

MACK ANTHEM | VOLVO FH16 | MERCEDES-BENZ SPRINTER

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

FEBRERO

MAGAZINE

2022

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com



Autocar

CAMIONETA

DC-64D

VOCACIONAL



FORD MAVERICK

SI BIEN NO ES UNA MARCA CON UNA GRAN PRESENCIA MEDIÁTICA, AUTOCAR TIENE MÁS DE 120 AÑOS DE EXPERIENCIA, DURANTE LOS CUALES HAN APRENDIDO MUY BIEN CÓMO HACER CAMIONES VOCACIONALES RESISTENTES, DURADEROS, POTENTES Y EFICIENTES. A FIN DE CUENTAS, SE ESPECIALIZAN EN ESTE SEGMENTO



LA OPCIÓN CORRECTA





PAG. 18

AUTOCAR DC-64D

Si bien no es una marca con una gran presencia mediática, Autocar tiene más de 120 años de experiencia, durante los cuales han aprendido muy bien cómo hacer camiones vocacionales resistentes, duraderos, potentes y eficientes. A fin de cuentas, se especializan en este segmento.



DEL MUNDO

VOLVO FH16 750

Volvo Trucks lleva décadas siendo considerada como una de las mejores marcas del mundo, según los propios camioneros. Así que no es de extrañar que su buque insignia para el transporte de largas distancias, el FH16 750, sea uno de los camiones más interesantes de su segmento a nivel mundial.



AMERICANO

MACK ANTHEM

Hace cinco años, Mack dio un giro buscando una imagen más actual acorde con los nuevos tiempos. El primer paso fue el Anthem, un camión con un diseño moderno y atractivo, eficientes y potentes motores, así como una cabina cómoda y bien diseñada, que además incluye la tecnología necesaria para hacer más fácil la vida de quienes recorren cientos de millas todos los días.



UTILITARIO

MERCEDES-BENZ SPRINTER 2022

La tercera generación de la Sprinter es una van muy versátil, eficiente, con una impresionante carga tecnológica que, si bien tiene ascendencia alemana, se fabrica en Estados Unidos. Ciertamente, se trata de un vehículo utilitario, pero el logo de la estrella en la parrilla garantiza que obtendrás algo más que una simple van de carga.



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**



**PARA IPAD,
IPHONE Y
ANDROID**



ES GRATIS!



Available on the App Store



PAG. **88**

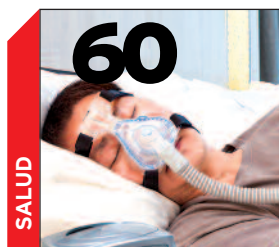
INDIAN CHALLENGER

Indian redobló su apuesta frente a su acérrimo rival con el lanzamiento de la Challenger, una moto claramente diseñada para competir contra la Road Glide y su nariz de tiburón. Con un potente motor de 108 pulgadas cúbicas enfriado por líquido y un excelente manejo, es una gran opción si eres fan de esta estética.



FORD MAVERICK

La nueva Maverick es una pickup compacta, con motor híbrido que rinde hasta 40 mpg. Con muchas soluciones inteligentes en el interior y la caja, es una pickup para quien no sabía que necesitaba una.



TRATAMIENTOS VS LA APNEA

Si te levantas cansado por las mañanas a pesar de haber dormido varias horas, quizá padezcas una enfermedad muy común entre los camioneros: la apnea del sueño. No desesperes, pues hay varias formas para paliar los efectos de este peligroso padecimiento.



APRENDE SOBRE EL DINERO

Quizá no sea tu tema favorito o el que más te interese, pero sin importar a qué te dediques, las finanzas son un tema que afecta tu vida. Por eso, este mes te traemos cuatro consejos a seguir para tener una mejor salud financiera.



TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.

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

Advertising: 888.628.2188

Distribution T.L.P. Distribution 310.429.0250

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

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

PR Director Leslie Johnson
[pr@transportelatino.com]

Executive Editor Steve Sturgess
[sturgess@transportelatino.com]

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

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

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

Transporte Latino Magazine serves the commercial market truck and trucks of Class 3 to 8. Entire contents of Transporte Latino Magazine are copyright ©2022 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.



CONTENIDO | DIRECTORIO

6

FEBRERO DE 2022 | TRANSPORTE LATINO

FleetValue®

OE QUALITY PARTS AT COMPETITIVE PRICES

AYUDA A REDUCIR EL COSTO POR MILLA DE TU CAMIÓN

INVIERTE EN REFACCIONES FLEETVALUE



Brakes



Filters



Radiator



Water Pump



DPF Filter



Wiper Blades



Las partes Isuzu FleetValue están diseñadas con tres objetivos clave en mente: bajo costo de propiedad, operación segura de sus camiones y una calidad superior. Consulte a su distribuidor Isuzu autorizado para obtener información sobre las partes de FleetValue.

WWW.ISUZUCV.COM

ISUZU

Las refacciones Fleetvalue están respaldadas por una garantía de 12 meses / millas ilimitadas. Fleetvalue es una marca registrada de Isuzu Motors America, LLC. Visita a tu distribuidor Isuzu autorizado para garantía y otros detalles. © 2022 ISUZU COMMERCIAL TRUCK OF AMERICA, INC.

TRANSPORTE POR CONTRATO DEDICADO, UN NICHOS INTERESANTE

Casi nunca funciona un enfoque único para cada problema; y esto es especialmente cierto cuando se trata de transporte. No hay dos flotas iguales. Cada red tiene sus propias necesidades y la forma en que se realizan las entregas, qué tan involucrados están los conductores en las mismas, la programación de las entregas, cuáles son las ventanas de entrega, etc. varía de una flota a otra. Cuando una empresa está buscando a alguien para que se encargue de su función de transporte, es mejor evitar cualquier cosa que parezca una solución para todos. La solución adecuada puede incluir equipos, conductores, mantenimiento, combustible, declaración de impuestos, licencias, etc. El análisis de datos es una parte clave al tomar la decisión de qué subcontratar y con qué proveedor. Lo mejor es mirar los datos durante al menos un período de seis meses al hacer tu evaluación, ya que eso te dará una visión más realista de tu operación.

Este análisis debe incluir una lista del equipo que tienes actualmente, el historial de entregas, los costos de combustible y otros costos misceláneos. Un proveedor de soluciones de transporte podrá ver todos los datos para ver cualquier recomendación que resulte en una reducción de los activos y recursos necesarios o cambiar la ruta para optimizar las entregas, reduciendo así el costo del transporte. El transporte por contrato dedicado es una solución de flota personalizada que puede ayudar a muchas empresas donde el transporte es un centro de costos en lugar de un generador de ingresos. Cuando se ejecuta correctamente, una solución de transporte por




contrato dedicada es básicamente lo mismo que operar una flota privada pero sin los riesgos porque el proveedor de transporte por contrato asume toda la responsabilidad.

Al considerar una solución para tu función de transporte, el mantenimiento es un área que debes observarse muy de cerca. Los vehículos de hoy son maravillas tecnológicas, y es casi imposible para una flota privada mantenerse al día con las herramientas, el equipo y la capacitación técnica necesarios para mantener los camiones en la carretera. Dado los problemas de la cadena de suministro resultantes de la escasez de materiales que están obstaculizando la capacidad de los OEM para producir camiones nuevos, la mayoría de las flotas tienen que conservar sus equipos más antiguos durante más tiempo del previsto. Como todos sabemos, los equipos más antiguos necesitan más mantenimiento, por lo que los administradores de flotas tendrán que gastar más tiempo y dinero para garantizar que sus activos

existentes estén en buenas condiciones de funcionamiento. Pasar a un modelo de transporte por contrato dedicado traslada la carga de mantenimiento de la flota privada al proveedor de transporte por contrato.

Hay una serie de empresas que ofrecen soluciones de flota personalizadas, por lo cual elegir la adecuada puede ser complicado. Aquí hay algunas preguntas para hacerles a los posibles proveedores de servicios: ¿Cómo fue su tasa de entrega a tiempo con otros clientes? ¿Tiene algunos ejemplos de mejoras de procesos que realizó para otros clientes para ayudar con la eficiencia y la productividad? ¿Cuál es su calificación de seguridad? ¿Cómo pudiste agilizar el proceso de entrega? ¿Cuál es su tasa de renovación con sus clientes existentes? Elegir una solución de transporte por contrato dedicada en realidad puede dar a la flota privada más control sobre su función de transporte. El proveedor de transporte por contrato tiene que desglosar todos los costos a un nivel granular, yendo más allá del costo por milla para incluir el costo por entrega, el costo por hora o cualquier otra métrica que la empresa quiera rastrear. El transporte por contrato dedicado elimina la responsabilidad, los dolores de cabeza y la ansiedad de tener tus propios camiones en la carretera y te brinda la seguridad de que tus clientes son atendidos de la manera que deseas.

Ciertamente, estamos hablando para quien recibe el servicio, pero con el objetivo de que quienes se dedican al transporte vean cómo hay ahí una oportunidad de negocio que puede resultar rentable si se maneja de manera adecuada. 



Edgardo Iorio, Publisher
Print Power



*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

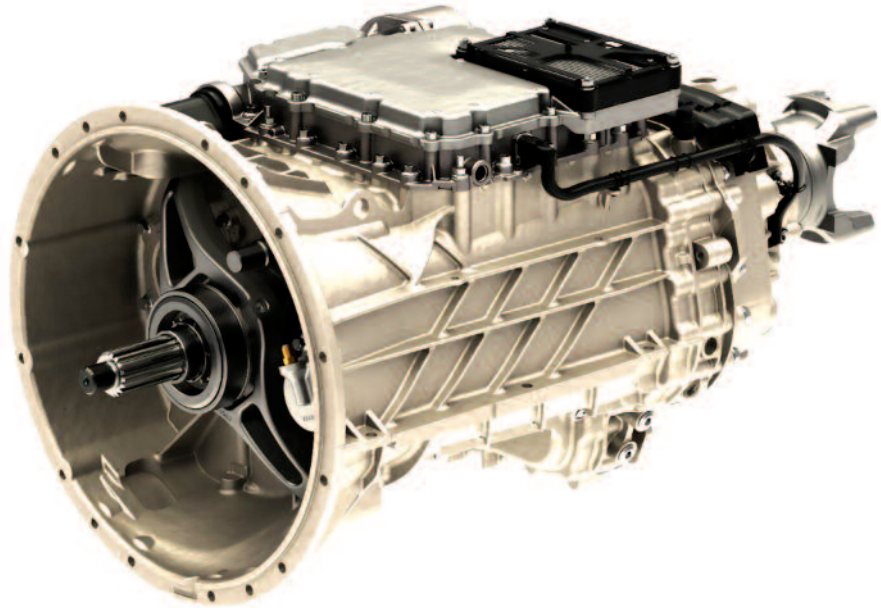


Eaton Cummins Automated Transmission Technologies presentó recientemente una versión reforzada de su transmisión Endurant, cuyo desarrollo anunció hace un año. Un conjunto de productos que incluirá los modelos Endurant XD y Endurant XD Pro, la nueva serie cuenta con transmisiones automáticas de alto rendimiento especialmente diseñadas para aplicaciones en carretera con clasificaciones de peso bruto combinado alto (GCWR por sus siglas en inglés), como remolques dobles y triples, y aplicaciones de servicio severo dentro y fuera de la carretera, como volcado y explotación forestal. Endurant XD está clasificada para motores con una clasificación de par máximo de 1,650 a 1,850 lb-pie y está diseñada para aplicaciones en carretera de hasta 166,000 libras de GCWR.

El gerente de productos de la serie Endurant XD, Ken Rocker, dijo que Endurant XD mejora la capacidad de salto de cambios y facilita cambios más suaves en comparación con las transmisiones automáticas de 13 y 18 velocidades anteriores, y cuenta con un sistema de lubricación de precisión para una economía de combustible hasta un 2 % mejor que UltraShift PLUS. Además, las funciones inteligentes, como la nueva temperatura interna del aceite y los sensores de presión del fluido, ayudan a proteger la transmisión contra daños.

Endurant XD Pro tiene un GCWR ilimitado, la mejor funcionalidad de toma de fuerza de su clase y los intervalos de mantenimiento más largos de su clase (hasta 500,000 millas dependiendo de la aplicación del vehículo). Para largas distancias de marcha atrás y relaciones de ejes profundas, el Endurant XD Pro se puede configurar con hasta seis marchas atrás. Endurant XD Pro utiliza los embragues Extreme Duty de Eaton, que cuentan con componentes robustos diseñados para aumentar la durabilidad, mejorar el ruido y la vibración, además de una mayor capacidad térmica para mejorar la maniobrabilidad a baja velocidad.

Las funciones de software únicas de Endurant XD Pro incluyen Rock Free, que ayuda a evitar quedarse atascado en arena, barro o nieve al usar el acelerador para liberar el vehículo y el objetivo de rendimiento fuera de carretera, una calibración optimizada para operar en terrenos ondulados naturales y suelo blando. La producción de la serie Endurant XD comenzará a mediados o finales



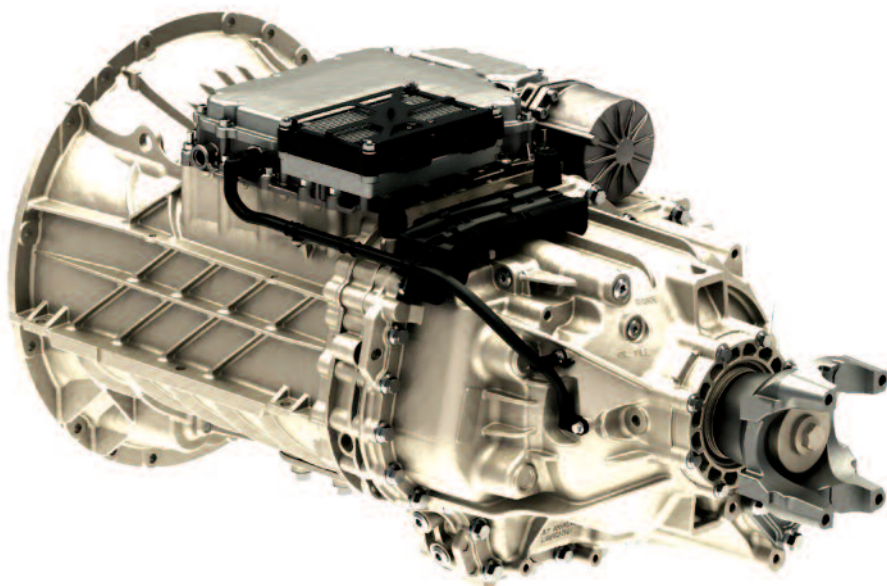
NUEVA EATON ENDURANT PARA SERVICIO EXTREMO

de este año. Se espera que los fabricantes de camiones anuncien la disponibilidad de la serie Endurant XD en una fecha posterior.

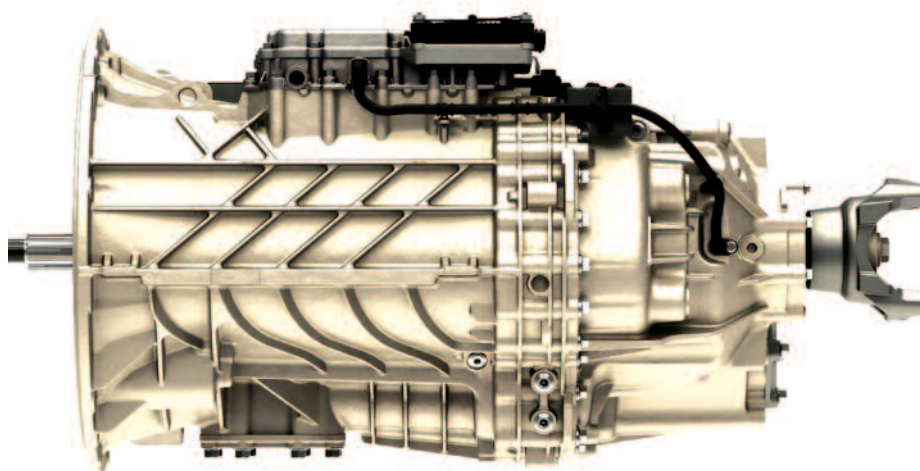
Ambos modelos cuentan con un diseño de doble contraeje con engranajes helicoidales y cojinetes grandes optimizados para un mayor par motor. Una nueva relación 18D establecida con una relación general de 20,5:1 con pasos pequeños y uniformes garantiza cambios suaves en todas las condiciones de conducción. Empaquetada en un diseño limpio y contenido con cableado interno y sensores para minimizar la exposición y la corrosión para mejorar la confiabilidad, la

unidad pesa 225 libras menos que los modelos UltraShift PLUS comparables. Los camiones que operan por debajo de las 110,000 libras no requieren un enfriador de transmisión.

Un nuevo sistema de toma de fuerza (PTO) impulsado por el eje de entrada proporciona potencia a un montaje inferior de ocho pernos y un montaje trasero de cuatro pernos que pueden operar independientemente del engranaje de transmisión. El montaje trasero de cuatro pernos cuenta con un puerto de lubricación presurizado externo y una gran distancia entre centros, una alternativa




“LOS PRODUCTOS COEXISTIRÁN DURANTE ALGÚN TIEMPO. LAS TRANSMISIONES DE LA SERIE ENDURANT XD APUNTAN AL MISMO ESPACIO”, DIJO, ROCKER




cuando no hay espacio para una toma de fuerza de montaje inferior. La capacidad total combinada de la toma de fuerza es de 160 caballos de fuerza o 610 lb-pie de par

Una novedad para la serie Endurant XD son los Objetivos de Rendimiento, que combinan los puntos de cambio de la transmisión y las calibraciones del embrague con un software único, lo que permite a los operadores adaptar el rendimiento de la

transmisión al trabajo en cuestión. Rocker dijo que la serie XD estará disponible junto con UltraShift PLUS MXP, y agregó que “los productos coexistirán durante algún tiempo. Las transmisiones de la serie Endurant XD apuntan al mismo espacio”, dijo, “y a medida que se produzcan más integraciones con OEM y motores, [nosotros] esperamos que los clientes migren a la plataforma más nueva”. 

OOIDA REFUTA INFORME DE USO DE DROGAS DURAS

Un estudio de Trucking Alliance y la Universidad de Arkansas Central publicado el 11 de enero que alega que los camioneros consumen más cocaína que marihuana, y que el Centro de Intercambio de Información de Drogas y Alcohol de la FMCSA debería haber expulsado a unos 60,000 conductores adicionales, ha recibido una fuerte refutación por parte de la Asociación de Conductores Independientes Propietarios-Operadores (OOIDA por sus siglas en inglés). El informe circuló ampliamente en los medios de comunicación como una defensa del uso de pruebas de cabello en lugar de simplemente pruebas de orina. OOIDA apuntó a la falta de revisión del estudio por pares y sugirió que era una pieza de marketing en lugar de una verdadera publicación científica. Esencialmente, el estudio de TA simplemente mostró los resultados del régimen de pruebas de cabello de sus miembros y lo comparó con los resultados de las pruebas de orina del Centro de Intercambio de Información de Drogas y Alcohol. Dado que las pruebas de cabello detectan el uso de drogas duras a un ritmo más alto que las pruebas de orina, luego proyectó los resultados de las pruebas de cabello en la población más grande analizada en orina.

OOIDA planteó muchos problemas, llamando al estudio “sin sentido” porque no pudo controlar los posibles factores de confusión. Además, la OOIDA sugirió que es probable que las pruebas de cabello pierdan por completo el objetivo de las pruebas de drogas. “Las pruebas de cabello pueden indicar el uso de otras drogas, pero es importante definir el ‘uso actual’”. Las pruebas de cabello pueden mostrar el uso de drogas durante semanas o meses antes de la prueba, pero las pruebas de cabello no detectan ni pueden detectar el uso actual, lo que indica que el conductor está bajo la influencia en el momento de la prueba”, se lee en el informe. “Esta es la razón por la que las pruebas de cabello no se pueden usar para las pruebas después de un accidente con precisión. Se necesitan días o semanas antes de que haya signos detectables de uso de drogas”. 

OOIDA DA VISTO BUENO A NUEVAS REGLAS DE HORAS DE SERVICIO

Los cambios recientes de la Administración Federal de Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés) a las regulaciones de horas de servicio se basaron en el sentido común y no tienen un efecto negativo en seguridad, dijo la Asociación de Conductores Independientes Propietarios-Operadores (OOIDA). Ese fue el mensaje de OOIDA a la Corte de Apelaciones de EE. UU. para el Distrito de Columbia en un escrito presentado el martes 25 de enero. La Hermandad Internacional de Teamsters y varios grupos de seguridad están desafiando los cambios de reglas de la FMCSA, diciendo que han debilitado las regulaciones y conducirán a más accidentes. Actuando como interviniente en el caso, la OOIDA afirma que los cambios en las reglas se basaron en datos relevantes y han brindado a los conductores de camiones más flexibilidad dentro de las reglas.

“Los cambios de la FMCSA al requisito de descanso de 30 minutos y al alcance de la exención de distancias cortas representan actualizaciones de sentido común a las reglas de horas de servicio que aumentan significativamente la flexibilidad para los conductores de camiones comerciales mientras mantienen la seguridad al menos equivalente a las versiones anteriores de estas reglas”, escribió OOIDA en un comunicado. “Al adoptar la regla final, la agencia se basó en amplia evidencia del registro administrativo que demuestra que una mayor flexibilidad en las horas de servicio significa viajes más eficientes y menos estrés para los conductores, lo que mejora la seguridad en la carretera”.

La demanda, que fue presentada por Teamsters, Defensores para la Seguridad en Carreteras y Autos, Ciudadanos por Carreteras Seguras y Confiables y Padres Contra Camioneros Cansados, se refiere a las disposiciones relativas a las operaciones de corta distancia y al requisito de pausa de 30 minutos. Los peticionarios dijeron que los cambios en los límites de corta distancia no tuvieron en cuenta los riesgos de conducir más tarde en la jornada laboral y no respondieron adecuadamente a un estudio que muestra que conducir bajo la exención de corta distancia aumenta el riesgo de choque en un 383%. Además, los Teamsters y los grupos de seguridad argumentan que los cambios al requisito de descanso ignoraron el efecto sobre la



LOS CAMBIOS EN LA REGLA DE HORAS DE SERVICIO ENTRARON EN VIGENCIA EN SEPTIEMBRE DE 2020. LA DEMANDA SE PRESENTÓ POCO ANTES DE ESA FECHA, PERO SE SUSPENDIÓ A PRINCIPIOS DE 2021 PARA QUE UNA NUEVA ADMINISTRACIÓN PUDIERA FAMILIARIZARSE CON EL CASO. EL CASO SE REANUDÓ EN OCTUBRE PASADO. LA REGLA FINAL DE LA AGENCIA HIZO CUATRO CAMBIOS IMPORTANTES EN LAS HORAS DE SERVICIO.

- Los límites de servicio para operaciones de corta distancia aumentaron de 12 a 14 horas y de 100 millas aéreas a 150.
- La disposición de conducción adversa extendió la ventana de conducción dos horas si el conductor encuentra condiciones de conducción adversas. En la regla final, se modificó la definición de “conducción adversa” para que la excepción pueda aplicarse con base en el conocimiento del conductor (y del despachador) de las condiciones después de ser despachado.
- Además de las divisiones de 10/0 y 8/2, a los conductores se les permite una opción de división de 7/3. Además, el período de calificación no cuenta contra la ventana de 14 horas.
- La disposición de descanso de 30 minutos se modificó para exigir el descanso después de ocho horas de tiempo de conducción (en lugar del tiempo de servicio) y permite que un período de servicio/no conducción califique como el descanso requerido.

seguridad de la fatiga acumulada.

En el escrito de respuesta de la FMCSA presentado el 18 de enero, la agencia dijo que los peticionarios no pudieron identificar a los miembros que sufrieron los cambios en las reglas y que los cambios se basaron en más de 8,000 comentarios recibidos de las partes interesadas. OOIDA puso en marcha los cambios a las regulaciones en 2018 cuando solicitó a la FMCSA, diciendo que las regulaciones eran demasiado rígidas y ponían a los conductores en situaciones peligrosas. En su escrito, la OOIDA abordó los argumentos de los peticionarios en contra de las disposiciones sobre viajes cortos y el descanso de 30 minutos.

La OOIDA dijo que no se respalda la afirmación de los peticionarios de que más conductores de corta distancia excederán el tiempo máximo de conducción. “El argumento de los defensores de que la jornada laboral más larga de 14 horas aumentará la probabilidad de que los conductores de trayectos cortos excedan los límites de conducción se basa en la sugerencia implícita de que, en general, los conductores presionan para conducir el máximo de horas permitidas por la reglas o más”, escribió OOIDA.

“Puede ser posible como ejercicio matemático que la jornada laboral más larga brinde la oportunidad de aumentar el tiempo de conducción, pero nada en el registro respalda la afirmación de los defensores”. OOIDA también dijo que los peticionarios no han demostrado que los conductores de corta distancia tengan una mejor experiencia de seguridad trabajando una jornada de 12 horas que los conductores de larga distancia trabajando una jornada de 14 horas.

Respecto al descanso de 30 minutos, la Asociación dijo que el cambio de regla se basa en datos, así como en los comentarios de miles de camioneros. “La FMCSA señaló específicamente la evidencia que sugiere que cualquier descanso del tiempo en la tarea brinda importantes beneficios de seguridad”, escribió OOIDA. “Además de la evidencia estadística, los comentaristas proporcionaron información similar”. Muchos conductores comentaron que la regla de descanso anterior los obligaba a detenerse antes de que se cansaran y en momentos o lugares inseguros. “La regla actualizada permite a los conductores aprovechar los descansos naturales y preexistentes de la conducción”, escribió la Asociación.

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

ACTUALIZA ESTÁNDAR DE VISIÓN FMCSA PARA CIERTOS CONDUCTORES

La Administración Federal de Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés) ha publicado una regla final que, cuando entre en vigencia el 22 de marzo, permitirá que los conductores de camiones que no cumplan con ciertos requisitos de visión con un ojo u otro aún estén físicamente calificados conducir un camión sin exención. La nueva regla se aplica a los conductores que no satisfacen, con su peor ojo, el estándar existente de agudeza visual lejana con lentes correctivos o el estándar de campo de visión, o ambos. Actualmente, estos conductores no pueden operar en el comercio interestatal sin una exención de la FMCSA. El nuevo estándar de visión alternativa reemplaza el actual programa de exención de visión como base para determinar la calificación física de estos conductores.

Los conductores que califiquen físicamente bajo el nuevo estándar alternativo por primera vez deberán completar una prueba de manejo administrada por su empleador antes de conducir interestatalmente. Los conductores están exentos del requisito de la prueba práctica si tienen tres años de experiencia en transporte de camiones intraestatales o si están exentos con la deficiencia de la vista para transporte interestatal, tienen una exención de la vista federal válida o están médicamente certificados bajo el programa de estudio de exención de la vista administrado anteriormente.

Antes de recibir la certificación médica según el nuevo estándar de visión alternativa, un conductor debe someterse a una evaluación de la vista realizada por un oftalmólogo u optometrista. Luego, un examinador médico realiza un examen físico y determina si el conductor cumple con el estándar de visión alternativa, así como con otros estándares de calificación física de la FMCSA.

Para estar físicamente calificado, un conductor debe tener una visión de al menos 20/40 en el mejor ojo y un campo de visión de al menos 70 grados en el meridiano horizontal, ser capaz de reconocer los colores de las señales de tránsito, tener una deficiencia de visión estable, y haber pasado suficiente tiempo desde que la deficiencia de la visión se estabilizó para adaptarse y compensar el cambio en la visión. 



La empresa emergente de tecnología de conducción de camiones autónomos TuSimple dijo que completó con éxito el mes pasado lo que anuncia como "la primera corrida totalmente autónoma de un semirremolque en carreteras públicas abiertas sin un humano en el vehículo y sin intervención humana". Esto ocurrió el 22 de diciembre con el semirremolque autónomo equipado de TuSimple comenzando su viaje desde un patio ferroviario en Tucson, Arizona, y viajando más de 80 millas en calles y carreteras de noche hasta su destino: un centro de distribución de alto volumen en el área metropolitana de Phoenix. A lo largo del viaje, el Sistema de Conducción Autónoma (ADS) de TuSimple recorrió calles superficiales, semáforos, rampas de entrada y salida, vehículos de carril de emergencia y cambios de carril de autopista en tráfico abierto mientras interactuaba con otros automovilistas.

El presidente y director ejecutivo de TuSimple, Cheng Lu, dijo que la prueba reforzó lo que su compañía cree que es su "posición única a la vanguardia del transporte autónomo, que ofrece tecnología de conducción avanzada a escala comercial".



El viaje de una hora y 20 minutos es la primera vez que un camión autónomo Clase 8 opera en vías públicas abiertas sin un humano en el vehículo y sin intervención humana, según TuSimple, y es parte de un programa de prueba en curso que continuará hasta 2022. La prueba se realizó en colaboración con el Departamento de Transporte de Arizona y la policía.

Durante este operativo, TuSimple desplegó un vehículo de inspección para buscar anomalías.




AUTÓNOMO EN ARIZONA

CIRCULA CAMIÓN SIN CONDUCTOR POR PRIMERA VEZ


as que operaran a más de cinco millas de distancia, un vehículo de supervisión capaz de poner el camión autónomo en una condición de riesgo mínimo (MRC, por sus siglas en inglés) iba detrás, y los vehículos policiales lo seguían a media milla de distancia como una capa adicional de precaución de seguridad.

La prueba de conducción autónoma fue operada al 100% por el ADS de TuSimple sin un humano a bordo, sin control humano remoto del

vehículo y sin intervención del tráfico. El programa piloto "Driver Out" de TuSimple es la culminación de 1.5 años de trabajo para desarrollar un semirremolque autónomo de Nivel 4 con el nivel de redundancia, confiabilidad y consistencia para llevar al conductor de manera segura a la vía pública. De acuerdo con la compañía, este es un primer paso crítico para escalar las operaciones de camiones autónomos en la Red Autónoma de Carga TuSimple (AFN). 

MEJORA MACK EQUIPAMIENTO CRUCERO PREDICTIVO PARA ANTHEM Y PINNACLE

Mack Trucks anunció en enero que su Control de Crucero Predictivo con Econo-Roll ahora es estándar en los modelos Anthem y Pinnacle. Mack Predictive Cruise combina la transmisión manual automatizada (AMT) Mack mDrive con GPS, monitorea la velocidad del conductor, la carga del motor y la topografía de la carretera, memorizando esas condiciones cuando se configura el control de crucero. La próxima vez que el conductor viaje por la misma ruta, Mack Predictive Cruise se comunicará con la transmisión para garantizar que se elija la marcha óptima para la eficiencia del combustible. La compañía dice que su sistema puede aumentar la eficiencia del combustible hasta en un 1% y no requiere una conexión GPS constante. Después de una breve conexión al GPS, Mack Predictive Cruise reconoce la colina, envía la comunicación a mDrive, que conoce automáticamente la estrategia óptima de velocidad y marcha para el terreno próximo.

Mack Predictive Cruise monitorea constantemente la velocidad, la carga del motor, el peso y la pendiente del camino para seleccionar la mejor marcha para el camino por delante. Al acercarse a una colina, Predictive Cruise permite un poco más de velocidad. Luego, la AMT mDrive mantiene la marcha más alta posible, permaneciendo en esa marcha y evitando los cambios descendentes si no es necesario para llegar a la cima de la colina. Econo-Roll, que desconecta temporalmente la transmisión antes del descenso cuesta abajo, permite que el camión ruede, lo que reduce el consumo de combustible. Al viajar cuesta abajo, Mack Predictive Cruise mantiene la velocidad del vehículo, utilizando energía cinética y aplicando suavemente el freno del motor. Debido a que la pendiente se almacena en la memoria del vehículo, Predictive Cruise la reconoce y sabe cuándo se igualará la pendiente, lo que permite que el camión mantenga su velocidad para la siguiente pendiente. 



NO AL MANDATO DE VACUNAS RECHAZADO POR SUPREMA CORTE

La Suprema Corte de Estados Unidos votó 6-3 el jueves 13 de enero que no permitirá que se haga cumplir el Estándar Temporal de Emergencia (ETS por sus siglas en inglés) de vacuna o prueba COVID-19 de la Administración de Seguridad y Salud Ocupacional (OSHA por sus siglas en inglés). Los jueces de la Corte Suprema Stephen G. Breyer, Sonia Sotomayor y Elena Kagen disintieron en la opinión del 13 de enero.

El ETS requería que los trabajadores de empresas con 100 o más empleados se vacunaran por completo o se hicieran la prueba de COVID al menos una vez por semana. La Corte Suprema, en su opinión, dijo que el Secretario del Trabajo carecía de la autoridad para emitir tal mandato, incluso a través de la exención estándar temporal de emergencia de la Ley OSH. "El Secretario ha ordenado a 84 millones de estadounidenses que obtengan una vacuna COVID-19 o se sometan a pruebas médicas semanales por su propia cuenta", dijo la Corte en su opinión. "Este no es un 'ejercicio diario del poder federal'. En cambio, es una invasión significativa en la vida y la salud de una gran cantidad de empleados". La Suprema Corte agregó que la Ley OSH, que estableció OSHA en 1970, faculta al Secretario de Trabajo "para establecer estándares de seguridad en el lugar de trabajo, no medidas amplias de salud pública".

Los jueces disidentes argumentaron que OSHA hizo lo que el Congreso le ordenó hacer: "Tomó medidas para abordar la amenaza continua de COVID-19" en el lugar de trabajo, y agregó que el ETS se encuentra dentro de la misión de la agencia, que es "proteger a los empleados de 'grave peligro' que proviene de 'nuevos peligros' o exposición a agentes nocivos", escribieron los jueces disidentes. "Sin embargo, hoy el Tribunal emite una suspensión que impide que la norma entre en vigor", agregaron los jueces disidentes. "Desde nuestro punto de vista, la orden de la Corte aplica gravemente mal los estándares legales aplicables. Y al hacerlo, obstaculiza la capacidad del gobierno federal para contrarrestar la amenaza sin precedentes que representa el COVID-19 para los trabajadores de nuestra nación. Actuando fuera de su competencia y sin fundamento legal, la Corte desplaza los juicios de los funcionarios públicos a quienes se les ha dado la responsabilidad de responder a las emergencias de salud en el trabajo. Disentimos respetuosamente".




“EL SECRETARIO HA ORDENADO A 84 MILLONES DE ESTADOUNIDENSES QUE OBTENGAN UNA VACUNA COVID-19 O SE SOMETAN A PRUEBAS MÉDICAS SEMANALES POR SU PROPIA CUENTA”,

dijo la Corte en su opinión.

Las Asociaciones de Transportistas Americanos (ATA), que estuvo entre los primeros grupos en presentar una demanda en el Tribunal del Quinto Circuito, celebraron la decisión del Tribunal Supremo el jueves. "Hoy, ATA obtuvo una gran victoria en nombre de la industria del transporte por carretera y de los trabajadores y empleadores de todo el mundo", dijo el presidente y director ejecutivo de ATA, Chris Spear.

"El fallo de hoy de la Suprema Corte valida nuestra afirmación de que OSHA se extralimitó con creces en su autoridad al emitir una norma temporal de emergencia que interferiría con las decisiones de atención médica privada de las personas. Los camiones han estado en primera línea durante la pandemia, entregando Equipo de Protección Personal, suministros médicos, alimentos, ropa, combustible e incluso las vacunas. Gracias a este fallo, nuestra industria continuará entregando bienes críticos, a medida que nuestra nación se recupera de la pandemia y hacemos avanzar nuestra economía".

De manera similar, la Asociación de Transportistas de Camiones de Carga se mostró satisfecha con la opinión de la mayoría de los jueces. "Aplaudimos a la Corte por avanzar rápidamente en este fallo, ya que se esperaba que la fecha límite para el cumplimiento del ETS entrara en vigencia a principios de esta semana", dijo el vicepresidente de Asuntos Gubernamentales de la TCA, David Heller. "Es imperativo que el camionero profesional tenga la capacidad de entregar de manera segura, eficiente y efectiva la carga de nuestra nación para que nuestra economía y esta nación puedan continuar prosperando".

Justo antes del fallo de la Suprema Corte de mediados de enero, OSHA ya había modificado sus preguntas frecuentes para aclarar que la mayoría de los conductores de camiones no estarían cubiertos por el mandato. En la nueva sección publicada en las Preguntas frecuentes, OSHA aclaró que si bien no existe una exención específica para los conductores de camiones, el ETS "no se aplica a los empleados 'que no se reportan a un lugar de trabajo donde están presentes otras personas, como compañeros de trabajo o clientes' o empleados 'que trabajan exclusivamente al aire libre'". Las preguntas frecuentes continúan diciendo que los conductores de camiones que no trabajan en una operación de equipo con otro conductor en la cabina y que solo se encuentran con otras personas en entornos al aire libre no están incluidos en el ETS. Además, OSHA señaló que el uso mínimo de instalaciones interiores donde otras personas pueden estar presentes, como usar un baño de varios puestos o ingresar a una oficina administrativa para dejar el papeleo "no impide que un empleado esté cubierto por estas exenciones, siempre que el tiempo que se pasa en el interior es breve". 



E-ACTT Modelo Monstrado

Diseño a su medida. Soporte Técnico de Fabrica

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

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







ATREVIDO

AUTOCAR DC-64D

SI BIEN NO ES UNA MARCA CON UNA GRAN PRESENCIA MEDIÁTICA, AUTOCAR TIENE MÁS DE 120 AÑOS DE EXPERIENCIA, DURANTE LOS CUALES HAN APRENDIDO MUY BIEN CÓMO HACER CAMIONES VOCACIONALES RESISTENTES, DURADEROS, POTENTES Y EFICIENTES. A FIN DE CUENTAS, SE ESPECIALIZAN EN ESTE SEGMENTO. »



vocacional: **AUTOCAR** DC-64D

Cuando registras "BADASS" como marca para describir tu línea de camiones, es mejor que puedas respaldarlo. Y la verdad es que Autocar está a la altura de las expectativas con su más reciente camión de volteo, el DC-64D, el cual es el recipiente de una tradición de 120 años de experiencia y es el cuarto modelo de la línea de uso rudo de Autocar, la DC-64. Junto con el modelo DC-64R para basura, DC-64M para mezcladoras y DC-64P para bomba, el DC-64D de Autocar está construido desde cero y diseñado para manejar los trabajos más desafiantes.

"El DC-64D está expertamente configurado y resuelve muchos problemas de la industria que otros proveedores no abordan", dice Eric Schwartz, presidente de Autocar Truck. "A diferencia de cualquier otro vehículo en el mercado de camiones comerciales de trabajo pesado de América del Norte, los Autocar Trucks están prediseñados para una integración perfecta en la carrocería y no requieren modificaciones estructurales significativas. Como tal, nuestros camiones son más seguros, tienen una estructura más sólida y están diseñados para tener una vida útil más larga, lo que reduce el TCO (costo total de propiedad) y se suma a nuestra promesa Always Up. Este camión de volteo es realmente BADASS".

El DC-64D se ensambla en Birmingham, Alabama, y cuenta con una cabina espaciosa y funcional; pero lo que lo distingue en el mercado de camiones industriales es la resistencia y durabilidad del vehículo. El DC-64D está diseñado para ser un caballo de batalla implacable que sigue avanzando cuando el trabajo se vuelve difícil.

DISEÑO

Autocar se enfoca exclusivamente en construir algunos de los mejores camiones vocacionales, razón por la cual Autocar colaboró con expertos clave de la industria con más de 200 años de experiencia conjunta en camiones de servicio severo para guiar el diseño del DC-64D. Está configurado con más de 100 mejoras. »



Asegúrate de tener el ELD indicado.



Disponible sin Cuotas Mensuales

www.vdoroadlog.com

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

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

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

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

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

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





Se asociaron con fabricantes de cajas de volteo para diseñar de forma paralela las características esenciales de montaje de las tolvas, logrando su misión de ofrecer el más alto nivel de integración en la industria. El DC-64D está equipado con una caja RS Godwin SCS y cuenta con acero Hardox para mayor durabilidad y menor peso; lo cual se traduce en una mayor capacidad de carga útil.

Estéticamente, el DC-64D tiene la imagen clásica de un vocacional de uso rudo, con una cabina cuadrada y una enorme parrilla cromada que llama mucho la atención. La construcción de la cabina de acero completamente soldado proporciona la máxima durabilidad para las aplicaciones de servicio severo. Eso se combina con un material del bastidor con un límite elástico de 160 000 PSI, un 24% más fuerte que el estándar de la industria, mientras que los pernos de remolque delanteros pueden manejar 80,000 lb de capacidad.

La seguridad no sucede por accidente. Es por eso que trabajaron arduamente para brindar a sus clientes una gran visibilidad de 325 grados y una distancia de la defensa al fondo de la cabina (BBC por sus siglas en inglés) de 112" con un paso de rueda de hasta 50 grados, lo que reduce el esfuerzo de dirección y aumenta la seguridad en el lugar de trabajo.



INTERIOR

Acceder a la cabina es fácil gracias a los dos grandes escalones de acero con superficie antiderrapante, los cuales ayudan a redu-

cir accidentes. La cabina DC-64D cuenta con una pantalla inteligente de información de 7 pulgadas para minimizar la distracción del conductor y ayudar a los técnicos a que los



conductores vuelvan rápidamente a la carretera después del mantenimiento.

En cuanto a estética, no vas a encontrar mayores concesiones ni refinamientos. Este es

un camión para hacer trabajo duro y no se anda por las ramas. El tablero es ligeramente curvo para que todos los medidores sean de fácil lectura para el conductor. Hay espacio


para once medidores análogos además de dos digitales en la pantalla de información detrás del volante. Los interruptores son grandes, lo que permite accionarlos usando guantes. »

El piso de la cabina es de plástico rígido y lleva lámina de acero antiderrapante en lugar de tapetes, lo cual hace mucho más fácil la limpieza y reduce el desgaste a la cabina. La estructura de las puertas y las manijas están contruidos para condiciones extremas y pueden soportar 450 libras de peso. Las bisagras de las puertas y el diseño del poste A cuentan con sujetadores de gran tamaño con bisagras tipo piano diseñadas para soportar las situaciones más difíciles de apertura y portazos. El volante de dos brazos está forrado en imitación piel para un mejor agarre, mientras que los asientos están tapizados en tela.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Para impulsar a la línea DC-64 Autocar se asoció con Cummins y el camión de volteo ofrece tres diferentes mecánicas. El más pequeño es el L9, el cual tiene un rango de potencia de 295 a 430 caballos de fuerza y un torque de 1,050 a 1,361 libras-pie. Un escalón más arriba encontramos el X12, el cual está disponible con potencias de 350 a 500 HP y un par motor de 1,250 a 1,700 lb-pie. Si trabajas en espacios con restricciones ambientales, entonces te convendrá utilizar el ISX12N que utiliza gas natural comprimido y te da una potencia de 320 a 400 HP y un torque de 1,150 a 1,450 lb-pie. Si sientes que podrías utilizar un poco más de poder, no desesperes, pues el tope de gama de Cummins, el X15, estará disponible más adelante en este año. En cuanto a la transmisión, están disponibles varias cajas automáticas de Allison.

Durante la presentación del camión, el presidente de Autocar, LLC, comentó que "No hay otra forma de describir 2021 para Autocar que no sea BADASS. Nuestro éxito se ve impulsado por nuestros esfuerzos para proporcionar a nuestros clientes la mejor camioneta vocacional diseñada para hacer los trabajos que necesitan. Sin embargo, lo que más me enorgullece es la tenacidad y dedicación de nuestro equipo. Aunque nos vimos afectados por problemas en la cadena de suministro, fuimos uno de los pocos OEM que nunca dejó de fabricar y mantuvo a todo su equipo empleado".

En resumen, el DC-64D es un camión ultracompetente diseñado para realizar las labores más demandantes sin pestañear. Gracias a su construcción integral, ofrece una resistencia a prueba de balas y, con motores potentes y eficientes, unidos a transmisiones automáticas, brinda a los conductores una grata experiencia de manejo. 



vocacional: **AUTOCAR DC-64D**



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.



EN DETALLE FICHA TÉCNICA

MOTOR

- L9 de 8.9 litros con 295 a 430 HP y 1,050 a 1,361 lb-pie
- X12 de 11.4 litros con 350 a 500 HP y 1,250 a 1,700 lb-pie
- ISX12N de 11.9 litros con 320 a 400 HP y 1,150 a 1,450 lb-pie.

TRANSMISIÓN

- Automáticas Allison 3000, 3500, 4500 RDS

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos



zMAX.com

ESTÁNDAR MUNDIAL

VOLVO FH16 750

VOLVO TRUCKS LLEVA DÉCADAS SIENDO CONSIDERADA COMO UNA DE LAS MEJORES MARCAS DEL MUNDO, SEGÚN LOS PROPIOS CAMIONEROS. ASÍ QUE NO ES DE EXTRAÑAR QUE SU BUQUE INSIGNIA PARA EL TRANSPORTE DE LARGAS DISTANCIAS, EL FH16 750, SEA UNO DE LOS CAMIONES MÁS INTERESANTES DE SU SEGMENTO A NIVEL MUNDIAL. »





Cuando se habla de arrastres de larga distancia, hay marcas que vienen de inmediato a la cabeza, y la sueca Volvo es una de las más respetadas del planeta cuando se habla de arrastres de larga distancia. Esto gracias a camiones como el FH16, su buque insignia en este segmento. Es decir, el modelo que abandonó este competido nicho y, por ello, recibe primero los más recientes avances tecnológicos. Bajo una refinada fachada, hay una bestia capaz de mover toneladas con una excelente eficiencia de combustible y la confiabilidad que caracteriza a esta marca sueca.

Sobre todo porque es el reflejo de la filosofía de la marca de crear trenes motrices eficientes y capaces en los que la potencia se transfiere al piso rápida y confiablemente, sin importar la superficie. Por esto es que en el más reciente FH16 elevaron el poder en 50 HP sin comprometer la durabilidad ni el consumo de combustible para reclamar el título del camión más potente del mundo que por un tiempo les arrebató Scania.

El 750 en el nombre hace referencia a los caballos de fuerza del motor de 16

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Volvo D16K de 16 litros, 550 a 750 HP y 2,064 a 2,617 lb-pie

TRANSMISIONES

- Automática Volvo I-Shift de 12 velocidades con 1 o 2 embragues
- Manual de 14 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática

del mundo: **VOLVO FH16 750**

litros, pero lo que es realmente impresionante es el par motor del mismo: 2,617 lb-pie, del que el 90% está disponible en cuestión de segundos, lo que lo convierte en uno de los camiones más aptos para la industria del transporte por carretera, minería, madera o construcción. Por supuesto, también está disponible con otros rangos de potencia y torque para quien no requiere todo el poder que el motor D16G es capaz de otorgar.

DISEÑO

La imagen es la misma con la que se presentó hace unos años para celebrar el 25 aniversario de este modelo, con una apariencia sólida y robusta. Poderosa. Lo que más resalta al frente es la parrilla plateada con toques de cromo, que llama la atención en cualquier carretera, especialmente por el contraste que presenta con el oscuro color café de la carrocería, que Volvo llama Fiordo Místico. Otras partes en cromo que saltan a la vista son el escalón frontal, los asideros de las puertas y el logo de la marca. Los faros, trapezoidales, contribuyen a darle un aspecto moderno al camión; especialmente con las luces LED de día en forma de V.



Hay tres alturas de chasis distintas para tractores y rígidos: baja, media y alta, cada una pensada para una aplicación diferente. El primero está diseñado para el transporte pesado en carreteras en buen estado con suspensión neumática integral. La altura media es idónea para los camiones con ejes delanteros bajos en combinación con suspensión delantera neumática o de ballestas. El chasis alto está pensado para camiones con suspensión de ballestas y para los que se utilizan en construcción. >>





INTERIOR

Las cabinas cuentan con un aspecto más actual gracias al reacomodo de los postes A, el parabrisas y el nuevo diseño de la parrilla; aunque no le vendría mal un pequeño rediseño, pues la imagen ya se siente algo vieja. Los asientos son bastante cómodos y el puesto de manejo está perfectamente rematado tanto por posición como por ergonomía;

algo a lo que también ayuda que el volante sea ajustable en profundidad y altura. La palanca del cambio automatizado I-Shift no ha variado su posición y se sitúa justo al lado del asiento. En cuanto a seguridad no tendrás nada de qué preocuparte, pues todas las cabinas han superado las pruebas de impacto suecas, que son de las más exigentes del mundo.



Hay cinco tipos de cabina: dormitorio techo bajo, dormitorio, Globetrotter, Globetrotter XL y Globetrotter XXL. La primera ofrece cómodo alojamiento nocturno para una o dos personas y dispone de gran cantidad de espacios de almacenamiento. La segunda tiene una altura elevada que ofrece una gran cantidad de espacio de almacenamiento, facilita el movimiento den-

tro de la cabina y permite dormir a dos personas, aunque para hacerlo cómodamente hay que elegir una litera más grande de la lista de opciones. Las Globetrotter ofrecen lo mismo que la anterior, pero con más altura, espacio y comodidad tanto en la cabina como en las literas según aumenta la "talla".

El tablero presenta un diseño ligeramente curvado que permite al conductor llegar con comodidad a todos los controles. En el centro hay un nuevo panel de instrumentos combinado con una pantalla en blanco y negro de gran tamaño con información para el conductor. Existen varios paquetes de cabinas diferentes que contienen equipamiento extra, como una litera abatible, los sistemas de

seguridad activa de Volvo y funciones de gama alta para el sistema de sonido estéreo.

MOTOR Y TRANSMISIONES

Hace un par de años, Volvo añadió una mecánica de 13 litros a la oferta del FH16, pero parece que no tuvo mucho éxito porque ahora únicamente está disponible con el motor D16, como en un principio. El rango de potencia va de 550 a 750 HP, mientras que el par motor va de 1,954 a 2,617 lb-pie. Como es de esperarse, cumple con la estricta normativa Euro 6 gracias al uso de tecnologías como catalizador por oxidación diésel, filtro de partículas diésel y catalizadores de Reducción Selectiva y de Síntesis de Amoníaco. »




En lo que respecta a la transmisión, lo más interesante es la caja de cambios automática I-Shift, que ofrece un nivel de conducción antes inalcanzable para transportes de 80 o más toneladas gracias a que se ha desarrollado un nuevo software en el sistema de transmisión. La caja de cambios se ha diseñado para que se adapte a las necesidades requeridas según las condiciones de cada actividad y también está disponible una con doble embrague. Además hay varias cajas manuales de 14 relaciones con split (desmultiplicación de marcha) y range (desmultiplicación de gama), con o sin sobremarcha (overdrive).

MANEJO

Por mucho que tratemos de ponerlo en aprietos, el FH16 sólo nos reclamará que estemos atentos a la conducción, debido a lo rápido que podemos circular en cualquier situación. El sistema de suspensión neumática controlada electrónicamente (ECS por sus siglas en inglés) ofrece una gran comodidad y protección para la carga, ya que se ajusta automáticamente, por lo que el camión mantiene una altura constante y compensa la dis-

tribución desigual de las cargas.

El control manual de la altura facilita el ajuste de la altura de la plataforma de carga para adaptarla a la del resorte de carga. ECS está disponible en dos versiones: Suspensión neumática integral para todas las ruedas del camión y suspensión neumática trasera. Para los mayores pesos brutos, existe el eje

Tridem con suspensión neumática, combinado con un eje direccional. El eje Tridem se caracteriza por una alta estabilidad y buena tracción incluso en condiciones difíciles. Un eje direccional, combinado con una distancia entre ejes corta, significa que el camión es muy fácil de maniobrar, con radios de giro pequeños. 



del mundo: **VOLVO FH16 750**



EXPERIENCE THE PROLOGUE TO
JURASSIC WORLD DOMINION
ONLINE NOW

PISANDO FUERTE



MACK ANTHEM

HACE CINCO AÑOS, MACK DIO UN GIRO BUSCANDO UNA IMAGEN MÁS ACTUAL ACORDE CON LOS NUEVOS TIEMPOS. EL PRIMER PASO FUE EL ANTHEM, UN CAMIÓN CON UN DISEÑO MODERNO Y ATRACTIVO, EFICIENTES Y POTENTES MOTORES, ASÍ COMO UNA CABINA CÓMODA Y BIEN DISEÑADA, QUE ADEMÁS INCLUYE LA TECNOLOGÍA NECESARIA PARA HACER MÁS FÁCIL LA VIDA DE QUIENES RECORREN CIENTOS DE MILLAS TODOS LOS DÍAS. »





Parece que fue ayer cuando Mack lanzó con bombo y platillo el Anthem, un Clase 8 para largas distancias con el que iniciaron una nueva era para la marca pues rompió completamente con el diseño al que estábamos acostumbrados, con una apariencia imponente y robusta que resulta muy atractiva... ipero ya pasaron cinco años! En ese lapso, el Anthem se ha consolidado como una mucho mejor opción que los Pinnacle de eje retrasado -a los cuales reemplazó- gracias, principalmente a un consumo de combustible más eficiente.

A finales de 2018, Mack presentó el paquete HE+, el cual está diseñado para hacer aún

más eficiente al Anthem. Las cifras son impactantes, pues en Mack hablan de una reducción de hasta un 9.5% en el consumo de combustible. El paquete HE+ utiliza la Tecnología de Recuperación de Energía de Mack, la cual captura la energía residual del motor -que de otro modo se desperdiciaría- y la inserta nuevamente al tren motriz. Además, combina varias mejoras aerodinámicas como faldones en la defensa y costados, extensiones laterales y en la parte trasera, entre otras.

El año pasado, la mayor novedad fue la incorporación del sistema Command Steer, el cual ayuda a reducir hasta un 85% la fatiga del conductor. Esto lo hace conectando un motor eléctrico al sistema hidro-mecánico de la dirección para proveer torque adicional.



Este motor es controlado mediante una computadora, la cual evalúa las condiciones del camino en todo momento para darle al conductor la ayuda necesaria para mantener la trayectoria. Tanto a velocidades de carretera o durante maniobras de estacionamiento.

DISEÑO

El Anthem tiene un diseño exterior que se parece poco al del Pinnacle, modelo al que reemplazó como buque insignia, pero que utiliza elementos de camiones de antaño. La robusta, grande y estructurada parrilla recuerda al SuperLiner, mientras que las salpicaderas planas y de marcadas líneas son un guiño al RD Model. Los diseñadores e ingenieros de Mack utilizaron modelación avanzada

por computadora y realizaron pruebas en el Centro Espacial Kennedy para crear unas líneas que redujeron la carga aerodinámica un seis por ciento y ayudaron a incrementar la eficiencia de combustible hasta un tres por ciento comparado con un Pinnacle con equipamiento similar.

Un ejemplo son las salpicaderas planas, las cuales ayudan a mover el aire hacia la parte lateral e inferior del camión, reduciendo el arrastre aerodinámico. Otro elemento que ayuda a cortar el viento es el cofre, el cual se eleva conforme se acerca al parabrisas para dirigir el aire a la parte superior del camión; además esta inclinación mejora la visibilidad. La visera está diseñada para cortar el aire sin crear turbulencia y desde allí el aire pasa



sobre un techo de una sola pieza que mueve suavemente el aire sobre y alrededor del dormitorio y el tráiler. En la cabina dormitorio de 70 pulgadas, un alerón en el techo con una pestaña ajustable ayuda a mejorar el flujo de aire de la cabina al tráiler. >>





Los espejos retrovisores están montados en el cofre en una posición elevada, lo cual reduce la resistencia al viento al empujar el aire alrededor de los espejos de las puertas. Además, los primeros ofrecen una vista panorámica de los dos lados del camión prácticamente eliminando los puntos ciegos. Los espejos son grandes y si quieres puedes quitarlos, pero resultan útiles. Bajo casi cualquier circunstancia la vibración es mínima y menos notable que en los espejos que se montan en la salpicadera con un tripié. Para reducir el riesgo de daños, giran sobre sí mismos en caso de un impacto.

Mantener el aire pegado al camión también hace más silencioso el interior, lo cual reduce la fatiga al manejar. es posible hablar a un volumen normal y escuchar la banda civil o música sin tener que subir mucho el volumen. Por otro lado,



Mack utiliza LED adentro y afuera. Los faros de LED son 66% más brillantes, casi doblando los lúmenes de las luces bajas, y proveen una luz más ancha y blanca utilizando menos energía. El Anthem estará en las carreteras en enero y puedes ordenarlo en tres versiones: cabina de día,

cabina dormitorio de techo plano de 48 pulgadas o dormitorio elevado de 70".

INTERIOR

Al subir y bajar del camión, lo primero que notas es que la manija está en una posición más baja respecto al poste A, lo cual hace más fácil mantener tres puntos de contacto. La palanca de la transmisión manual automatizada está ubicada más arriba en el tablero, cerca del conductor. Los interruptores -cortados con láser- también están en una posición más alta, mientras que otras cosas que antes se controlaban con interruptores -como los limpiadores o el freno del motor- han sido eliminados por completo del tablero y relocalados en palancas detrás del volante. Esto es un movimiento simple y muy intuitivo, de esos que se agradecen cuando los tienes, especialmente en



funciones básicas de manejo.

El volante con fondo plano crea más espacio entre éste y el regazo del conductor, lo que hace más fácil entrar y salir del camión, especialmente cuando el asiento está totalmente elevado. Además, esto debería ayudar a los conductores altos a encontrar una posición de manejo más cómoda, o a al menos darles la oportunidad de acercarse más al volante. Otra cosa que nos gustó mucho fueron los controles iluminados para el control de crucero, el sistema de sonido y el bluetooth. La pantalla a color de 5 pulgadas en el panel de instrumentos muestra información de monitoreo del vehículo, incluyendo la temperatura del motor y del aceite, odómetros de viaje, estatutos del sistema de postratamiento de gases y la presión de las llantas. »



La cabina es espaciosa y con buenos acabados. El dormitorio de 70 pulgadas tiene un 35% más espacio que los modelos anteriores y 27 pies cúbicos de almacenamiento adicionales, incluyendo 3 cajones debajo de la litera. Un panel montado en el dormitorio tiene tomas de corriente, puertos USB y controles para el estéreo, la luz interior y el sistema de aire acondicionado. La luz de la cabina es regulable en el perímetro del ambiente del conductor, las luces de tarea y las superiores. Las persianas son como de avión, bloquean el 100 por ciento de la luz y están integradas con las ventanas inclinadas para dejar entrar el aire pero mantener afuera la lluvia.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

En lo que respecta a la movilidad, el Anthem presenta cuatro diferentes opciones. El más pequeño es el MP7 con hasta 425 HP y 1,560 lb-pie, luego tenemos el conocido MP8 de 13 litros con hasta 505 HP y 1,860 lb-pie, seguido del más reciente Cummins ISX12N de gas natural, lo cual hace que el Anthem pueda trabajar en zonas donde las restricciones ambientales son más estrictas. Por último, tenemos que hablar del MP8HE, que aprovecha la capitalización del turbo, especialmente diseñado para arrastres lar-

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- MP7 de 11 litros con 325 a 425 HP y 1,260 a 1,560 lb-pie
- MP8 de 13 litros con 415 a 505 HP y 1,460 a 1,860 lb-pie
- MP8-TC de 13 litros con 415 a 445 HP y 1,460 a 1,860 lb-pie
- Cummins ISX12N con 400 HP y 1,450 lb-pie

TRANSMISIONES

- Manuales Maxitorque ES, Eaton Fuller
- Automatizadas mDrive y mDrive HD
- Automática Allison Serie 4000

SUSPENSIÓN DELANTERA


- Muelles parabólicos
- Neumática

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática Twin-Y
- Muelles mRIDE

gos, el cual convierte la energía residual del escape en energía mecánica que se alimenta nuevamente al motor, lo cual añade hasta 50 HP adicionales, permitiendo un incremento sustancial en la eficiencia de combustible de hasta un 8.8 por ciento. Este motor tiene una potencia de 445 HP y un torque de 1,860 lb-pie, por lo que no le falta fuerza para hacer el trabajo.

Como en todos los camiones de Mack, la transmisión manual automatizada mDRIVE viene de serie y en el caso del Anthem es una de 12 velocidades. También hay disponible una mDRIVE HD reforzada, con variantes de

13 y 14 cambios que añaden una o dos velocidades súper lentas. En cuanto a seguridad, lleva de serie el sistema Wingman Fusion de Bendix, el cual utiliza cámaras y radares para prevenir colisiones, gestionar el control adaptativo de cruce y la advertencia de abandono de carril. El control de cruce adaptativo es algo muy útil en trayectos largos, ya que no sólo evita que el conductor tenga que estar acelerando y frenando constantemente para controlar la velocidad -lo cual resulta cansado a la larga-, sino que también ayuda a mantener un consumo de combustible más eficiente. 



americano: **MACK ANTHEM**



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

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.

REFERENTE

MERCEDES-BENZ SPRINTER 2022

LA TERCERA GENERACIÓN DE LA SPRINTER ES UNA VAN MUY VERSÁTIL, EFICIENTE, CON UNA IMPRESIONANTE CARGA TECNOLÓGICA QUE, SI BIEN TIENE ASCENDENCIA ALEMANA, SE FABRICA EN ESTADOS UNIDOS. CIERTAMENTE, SE TRATA DE UN VEHÍCULO UTILITARIO, PERO EL LOGO DE LA ESTRELLA EN LA PARRILLA GARANTIZA QUE OBTENDRÁS ALGO MÁS QUE UNA SIMPLE VAN DE CARGA. »







POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

La Sprinter se convirtió casi inmediatamente en un referente entre las vans de carga desde que Mercedes-Benz decidió incursionar en el segmento hace ya más de veinticinco años. De hecho, desde la primera generación quedó claro que la firma alemana no venía a jugar, pues ganó el premio a la Van Internacional del Año en 1995. Desde entonces, se ha vendido en multitud de configuraciones: van, chasis cab, minibus e incluso como una pickup. Más aún, se ha comercializado con bajo diferentes marcas además de Mercedes-Benz: Dodge, Freightliner e incluso Volkswagen.

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. Una maniobra que hace mucho sentido si tomamos en cuenta que Estados Unidos es el segundo mercado más grande para las vans de Mercedes-Benz, después de Alemania.

DISEÑO

Si bien la estética no es una de las preocupaciones fundamentales entre los compradores de las vans de carga, eso no quiere decir que haya que descuidarla; algo que diseñadores de Mercedes-Benz tuvieron presente a la hora de colocar unas líneas que recorren el cofre de la nueva Sprinter del poste A a la orilla de la parrilla. Ésta, por cierto, es más angosta, los faros son más



delgados y la posibilidad de montar luces de LED le añade un toque de elegancia a esta van. En el interior, la cabina es más personalizable que nunca y el sistema de infotainment está mucho más cerca de los que vemos en los autos de lujo de Mercedes.

INTERIOR

La cabina no es tan lujosa como la de un auto Mercedes-Benz porque la Sprinter es una van de trabajo. El interior está hecho

prácticamente de plástico, de no ser por la pantalla de infotainment, un diminuto posabrazos y algunos toques de metal. Las cosas están muy bien organizadas, pero todas las superficies son duras al tacto. La posición de manejo es alta y no hay una consola central que separe al conductor del pasajero.

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



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- 4L de 2.0 litros con 188 HP y 258 lb-pie
- 4L de 2.1 litros con 161 HP y 266 lb-pie
- V6 de 3.0 litros diesel con 188 HP y 325 lb-pie

TRANSMISIONES

- Automáticas G-Tronic de 7 y 9 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos
- Neumática

el asiento del conductor o del pasajero. Esto es importante porque el sistema gestiona prácticamente todo, desde el radio y la navegación a una serie de comandos de voz que trabajan con el Mercedes-Benz User Experience (MBUX).

Como ocurrió con el anterior sistema de infotainment, aprender a navegar entre los diferentes niveles toma algo de tiempo, pero lo haces de manera intuitiva. La navegación resulta sencilla gracias a menús 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 importan-

cia 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 con-

ductor. 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 tría 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. »



utilitario: **MERCEDES-BENZ SPRINTER 2022**

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"/>



MANEJO


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

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

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



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

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



**NO PAGUE
IMPUESTOS
DE MAS,
CONSULTE
CON LOS
EXPERTOS**



STUDIO

**BUSINESS MANAGEMENT
CONSULTANTS, INC.**

Somos expertos en **Corporaciones**, **Payroll**, **contabilidad** e **Income Tax**, y contamos con más de 33 años de experiencia trabajando para la industria del transporte de cargas.

Desde **sólo 200 dólares** al mes ud. contará con un servicio profesional que le ayudará a crecer y manejar su negocio



Llame ya al **(888) 628-2188** para una consulta gratis y sin compromiso.

Multifacética

FORD MAVERICK 2022

La nueva Maverick es una pickup compacta, con motor híbrido que rinde hasta 40 mpg. Con muchas soluciones inteligentes en el interior y la caja, es una pickup para quien no sabía que necesitaba una. Ofrece múltiples soluciones para hacer la vida más fácil, con la conveniencia de una caja para cargar cosas y un manejo como de automóvil. »







Ford presentó recientemente una pickup compacta llamada Maverick, la cual servirá como la pickup de entrada en la alineación de Ford y se ubicará debajo de la Ranger. Se ofrecerá con dos opciones de motor diferentes, incluido un híbrido, con configuración de tracción delantera como estándar y un sistema de tracción total como opcional. La mejor parte, sin embargo, es su precio, pues se lanzó con un precio inicial de \$19,995. No está mal, ¿eh?

Sé que Ford considera la Maverick 2022 como una camioneta, y aunque ciertamente lo es, creo que la mejor manera de verla es menos como una camioneta y más como un vehículo multipropósito notablemente flexible y utilizable. Digo esto porque para muchas personas "pickup" es un término que tiene connotaciones que sugerirían usos específicos, y la Maverick es realmente una maestra de la flexibilidad.

La Maverick 2022 es uno de esos vehículos raros que casi nos impresiona más por lo



camioneta: **FORD MAVERICK 2022**

MOTORES

- 4L de 2.5 litros/Eléctrico con 191 HP y 155 lb-pie
- 4L de 2.0 litros con 250 HP y 277 lb-pie

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente McPherson

TRANSMISIÓN

- Automática CVT
- Automática de 8 velocidades

SUSPENSIÓN TRASERA

- Independiente con brazo oscilante
- Independiente multibrazo



que no está que por lo que está. Eso es porque lo que no existe es algo que está presente no solo en el mundo del automóvil, sino en muchos aspectos de la vida: la pretensión. El contenido de pretensión de la Maverick es casi nulo. Cuando quitas la pretensión, lo que queda es una máquina extraordinariamente inteligente, honesta, flexible, práctica, eficiente y atractiva, y esa máquina es incluso barata. Nos gusta mucho lo que la Maverick es.

Tiene todas las capacidades de una

camioneta pequeña de doble cabina con un poco de almacenamiento cerrado adicional, y viene en un paquete que es más que aceptable para los compradores modernos y convencionales. Si combinas todas las cosas que la Maverick es capaz de hacer y agregas la notable eficiencia de combustible del modelo híbrido base y el precio inicial de \$19,995, entonces la verdadera pregunta es por qué diablos querría alguien comprar un crossover como la Toyota RAV4 o la Honda CR-V.

DISEÑO

La Maverick 2022 se basa en la misma plataforma C2 que la Bronco Sport y la Escape con tracción delantera. Se ve bastante decente para el rango de precios en el que se encuentra. La parrilla está atravesada por una franja que se extiende hacia los faros para poner un toque interesante de diseño. La mitad inferior de la defensa delantera, la defensa trasera completa y los faldones laterales están hechos de plástico negro. Viene con faros halógenos de serie, pero también hay disponibles LED. >>





caja de carga en un espacio de creación completo. También viene con ganchos de amarre móviles, para que sea mucho más fácil atar cosas.

La Maverick está disponible en 11 tonos exteriores diferentes: Shadow Black, Oxford White, Area 51, Cactus Gray, Carbonized Grey, Iconic Silver, Velocity Blue, Hot Pepper Red, Alto Blue y Cyber Orange (los tres últimos con un costo adicional). ¿Que dónde está el décimo primero? Bueno, si quieres la camioneta en color Rapid Red necesitarás pedir el paquete Lariat Luxury, el paquete First Edition y Ford Co-Pilot360, los cuales cuestan \$5,870 en total. ¡Uf!

INTERIOR

El Maverick tiene un diseño ordenado dentro de la cabina. Cuenta con asientos de tela en la versión base, asientos de tela escocesa en la intermedia y de cuero sintético en la superior Lariat. Detrás del volante hay una pantalla de 4.2 pulgadas en el cuadro de instrumentos, pero si escoges la versión Lariat la pantalla crece a 6.5 pulgadas. Esta pickup compacta viene de serie con un sistema de infoentretenimiento con pantalla táctil de ocho pulgadas. Es compatible con Apple CarPlay y Android Auto. También viene con dos puertos USB como estándar y puede tener dos más por un poco de dinero adicional. Incluso la carga inalámbrica está disponible. >>

Esta camioneta viene con rines de 17 y 18 pulgadas en una variedad de diseños. Las llantas para todas las estaciones de sección 225/65 se ofrecen de serie. Los neumáticos todo terreno están disponibles en dos tamaños diferentes: 225/65 y 235/65. Si te decides por el paquete de remolque 4K, obtendrás neumáticos 225/60. La Maverick se ofrece en una sola opción de estilo de cabina y tamaño de caja. Viene con un diseño SuperCrew con una cama de 4.5 pies. Ford llama a esto el Flexbed. Está repleto de características estándar y oportunidades para transformar la

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.

Ford también ha introducido un sistema de sujeción integrado aquí o una variedad de accesorios extraíbles como portavasos y ganchos para bolsas de supermercado. Algunas de las otras sutilezas estándar y opcionales incluyen: dos fuentes de alimentación precableadas de 12 voltios en la caja, tomacorrientes en caja y cabina de 110 voltios, iluminación en la caja, asientos traseros abatibles y almacenamiento debajo del asiento y entrada sin llave.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

La Ford Maverick estará disponible con dos motores diferentes. La opción estándar es un sistema de propulsión híbrido con un motor de cuatro cilindros y 2.5 litros que genera 162 caballos y 155 libras-pie de torque; combinado con el motor eléctrico, puede producir hasta 191 caballos. La potencia se envía a las ruedas delanteras a través de una transmisión CVT que no es nuestra favorita, pero al menos ayuda a lograr una buena economía de combustible junto con el sistema híbrido. ¿Qué tan bueno? Ford dice que el rango estimado por la EPA proyectado es de 40 mpg. Puede viajar hasta 500 millas con un tanque lleno de gasolina. Esas son cifras bastante buenas para una 'camioneta'.

El otro motor es el EcoBoost de 2.0 litros y cuatro cilindros que genera 250 caballos y 277 libras-pie de torque. Este es idéntico al que monta la Bronco Sport. Este propulsor está disponible con un sistema de tracción total y está asociado a una caja de cambios automática de ocho velocidades que se comporta mucho mejor que la CVT de la versión estándar.

La Maverick puede remolcar hasta 2,000 libras en la versión básica, pero si optas por el motor EcoBoost, puedes aprovechar el paquete de remolque 4K que te permitirá remolcar hasta 4,000 libras. La capacidad máxima de carga útil está clasificada en 1,500 libras con ambos motores. Como no podía ser de otra manera, hay una edición especial de lanzamiento, la First Edition, que añade varias características de confort y estética como un techo corredizo eléctrico, techo negro, rines de 18 pulgadas, etc. Curiosamente, viene equipada con el sistema de propulsión híbrido -el EcoBoost es opcional- y



puede ser tuya por sólo \$1,495 adicionales.

Por último pero no por ello menos importante está el tema del precio. La Maverick es una pickup compacta asequible, pues la versión de entrada está en \$19,995, mientras que si te das vuelo y eliges una Lariat EcoBoost con doble tracción el precio rondará los \$30,000. Una de las cosas más interesantes de la Maverick es que es un vehículo sumamente práctico, perfecto para transportar mercancía no muy voluminosa o llevar las bicicletas de tu familia para un paseo de fin de semana (de hecho, Ford tiene varios tutoriales sobre cómo hacer las adaptaciones necesarias a la camioneta por muy poco dinero). Sin duda, en Dearborn tienen claro que este vehículo es para gente que no necesita una pickup mediana -ya no digamos de media tonelada-, pero que quiere acceder a la conveniencia de este tipo de vehículos sin gastar mucho dinero. [TFL](#)



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

TRATAMIENTOS

VVS

LA APNEA

APNEA DEL SUEÑO

SI TE LEVANTAS CANSADO POR LAS MAÑANAS A PESAR DE HABER DORMIDO VARIAS HORAS, QUIZÁ PADEZCAS UNA ENFERMEDAD MUY COMÚN ENTRE LOS CAMIONEROS: LA APNEA DEL SUEÑO. SI ESTE ES TU CASO, NO DESESPERES, PUES HAY VARIAS FORMAS PARA PALIAR LOS EFECTOS DE ESTE PELIGROSO PADECIMIENTO. »



i Sabías que uno de cada tres camioneros tienen un trastorno del sueño que puede afectar su estado de alerta? Este dato, que se desprende de un estudio realizado por la Universidad de Pensilvania, fue dado a conocer por la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA por sus siglas en inglés). Uno de estos trastornos es la apnea del sueño, la cual causa breves interrupciones de la respiración durante la noche. Según la FMCSA, esta condición puede ser letal y suele pasar desapercibida y sin diagnóstico. Hay varios factores de riesgo que te llevan a padecer esta enfermedad, como historial familiar, sobrepeso, tener un cuello muy ancho y la edad.

La FMCSA ha dicho que una persona con un historial o diagnóstico clínico de cualquier enfermedad que pueda interferir con su capacidad para manejar de manera segura no puede estar calificado médicamente para operar un vehículo comercial motorizado. Pero también ha declarado que los camioneros diagnosticados con apnea del sueño pueden seguir operando un vehículo comercial siempre y cuando reciban el tratamiento adecuado.

1. DISPOSITIVOS DE PRESIÓN POSITIVA EN VÍAS RESPIRATORIAS

Las máquinas de presión positiva en las vías respiratorias, utilizadas con una variedad de máscaras para respirar, son el tratamiento más utilizado para la apnea del sueño moderada y grave. La máscara, que se coloca cómodamente sobre la nariz, o a veces la nariz y la boca, durante el sueño, suministra aire a presión que fluye de forma continua o intermitente hacia la garganta del durmiente. El aumento de la presión de aire evita que las vías respiratorias del durmiente colapsen.

El aire presurizado se suministra a través de un tubo flexible desde uno de varios tipos de máquinas: CPAP (presión positiva continua de las vías respiratorias), BiPAP (presión positiva de las vías aéreas de dos niveles), VPAP (presión positiva variable de las vías aéreas), etc. Los estudios sobre el efecto de la terapia de PAP muestran que las personas con apnea del sueño que usan constantemente sus máquinas se sienten mejor y, como resultado de la reducción de los episodios de apnea e



hipopnea durante el sueño, encuentran menos complicaciones de la enfermedad.

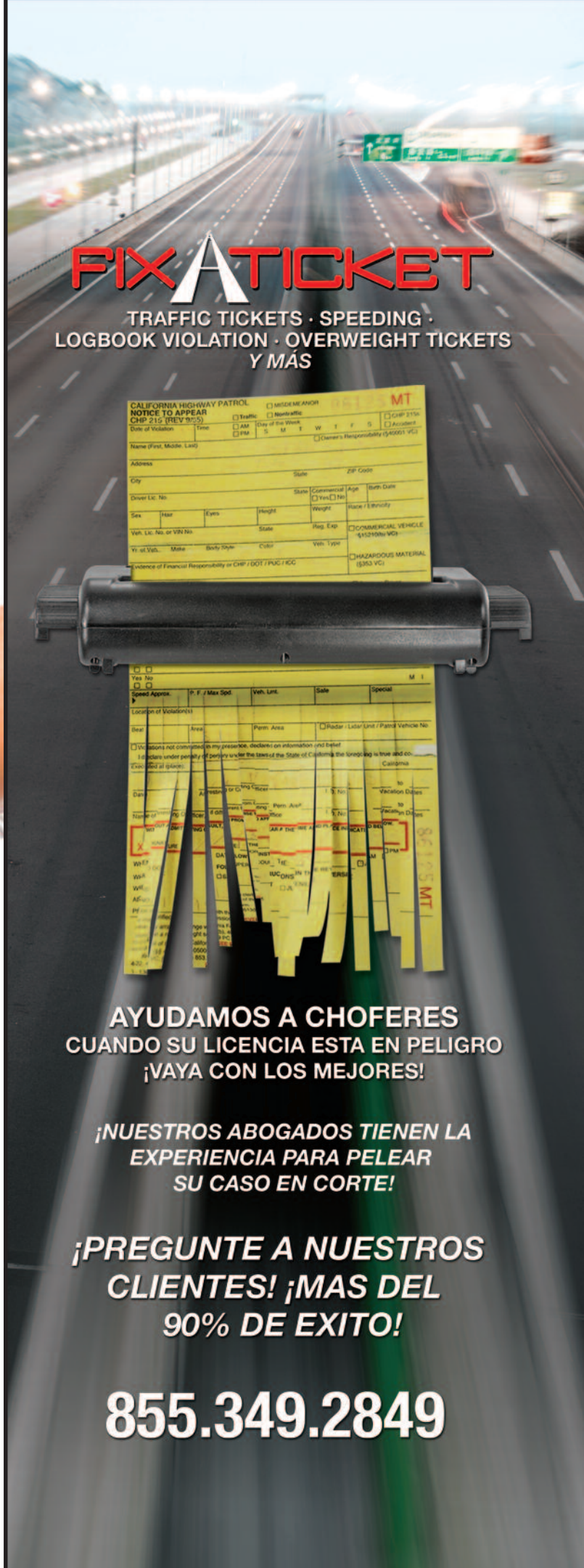
2. APARATOS ORALES

Los aparatos orales para el tratamiento de la apnea del sueño siguen aumentando en popularidad a medida que aumenta la concien-

cia entre el público de que los aparatos orales son un tratamiento eficaz de primera línea para muchas personas que sufren de apnea del sueño. Más de 100 aparatos orales diferentes están aprobados por la FDA para el tratamiento de los ronquidos y la apnea obstructiva del sueño. Estos aparatos se usan en la boca,



como un protector bucal deportivo o un aparato de ortodoncia, mientras duermes. Los aparatos orales mantienen la mandíbula inferior hacia adelante lo suficiente como para mantener la vía aérea abierta y evitar que la lengua y los músculos de la vía aérea superior se colapsen y bloqueen la vía aérea. »»



FIX A TICKET

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

CALIFORNIA HIGHWAY PATROL MT
 NOTICE TO APPEAR
 CHP 215 (REV 7/83) TRAFFIC MIDDLE MEANOR GREY MT
 Date of Violation: Time: AM PM Date of the Week: S M T W T F S CHP 215a Accrual
 Name of Violator (Last, First, MI) Driver's Responsibility (60001 VCI)
 Address: State: ZIP Code:
 City: State: Commercial: No Yes Age: Birth Date:
 Driver Lic. No.: State: Yes No Weight: Race / Ethnicity:
 Sex: Hair: Eyes: Height: COMMERCIAL VEHICLE (41050/60 VCI)
 Veh. Lic. No. or VIN No.: State: Reg. Exp. Veh. Type:
 Yr. of Veh.: Make: Body Style: Color: Veh. Type:
 HAZARDOUS MATERIAL (3303 VCI)
 Evidence of Financial Responsibility or CHP / DOT / PAC / ROC



Yes No M I
 Speed Approx. P. F. / Max Spd. Veh. Unit. State: Special:
 Location of Violation(s): Radar / Lidar Unit / Private Vehicle No.
 Beat: Area: Perm. Area: Radar / Lidar Unit / Private Vehicle No.
 Violator's not committed in my presence, declare on information and belief
 I declare under penalty of perjury under the laws of the State of California that the foregoing is true and co-
 rected of all omissions: California
 Date: _____
 Signature of Officer: _____
 Title: _____
 Agency: _____
 Office: _____
 District: _____
 Region: _____
 State: _____
 County: _____
 City: _____
 Zip: _____
 Station: _____
 Shift: _____
 Unit: _____
 Vehicle: _____
 License: _____
 Plate: _____
 Color: _____
 Make: _____
 Model: _____
 Year: _____
 Weight: _____
 Height: _____
 Color: _____
 Body Style: _____
 Vehicle Type: _____
 Driver License: _____
 Sex: _____
 Race / Ethnicity: _____
 Age: _____
 Birth Date: _____
 Driver License No.: _____
 State: _____
 Registration Exp. Date: _____
 Vehicle License No. / VIN No.: _____
 State: _____
 Registration Exp. Date: _____
 Vehicle Type: _____
 Year of Vehicle: _____
 Make: _____
 Body Style: _____
 Color: _____
 Vehicle Type: _____
 HAZARDOUS MATERIAL (3303 VCI)
 Evidence of Financial Responsibility or CHP / DOT / PAC / ROC

**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

La Academia Americana de Medicina del Sueño (AASM, por sus siglas en inglés) ha aprobado la terapia de aparatos orales (OAT, por sus siglas en inglés) como tratamiento de primera línea para pacientes diagnosticados con apnea obstructiva del sueño (OSA, por sus siglas en inglés) de leve a moderada. La AASM también recomienda aparatos orales para pacientes con OSA grave, que no pueden tolerar o no pueden usar dispositivos CPAP. Otra opción para las personas con OSA severa es la terapia de combinación (usar CPAP y un dispositivo oral juntos) para ayudar a reducir la presión en una máquina de CPAP, haciéndolo más cómodo de usar.

3. TERAPIA DE ESTIMULACIÓN DE LAS VÍAS RESPIRATORIAS SUPERIORES

Algunas personas con apnea obstructiva del sueño, o OSA, no pueden usar la terapia de presión positiva continua de las vías respiratorias (CPAP), el tratamiento de OSA que se prescribe con más frecuencia, a pesar de los mejores esfuerzos. Ahora hay una nueva terapia clínicamente probada para algunas personas con OSA de



moderada a grave que no pueden usar CPAP: la terapia de estimulación de las vías respiratorias superiores (UAS, por sus siglas en inglés).

Esta es una nueva terapia que funciona

dentro de tu cuerpo y con tu proceso de respiración natural, para tratar la apnea del sueño moderada a severa. Esta terapia podría ser adecuada para ti si:

- Se te diagnosticó apnea obstructiva



¿TIENES APNEA?

De acuerdo a los Institutos Nacionales de Salud (NIH por sus siglas en inglés), no todo aquel que ronca tiene apnea del sueño, pero hacerlo de manera particularmente fuerte y de forma frecuente pueden ser síntomas del problema. Los NIH recomiendan consultar con un familiar acerca de las características del ronquido, dado que los pacientes dormidos no se pueden monitorear a sí mismos.

ENTRE LAS CARACTERÍSTICAS DEL RONQUIDO QUE PUEDEN SEÑALAR LA APNEA ESTÁN:

1. Que sean más fuertes al dormir boca arriba.
2. Que haya pausas al roncar, seguidas de un sonido de ahogo o jadeo.

OTROS SÍNTOMAS DE LA APNEA:

- Fatiga excesiva durante el día (especialmente al manejar o en periodos de inactividad)
- Dolores de cabeza matutinos
- Problemas de memoria y concentración
- Frecuentes cambios de humor, depresión o irritabilidad
- Despertarse a orinar frecuentemente
- Boca seca o irritada al despertar

POSIBLES INDICADORES DE APNEA:

- Historial de diabetes
- Historial de hipertensión
- Índice de masa corporal superior a 33
- Talla de cuello superior a 17" en hombres y 16" en mujeres
- Calificación de 16-24 en la Escala de Sueño de Epworth
- Calificación Clase III o IV en la escala de Mallampati, que mide la visibilidad del fondo de la garganta

Fuente: NIH.gov

activa, la terapia Inspire monitorea continuamente tus patrones de respiración durante el sueño y proporciona una estimulación suave a los músculos de las vías respiratorias, lo que mantiene la vía aérea abierta. Tu médico de terapia UAS también evaluará la anatomía de las vías respiratorias y el estado de salud general para determinar si la terapia Inspire es adecuada para ti.

4. BAJAR DE PESO

Aproximadamente el 70 por ciento de las personas con apnea obstructiva del sueño tienen sobrepeso u obesidad. Sus profesionales de la salud suelen animarlos a perder peso. Sorprendentemente, se han realizado pocos estudios formales sobre la eficacia con la que la pérdida de peso conduce a ronquidos más leves y disminuye los incidentes de apnea e hipopnea durante el sueño. A pesar de esto, algunos profesionales cuentan anécdotas de mejoras sorprendentes tanto en la AOS como en los ronquidos entre los pacientes que pierden peso. En algunas situaciones, un médico puede recetar medicamentos para perder peso a un paciente con sobrepeso u obesidad con AOS. »

del sueño.

- No puedes usar o aliviarte con CPAP.

El sistema consta de tres componentes: un pequeño generador, un cable de sensor de respiración y un cable de estimulación -

todo controlado por el pequeño control remoto portátil Inspire Sleep. Simplemente comienza la terapia por la noche antes de acostarte y apágala por la mañana cuando te despiertes. Cuando se



BUSINESSFUNDING4YOU
BUSINESS LENDING EXPERTS

PRESTAMOS PARA TODO TIPO DE NEGOCIOS!

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

REQUISITOS:

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



UTILIZARLO PARA:

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

MAL CREDITO NO HAY PROBLEMA!

RAPIDO Y FACIL!

Si ha sido rechazado por su banco
nosotros le podemos ayudar



5. DESCONGESTIONANTES NASALES

Los descongestionantes nasales tienen más probabilidades de ser eficaces en los casos de ronquidos o apnea leve del sueño. En algunos casos, la cirugía es una forma efectiva de mejorar el flujo de aire a través de la nariz.

TERAPIA POSICIONAL

Algunas personas roncan o tienen apnea del sueño solo cuando duermen boca arriba. Estas personas pueden eliminar o reducir el bloqueo de las vías respiratorias simplemente aprendiendo a dormir de lado.

La técnica tradicional para inducir a dormir de lado es dejar caer una pelota de tenis en un calcetín y luego colocar el calcetín en la parte posterior de la parte superior del pijama. También hay un par de compañías que hacen productos diseñados para desalentar el sueño boca arriba.

La terapia posicional generalmente funciona solo en casos leves de OSA. En los casos más graves, las vías respiratorias se colapsan sin importar la posición que asuma el paciente.


6. CIRUGÍA

La cirugía a menudo es efectiva para tratar los ronquidos. Es menos eficaz en el tratamiento de la apnea obstructiva del sueño.

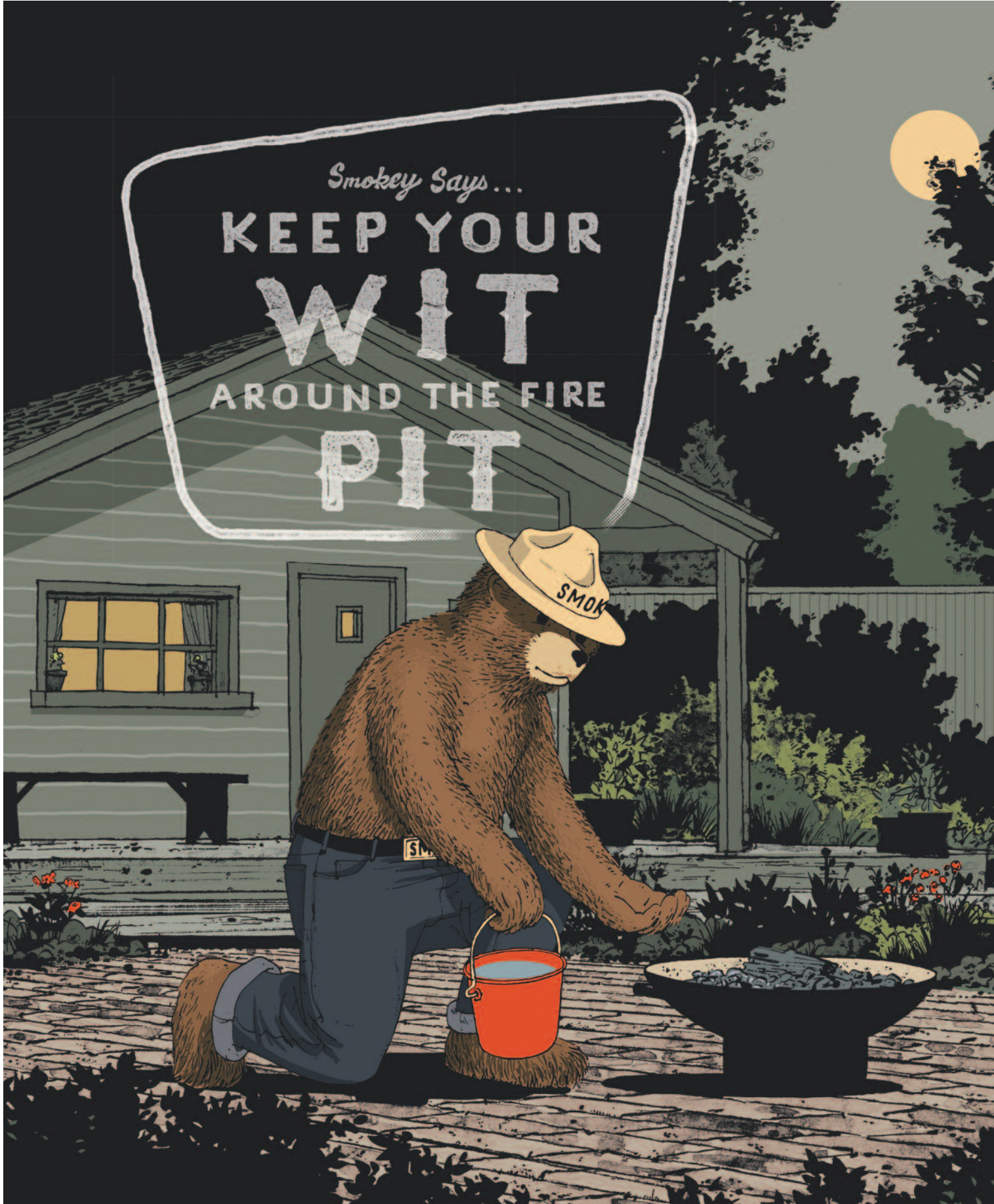
El desafío que enfrenta el cirujano es determinar qué parte de la vía aérea superior está causando la obstrucción del flujo de aire. Hay muchos sitios posibles, y las pruebas de sueño convencionales no identifican el área que el cirujano debe modificar. Si el cirujano no trata ese sitio en la vía aérea, o si hay múltiples sitios de obstrucción, es poco probable que la apnea del sueño disminuya en un grado que elimine la necesidad de otro tratamiento.



Dados los diversos sitios donde puede existir una obstrucción de las vías respiratorias, existen varios tipos de operaciones que se usan actualmente para tratar la apnea del sueño. El más común es la uvulopalatofaringoplastia o UPPP. La tasa de éxito de esta operación es de alrededor del 50 por ciento. Algunos cirujanos han logrado tasas de éxito muy altas utilizando múltiples operaciones en etapas. No obstante, la mayoría de las autoridades recomiendan una reevaluación de rutina para la apnea del sueño después de la cirugía.

Los ronquidos y ciertos detalles de estos pueden ser una valiosa alarma de alerta temprana de la presencia de apnea del sueño. Tomar algún tratamiento contra los ronquidos puede eliminar este sistema de alerta. Así como ver humo es una advertencia de que un incendio puede estar ardiendo, escuchar ronquidos es una advertencia de que puede haber apnea del sueño. Y así como los fuegos sin humo pueden descubrirse tarde, con consecuencias desafortunadas, también lo puede ser la apnea del sueño sin ronquidos. Por lo tanto, cuando se usa cirugía o aparatos orales para tratar los ronquidos, es importante verificar la apnea del sueño de forma regular más adelante. 

Smokey Says...
**KEEP YOUR
WIT
AROUND THE FIRE
PIT**



WHEN ASHES ARE COOL WITH



NO GLOW, YOU'RE GOOD TO GO

SMOKEYBEAR.COM





¿QUIERES SER

CAMIONERO?

Averigua lo que cada empresa a la que te postules necesita y espera y asegúrate de comunicarlo cuando te entrevisten. Pónlo en alguna parte de las solicitudes que completes cuando te pregunten si tienes más comentarios sobre cómo se alinean sus valores con los de la empresa o cómo puedes enorgullecerte de trabajar con ellos en función de cómo se iniciaron, etc.

Nunca dejes en blanco la sección de comentarios en cualquier aplicación de empleo. Aprovechalo siempre para sacar tu lado positivo y agradecerles por considerarte. Eso solo te pondrá por delante de algunos de tus compañeros que intentan conseguir el trabajo. Además, no descuides Craigslist.org. Muchas empresas locales más pequeñas están allí. Se persistente en la solicitud de puestos de trabajo. Vuelve a llamar después de una cierta cantidad de tiempo. A veces el tiempo lo es todo.

HAZ UN ESFUERZO ADICIONAL

Investigue un poco de información sobre la empresa antes de ir a una entrevista para que puedas hacer referencia a algo sobre la empresa si te preguntan por qué quieres trabajar para ellos. Todo lo que tienes que hacer es poner el nombre de la empresa en Google, por ejemplo, "Cómo comenzó la empresa xyz" o "historia de la empresa de camiones xy" y es probable que encuentres una historia. También puede aparecer en la pestaña "acerca de" del sitio web de la empresa.

Muchas buenas empresas que contratan personal preguntarán: "¿Por qué quieres trabajar para nuestra empresa?" o "Dínos por qué deberíamos contratarte". Algunos para tener una idea genuina de tu interés, otros para tener una idea de tu capacidad de pensar o ver cómo piensas. Si quieres dejarlos boquiabiertos, ten una respuesta que demuestre que realmente conoces la empresa y la elegiste por una razón específica que se relacione con la historia de la compañía y tus necesidades. Mejor aún, cómo se alinean entre sí la misión (y las operaciones) de la empresa actual y tus necesidades.

Está bien. Lo sé, para muchos de ustedes esto no representa la realidad. Realmente no te importa la compañía específicamente. Solo quieres un trabajo. Si estás



desesperado, lo entiendo. A veces se pone así. Hazlo de todos modos, es divertido y vale la pena. Pero es importante que te preocupes por la empresa para la que trabajas. La empresa debe operar absolutamente de una manera que esté en línea con su filosofía. Cuando encuentras una empresa creada por personas que comparten valores con los que puedes identificarte, te sentirías orgulloso de trabajar para esa empresa si esos valores todavía están allí. Además, es probable que te traten de la manera en que esperas. Por supuesto, la forma en que la empresa opera actualmente también debe estar en línea con tus necesidades.

Ejemplo. Un conductor tenía una gran relación con su esposa que estaba embarazada. Quería irse a casa para estar con su esposa que estaba teniendo complicaciones. Después de 2 semanas de promesas incumplidas, la empresa aún no lo enviaba a casa. Él va de todos modos. Por supuesto, lo despiden. ¿Qué hace?

Compra un camión y lo alquila con un amigo. Ahorra su dinero. Decide iniciar su propia empresa de camiones basándose en los valores que cree que son importantes para los conductores y clientes. Trata a sus conductores como quiere ser tratado. No les miente y considera que son humanos, no máquinas. Hay empresas de camiones que comenzaron de manera similar. Sólo tienes que encontrarlos.

Otras surgieron por necesidad o como una división de otra empresa, luego de una investigación más profunda, la otra empresa estaba en mal estado y tenía una mala reputación, por lo que la nueva empresa fue formada por un conductor para servir mejor a los clientes.

¿Puedes ver cómo estas 2 empresas podrían tratar al conductor de manera diferente? Ahora, si te postulas a uno de estos tipos de empresas y en la entrevista demuestras que estás al tanto de cómo surgieron y es por eso que sientes que son la combinación adecuada, ¿puedes ver cómo estarán más impresionados contigo que con otros



CÓMO CONSEGUIR TRABAJO CUANDO ESTÁS EMPEZANDO

PARA LOS NUEVOS TITULARES DE UNA LICENCIA COMERCIAL DE MANEJO, CONSEGUIR UN TRABAJO DE CAMIÓN PUEDE SER DIFÍCIL PORQUE SE VIVE LA ETERNA PARADOJA. MUCHAS EMPRESAS QUIEREN UN AÑO DE EXPERIENCIA PERO ¿CÓMO PUEDE UNO ADQUIRIR EXPERIENCIA SI NADIE TE DA TRABAJO SIN ELLA? ¡ES SUFICIENTE PARA PRODUCIR UN DOLOR DE CABEZA! PERO NO TE PREOCUPES, PASARÁ. (¡ME REFIERO AL DOLOR DE CABEZA! LOL) PRIMERO CÁLMATE, RELÁJATE Y MANTENTE POSITIVO, NO ES ALGO PERSONAL CONTRA TI.




candidatos que simplemente buscan trabajo?

Es posible que haya otra empresa que parece centrarse no en los valores o la cultura, sino en la eficiencia para el cliente. Si esa empresa es un lugar en el que deseas trabajar, destaca tu atención a los detalles, la capacidad de planificación, por qué eres confiable, etcétera, más que tus

valores personales y compromiso con la familia. ¿Ves cómo funciona esto? No mientas, pero demuestra que estás en sintonía con la empresa.

Estas son pequeñas cosas en sí mismas. Cada pequeña cosa que haces bien suma a tu favor. No lo des por sentado. Resuelve las pequeñas cosas, especialmente si necesitas

compensar otras cosas como una conducción menos que perfecta o antecedentes penales. Si tiene un mal historial, tu actitud y personalidad deben tener mucho peso para mantenerlos interesados en ti porque recuerda, no te conocen y solo saben lo que ven en papel y lo que puedes comunicarles en papel y luego en persona. 





4 CONSEJOS FINANCIEROS

PARA APRENDER (O VOLVER A APRENDER) EN 2022

APRENDE SOBRE EL DINERO

QUIZÁ NO SEA TU TEMA FAVORITO O EL QUE MÁS TE INTERESE, PERO SIN IMPORTAR A QUÉ TE DEDIQUES, LAS FINANZAS SON UN TEMA QUE AFECTA TU VIDA. POR ESO, ESTE MES TE TRAEMOS CUATRO CONSEJOS A SEGUIR PARA TENER UNA MEJOR SALUD FINANCIERA. »



2021 fue un año que trajo consigo muchos baches y desafíos; pero también muchas oportunidades para lograr avances financieros. Muchos estadounidenses lucharon con problemas de dinero, pero otros prosperaron. Ya sea que tu libro de contabilidad final para 2021 te haya colocado en la columna de más o en la de menos, estas prácticas y comportamientos pueden ayudarte a avanzar, especialmente si las presiones de la pandemia que reaparecen plantean nuevos obstáculos de dinero en 2022.

1. CREA UN FONDO DE EMERGENCIA

Es un consejo bastante sencillo, pero muchos estadounidenses aún no lo han logrado: acumula suficiente dinero en reserva para cumplir con un trabajo inesperado u otras demandas financieras. En una encuesta reciente realizada por el Transamerica Center for Retirement Studies, el 43% de los encuestados dijeron que sufrieron una o más sacudidas negativas en el empleo, como pérdida de empleo, licencia, reducción de horas, reducción de salario o jubilación anticipada inesperada. Todo eso se suma a las tensiones financieras no laborales que van desde una falla en el aire acondicionado o una hospitalización inesperada hasta que alguien robe el convertidor catalítico de su automóvil.

Las consecuencias de no tener un fondo de emergencia pueden incluir la dependencia de los costosos servicios de cambio de cheques a corto plazo o la necesidad de hacer retiros prematuros de cuentas de jubilación. Si has tenido dificultades para ahorrar antes, podría ser mejor concentrarse simplemente en comenzar y no preocuparte por cuánto necesitas acumular en última instancia. Como un viaje de 1,000 millas que comienza con ese primer paso, el objetivo inicial aquí es comenzar con el primer dólar, \$50 o \$100, y seguir aumentando con el tiempo.

En última instancia, querrás reunir suficiente dinero para cubrir al menos tres meses de gastos de rutina, aunque una reserva de seis meses te pondría sobre una base más sólida. Tu reserva debe guardarse en un vehículo líquido, como una cuenta de ahorro bancaria o un fondo mutuo del mercado monetario, no en una cuenta de inversión que podría generar tarifas de transacción o ganancias sujetas a impuestos si necesitas acceder a ella con frecuencia.

2. MANTÉNTE A LA VANGUARDIA DE LA DEUDA DE PRÉSTAMOS ESTUDIANTILES

El período de aplazamiento de préstamos estudiantiles federales estaba programado para finalizar el 31 de enero, pero recientemente se extendió hasta el 1 de mayo. Cada vez que finaliza, es posible que muchos prestatarios deban tomar medidas para evitar problemas financieros. En un nuevo informe de Bankrate.com y BestColleges.com, el 69% de los prestatarios anticipó la necesidad de tomar medidas para pagar el pago mensual. Además, el 75% dijo que la reanudación de los pagos en febrero afectará negativamente sus finanzas.

Las acciones que los prestatarios dijeron que podrían necesitar tomar incluyen reducir el gasto (citado por el 32%), encontrar un trabajo principal mejor pagado (26%), aceptar un segundo trabajo (25%), vender pertenencias personales (19%), encontrar arreglos de vivien-



da más baratos (15%) y pedir prestado en otros lugares, como familiares o amigos (13%).

Las consecuencias podrían incluir tener menos dinero para ahorrar o menos dinero para gastar, junto con una mayor dificultad para pagar otras deudas. Solo el 36% de los encuestados



dijeron que continuaron pagando sus deudas de préstamos estudiantiles durante el período de aplazamiento, y muchas de estas personas dijeron que pagaron menos de lo normal.

3. APROVECHA LOS INCENTIVOS FISCALES

No hace falta decir que todo el mundo quiere minimizar los impuestos. Pero, ¿aprovechan los inversores las estrategias y vehículos protegidos de impuestos en la medida de lo posible? No. Por razones que van desde la falta de fondos hasta la falta de conocimientos, muchas personas no utilizan los incentivos disponibles. Por ejemplo, la mayoría de los trabajadores no maximizan las contribuciones a los planes 401(k) del lugar de trabajo y muchos ni siquiera contribuyen lo suficiente para recibir aportes equivalentes completos del empleador. En cuanto a las Cuentas de Retiro Individual, solo alrededor



de 1 de cada 10 titulares de cuentas contribuye dinero en un año determinado, aunque muchos más son elegibles.

Las cuentas de ahorro para la salud (HSA por sus siglas en inglés), que normalmente se ofrecen como un beneficio en el lugar de trabajo, son otro ejemplo. Estas cuentas ofrecen potencialmente tres ventajas fiscales. Las contribuciones ingresan con protección fiscal, las ganancias de la cuenta crecen con impuestos diferidos y el dinero sale libre de

impuestos si se usa para pagar cualquiera de una multitud de gastos médicos que califican.

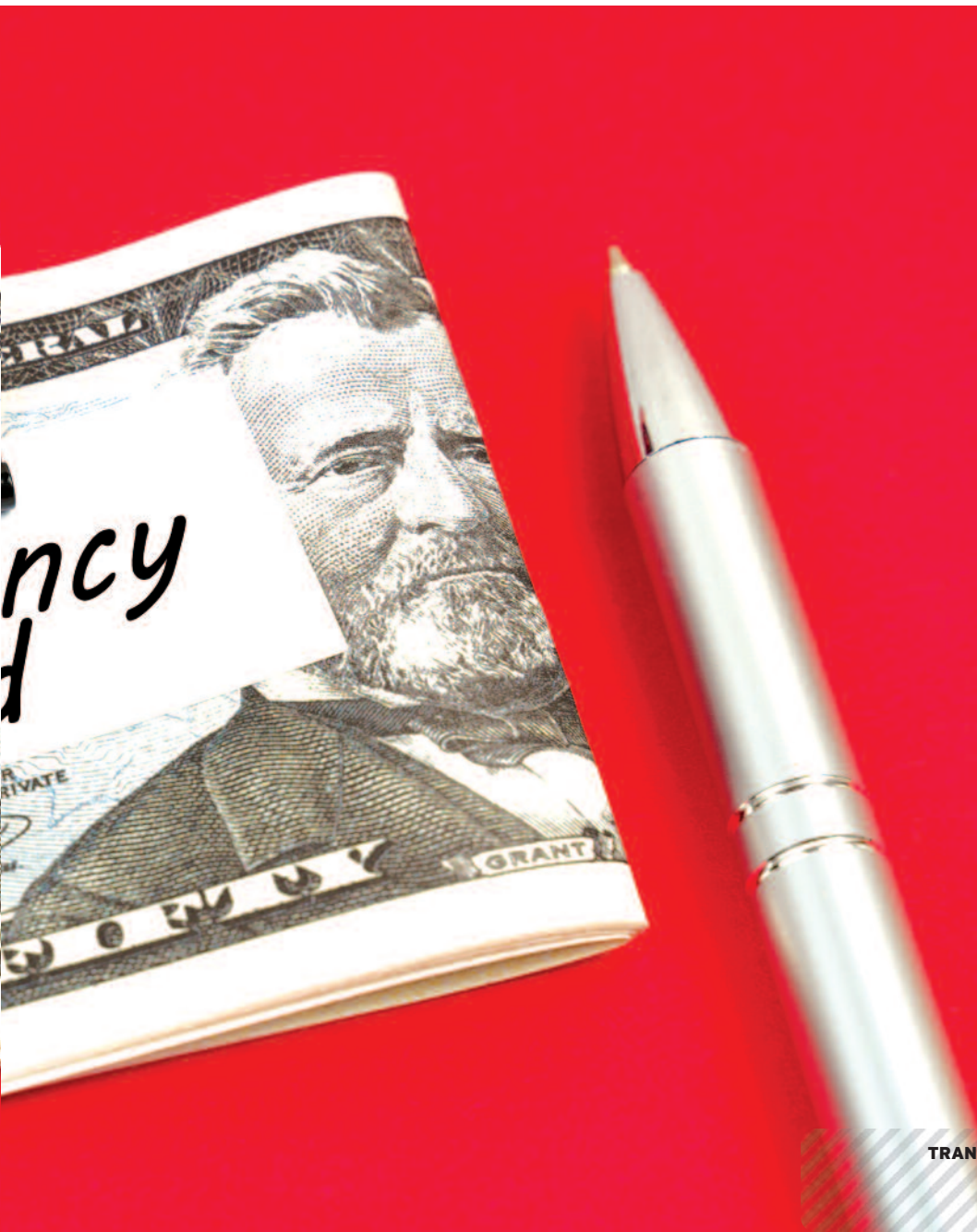
Para usar una HSA de manera óptima, los titulares de cuentas deben maximizar sus contribuciones, invertir en fondos de acciones u otras inversiones de crecimiento en lugar de efectivo y evitar retirar dinero prematuramente tanto como sea posible, según el Instituto de Investigación de Beneficios para Empleados. Pero el grupo sostiene que relativamente pocas personas siguen las tres sugerencias. Ha pedido a los empleadores que expliquen los beneficios de la HSA de manera más efectiva para que los trabajadores puedan aprovecharlos mejor.

4. CREA UN HÁBITO EN TORNO AL AHORRO O LA INVERSIÓN

A menudo, el mayor obstáculo para lograr una meta financiera es simple: las personas no las priorizan adecuadamente. "Si abres una cuenta de ahorros y dices: 'Está bien, déjeme ver lo que queda a fin de mes y lo guardaré', entonces, por lo general, no llegará a donde debe estar.", dice Kasia Marczyk, presidente de Anchor Wealth Group.

En cambio, cuando recibas tu cheque de pago, reserva primero el dinero que deseas ahorrar o invertir, y comienza a gastar una vez que haya terminado. En 2019, el millonario Grant Sabatier dijo en una entrevista a CNBC Make It que la estrategia lo ayudó a hacer crecer su cuenta bancaria de \$2 a \$1 millón en cinco años.

El mismo concepto se aplica a cualquier aumento de sueldo o bonificación de fin de año que acabas de recibir: ese dinero adicional puede ayudar a potenciar tus ahorros e inversiones desde el primer momento. "Es el momento perfecto para guardarlo y ahorrar un poco más", dice Charles Sachs, director de inversiones de la firma con sede en Miami Kaufman Rossin Wealth. "Antes de que llegue a tus manitas codiciosas, invierte algo de eso en tus inversiones". »





INVIERTE EN TU EDUCACIÓN FINANCIERA

Charles Sachs, jefe de inversiones en Kaufman Rossin Wealth, les dice a sus clientes que si se esfuerzan por aprender sobre el dinero, incluso si no están interesados en temas financieros, pueden tomar decisiones financieras informadas durante el resto de sus vidas.

"Imagina que tu nuevo pasatiempo favorito son las finanzas y aprender sobre el dinero y las inversiones", dice. "Encuentra a tu gurú. Tal vez


sea algún influencer en TikTok que es realmente bueno con el dinero para ahorrar. Tal vez sea una revista o un libro. Hay mucha información buena sobre las nociones básicas".

Para los principiantes, Sachs recomienda "Building Wealth", un libro gratuito publicado por el Banco de la Reserva Federal de Dallas. El libro puede leerse en línea y también está disponible en forma impresa bajo pedido. "Podría decirse que entrenar a tu cerebro para aprender sobre el dinero pagará más dividendos que

cualquier otra cosa que hagas", dice Sachs.

PASE LO QUE PASE, COMIENZA DE INMEDIATO

Es fácil encontrar excusas de por qué el momento no es el adecuado. Tal vez sea un mercado a la baja, o estés lidiando con problemas personales. De cualquier manera, debes encontrar una manera de comenzar de inmediato. "Lo que a veces es tan frustrante de escuchar es cuando la gente piensa que hay un momento adecuado para comenzar", dice Dennis Morton, cofundador de Brown Family Wealth. "Me recuerda ese proverbio: el mejor momento para plantar un árbol fue el año pasado, y el siguiente mejor momento es ahora".

Su razón: cuanto antes comiences, más tiempo tendrá tu dinero para crecer. Y cuando estás planeando para décadas en el futuro, incluso un primer año difícil de ahorro o inversión debería ser apenas un punto en tu radar. "Una vez que comienzas a ponerlo en el contexto de pensar a largo plazo, comienza a quitarse algo de ese miedo", dice. "[Un mes o un año es] realmente un período de tiempo demasiado corto para preocuparse". 



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

LO QUE DEBES SABER SOBRE EL MANTENIMIENTO

DEL SISTEMA DE DIRECCIÓN

NO PIERDAS LA DIRECCIÓN

SI BIEN EL SISTEMA DE DIRECCIÓN ES UNO QUE FALLA POCO Y TIENE UN MANTENIMIENTO MUY SENCILLO, ES IMPORTANTE NO DESCUIDARLO PARA ASEGURAR UN ÓPTIMO FUNCIONAMIENTO DEL CAMIÓN Y LA MEJOR EXPERIENCIA AL VOLANTE. CUANDO HAY PROBLEMAS, LA INFORMACIÓN QUE PUEDA APORTAR EL CONDUCTOR SERÁ UNA EXCELENTE GUÍA PARA ENCONTRAR LA SOLUCIÓN. »



Probablemente nunca hayas perdido el sueño por un problema de mantenimiento de la dirección. Los sistemas están probados y son confiables y no requieren mucho contacto práctico. Cumplir con los cambios programados de fluidos y filtros, la lubricación y las inspecciones visuales durante las inspecciones periódicas de mantenimiento preventivo es probablemente toda la atención que necesitan, al menos cuando son nuevos.

Sin embargo, a medida que los camiones envejecen, las piezas se aflojan, las mangueras desgastan y se agrietan, y los sellos se desgastan. El desgaste normal de los demás componentes del sistema de dirección (las rótulas, los eslabones de arrastre, los pernos rey, etc.) pueden afectar el manejo del vehículo. Estos pueden dar lugar a quejas de los conductores sobre la dirección y el manejo del vehículo. Una inspección visual completa debe ser parte de un mantenimiento preventivo de rutina, incluidos los componentes que normalmente no requieren mucha atención.

"Querrás asegurarte de que los pernos estén bien apretados en todo el sistema: los brazos Pitman, los eslabones de arrastre, incluso las barras de dirección", dice Mike Bolen, gerente de productos de dirección remanufacturada de Bendix. "Revisa esas conexiones para asegurarte de que no haya



nada suelto. Y es importante conocer la vida útil recomendada del líquido de dirección, así como el programa de reemplazo de los filtros en el sistema que protegen el mecanismo de dirección al

MANTENER LIMPIO EL LÍQUIDO"

Las inspecciones visuales periódicas también deben incluir el depósito de la dirección y el nivel de fluido, además de revisar las mangueras en busca de desgaste o grietas y estar atento a las fugas de fluido. Si el líquido de la dirección se escapa, es posible que se esté filtrando aire, advierte Scott Jones, especialista sénior en productos de dirección de ZF.

"Debes vigilar las mangueras desde el

depósito hasta la entrada de la bomba de dirección asistida, incluido el sello de entrada de la bomba", dice. "El sello de entrada es una fuente primaria de aire que ingresa al sistema. Y puede ir en cualquier dirección. Lo he visto tirar aire en el sistema. Lo he visto transferir [líquido de dirección] al cárter. Y lo he visto llevar el aceite del motor al sistema hidráulico".

El aire en el sistema puede causar daños catastróficos a la bomba debido a la cavitación (cuando se forman burbujas en un líquido, como si hirviera, por efecto de una disminución de la presión a temperatura constante). El mismo problema puede surgir al dejar que el depósito se seque. Si el depósito está seco, puede entrar aire. Es difícil no notar una bomba cavitando. Emite un fuerte silbido que cualquier conductor debería reconocer como inusual. De hecho, cualquier cantidad de aire en el sistema hará que la bomba gimotee.

"Los signos reveladores de aire atrapado incluye espuma de color rosa en el depósito y/o pequeñas burbujas de aire en el líquido", dice Jones. "Las burbujas se verán como brillo o cristales de diamantes en el fluido". Además del ruido de la bomba de dirección, el conductor también puede notar una sensación de bultos en la dirección o un traqueteo, como si el volante estuviera vibrando.

DIAGNÓSTICO DE QUEJAS SOBRE LA DIRECCIÓN

Cuando los conductores escriben una queja sobre la dirección, no siempre brindan mucha información a los técnicos. Si el taller no utiliza un analizador del sistema de dirección asistida (PSSA por sus siglas en inglés), obtener información del conductor puede ahorrar mucho tiempo en la resolución de problemas.

"Sin la intervención del conductor, ¿por dónde empiezas?" pregunta Jones. "Hay tantas variables que [los conductores] pueden ayudar a aislar, como si el problema ocurre cuando el vehículo está vacío o cargado, o si el problema es más notorio al girar a la derecha o al girar a la izquierda".

Puedes intentar reducir el problema con una inspección de los componentes de la dirección delantera, como tirantes, pernos rey, rótulas, etc., eliminando tantas variables como sea posible. Si no hay ningún problema con la parte delantera, el mecanismo de dirección suele ser el primer sospechoso. >>







“Si el problema ocurre solo en una dirección, incluso sin una prueba de PSSA, eso me lleva directamente al mecanismo de dirección”, dice Jones. “A la bomba de dirección asistida no le importa. Probablemente le dará la misma presión y el mismo flujo en ambas direcciones. Por lo general, una pérdida de asistencia [de dirección] en una dirección solo sugiere un problema con el mecanismo de dirección”.

El PSSA es una combinación de medidor de flujo y presión. Guía a un técnico a través de un conjunto de procedimientos para determinar si el problema está en el engranaje o en la bomba, y eso es importante para el resultado final. “Uno de los mayores problemas es que las personas comenzarán a reemplazar piezas sin saber cuál funciona mal”, dice Jonathon Gerke, gerente de productos de dirección de Bendix. “Tienden a comenzar con la bomba, porque es más barata, aunque si es más fácil acceder al mecanismo, comenzarán allí. En cualquier caso, si se equivocan, ya les costó el tiempo y el costo de esa reparación, y todavía tienen que reemplazar la parte defectuosa”.

FUENTES DE PROBLEMAS


Jones dice que la instalación involuntaria de componentes de dirección incorrectos, como el brazo pitman incorrecto o un enlace de arrastre configurado incorrectamente, puede producir efectos adversos en la dirección. “Es posible que



veas golpes en la dirección o hundimiento de los frenos debido a ese cambio en la geometría de la dirección”, comentó. El aire en el sistema hidráulico puede crear síntomas que algunas flotas confunden con un mecanismo de dirección defectuoso, dice Roy Molter, gerente de marketing de ZF Global Commercial Steering. “Verás a muchas personas que desean cambiar un mecanismo de dirección cuando deberían haber pasado primero por un proceso de purga de aire o por algunos diagnósticos básicos”, dice Molter.

Si bien el aire en el sistema generalmente produce un endurecimiento de la dirección en un sentido, si esto ocurre en ambas direcciones puede indicar una válvula de asiento incorrectamente configurada dentro del mecanismo de dirección, dice Gerke. “El asiento es una válvula

de descarga interna dentro del engranaje, por lo que no genera presión contra los topes del eje, lo que provoca cargas innecesarias en todo el varillaje de dirección. Es importante no girar el eje de entrada o de salida del mecanismo de dirección hasta que esté instalado en el camión y conectado al varillaje con las ruedas rectas”, advierte.

Los técnicos también deben verificar que los topes de los ejes estén correctamente configurados para que las válvulas de asiento estén sincronizadas correctamente. Esto proporciona espacio libre entre la llanta delantera y otros componentes, como el riel del bastidor, lo que permite un movimiento angular libre de la llanta. Una vez más, verifica que todos los sujetadores estén bien apretados en todo el sistema, agrega Gerke. 

LOS CAMIONEROS

LOSCAMIONEROS.US



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

**NATIONAL TV
ADVERTISING**



CLICK TO WATCH

**NATIONWIDE CO-OP
ADVERTISING PROGRAM**



**TRANSPORTE LATINO
PRINT MAGAZINES**

a **360**
APPROACH

**NATIONAL RADIO
PROGRAMS**



CLICK TO LISTEN

CALL CENTER

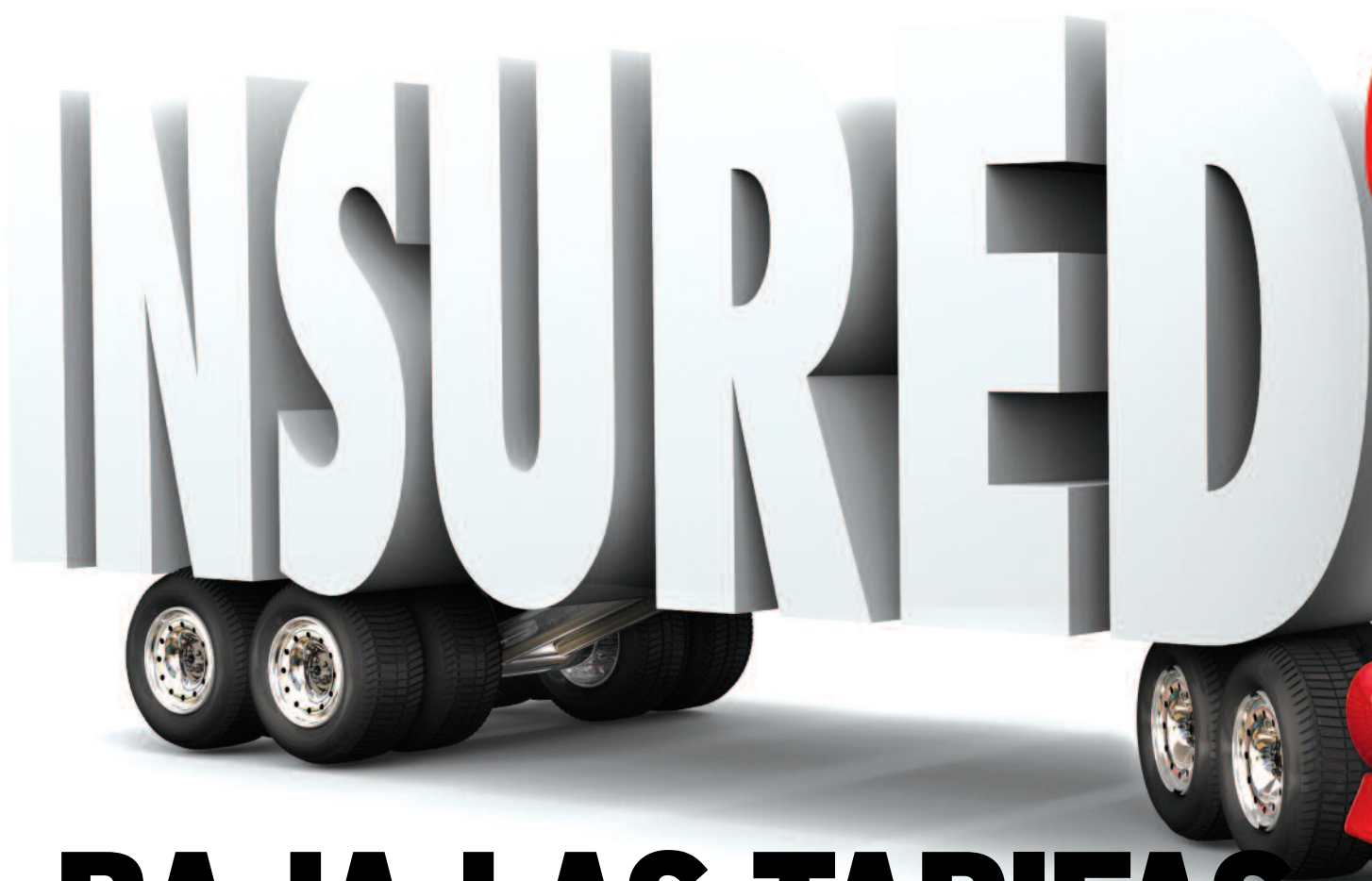


**TL APP DIGITAL
PLATFORMS**



PH: 310.429.0250 / publisher@transportelatino.com





BAJA LAS TARIFAS DE SEGUROS CON INFORMACIÓN

PAGA MENOS POR TU SEGURO

NO CONOCEMOS UNA PERSONA QUE QUIERA PAGAR DE MÁS POR ALGÚN BIEN O SERVICIO; Y ESTAMOS SEGUROS QUE TÚ QUIERES PAGAR LO MENOS POSIBLE POR TU SEGURO, SIEMPRE Y CUANDO OBTENGAS LOS MISMOS BENEFICIOS. PUES BIEN, ESTE MES TE VAMOS A PLATICAR CÓMO PUEDES HACER QUE LAS COMPAÑÍAS ASEGURADORAS TE VEAN CON MEJORES OJOS Y, POR ENDE, TENGAS PRIMAS MÁS BAJAS. »



A medida que los costos de los seguros se disparan para los autotransportistas en la era de los veredictos "nucleares" y los "litigios reptilianos", Jean Gardner y Schuie Yankelewitz, director ejecutivo y director de operaciones de la Oficina de Análisis Central (CAB por sus siglas en inglés), comentan que el secreto para mantener a los aseguradores de tu lado es: contar tu historia antes de que los datos del conductor la cuenten por ti. Juntos, Yankelewitz y Gardner han combinado décadas de experiencia en ayudar a los transportistas a asegurarse y reducir los costos al aprovechar los datos del conductor y transmitir el mensaje correcto a los suscriptores. En ese tiempo, Gardner dijo que mucho ha cambiado y que ahora el tema se ha vuelto más importante que nunca.

"Hace años, cuando hubo un accidente de camión, fue un accidente de camión", dijo Gardner. "Las compañías de seguros podrían ver la información y los detalles del caso y fijar el precio de manera adecuada". Pero ahora, con una explosión de flujos de datos generados por camiones, automóviles, dispositivos móviles, mantenimiento de registros y cámaras, "cada reclamo se paga con potenciales mucho más altos", dijo. Gardner señaló un ejemplo reciente de un accidente de camión en el que el demandante sacó 10 años de registros de infracciones del conductor. "Estás sentado ante un juez que no sabe lo que tú sabes, sobre el conductor, el historial del conductor o las infracciones o los accidentes enumerados", dijo Gardner, "pero el juez dijo que eso es suficiente para mantener este caso en contra del conductor por daños punitivos que no están cubiertos por el seguro".



El papel de los datos del conductor sin duda ha empoderado a los demandantes para buscar pagos masivos, pero según Yankelewitz, si se juega correctamente, los datos del conductor también pueden ayudar a los proveedores a obtener cobertura y

obtener cobertura más barata. Esencialmente, la estrategia de CAB hacia los suscriptores es "responder la pregunta antes de que se responda la pregunta", dijo Yankelewitz. "Cuando el suscriptor recibe la solicitud, si ha respondido las preguntas que



en la ruta: **PAGA MENOS POR TU SEGURO**



aparecen en ella, tiene una mejor oportunidad. El aseguramiento es un arte".

Según el equipo de CAB, las aseguradoras, como la mayoría de nosotros, tienen prisa. El negocio de seguros ha adoptado un modelo de "deslizar hacia la derecha, deslizar hacia la izquierda" en el que algunas malas esta-

dísticas pueden hacer que una compañía sea rápidamente rechazada para la cobertura. Algunas aseguradoras seguirán aceptando un transportista con malas estadísticas, pero cobran más y pueden actuar como una señal de alerta para los transportistas.

CAB nos dio un vistazo a los tableros que

crean para los clientes que resaltan cada uno de los siete factores que intervienen en el puntaje de Cumplimiento, Seguridad y Responsabilidad (CSA por sus siglas en inglés) y el puntaje de selección de inspección de un transportista. Yankelewitz admitió que los puntajes de CSA no complacen a todos, pero en última instancia, "nadie va a idear una metodología de puntaje con la que todos estén de acuerdo".

"Si observas lo que hizo el gobierno, hay infracciones en seis categorías, y cuatro están relacionadas con el conductor. Las otras están relacionadas con el mantenimiento del vehículo y materiales peligrosos", dijo. Las cuatro áreas relacionadas con el conductor son conducción insegura, estado físico del conductor, horas de servicio y sustancias controladas. Cuanto peor sea el puntaje de un operador en estas métricas, peor será el puntaje ISS del operador, lo que, según Yankelewitz, solo genera más problemas.

"El puntaje ISS es el puntaje que usa el gobierno para priorizar sus camiones y conductores en las estaciones de pesaje con un mayor volumen de paradas", dijo. "Eso significa que la probabilidad de que te inspeccionen o te detengan aumenta porque el oficial del DOT obtuvo una puntuación alta, por lo que será más crítico y asumirá que encontrará algo". »



¿Cuántos Códigos Expresos lleva?

CONSULTE Y CARGUE AL INSTANTE EL SALDO DE SUS CÓDIGOS EXPRESOS

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

www.comdata.com/expresscode



COMDATA
Payment Innovation



Las aseguradoras saben que las malas puntuaciones de CSA conducen a malas puntuaciones de ISS, y las malas puntuaciones de ISS conducen a más inspecciones, lo que conduce a más infracciones y puntuaciones de CSA más débiles. Las inspecciones conducen a más tiempo fuera de la carretera y más tiempo fuera de servicio. Según Gardner, es por eso que los puntajes de ISS se convierten en una situación de "deslizar hacia la derecha, deslizar hacia la izquierda" para las aseguradoras, donde los

puntajes de ISS bajos a menudo descalifican a una compañía en cuestión de minutos.

Yankelewitz dio una estrategia sólida para combatir esta espiral descendente. Básicamente, ningún transportista debería recibir una multa por violar el cinturón de seguridad. Puso como ejemplos a dos conductores, uno a exceso de velocidad y otro que no se puso el cinturón de seguridad. A pesar de que el conductor que acelera aumenta la probabilidad de chocar y el conductor sin cinturón no, las infracciones del

cinturón de seguridad conllevan más costos para los transportistas.

"El cinturón de seguridad es lo más fácil de hacer bien. Solo úsalo", dijo Yankelewitz. "Si no te tomas el tiempo para usar el cinturón de seguridad, significa que hay otros problemas. No es una señal de una persona consciente de la seguridad. Desde el punto de vista de la correlación, es más probable que haya otros problemas. Nadie llama a su proveedor de seguros y dice 'Voy a conducir imprudente-

en la ruta: **PAGA MENOS POR TU SEGURO**



mente", pero mostrar violaciones del cinturón de seguridad comunica esto, dijo.

Gardner dijo que eliminar las infracciones del cinturón de seguridad puede cambiar los costos del seguro "drásticamente" y dio un ejemplo de un propietario de flota que les dijo a los conductores que cualquiera que pasara seis meses sin una infracción del cinturón de seguridad recibiría una tarjeta de regalo de Amazon de \$50. "Fue el mejor dinero que jamás gastó", dijo Gardner.




CÓMO OBTENER MEJORES TARIFAS DE SEGURO

Una vez que una compañía recibe una infracción, permanece en el registro durante 24 meses, incluso si un DataQ disputa la infracción con éxito. Por esa razón, las flotas necesitan saber qué datos están mostrando a los aseguradores y adelantarse a cualquier posible señal de alerta. "Si entras de manera preventiva y dices 'esto es lo que es y qué pasos estamos tomando', los aseguradores ven a un transportista a quien le importa, y eso no es solo directamente con las compañías de seguros, tal vez incluso si vas con un intermediario", dijo Yankelewitz.

"No esperes a que la pregunta sea reactiva. Las compañías de seguros calificarán a las compañías con puntajes rojos, pero es menos probable que lo hagan si dices 'oh, qué gracioso que preguntes sobre eso' cuando surjan preguntas. Toma la iniciativa, los datos son algo que está ahí fuera. Todo el mundo va a mirar".

Según Gardner, la retención de conductores también afecta las tasas. "Uno de los factores clave que las compañías de seguros

están analizando ahora es cuánto tiempo han estado esos conductores contigo. La retención del conductor es fundamental, pero incluso si tienes un conductor que ha estado contigo durante 15 años y es bueno, la información de pérdidas han demostrado a través de los reclamos de compensación de los trabajadores que ocurren más accidentes en los primeros dos años, sin importar cuánto tiempo haya estado conduciendo el conductor. Eso es porque si vienen a trabajar para ti, ahora están en equipos en los que no estaban antes," dijo Gardner.

Entonces, si tu flota tiene propietarios-operadores trabajando para ti que acaban de comenzar, asegúrate de que las aseguradoras sepan que están en el mismo camión que han estado conduciendo durante años. En cuanto a eliminar a los conductores problemáticos de la flota, CAB dijo que tienen herramientas para visualizar cuánto dinero pueden ahorrar y alentó a las flotas a ponerse en contacto para ver cómo podrían ahorrar dinero en seguros. 



MATATIBURÓN

INDIAN CHALLENGER

Indian redobló su apuesta frente a su acérrimo rival con el lanzamiento de la Challenger, una moto claramente diseñada para competir contra la Road Glide y su nariz de tiburón. Con un potente motor de 108 pulgadas cúbicas enfriado por líquido y un excelente manejo, es una gran opción si eres fan de esta estética. »



Hace un par de años, Indian decidió tomar el toro por los cuernos y lanzó un modelo para pelear directamente contra la Road Glide de Harley. La Challenger llegó no sólo como un nuevo modelo que retomaba partes de algunas hermanas, sino que estrenó un motor enfriado por líquido, con un excelente manejo y un muy completo equipamiento de seguridad. Esto marcó una nueva etapa para el fabricante de motocicletas más antiguo de Estados Unidos con impresionantes números de potencia y una apariencia que toma prestada del pasado mientras pisa un nuevo territorio, uno con el que la fábrica espera una base de compradores más amplia. Los carenados fijos, la nueva electrónica y un



moto: **INDIAN CHALLENGER**



potente motor son las características principales de esta máquina, y será interesante ver cómo funciona en el mercado frente a su rival de toda la vida, Harley-Davidson.



DISEÑO

Indian comenzó el diseño con una salpicadera delantera que es larga como la Cuaresma (cubre casi media llanta), pero que

no tapa el rin, como en otros modelos, por lo cual puedes apreciar esta pieza en todo su esplendor. Naturalmente, el icónico adorno del penacho hace su aparición para vincular a la Challenger con la historia de la marca, aunque también se moderniza con un aspecto renovado.

El elemento más distintivo de la moto es el carenado delantero fijo ancho que claramente está destinado a atraer a la misma base de motociclistas que aprecian el aspecto de "nariz de tiburón" de H-D. Un faro sencillo central ilumina la noche, mientras que lleva luces de día con las intermitentes integradas, lo cual mantiene el frente limpio. Todo viene con tecnología LED para asegurar que veas y que te vean, independientemente de las condiciones de luz ambiental. >>





En la parte superior hay un corto parabrisas transparente que completa la protección contra el viento y viene con ajuste de botón y un rango de casi tres pulgadas para que puedas moverlo según tu altura y preferencia. Una cosa que sigue siendo la misma es la pantalla táctil TFT en color de siete pulgadas que actúa como una interfaz para la función Ride Command; aunque no todo es digital, ya que hay un par de indicadores redondos para el tacómetro y velocímetro con la selección habitual de luces indicadoras que manejan las métricas más mundanas. Hay un par de pequeñas cajas de guantes en las esquinas exteriores del carenado interior debajo del par de altavoces frontales que constituyen la mitad del sistema de sonido.

Como siempre, el Ride Command ofrece las funciones de información y entretenimiento esperadas con datos sobre el clima, navegación y música, así como comunicaciones manos libres a través de Bluetooth. Si realmente deseas compartir tu música con el mundo, la fábrica ofrece un par de mejoras adicionales al sistema de sonido que son plug-and-play, porque seamos sinceros, no siempre escuchamos rock pesado, pero cuando lo hacemos, también lo hacen nuestros vecinos.

Un tanque de combustible en forma de

lágrima de seis galones le da a la Challenger un aspecto clásico en el perfil, e Indian mantiene su hábito de cerrar la parte trasera con paneles que se unen con la defensa trasera y alforjas rígidas y seguras para ocultar por completo todas las entrañas detrás del motor. Las luces LED terminan el equipo en la parte trasera y aseguran que seas visible

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- V-twin de 108 ci (1,768 cc) enfriado por líquido

POTENCIA

- 122 HP y 128 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Manual de 6 cambios por correa dentada

SUSPENSIÓN

- Horquilla invertida y monoamortiguador

TANQUE

- 6 galones

PRECIO

- \$ 23,999



para el tráfico que viene detrás.

El bastidor de la Challenger es un marco de aluminio fundido que forma la estructura principal en un formato de tubo inferior / base que soporta completamente el motor y no lo usa como una unidad estresada como a muchos fabricantes les gusta hacer. Uno de los objetivos de diseño para el equipo de ingeniería era la maniobrabilidad, y

para ese fin, el cabezal de dirección está configurado para un ángulo de lanzamiento de 25 grados con 5.9 pulgadas de avance para un punto medio entre las curvas y la estabilidad de marcha. Esto proporciona unas ansias en las curvas no muy diferentes a las de la famosa Honda Gold Wing, pero sigue siendo un viaje de bajo estrés, incluso con vientos cruzados. »»





La horquilla delantera invertida crea una parte frontal moderna y de aspecto robusto que ofrece un cómodo recorrido de 5.1 pulgadas, pero confieso que estoy un poco decepcionado por la falta de ajuste o incluso los amortiguadores Showa DBV que HD trae a la mesa. En la parte trasera, un monoamortiguador ajustable hidráulicamente con 4.5 pulgadas de recorrido para un viaje cómodo.

Para detener a la Challenger hay dos calipers de cuatro pistones que muerden los discos delanteros de 320mm, con un caliper de doble pistón y un disco de 298 mm en la parte posterior, y aquí encontramos el primer pedazo de artículos de seguridad destacable. El sistema ABS se beneficia de la "Tecnología inteligente de inclinación" impulsada por una IMU de Bosch para ofrecer una intervención sensible a las curvas para evitar la pérdida de tracción debido al frenado excesivo.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Los estadounidenses aman los grandes V-Twin e Indian ofrecen el aspecto apropiado con dos cilindros en V a 60 grados. Tiene un intento poco entusiasta de parecer de la vieja escuela con algunas aletas de enfriamiento vestigiales en la cabeza, pero no le llega al Thunder Stroke en el departamento de encantos visuales. Sin embargo, este motor fue construido para el rendimiento, como lo prueba el sistema de enfriamiento por agua, y en esa categoría vaya que cumple.


El pistón tiene un diámetro interior de 108 mm y una carrera de 96.5 mm para un desplazamiento total de 1,768 cc (108 pulgadas cúbicas). Sí, eso es más pequeño que los motores Thunder Stroke, pero el diablo está en los detalles, como dice el dicho. Este propulsor produce algunos números impresionantes con un total de 122 caballos de fuerza en la línea roja y 128 libras-pie de torque a 3,800 rpm. La compresión es de 11 a 1, que es casi tan picante como uno esperaría en este



tipo de motor, por lo que, naturalmente, no acepta más que gasolina de alto octanaje.

Un trío de modos de conducción (Sport, Standard y Rain) proporcionan cambios de personalidad con solo presionar un botón para que puedas modificar la entrega de potencia a tu gusto. La velocidad máxima es de 125 mph y, si bien es una cifra más que respetable, la verdad no es lo más importante en este tipo de motos, que están hechas para disfrutar el camino, no para rodar como alma que lleva el diablo. Una transmisión primaria de tipo engranaje y un embrague de asistencia hidráulica acoplan la potencia del

motor a la transmisión de seis velocidades con una correa reforzada con carbono para hacer la conexión a la rueda trasera.

Indian no es una marca que use el precio como un punto de venta, pero es seguro decir que están entregando una muy buena motocicleta por \$23,999 (más 900 dólares de gastos de logística). El modelo base viene en Negro Metálico, pero también está disponible un Titanio Ahumado por \$800. Por supuesto, la fábrica ofrece bastante en cuanto a equipos de rendimiento opcionales y estética personalizada, los cuales pueden hacer que el precio suba como la espuma. 

IT WAS SUPPOSED TO BE A SIMPLE HEIST.



JAKE GYLLENHAAL YAHYA ABDUL-MATEEN II EIZA GONZALEZ

A MICHAEL BAY FILM

AMBULANCE

IN THEATERS APRIL 8

BAY FILMS 

SCREENPLAY BY CHRIS FEDAK DIRECTED BY MICHAEL BAY

 UNIVERSAL
© 2011 UNIVERSAL STUDIOS

XPO Logistics

XPOLOGISTICS | 855.295.7504

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

WAL*MART TRANSPORTATION

WAL*MART | 800.803.7348

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

LANDSTAR

LANDSTAR | 800.435.4010

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

SCHNEIDER NATIONAL

SCHNEIDER | 800.447.7433

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

SAIA

SAIA | 800.765.7242

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



servicios: **BOLSA DE TRABAJO**



¿BUSCAS EMPLEO?

BOLSA DE TRABAJO

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



**A NEW EXPERIENCE
EVEN MORE ENJOYABLE**



RENAULT



GROUPE RENAULT



ACTUALIZACIONES
DE MANERA REMOTA

MONITOREO
Y SOPORTE
24/7

CONECTIVIDAD SIN
PRECEDENTES

MÁS DE 550
UBICACIONES
EN LA RED
DE SERVICIO

HERRAMIENTAS
AVANZADAS DE
MANEJO DE FLOTA

Tu socio para largas distancias.

Cuando manejas los Mack Anthem[®]
Dormitorio, hacemos que nuestro
trabajo sea ayudarte a maximizar el tuyo.

Escanee para
obtener detalles.



Entérate cómo Mack puede ayudarte en
MackTrucks.com/Partners

BORN READY.