3. VERIFICA TU PRESUPUESTO MENSUAL Y BUSCA IDEAS PARA REDUCIR LOS GASTOS

Tu lista de verificación financiera no estaría completa si no dedicaras mucho tiempo a revisar tu presupuesto mensual regular. Este es un buen ejercicio en cualquier momento del año, aunque "sabe" mejor si lo haces al principio, y apégate a ese presupuesto para pasar mes a mes. Hacerlo a principios de año también te mantiene motivado con tu presupuesto y aumenta las posibilidades de que te apegues más a él durante el próximo año.

4. EXPLORA FUENTES ADICIONALES DE INGRESOS PARA EL NUEVO AÑO

La gente solía decir que el espacio más grande en la vida de las personas es el que se puede mejorar y esto puede ser una gran parte de tu lista al buscar formas de aumentar tus ingresos. Esta estrategia financiera generalmente va de la mano con la reducción de gastos como un enfoque doble para administrar un presupuesto. Sin embargo, los consumidores normalmente solo intentarían encontrar formas de reducir los gastos, ya que es relativamente más fácil que buscar un segundo trabajo. Podría ser un mejor enfoque comenzar a planificarlo de manera más proactiva al comienzo del año en lugar de verse obligado a investigarlo cuando hay problemas que se arrastran en tus finanzas.

5. VERIFICA Y AJUSTA TUS FONDOS DE RESERVA

Tu fondo de reserva es un colchón financiero para cuando te enfrentas a lo inesperado y cuanto más grande es, más relevante se vuelve en tus finanzas y en la gestión de su nivel de estrés. El Wall Street Journal publicó un artículo que señala que los consumidores necesitan entre 3 y 18 meses de dinero de emergencia, dependiendo de si están empleados, tienen un negocio o son per-



sonas jubiladas. La conclusión es que todos deben tener al menos una cantidad decente de dinero escondida para emergencias y esto debe ser parte de su lista de verificación financiera. Comprende dónde te encuentras en términos de dinero ahorrado y cuánto realmente necesitas. Si todavía estás lejos de tu objetivo, idea una forma de alcanzarlo. Si ya te encuentras en ese nivel, observa cómo estás distribuyendo ese dinero considerando que necesitas tener acceso rápido a él en cualquier momento que lo necesites.


6. ANALIZA TU TRAYECTORIA DE JUBILACIÓN

Si te toma en serio la planificación de tu futuro financiero, tu fondo de jubilación debe ser una de sus prioridades al mirar una lista de verificación. Este es uno de tus objetivos a largo plazo en el que debes trabajar religiosamente porque el dinero debe acumularse con el tiempo. Cuanto antes empieces y cuanto más comprometido estés, mayor será tu fondo. También debes ser inteligente en la administración de tu fondo de jubilación, como maximizar tu contribución 401 (k) permitida anualmente e incluso aprovechar el programa de contribuciones combinadas de tu empleador para aumen-

tar tu fondo. Por supuesto, debes considerar el cronograma de adquisición de derechos de tu empresa si planeas mudarte y transferirte a una nueva empresa cada pocos años.

7. PLANIFICA TU PRÓXIMO VIAJE

Esto puede ser un poco difícil de entender al principio, pero simplemente significa que necesitas tener un sistema que te recompense por tu arduo trabajo. No se puede vivir la vida concentrándose únicamente en el trabajo. También tiene que haber momentos en los que te recompenses y aprendes a pasar un buen rato. La parte desafiante de esto es encontrar una recompensa que no eche por la borda todo el trabajo que has realizado en tu planificación financiera; ya que esto te obligaría a seguir volviendo al punto de partida y perdiendo beneficios en el camino, como ganancias por interés compuesto.

Tener una lista de verificación financiera después de la temporada navideña puede ser engorroso pero necesario. Puedes pensar en ello como un regalo para ti mismo porque estás invirtiendo tiempo para asegurarte de que tu futuro financiero esté protegido y encaminado. 

COMPRA YA TU CAMIÓN

MAGAZINE
**TRANSPORTE
LATINO**

**CALIFICA CON
FICO 600+**

- Las mejores condiciones del mercado
- Financiamos cualquier marca o modelo nuevo o usado
- Infórmate al **(888)628-2188**



TRANSPORTE LATINO SIEMPRE DANDO SOLUCIONES PARA EL TRANSPORTISTA

MÉTETE EN CINTURA



10 CONSEJOS PARA MANTENER A RAYA TU PESO

TRAS LOS EXCESOS DE FIN DE AÑO, LO MEJOR QUE PUEDES HACER ES RETOMAR UN ESTILO DE VIDA MÁS SALUDABLE PARA AYUDARLE A TU CUERPO A ESTAR EN BUEN ESTADO. LO MEJOR DE TODO ES QUE HACER UNOS CUANTOS CAMBIOS TE PUEDE DAR GRANDES DIVIDENDOS, ASÍ QUE CHECA ESTOS CONSEJOS PARA MEJORAR TU SALUD. »



Uno de los temas recurrentes en todas las profesiones y trabajos del mundo es la salud y, obviamente, la de conductor no es la excepción. Por supuesto, hay miles de lugares donde podemos obtener información sobre este tema desde sitios de internet especializados con información de expertos hasta opiniones de colegas intercambiadas durante la comida en un paradero. Lo que es un hecho es que mantenerse saludable con el ritmo de vida de los conductores de vehículos comerciales no es precisamente fácil, pues no es tan sencillo tener horarios regulares ni acceso a un restaurante con comida saludable cuando terminas una larga jornada tras el volante.

Sin embargo, es un tema al que hay que prestar atención ya que los camioneros, en promedio, tienen más problemas de salud y



una menor expectativa de vida que quienes se dedican a otras profesiones. Y es que las condiciones de trabajo no son las mejores para una buena salud: la falta de ejer-

cicio, el espacio laboral reducido y los gases del diesel son una receta segura para enfermarse. Esto es algo probado por la ciencia, pero afortunadamente también





se ha confirmado que los riesgos se pueden reducir siguiendo una serie de acciones preventivas.

Sí, sabemos que cambiar tu estilo de

vida no es nada fácil, pero es algo que vale la pena hacer y que, si se hace poco a poco, no es tan pesado como podría parecer antes de comenzar. Lo que debes tener

claro es que no es un cambio que durará solo unos meses, sino que debe ser una transformación de tu estilo de vida de ahora en adelante. Para que los nuevos hábitos se formen es necesario implementar los cambios paulatinamente, de manera que te sientas cómodo. Es decir, no cambies radicalmente tu alimentación de un día para otro ni pretendas correr un maratón si te cuesta subir cuatro pisos de escaleras. Para empezar, escoge uno o dos cosas que te gustaría cambiar y trabaja en ello. Cuando sientas que ya son parte de tu rutina, es momento de cambiar algo más.

A continuación traemos una serie de consejos para camioneros que consideramos son prácticos y fáciles de implementar. Para que no te sientas frustrado, evita compararte con otras personas, tus metas y objetivos son completamente personales. Haz tu mejor esfuerzo y reconócelo, es importante para que te mantengas motivado. >>



TOMA AGUA

La deshidratación es causa de muchos problemas de salud y tomar poca agua es uno de los hábitos más fáciles de cambiar. El cuerpo no da señal alguna de beber hasta que siente que le falta agua, que es justo la señal de tener sed. Lo mejor es tomar sorbos de agua a lo largo del día y no solo cuando tienes una sed de camello. Además, procura que lo que ingieras no sean bebidas azucaradas, agua simple o té son buenas opciones. En cuanto a la cantidad que hay que tomar al día, algunos manejan 68 onzas como una cifra general, pero puede ser más si haces ejercicio o hace mucho calor. Ojo, que esta cantidad ya incluye la que ingieres en forma de café, jugo, leche, etcétera.

Tip: Para que no te quedes sin agua durante el día, trata de llevar contigo una botella (una metálica que puedas rellenar, de preferencia, así no generas basura innecesaria).

COME FRUTAS Y VERDURAS

Esta frase seguro la has oído hasta el cansancio pero es que es totalmente cierta. Estos alimentos tienen una gran cantidad de vitaminas y minerales que te ayudan a mantener una buena salud (¡y una gran digestión gracias a la fibra!). Por ello, trata de comer la mayor cantidad que puedas todos los días; entre 5 y 10 al día es una buena cifra. Prefiere comerlos cru-



dos, congelados y por último enlatados, en ese orden, pues los nutrientes van disminuyendo mientras menos frescos estén.

Tip: Haz un batido o smoothie, es una excelente manera de consumir varias verduras y frutas de manera rápida y fácil.

BÁJALE A LA CARNE

Es bien sabido que la carne es una excelente fuente de proteína, pero una dieta basada en ella no es saludable. Hay muchas otras fuentes de proteína como avena, frijoles, soya, etcétera. Vamos, incluso venden bebidas de proteína. Lo más fácil es ir incorporando diferentes fuentes de proteína a tu dieta.

UN "BATIDO VERDE" PARA LAS PRISAS

Sabemos que no es fácil encontrar frutas y verduras frescas cuando estás viajando por carretera, por eso este consejo te facilitará mucho la vida, especialmente cuando tengas poco tiempo para comer. Hay muchas marcas reconocidas de polvos para preparar "batidos verdes" (GNC, Amazing Grass, etc.) que puedes utilizar una bebida con nutrientes esenciales que te dará energía de una manera saludable. Si puedes añadirle algunas frutas y verduras frescas, aún mejor. Solo toma en cuenta que esta bebida no debe reemplazar a las comidas, es algo así como una "comida de emergencia". »





MORTAL KOMBAT

SEE IT
IN THEATERS

AND ON
HBOMAX

AVAILABLE FOR 11 DAYS AT NO EXTRA COST TO SUBSCRIBERS

APRIL 16, 2021

NEW LINE CINEMA

ATOMIC MONSTER

EXPERIENCE IT IN **IMAX**

IMAX is a registered trademark of IMAX Corporation.

#MortalKombatMovie

WATERTOWER

WARNER BROS.

©2020 WarnerMedia Direct, LLC. All Rights Reserved. HBO Max™ is used under license.

EVITA LOS ESTIMULANTES

El uso de estas sustancias en algún momento fue una práctica muy popular, pero el tiempo ha demostrado que afectan seriamente la salud de los conductores profesionales. Ejemplos de estimulantes son el café, las bebidas energéticas y drogas como las anfetaminas o la cocaína. Evidentemente, no todas son iguales y no pasa nada si tomas una taza de café al día. La idea de evitarlas es que le dan a tu cuerpo y mente un incremento de energía artificial a corto plazo, pero tu cuerpo sabe cuándo está cansado y necesita reposar.

RELÁJATE

Encuentra una manera de liberar estrés cada día. Ejercitarte, leer... tú sabes qué es lo que más te calma. Lo importante es hacer cosas que "vacían" tu mente de las preocupaciones. Sal del camión varias veces al día para evitar lo que muchos llaman "la fiebre de línea blanca". Es importante que pases tiempo con tu familia o amigos, lejos del trabajo. Quizá pienses que estás muy ocupado para permitirte algo de tiempo libre, pero la realidad es que no puedes permitirte no tomarlo. No importa si son solo 10 o 15 minutos al día, los beneficios para la salud mental y física son notorios.

REDUCE LAS GRASAS

Sí, es cierto que las papas fritas, chocolates, hamburguesas y demás son cosas deliciosas, pero también lo es que van a tapar tus arterias y causar muchos otros problemas de salud. Y las comidas grasosas son una de las principales causas que hacen poco saludable el estilo de vida del camionero. Si quieres un refrigerio, hay otras cosas que puedes comer: nueces, almendras, manzanas, galletas integrales, etcétera.



DUERME


Descansar es vital para una buena salud. Dormir siete u ocho horas durante la noche, en los horarios más regulares que puedas, es una excelente idea. Durante el sueño, tu cuerpo se regenera y la mente descansa para que puedas estar alerta al despertarte. Sabemos que es difícil lograr esto cuando estás en la carretera, pero trata de que el lugar donde duermas sea lo más silencioso y oscuro posible. Además, se ha encontrado que la falta de sueño hace que el cuerpo anhele comidas grasosas, lo cual hace más difícil mantenerse alejado de la comida poco saludable.

VIGILA TU PESO

El sobrepeso es un factor clave en muchas enfermedades, especialmente las relacionadas con el corazón. Infórmate sobre cuál es tu peso ideal y trata de mantenerte en él lo más que puedas. Ten en cuenta que no se trata solamente de pesar cierta cantidad de libras, es recomendable ir con un especialista que pueda decirte cuál es tu masa muscular y grasa corporal, por ejemplo.

SUPLEMENTOS

Busca un multivitamínico y vitamina C de buena calidad para tomarlos diario. Un experto en nutrición podrá recomendarte suplementos adecuados para tus necesidades. Idealmente, uno debería obtener todas las vitaminas y minerales de la comida que come, pero conseguir comida saludable cuando estás en la carretera no es fácil. De ahí la importancia de un buen suplemento para un conductor.

Por último, es importante señalar que cuando te pongas metas y objetivos, lo hagas de manera realista. Es decir, no trates de cambiar todo al mismo tiempo; esto solo te programa para el fracaso y la frustración. Lo recomendable es modificar un hábito a la vez -como incrementar la ingesta de agua- durante varias semanas y una vez que has incorporado esta nueva actitud entonces enfócate en cambiar otro hábito. Somos los primeros en reconocer que no es fácil llevar un estilo de vida saludable para un camionero, especialmente para aquellos que pasan varios días lejos de casa; pero también tenemos claro que sí es posible hacer ciertos cambios que, con el tiempo, irán llevándote hacia una vida más sana. 



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

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

UNIROYAL





OPTIMISMO TRAS COVID-19



OPTIMISTA SOBRE EL TRANSPORTE EN 2021

LA ECONOMÍA SUFRIÓ UN DURO GOLPE CON LA PANDEMIA, PERO VARIOS EXPERTOS VEN LUZ AL FINAL DEL TÚNEL, PUES HAY VARIOS INDICADORES QUE APUNTAN A UNA MEJORA. INCLUSO HAY QUIENES AFIRMAN QUE LOS TRANSPORTISTAS VERÁN UNA RENTABILIDAD RÉCORD EN 2021. »

La industria del transporte por carretera está preparada para un comienzo sólido en 2021, basándose en un 2020 sin precedentes durante el cual la economía de Estados Unidos dependió en gran medida de los camioneros en medio de la pandemia de Covid-19. Los sectores que probablemente obtendrán ganancias sustanciales en 2021 incluyen la entrega de última milla, la construcción de viviendas y las empresas involucradas y que apoyan al sector médico, incluida la entrega de la vacuna Covid-19.

"Mucho depende de la vacuna y de la rapidez con la que se distribuya a la población en general", dijo Bob Costello, economista jefe de las Asociaciones de Transportistas Americanos (ATA). "Creo que el flete seguirá siendo decente en 2021. Por el lado bueno, la vacuna ayudará a volver a la 'normalidad', lo que significa que los sectores que están sufriendo actualmente, como los servicios y la fabricación, pueden recuperarse, lo que generará más fletes".

Algunas de las empresas de transporte y logística más grandes de la industria, incluidas FedEx, UPS y DHL Supply Chain, están involucradas en el esfuerzo global para distribuir la vacuna. Están respaldados por transportistas más pequeños, incluido Boyle Transportation, con sede en Massachusetts, un subcontratista de UPS para las entregas de vacunas, que también se están uniendo al esfuerzo. "Ha habido esfuerzos heroicos por parte de los desarrolladores de medicamentos, los participantes de los ensayos clínicos y los reguladores para llegar tan lejos, pero la ejecución dependerá en gran parte de los profesionales del transporte y la logística", dijo el copresidente de la compañía, Andrew Boyle.

En solo unas pocas semanas a principios de 2020, la economía de Estados Unidos experimentó un cambio sísmico, impulsando las industrias que fabricaban ciertos artículos, como equipos médicos, y afectando a aquellos que estaban más relacionados con la industria de servicios. El efecto dominó fue global y trastornó el comercio en todo el mundo. También fue el año en que se ratificó el Tratado Estados Unidos-México-Canadá (USMCA por sus siglas en inglés). La pandemia de Covid-19 comenzó a crecer antes de que se pudiera probar su impacto total en el comercio, pero los países mantuvieron sus



fronteras abiertas al tráfico de camiones designados como esenciales. El comercio con Asia, Europa y otras partes del mundo ha continuado durante la pandemia.

Un problema persistente para la adminis-

tración entrante del presidente electo Joe Biden será la guerra comercial de la administración Trump con China y los aranceles que Trump impuso a los productos provenientes de ese país. Actualmente hay más



de \$300 mil millones en aranceles sobre productos importados a los Estados Unidos desde China. En una entrevista con The New York Times, Biden dijo que no tiene planes de levantar de inmediato los aranceles

sobre muchas importaciones de China o romper el acuerdo comercial inicial de Trump, y señaló que quiere maximizar su influencia en futuras conversaciones con los líderes del país. "No voy a hacer ningún

movimiento inmediato, y lo mismo se aplica a los aranceles", dijo Biden en la columna del 2 de diciembre del escritor del Times, Thomas Friedman. "No voy a comprometer mis opciones". >>



Biden tampoco ha dicho si Estados Unidos se uniría a un nuevo pacto comercial respaldado por China, llamado Asociación Económica Integral Regional (RCEP por sus siglas en inglés), que fue firmado en noviembre por varios países asiáticos junto con Australia y Nueva Zelanda. Cuando se le preguntó en una conferencia de prensa el año pasado si Estados Unidos se uniría al pacto, Biden dijo que aún no podía discutir la política comercial de Estados Unidos porque no había asumido el cargo. "Solo hay un presidente a la vez", dijo Biden.

En Estados Unidos, los conductores de camiones comenzaron a ver un aumento repentino en las pagas en la segunda mitad de 2020, ya que los transportistas enfrentaron restricciones de capacidad en medio de una gran demanda de volumen. Es probable que estas tendencias continúen hasta bien entrado el 2021.

"Todos los indicadores de los conductores muestran que los programas de pago y

compensación son su prioridad", comentó Priscilla Peters, vicepresidenta de marketing y capacitación de Conversion Interactive Agency. "Los conductores no solo están interesados en ver mejoras en su salario base o por milla, sino que también están buscando transportistas que estén

aumentando el pago adicional por detención, pago por lona, incentivos por combustible y más". Peters agregó que confía en que los aumentos en la paga de los conductores continuarán durante 2021. Señaló que las flotas competirán por los conductores en un mercado ajustado. »»



WHY ADVERTISE WITH ARBOL PUBLISHING

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



automundo

MAGAZINE
TRANSPORTE
LATINO

MODA

ESTILOHOGAR

¿Qué pasa?
VEGAS

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



HISPANIC DEMOGRAPHICS

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

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

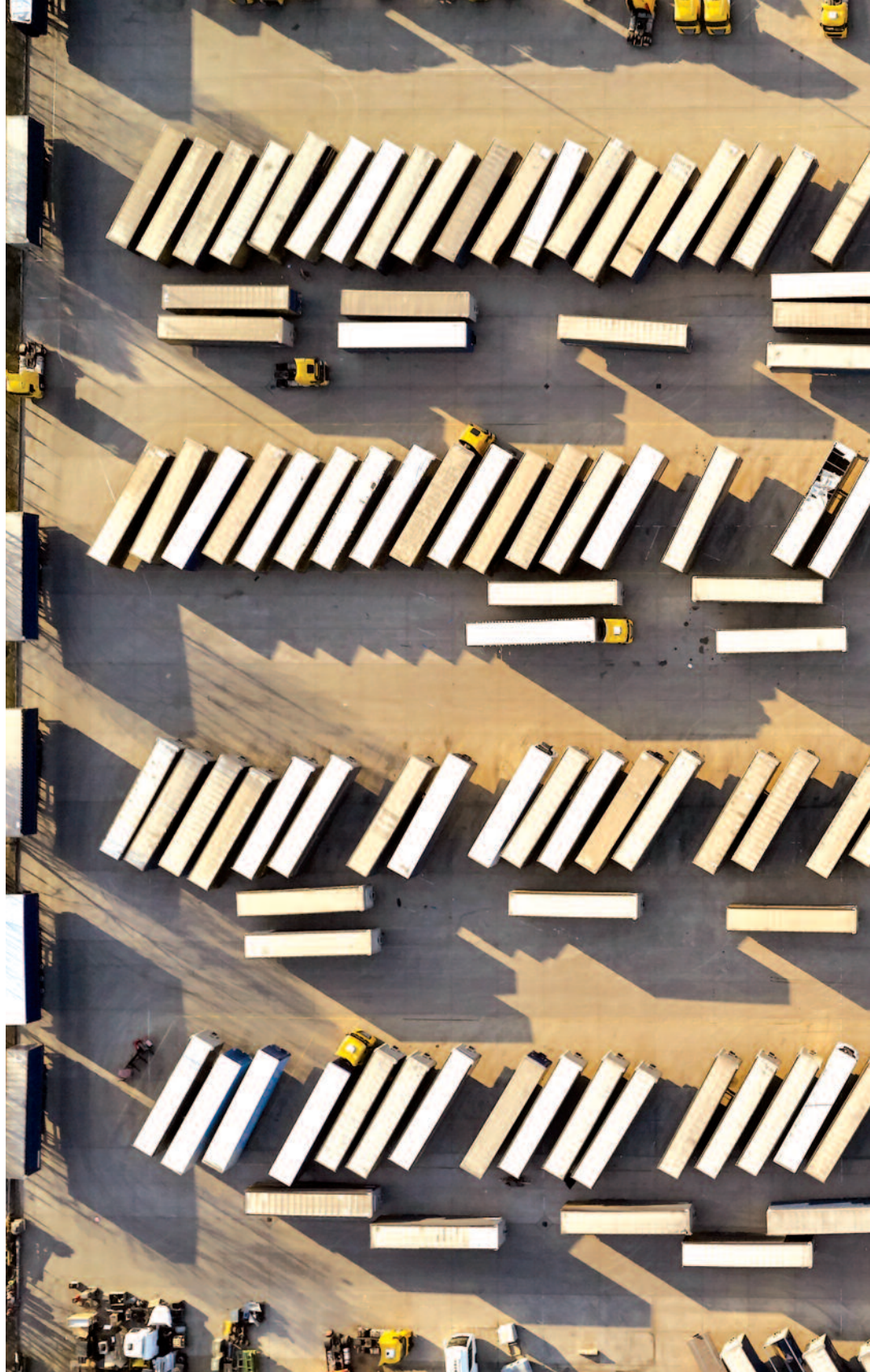
ARBOL
PUBLISHING



DHL también ve una probabilidad de que la tendencia se extienda hasta el 2021. "Sí, esperamos que esta tendencia continúe hasta bien entrado el próximo año", dijo Tim Podvin, director senior de desarrollo de transportistas y soluciones de transporte en DHL. "Particularmente si los niveles comerciales continúan siendo tan sólidos como se proyecta en el sector del transporte". Podvin señaló anteriormente que la escasez de conductores y los planes para aumentar el salario de los conductores eran temas recurrentes de conversación entre los transportistas, muchos de los cuales tenían dificultades para asegurar o retener talentos para satisfacer mejor el aumento en los negocios a medida que el país reabría parcialmente a mediados del año pasado.

"En el mercado actual de contratación, aumentar el salario de los conductores suele ser la forma más eficaz para que las empresas atraigan nuevos conductores", dijo Scott Dismuke, director de operaciones de Professional Driver Agency. "A medida que más personas aumenten el salario, se obligará a otros a hacer lo mismo para seguir siendo competitivos". Dismuke agregó que los aumentos en las tarifas de los camiones hacen que aumentar el salario del conductor sea financieramente factible. En última instancia, cree que la economía será un factor determinante de cuánto tiempo continuará esta tendencia. "No espero que continúe más allá de mediados del año 2021", dijo el economista de Transport Futures, Noël Perry, "[porque será un] mercado más débil para el transporte de mercancías".

A finales de 2020, la Comisión Federal de Comunicaciones devolvió una parte del espectro de radio de 5,9 GHz inicialmente asignado para tecnología de vehículos conectados y otros usos de transporte a las empresas de telecomunicaciones para el desarrollo futuro de redes Wi-Fi. El Departamento de Transporte de EE. UU. se opuso a la reasignación, pero la FCC tomó la decisión sobre la




base de que el espectro no se había desarrollado a pesar de estar disponible durante más de 20 años.

Las ventas de camiones terminaron 2020 con una nota optimista, y los analistas son optimistas de que las ventas se mantendrán

estables en el nuevo año, ya que los volúmenes de carga se han mantenido estables durante la pandemia. "Nos gusta decir, 'Las flotas compran camiones cuando ganan dinero'", dijo el presidente de ACT Research, Kenny Vieth. "Con la rentabilidad de los



transportistas aumentando a finales de 2020, y dirigiéndose a niveles récord en 2021, la demanda de tractores y remolques de servicio mediano y pesado ha respondido de la misma manera con los pedidos de equipos en aumento desde septiembre". 

**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.**



CORAZÓN SALVAJE

HONDA REBEL 1100 2021

La nueva Rebel 1100 combina las atractivas y clásicas líneas cruiser de la línea Rebel con el corazón de la “salvaje” Africa Twin, una mezcla que -en el papel- suena más que atractiva. Además, viene equipada con una buena dosis de electrónica y un precio competitivo que, seguramente, la hará una seria contendiente entre las motos de crucero. »



Honda bateó un jonrón con la flamante Rebel 1100 2021, una moto que llegó para encabezar una familia que ya había aumentado un poco su histórica baja cilindrada - 250 durante más de 30 años- a 300 y 500 cc, hace un par de años. Sin embargo, este nuevo modelo es un salto enorme en términos de desempeño que, aún así, es una opción excelente tanto para quienes buscan una primera moto como para los que buscan algo con más potencia, pues el motor más grande de la familia Rebel viene directamente de la trotamundos Africa Twin. La electrónica de seguridad y control de conducción son de primera calidad y puedes elegir entre una transmisión estándar y la caja DCT de Honda que ofrece la funcionalidad de una transmisión automática. Esta nueva moto cuesta menos de \$10k, algo que sin duda ayudará a consolidar su estatus como competidor en el mercado de las cruiser de Estados Unidos.

Hace unos años, Honda preparó el escenario cuando reinventó su venerable línea Rebel desde cero con una nueva geometría de cuadro y una apariencia que tiene poca semejanza con el diseño que hizo de la Rebel un nombre popular. Para ser justos, el original fue claramente un intento de capitalizar la popularidad de los cruceros de estilo estadounidense, y es seguro decir "misión cumplida", ya que sería difícil nombrar una motocicleta con un culto más ferviente. Entonces, se podría decir que la fábrica se arriesgó cuando rediseñó la Rebel, y no precisamente un riesgo pequeño. La Rebel 1100 es la evolución lógica de tamaño mediano de sus hermanas 300 y 500 con un claro aire de familia por todas partes. Una salpicadera delantera ligeramente inclinada abre el camino entre las oscuras horquillas. Este color algo siniestro continúa en las abrazaderas, el bastidor, el motor, el escape y el basculante en un guiño a la cultura de personalización que se ve reforzado por la defensa trasera inclinada. Un asiento individual de baja altura deja tu trasero a tan solo 27.5 pulgadas del piso, lo que se combina con un manillar de poca altu-



ra y controles de pie de montaje medio para brindar una postura de conducción relajada y erguida. Este triángulo hace que sea fácil permanecer en el asiento durante largos paseos, pero además, como los reposapiés colocan los talones debajo de las rodillas, puedes deslizarse un poco de lado a lado para inclinarte un poco en las curvas.

Si bien la moto de serie es bastante simple, la fábrica ofrece una robusta línea de accesorios que te permiten darle un look aún más naked, o tomar la dirección contraria y equiparla para una comodidad y conveniencia de cruce-ro. Para mayor visibilidad, la Rebel 1100 divide la noche con un faro LED de cuatro proyectores y, dado que todas las demás luces también son LED, puedes contar con ver y ser visto.

CHASIS

Un bastidor tubular Trellis expuesto proporciona la estructura principal y le da aún más ese toque de la vieja escuela con miembros superiores que recuerdan la geometría de las antiguas motos rígidas (sin suspensión trasera). Los amortiguadores traseros inclinados hacia atrás están cargados de nitrógeno y los separadores opcionales de las clavijas del pasajero siguen casi las mismas líneas para darle a la 1100 un aspecto de hardtail, al menos a la distancia.

El cabezal de dirección establece un ángulo de inclinación de 28 grados con 4.3 pulgadas de avance sobre una distancia entre ejes de 59.8 pulgadas para 35 grados de inclinación a cada lado para darle a la 1100 un entusiasmo en las curvas que generalmente no encontramos en la



- **MOTOR** 2 cil. en paralelo de 1,084 cc, enfriado por líquido
- **POTENCIA** 86 HP a 7,000 y 72 lb-pie a 4,750
- **TRANSMISIÓN** Manual de 6 o DCT, por cadena
- **SUSPENSIÓN** Horquilla de 43mm y monoamortiguador
- **FRENOS** Monodisco de 330 y 256 mm
- **TANQUE** 3.6 galones
- **PRECIO** Desde \$9,299

categoría de crucero. Hay 3.7 pulgadas de recorrido en los amortiguadores traseros, frente a 4.8 pulgadas de recorrido en las horquillas delanteras RWU para una conducción bastante suave. Los rines de aleación completan el chasis con llantas 130 / 70-18 y 180 / 65-16 en la parte delantera y trasera, respectivamente.

Con 487 libras de peso en orden de marcha (tanque y otros depósitos llenos), la Rebel 1100 cae hacia el extremo más liviano del rango de peso de su categoría, por lo que el disco único de 330 mm con cáliper de cuatro pistones en la parte delantera son suficientes para proporcionar la mayor parte de la potencia de frenado. En la parte trasera, un cáliper de un solo pistón y un disco de 256mm se encargan de los negocios, y el ABS completo forma parte del equipamiento de serie.

MOTOR


Honda impulsa la nuevo Rebel con una versión reajustada del mismo motor que lleva la probada Africa Twin. Tiene una sincronización revisada en el tren de válvulas de un solo árbol, una sincronización de encendido alterada y un volante reforzado con un 20 por ciento más de masa y un 31 por ciento más de inercia que ayuda con el empuje en rango bajo. Un motor de dos cilindros en paralelo refrigerado por líquido va montado en el bastidor con una alegre inclinación hacia adelante de 22.5 grados y tiene un diámetro de 92 mm y una carrera de 81.5 mm para un desplazamiento total de 1,084 cc y una relación de compresión de 10 a 1 que pide al menos combustible de grado medio o un aditivo de octa-



naje para evitar que "cascabeleé". El orden de disparo de 270 grados le da un atractivo trote en ralentí y una potencia suave en el rango superior de revoluciones.

Un acelerador de conducción por cable (ride-by-wire) transmite la demanda del conductor al motor después de que pasa a través del filtro que es el control de par seleccionable de Honda (HSCT por sus siglas en inglés). Éste evita el giro en la rueda trasera, además hay un cuarteto de perfiles de entrega de potencia (tres preprogramados y uno que puede ajustar el usuario) para un control total de la potencia, y un control anti caballitos que ayuda a prevenir situaciones embarazosas.

¿Qué cuánta potencia tiene esta moto? La Rebel 1100 genera 86 caballos de fuerza a 7,000 rpm con 72 libras-pie de torque a 4,750 rpm. Esto le da 0.175 caballos de fuerza por libra que la mantendrán en una buena posición frente a la categoría general de cruceros de EE. UU. Una transmisión manual de seis velocidades es la configuración de transmisión de serie, pero si prefieres una experiencia de conducción más sencilla, la transmisión de doble embrague opcional puede ser para ti. Con ella, simplemente usas los interruptores en el manillar para cambiar de velocidad hacia arriba y hacia abajo, o pónlo en automático completo para solo preocuparte por acelerar y frenar.

Honda pide \$9,299 por su Rebel 1100 básica en negro metálico o rojo Burdeos metálico. Si eliges la DCT, tendrás que desembolsar 700 dólares más para un total de \$9,999. No importa cuál elijas, obtendrás una excelente motocicleta por poco menos de \$10K. 



XPO Logistics

XPOLOGISTICS | 855.295.7504

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

WAL*MART TRANSPORTATION

WAL*MART | 800.803.7348

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

LANDSTAR

LANDSTAR | 800.435.4010

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

SCHNEIDER NATIONAL

SCHNEIDER | 800.447.7433

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

SAIA

SAIA | 800.765.7242

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



servicios: **BOLSA DE TRABAJO**

96

FEBRERO DE 2021 | TRANSPORTE LATINO



¿BUSCAS EMPLEO?

BOLSA DE TRABAJO

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



**A NEW EXPERIENCE
EVEN MORE ENJOYABLE**



RENAULT



GROUPE RENAULT



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.