

DAF XF | INTERNATIONAL LONESTAR | YAMAHA STAR VENTURE

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

MARZO

MAGAZINE

2021

TRANSPORTE LATINO

www.transporte-latino.com



CAMIONETA



VOCACIONAL

4900

EL WESTERN STAR ES UN CAMIÓN "A PRUEBA DE BALAS", VERSÁTIL Y POTENTE CON UNA IMAGEN CLÁSICA Y UN EXCELENTE DESEMPEÑO. YA SEA EN LA CARRETERA, UN REMOTO CAMINO FORESTAL O UNA MINA, ES UN CAMIÓN EN EL QUE PUEDES CONFIAR.

2021 TOYOTA
TACOMA



LA OPCIÓN CORRECTA



T 480
RENAULT TRUCKS



480

RENAULT TRUCKS
T 480

W-710-GR



WESTERN STAR 4900

El Western Star es un camión "a prueba de balas", versátil y potente con una imagen clásica y un excelente desempeño. Ya sea en la carretera, un remoto camino forestal o una mina, es un camión en el que puedes confiar.

PAG. 18



26

DEL MUNDO

DAF XF 2021

El combustible es uno de los gastos más fuertes de cualquier compañía de transporte y en DAF son conscientes de ello. Por eso dotaron al XF de líneas motrices optimizadas, nuevos ejes traseros de alta eficiencia, sistemas electrónicos de rendimiento mejorado y mejoras aerodinámicas que mejoran el consumo de combustible hasta un 7%.



34

AMERICANO

INTERNATIONAL LONESTAR

Con una de las siluetas más atractivas de la carretera, el Lonestar es un camión cuya presencia resulta imponente en la carretera. Si a eso le sumas un tren motriz diseñado para hacer el trabajo y cuidar tu cartera, tienes un vehículo ideal para el transporte de larga distancia.



44

UTILITARIO

RAM PROMASTER CITY 2021

Si estás buscando una van pequeña para mover cosas en la ciudad, la Promaster City es una gran opción, pues combina la versatilidad con una gran capacidad de carga y un motor que exprime al máximo cada gota de gasolina, ayudándote a maximizar tus beneficios.

CONTENIDO | DIRECTORIO

4

MARZO DE 2021 | TRANSPORTE LATINO



ESAS LARGAS HORAS DE RECORRIDO REQUIEREN UN ACEITE DE ALTO RENDIMIENTO



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

**Shell
ROTELLA®**

El aceite de motor que trabaja tan duro como usted.

ENCUENTRA
LA NUEVA APP DE

MAGAZINE
**TRANSPORTE
LATINO**

PARA IPAD,
IPHONE Y
ANDROID



ES **GRATIS!**



Available on the
App Store



PAG.

900

YAMAHA STAR VENTURE 2021

Si los largos viajes por carretera hacen latir tu corazón, la Star Venture es una máquina perfecta para recorrer miles de millas. Su capacidad de almacenamiento es impresionante, el motor es potente pero refinado, los asientos son sumamente cómodos y está equipada con cuanta ayuda electrónica puedas desear.



PREPARA TUS IMPUESTOS

Esa "bonita" época del año está de regreso, llegó la hora de pagar impuestos. Así que es momento de preguntarte si te conviene declarar la menor cantidad de ingresos posible o no.



ALIVIA EL DOLOR

El dolor crónico en la espalda baja es algo que puede afectar tu vida cotidiana de maneras impensables, ya que te impide realizar actividades básicas del día a día. Con esto en mente, te traemos algunos remedios que puedes practicar para mejorar tu calidad de vida si padeces esta afección.



CÓMO ELEGIR TECNOLOGÍA

Hay que hacer una evaluación sobre qué tanto mejorará las condiciones de trabajo, cuánto costará y qué tanto sentido financiero tiene. Si quieres saber más de este proceso, continúa leyendo.

MAGAZINE
**TRANSPORTE
LATINO**

TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.

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

Advertising: 888.628.2188

Distribution T.L.P. Distribution 310.429.0250

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

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

PR Director Leslie Johnson
[pr@automundomagazine.com]

Executive Editor Steve Sturgess
[sturgess@transportelatino.com]

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

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

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

Transporte Latino Magazine serves the commercial market truck and trucks of Class 3 to 8. Entire contents of Transporte Latino Magazine are copyright ©2021 by Transporte Latino Publishing Inc. No part of this magazine may be reproduced or transmitted in any form or by any means. Statements, opinions and points of view expressed by the writers and advertisers are their own and do not necessarily represent those of the publisher. Published in the USA.



Audited Circulation
95,500 monthly

Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.



automundo



MODA

ESTILOHOGAR



CONTENIDO | DIRECTORIO


6

MARZO DE 2021 | **TRANSPORTE LATINO**

ISUZU
TRUCK

LA ALINEACIÓN DEFINITIVA DE CAMIONES DE CABINA BAJA ADELANTADA

Isuzu ofrece una amplia gama de camiones
LCF con opciones de gasolina y diesel.
Camiones a Gasolina Serie N Clase 3 - 5
Camiones a Diésel Serie N Clase 4 - 5
Isuzu Serie F FTR Clase 6



Con GVWR de 12,000 a 25,950 libras y carrocerías de 10 a 30 metros de largo, Isuzu satisface la amplia gama de necesidades del segmento de camiones medianos. Visita a tu distribuidor local Isuzu para aprender cómo los camiones Isuzu pueden impulsar tu negocio.

WWW.ISUZUCV.COM

Los vehículos se muestran con equipamiento opcional, parte del cual es instalado por el distribuidor. Los vehículos se ensamblan con piezas fabricadas por Isuzu Motors Limited y por proveedores independientes que producen dichos componentes bajo los exactos estándares de calidad, desempeño y seguridad. Por favor visita a tu distribuidor autorizado Isuzu para más detalles. © ISUZU COMMERCIAL TRUCK OF AMERICA, INC. 2021.



Últimamente vemos muchos avances sobre movilidad alternativa, pero uno que viene con mucho ímpetu son las celdas de combustible de hidrógeno, que tal vez antes de lo que se cree. Prácticamente todas las fabricantes están desarrollando un camión pesado o un autobús impulsado por una celda de combustible de hidrógeno. Hyundai ya tiene el Clase 8 Xcient de celda de combustible en producción en serie, el único fabricante que ha llegado a esta etapa, y va a entregar 1,600 a Suiza para 2025.

Vamos, ¿sabías que el 8 de octubre se celebró el sexto Día Nacional del Hidrógeno y las Pilas de Combustible? No te preocupes, nosotros tampoco y probablemente nadie más fuera de la Oficina de Eficiencia Energética y Energía Renovable del Departamento de Energía de EE. UU, que son quienes instauraron el día.

Quizás aún no sea algo común en nuestro mundo del transporte, pero la tecnología es todo menos nueva. Hay algo así como 300,000 celdas de combustible estacionarias en todo el mundo, y en los Estados Unidos hay más de 35,000 montacargas de celda de combustible de hidrógeno moviendo mercancías en supermercados, almacenes e instalaciones logísticas. Recientemente, Hino Trucks y Toyota Motor North America anunciaron que desarrollarán conjuntamente un camión eléctrico de celda de combustible de Clase 8 para el mercado norteamericano. "Casualmente" Toyota es dueño de Hino.


EL HIDRÓGENO COBRA IMPULSO

Emitiendo nada más que agua, el camión se basa en 20 años de experiencia de Toyota con celdas de combustible. Se espera que el vehículo de demostración inicial llegue en la primera mitad de 2021. Y tenemos muchísimas ganas de verlo en acción.

Poco tiempo antes del anuncio de Hino, Daimler Trucks mostró un concepto Mercedes-Benz propulsado por celdas de combustible con un alcance de hasta 621 millas. El Mercedes-Benz GenH2 comenzará las pruebas de clientes en 2023, y la producción en serie comenzará en la segunda mitad de la década. Utilizando hidrógeno líquido en lugar de gaseoso, adopta un enfoque diferente al de todos los demás, y promete un rendimiento igual al de un camión diésel comparable. La versión de producción tendrá un peso bruto vehicular de 40 toneladas y una carga útil de 25 toneladas. Daimler dice que prefiere usar hidrógeno líquido (LH2), porque en este estado se obtiene "una densidad de energía mucho mayor"

en comparación con el hidrógeno gaseoso. Por tanto, los depósitos son mucho más pequeños y, debido a la menor presión, significativamente más ligeros. Esto expande el espacio de carga y ofrece una carga útil más grande al mismo tiempo que permite transportar más hidrógeno y, por lo tanto, un mayor alcance.

Pero no olvidemos las opciones de batería eléctrica, que tienen un impulso aún mayor en estos días que la variante de celda de combustible, si no generalmente con viajes más largos en mente. Sin embargo, Daimler también ha ofrecido una vista previa de su Mercedes-Benz eActros LongHaul a batería. Tiene que haber un asterisco al lado de ese camión porque solo prevé un rango de carga única de 500 km (310 millas), pero la compañía dice que estará listo para la producción en serie en 2024. Está diseñado para ser utilizado en lo que Daimler llama "larga distancia planificable" en rutas con "carga en depósito". En lugar de esperar a que se construya una infraestructura de estaciones de carga públicas, los operadores tendrían cargadores en sus propias terminales.

Por mucho que nos encanta el fuerte sonido de un motor diésel mostrando sus "músculos" cuando se encuentra con una colina, y realmente nos gusta esa sensación, estas opciones para el futuro cercano nos parecen bastante emocionantes. 



Edgardo Iorio, Publisher



*PISA CON
VALOR.*



OFFICIAL TIRE OF
MAJOR LEAGUE
BASEBALL



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



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

AL21

DL11

TL21



BUTTIGIEG AL DOT FUE CONFIRMADO POR EL SENADO

El Senado de los Estados Unidos confirmó fácilmente a Pete Buttigieg como el próximo Secretario de Transporte con una votación 86-13 a favor, catapultando al ex alcalde de South Bend, Indiana, a un puesto en el gabinete bajo el presidente Joe Biden después de que saltó a la prominencia nacional como contendiente presidencial en el partido demócrata en 2020.

La confirmación se produjo el 2 de febrero, menos de dos semanas después de que Buttigieg testificara ante el Comité de Comercio, Ciencia y Transporte, donde le dijo a un panel de senadores que, una de sus prioridades al frente del DOT, sería trabajar con el Congreso para impulsar el financiamiento en infraestructura. Eso incluyó encontrar vías a corto y largo plazo para asegurar la solvencia del Fondo Fiduciario de Carreteras de EE. UU. en la financiación de proyectos de carreteras y puentes.



Buttigieg también les dijo a los senadores que revisaría los programas de transporte por camión y las acciones regulatorias detenidas por la administración entrante, como el programa piloto para expandir las opciones disponibles de literas divididas dentro de las regulaciones federales de horas de servicio, y mantener las exenciones para el transporte en camiones de las leyes de descanso estatales. Asimismo, dijo que estudiaría las exenciones en curso del mandato de ELD para los transportistas de ganado. [STL](#)



COMPRA EN LÍNEA CON MACK PARTSASIST

El tiempo es oro en cualquier negocio, pero aún más en el mundo del transporte. Por eso, cada segundo que ahorres se traduce en más dinero para tu negocio o tiempo para ti. Pensando en ello, Mack creó la plataforma PartsASIST, con la que comprar en línea piezas y componentes para tu camión es más rápido y sencillo que nunca. Esta solución integral en línea brinda a los propietarios de camiones Mack una opción de servicio y soporte más eficiente para ayudar a mejorar el tiempo de actividad. El registro en PartsASIST y la transición desde la actual tienda de repuestos Mack SELECT permitirá una selección de piezas rápida y segura de la red de distribuidores de Mack Trucks en los EE. UU. y Canadá a medida que los distribuidores se unan al programa a lo

largo de 2021.

"Las robustas herramientas en la plataforma PartsASIST brindan a los propietarios de Mack un acceso remoto sin precedentes al pedido, cumplimiento y administración de piezas, lo que brinda mayor velocidad y eficiencia al mantenimiento y las reparaciones para ayudar a aumentar el tiempo de actividad", dijo Gordon Lindsay, gerente de mercadeo de productos de Mack Trucks - mercado de accesorios. "Disponible las 24 horas del día, los 7 días de la semana, la plataforma PartsASIST proporciona funciones avanzadas para mejorar la eficiencia y simplificar la gestión de activos para los administradores de flotas y los administradores de servicio de los distribuidores". Sabiendo que las flotas y los distribuidores a menudo identifican

TAXISTA' A LA FMCSA JOSHI SERÁ ADMINISTRADORA ADJUNTA

Meera Joshi, quien anteriormente dirigía un departamento de alto perfil que supervisaba los servicios de taxis y viajes compartidos en la ciudad de Nueva York, fue designado por el presidente Joe Biden como administrador adjunto de la Administración Federal para la Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés). Joshi supervisará las

operaciones diarias de la FMCSA hasta que el Senado pueda nombrar y confirmar un administrador. Debido a que el puesto de administrador adjunto de la FMCSA es un puesto designado por el presidente, el mandato del predecesor de Joshi, Wiley Deck, llegó a su fin cuando Biden fue investido la semana pasada.

Joshi reemplaza a Deck, quien había sido

administrador adjunto de la FMCSA desde que el administrador interino Jim Mullen dejó la agencia el verano pasado. A su vez, Mullen reemplazó a Ray Martínez, quien fue el administrador original de la FMCSA del presidente Donald Trump y quien sirvió durante 20 meses. Joshi ha sido directora y gerente general de Nueva York en la empresa de transporte Sam Schwartz durante el año pasa-



BENDIX EXPANDE ACCESO A SU PROGRAMA DE MEJORAS

El acceso de flotas al Programa de Mejoras de Bendix continúa aumentando a medida que Bendix Commercial Vehicle Systems expande su red de Centros de Mejoras Autorizados (AUC por sus siglas en inglés). La red está formada por concesionarios y distribuidores que facilitan la instalación de los sistemas de seguridad avanzados de la empresa en los vehículos existentes. La creciente red de AUC ahora incluye ubicaciones en más de una docena de estados en los EE. UU.

El programa de actualización de Bendix, lanzado en 2017, permite la instalación profesional de tecnologías de seguridad avanzadas de Bendix para actualizar vehículos seleccionados que no vienen equipados de fábrica. Las actualizaciones son específicas para camiones y tractores individuales e incluyen soporte y seguimiento posteriores a la instalación. Solo los técnicos AUC certificados por Bendix tienen el conocimiento, la capacitación y las herramientas y técnicas especializadas requeridas para realizar estas actualizaciones avanzadas del sistema de seguridad.

"La actualización de los sistemas de seguridad es un trabajo muy técnico y se debe tener cuidado para hacerlo correctamente. Junto con nuestro enfoque deliberado para expandir nuestra red AUC, contamos con un exigente programa de capacitación diseñado específicamente para certificar a los técnicos que ya cumplen con los rigurosos criterios de su empresa", dijo David Schultz, director de desarrollo

comercial de posventa de Bendix. "Dado que se espera que las actualizaciones se completen en horas, la certificación adecuada de los instaladores es clave para que los camiones vuelvan a la carretera el mismo día, con una interrupción mínima de las operaciones de la flota".

TJ Thomas, director de marketing y soluciones para clientes de Bendix - Controls, enfatizó dos ventajas clave del programa. Primero, cada actualización está diseñada para el vehículo específico de una flota (marca, modelo y año) para garantizar un ajuste y funcionamiento adecuados.

Esto significa que las actualizaciones de Bendix se ajustarán correctamente, funcionarán correctamente y evitarán conflictos de vehículos, como con la red CAN. La segunda ventaja es el soporte proporcionado por la red de postinstalación de AUC y de materiales de capacitación para conductores y técnicos Bendix, seguimiento de VIN y acceso al complemento completo de recursos y herramientas de soporte técnico de la compañía. Las actualizaciones

también están cubiertas por los programas de garantía de Bendix. Los sistemas disponibles actualmente incluyen el sistema de asistencias al conductor Wingman Fusion, el de mitigación de colisiones Wingman Advanced, el de advertencia de abandono de carril AutoVue, el de detección de objetos laterales BlindSpotter, el de grabación de video y datos de eventos SafetyDirect y el sistema de advertencia de colisión VORAD VS-500 para camiones y tractores sin el programa de estabilidad total.

LAS TECNOLOGÍAS ADICIONALES, INCLUYENDO EL BENDIX® INTELLIPARK® FRENO ELECTRÓNICO DE ESTACIONAMIENTO, SEGUIRÁN AMPLIANDO EL ALCANCE DEL PROGRAMA. **PARA MÁS INFORMACIÓN VISITA EL SITIO WEB DEL PROGRAMA WWW.BENDIXVSUPGRADE.COM.**

los camiones de manera diferente, ya sea por VIN o por número de unidad de flota, la nueva plataforma PartsASIST conecta los números de unidad de flota con VIN individuales, lo que resulta en un seguimiento y documentación más rápidos y fáciles. La integración de los catálogos de piezas originales y todas las marcas de Mack simplifica la búsqueda de componentes específicos del modelo, mientras que la referencia cruzada de datos en tiempo real proporciona una visión instantánea de la disponibilidad del inventario, lo que ayuda a garantizar que lo que los clientes ven en los catálogos y compran es lo que recibirán.

"Nuestra inversión en PartsASIST ayuda a proporcionar a los propietarios de Mack acceso inmediato a nuestro inventario completo de piezas y componentes, sin importar dónde se encuentren o cuándo estén buscando, como tener una experiencia en persona en un concesionario desde cualquier lugar y en cualquier momento", dijo Lindsay. Los clientes de Mack pueden registrarse en PartsASIST a través de www.partsasist.com o comunicándose con su distribuidor Mack.

do. Ella asumió ese puesto después de servir durante más de cinco años como presidenta y directora ejecutiva de la Comisión de Taxis y Limusinas de la Ciudad de Nueva York (TLC). Esa comisión regulaba todos los taxis amarillos, así como los servicios de transporte basados en aplicaciones como Uber y Lyft. Antes de desempeñarse como directora ejecutiva, Meera Joshi fue comisionada adjunta de asuntos legales y asesora general de TLC. Antes de eso, se desempeñó

como la primera Directora Ejecutiva Adjunta de la Junta de Revisión de Quejas Civiles de la Ciudad de Nueva York, la agencia encargada de investigar las quejas de mala conducta policial. También se desempeñó como inspectora general del Departamento de Investigación de la ciudad de Nueva York y fue responsable de supervisar el Departamento de Corrección, Libertad Condicional, Justicia Juvenil y TLC de la ciudad de Nueva York.



TESLA SIGUE SU MARCHA A PESAR DE ESCASEZ DE BATERÍAS

El Tesla Semi todavía está en camino para producirse este 2021 a pesar de la escasez de baterías que enfrenta la compañía. Esto fue dado a conocer durante el informe de ganancias que la compañía presentó los primeros días de febrero, aunque el fundador y director ejecutivo de la compañía, Elon Musk, señaló que "no tendría sentido para nosotros hacer el Semi ahora" debido a la escasez de celdas de batería.

"La razón principal por la que no hemos acelerado nuevos productos, como por ejemplo, el Tesla Semi, es que simplemente no tenemos suficientes celdas para ello", dijo. "Si tuviéramos que fabricar el Semi ahora mismo, y podríamos comenzar fácilmente la producción del Semi

ahora mismo, no tendríamos suficientes celdas para ello". El Semi usaría, dijo Musk, unas cinco veces más celdas que un automóvil de pasajeros, pero no vendería cinco veces más de lo que se vendería un automóvil, "por lo que no tendría sentido para nosotros hacer el Semi en este momento. Pero tendrá absolutamente sentido para nosotros hacerlo tan pronto como podamos abordar la restricción de producción de células".

Una vez que aumente la producción aumente del paquete de baterías 4680 de Tesla, que la compañía espera que sea más denso en energía -lo que permitirá una mayor autonomía-, Musk dijo que espera tener el volumen de celdas para que Semi avance por la línea de ensamblaje. **TFL**



EN LA MIRA DEL DOT PROPIETARIOS-OPERADORES

Aunque el número total de auditorías de seguridad a los transportistas cayó nuevamente el año pasado sobre una base anual, la cantidad de auditorías realizadas fuera del sitio se disparó a más de la mitad de todas las auditorías. En una tendencia que explotó durante la pandemia de COVID-19 el año pasado, el Departamento de Transporte (DOT por sus siglas en inglés) y sus socios estatales para hacer cumplir la ley continúan aprovechando la nueva autoridad para realizar auditorías de seguridad remotas y fuera del sitio y revisiones de cumplimiento de las empresas de transporte en lugar de auditorías en el sitio y en persona, como era la norma antes de la pandemia.

Más del 80% de todas las auditorías realizadas por el DOT y los socios estatales el año pasado fueron a transportistas con 20 camiones o menos, según datos del DOT. Y más de la mitad, el 53.6%, eran de transportistas con seis camiones o menos. Esos porcentajes de 2020 están en línea con el desglose de años anteriores de las revisiones de cumplimiento de autotransportistas por tamaño de flota. Sin embargo, el número que se llevó a cabo fuera del sitio se disparó el año pasado: de 1,374 auditorías externas (10.5% de las realizadas el año pasado) a 5,753, o el 50.3% del total de 11,433 auditorías realizadas por el DOT y socios estatales el año pasado. El aumento en las auditorías externas es aún más pronunciado en comparación con 2018 y 2017, cuando solo el 2% y el 0.5% de las auditorías de seguridad, respec-



tivamente, se realizaron de forma remota.

Lesley Sachs, socia del bufete de abogados Taylor & Associates, que se centra en el transporte, observó cómo se produjo el aumento el año pasado y ha estado ayudando a los transportistas a navegar el proceso de revisión. Ella dice que, incluso si y cuando la pandemia ceda, es probable que la tendencia hacia las revisiones de cumplimiento fuera del sitio se quede. "La FMCSA estaba implementando esta infraestructura y probando [auditorías externas] incluso antes de la pandemia de COVID", dijo. La necesidad de distanciamiento físico en medio de la pandemia "presentó un momento ideal", dijo, para que la agencia recurriera a las revisiones externas como una herramienta principal en su kit. "Si la herramienta funciona, seguirán usándola más allá del COVID".

La Administración Federal de Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés) está aprovechando la nueva autoridad como parte de la respuesta COVID-19 del gobierno federal, que permitió a la FMCSA emitir calificaciones de seguridad de los transportistas (Satisfactorio, Condicional, Insatisfactorio) a través de auditorías remotas auditorías in situ para modificar la calificación de un transportista. Los agentes de la ley todavía están aprovechando los Puntajes CSA para seleccionar a los transportistas para las auditorías de seguridad, dijo Sachs. "Es un buen recordatorio para todos de que deben estar atentos para prestar atención a las violaciones. Y cuando las tengan, implementen acciones correctivas para evitar que se conviertan en una tendencia, porque esas violaciones llamarán la atención si son seleccionados para una auditoría".

Del mismo modo, los transportistas deben hacer hincapié en estar organizados en caso de que sean objeto de escrutinio por parte de las autoridades. "Es un proceso rápido", dijo Sachs. "Por lo general, terminan en una a dos semanas, y no hay mucho margen de maniobra". Los operadores deberían estar listos para producir los documentos y archivos solicitados dentro de las 48 horas si se les contacta para una auditoría externa, dijo. Eso incluirá información de la empresa y archivos de antecedentes, y una muestra de registros de conductores y archivos de vehículos, registros de accidentes e inspecciones en la carretera. **TFL**

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

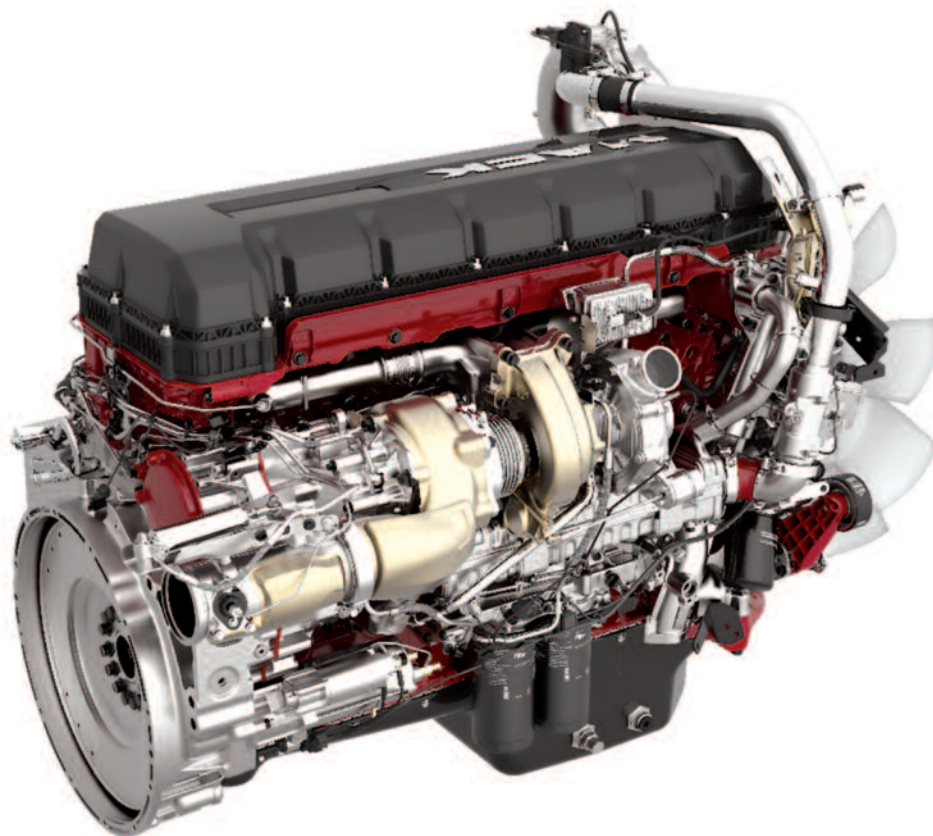
Mack Trucks lanzó recientemente una calculadora de ahorro de combustible en su sitio web www.macktrucks.com, para mostrar claramente a los propietarios de flotas y propietarios-operadores cuánto ahorro de combustible se puede lograr si sus vehículos estuvieran equipados con el paquete de tren motriz Mack MP8HE + de próxima generación. La calculadora permite a los visitantes del sitio seleccionar el tamaño de la flota, la cantidad de camiones en la misma y el costo promedio por galón de combustible diesel. La información se utiliza para calcular la cantidad promedio que un cliente podría ahorrar durante uno, tres o cinco años con el paquete de tren motriz Mack MP8HE +.

"Mack Trucks se compromete a encontrar formas de aumentar la eficiencia de combustible de nuestros motores y modelos de camiones, y reconocemos que los costos de combustible son uno de los mayores gastos de nuestros clientes", dijo John Walsh, vicepresidente de marketing de Mack. "La calculadora de ahorro de combustible es fácil de usar y realmente muestra a los clientes los beneficios del paquete de tren motriz MP8HE + y cómo podría disminuir el costo total de propiedad".

Mack anunció en octubre que la versión de próxima generación de su motor MP8HE de 13 litros mejoró la eficiencia de combustible hasta en un 3 por ciento en comparación con el motor MP8HE anterior. Los Mack Anthem equipados con los nuevos carenados de chasis extendido y el paquete de tren motriz HE +, que incluye el motor MP8HE revisado, ahora ofrecen hasta un 13 por ciento de mejora en la eficiencia de combustible en comparación con los modelos de referencia de Anthem.

Los ahorros se atribuyen en parte al motor MP8HE de próxima generación que utiliza la tecnología Mack Energy Recovery. Esta captura la energía residual del escape del motor y la convierte de nuevo en energía mecánica entregada al cigüeñal del motor como par adicional. Los ingenieros de Mack diseñaron un pistón ondulado actualizado para ayudar a distribuir uniformemente la mezcla de aire y combustible dentro del cilindro para quemar combustible de manera más completa y uniforme que otros diseños de pistón. Se obtuvieron más ganancias en la eficiencia del combustible al aumentar la relación de compresión del MP8HE de 17:1 a 18:1 y la adición de una compuerta de agua y un turbocompresor mejorados.

"Mack mejoró su motor MP8HE para incrementar los beneficios de eficiencia de combustible y encontrar oportunidades adicionales para




CALCULA TUS AHORROS EN DIESEL CON MACK

que los clientes ahorren dinero", dijo Stu Russoli, gerente de productos de carretera de Mack. "El motor MP8HE, con su diseño único y la probada tecnología Mack Energy Recovery, mejora la eficiencia del ya aerodinámico Mack Anthem".

El paquete de tren motriz MP8HE + incluye el motor MP8HE, la transmisión manual automatizada mDRIVE, Mack Predictive Cruise y múltiples mejoras aerodinámicas. El paquete HE + también se puede combinar con los nuevos carenados de chasis extendidos de Mack, que suavizan el flujo de aire alrededor de los ejes traseros para ofrecer una mejora adicional del

0,5 por ciento en la eficiencia del combustible.

Como parte de la campaña, Mack mostró una prueba de manejo del Anthem equipado con el paquete HE + por los clientes Jamie Hagen, propietario de Hell Bent Xpress, LLC, con sede en Stratford, Dakota del Sur, y Joel Morrow, conductor y vicepresidente de adquisición de equipos de flota en Ploger Transportation, con sede en Norwalk, Ohio. Hagen, un transportista a granel, y Morrow, que transporta carga general, capturan datos de rendimiento del vehículo y publican los resultados en las redes sociales usando la etiqueta #Mackomics. 



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

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

GENUINA • COMPLETA • CONFIABLE

1-844-68-TIRES • gcrtires.com/service

GCR
TIRES & SERVICE

Peterbilt debutó a mediados de febrero -virtualmente, por supuesto- la próxima generación del Modelo 579. El camión fue presentado a través de una transmisión en vivo por YouTube, con más de 1,700 espectadores sintonizando en todo el mundo. El buque insignia de Peterbilt en la carretera, el 579, tenía un diseño completamente novedoso cuando llegó a las calles en 2012, y el gerente general de Peterbilt, Jason Skoog, dijo que su actualización lleva años de trabajo. "Cinco años de incansable enfoque en mejorar el tiempo de actividad, aumentar el ahorro de combustible y llevar la comodidad del conductor a nuevas alturas", dijo en el evento de presentación.

El nuevo 579 tiene una mejora del 7% en la economía de combustible respecto a la generación anterior, gracias a elementos como un nuevo cofre Metton inclinado de tres piezas, componentes aerodinámicos optimizados, y motores Paccar MX-13 y MX-11 2021 emparejados con la transmisión Paccar. El director de planificación de productos de Peterbilt, Andy Weiblen, dijo que se invirtieron casi 8 millones de horas de CPU para hacer del nuevo 579 el camión más aerodinámico de la compañía, y el diseño del camión se ajustó con los comentarios de más de 50 socios de flotas.

Una nueva defensa delantera de tres piezas integra la cubierta del radar delantero para mitigar las colisiones con una toma de aire aerodinámica más grande. Las mejoras en los espejos, carenados, faldones laterales y cierres ayudan a mejorar la forma aerodinámica general y un "alerón" en el poste A desvía el flujo de aire alrededor del parabrisas para reducir la fricción, lo que ofrece una reducción del ruido del 10% en la cabina.


Se han mejorado los faros halógenos estándar y se encuentran disponibles faros LED con calefacción. El nuevo 579 obtiene una importante actualización tecnológica, y la parte más grande de eso está al frente y al centro, literalmente. En lugar del clásico panel de instrumentos análogo hay una pantalla de 15 pulgadas con una interfaz de usuario totalmente personalizable con varias combinaciones de medidores. Los operadores controlan la interfaz de usuario digital a través de una de las tres "Zonas de visualización de conducción" diferentes y pueden ajustar la información que se muestra a través de los controles de uso que se encuentran en el nuevo volante inteligente.



PETERBILT ACTUALIZA EL 579

La pantalla también puede realizar una verificación de sistemas, una especie de inspección previa al viaje, en 13 sistemas, mostrando una marca de verificación verde con cada prueba aprobada. Después del viaje, una pantalla de información detallada del viaje proporciona un desglose de métricas notables del viaje más reciente. Incorporado dentro de la pantalla se encuentran los sistemas avanzados de asistencia al conductor con tecnología integrada de cámara y radar. Las funciones avanzadas, que incluyen mitigación de colisiones, alertas de exceso de velo-

cidad y asistencia para mantenerse en el carril, se muestran de manera destacada en el centro de la pantalla.

El Sistema de Visión Digital proporciona a los conductores una visión mejorada con cámara alrededor del camión en todo momento, incluso de noche y en condiciones climáticas adversas. El nuevo 579, que también cuenta con almacenamiento adicional y un micrófono Bluetooth mejorado, está ya disponible para pedidos en una configuración de cabina de día, dormitorio UltraLoft integral de 80 pulgadas y otros tamaños de cabina. 

UPS está vendiendo su negocio de carga de camiones y LTL, UPS Freight, a TFI International por \$800 millones, anunciaron las empresas a finales de enero. Se espera que el acuerdo se complete en el segundo trimestre de 2021 y está sujeto a capital de trabajo y otros ajustes. La decisión de vender UPS Freight se tomó luego de una evaluación de la cartera de UPS y se alinea con el posicionamiento estratégico "mejor, no más grande" de la compañía, dijo UPS en un comunicado de prensa. La compañía seguirá operando más de 27,000 tractocamiones como parte de su servicio de entrega de paquetería, que aún conserva, junto con su corretaje de carga (Coyote Logistics), su aerolínea de carga y más. "Estamos entusiasmados con el futuro y las oportunidades que esto crea para UPS y UPS Freight como parte de TFI International Inc.", dijo Carol Tomé, directora ejecutiva de UPS. "El acuerdo permite que UPS se centre aún más en las partes centrales de nuestro negocio que generan el mayor valor para nuestros clientes".

Aproximadamente el 90% del negocio adquirido operará de forma independiente dentro del segmento de negocio LTL de TFI International bajo su nuevo nombre, "TForce Freight", mientras que los activos de carga de camiones dedicados adquiridos se unirán al segmento de nego-

TFI COMPRA UPS FREIGHT UNA OPERACIÓN DE \$800 MILLONES



cio de carga de camiones de TFI, dijo TFI. UPS y TFI también celebrarán un acuerdo para que UPS Freight continúe utilizando la red de paquetería nacional de UPS para cumplir con los envíos durante cinco años. "Nos complace anunciar esta transacción altamente estratégica que fortalecerá nuestra oferta de servicios a los clientes, así como nuestra relación continua con UPS", dijo Alain Bédard, presidente y director ejecutivo de TFI International. "Nuestra estrategia de operar unidades comerciales indepen-

dientes con un alto grado de responsabilidad es adecuada para aprovechar las fortalezas de UPS Freight y mejorar los márgenes con el tiempo. TForce Freight continuará atendiendo las necesidades continuas de distribución LTL de UPS, y UPS continuará brindando volúmenes de carga y otros servicios a TForce Freight después de la transacción por un período base de cinco años. También esperamos poder ofrecer oportunidades de red estratégicas expandidas a UPS en Canadá". UPS Freight generó aproximadamente \$3 mil millones en ingresos en 2020 y, desde una perspectiva de ingresos operativos, alcanzó aproximadamente un punto de equilibrio. TFI dice que espera realizar importantes oportunidades a corto y largo plazo para mejorar el margen operativo de TForce de carga. 

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

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

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

Encuentre un distribuidor hoy mismo en BuiltForBetter.com.

bandag
HECHO PARA SER MEJOR





CONFIABILIDAD

WESTERN STAR 4900

ESTA ES LA CARACTERÍSTICA MÁS IMPORTANTE EN UN VOCACIONAL Y PROBABLEMENTE LA PRINCIPAL CUALIDAD DEL 4900 DE WESTERN STAR, UN CAMIÓN "A PRUEBA DE BALAS", VERSÁTIL Y POTENTE CON UNA IMAGEN CLÁSICA Y UN EXCELENTE DESEMPEÑO. YA SEA EN LA CARRETERA, UN REMOTO CAMINO FORESTAL O UNA MINA, ES UN CAMIÓN EN EL QUE PUEDES CONFIAR. »»



Hay muchos camioneros que son algo chapados a la antigua en lo que a gustos de diseño se refiere. Y justo para ellos existen camiones como el 4900, con un diseño que habla de un carácter capaz de soportar los trabajos más exigentes con total confianza, ya que es apto para una amplia gama de aplicaciones. El 4900 fue diseñado con el poder y la versatilidad como principales características, y está disponible en cinco configuraciones (eje adelantado, eje retrasado, doble eje de dirección, cofre extendido y uso severo)



con cabina de día y dormitorio. Bajo el cofre, este camión puede llevar dos diferentes motores de Detroit Diesel (D15 y D16) o un Cummins ISX15, el cual puede entregar más de 600 HP.

DISEÑO

Como buen Western Star, es un camión de aspecto cuadrado, muy en sintonía con los otros modelos de la marca -salvo el 5700 XE-, que lo hace parecer como si



vocacional: **WESTERN STAR 4900**

MOTORES

- Detroit DD15, 14.8L, 455-505 HP y 1,550-1,750 lb-pie
- Detroit DD16, 15.6L, 500-600 HP y 1,850-2,050 lb-pie
- Cummins ISX15, 15.0L, 400-605 HP y 1,450-2,050 lb-pie

TRANSMISIONES

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

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Taperleaf y Flatleaf (sencilla y tándem).

SUSPENSIÓN TRASERA

- AirLiner
- Chalmers
- Reyco
- Hendrickson
- Neway
- TufTrac

hubiera recibido una buena dosis de esteroides. El largo cofre presenta una robusta parrilla pulida con el borde cromado y el logotipo de la compañía en la parte superior. La defensa delantera fue diseñada

tiene una construcción muy sólida y una forma tosca que resalta el carácter de uso rudo del camión. Los faros rectangulares siguen la misma tendencia utilitaria del resto del 4900, por lo que no añaden nin-

gún dinamismo al diseño en general.

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





INTERIOR

Cuando subas mediante los bien colocados escalones, te encontrarás con que el 4900 lleva el mismo diseño de cabina que otros modelos de la empresa, con una buena ergonomía y calidad de ensamblado. Ciertamente podrían actualizar un poco la imagen, pero la realidad es que la calidad de los materiales y acabados es bastante buena para el segmento. El diseño envolvente del tablero no es nada intrusivo y se funde bien con el resto de la cabina. Todos los controles tienen el tamaño necesario para poder manipularlos con guantes y están cerca del asiento del conductor. Lo que podrían mejorar un poco es la posición de los controles de la calefacción y aire

vocacional: **WESTERN STAR 4900**



acondicionado, que están un poco demasiado abajo para nuestro gusto.

Además de los controles e interruptores habituales, la consola central también lleva el sistema de información DataStar, el cual despliega datos sobre funciones críticas como data del motor, ajustes del vehículo, odómetro, sistemas de ventilación, reloj, alarma y más. El panel de instrumentos es uno de los menos ordenados en el segmento, por lo que te tomará algo de tiempo familiarizarte con él. La parte positiva es que los indicadores están controlados por motores hechos en Suiza, lo que le da una buena precisión, legibilidad y confiabilidad. De este sistema también nos gusta que te deja acomodar los indicadores de la manera que más te gusta y cambiarlos en cualquier momento. »

MAXIMA PROTECCION

Para su motor, transmisión y el sistema de combustible

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

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

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



Advance Auto Parts

AutoZone

BENNETT Auto Supply

O'Reilly AUTO PARTS

Pep Boys

Walmart



zMAX.com



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

MOTORES Y TRANSMISIONES

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


Los motores Detroit Diesel han probado su poder en incontables ocasiones y son capaces de llevar a cabo las tareas más demandantes en las condiciones más difíciles. Tienen una aceleración precisa con una cantidad enorme de torque disponible desde

bajas revoluciones. Los motores cumplen con la norma EPA 2012 y está disponible un freno de motor Jacobs y tecnología de Reducción Catalítica Selectiva (SCR) BlueTec. Gracias al uso de ésta el motor Cummins cumple con la norma EPA 2010, además de incluir tecnología avanzada de inyección de combustible y un turbocargador de geometría variable.

MANEJO Y SUSPENSIÓN

El Western Star 4900 lleva una suspensión de hojas múltiples (taperleaf) de 12,000 a 20,000 libras o una Flatleaf de 14,600 a 23,000 libras (40,000 si es tandem), mientras que la parte trasera está disponible con suspensiones AirLiner, Hendrickson, Chalmers, Neway, Reyco o TufTrac con capa-

idades de 23,000 a 78,000 libras. En el camino, este camión se comporta bastante bien a pesar de que sus suspensiones son para uso rudo. El balanceo se ha reducido al mínimo y el camión se siente bien plantado. Además, la dirección asistida te permite maniobrar relativamente fácil el camión a bajas velocidades, mientras que requiere sólo pequeñas intervenciones para mantenerlo derecho cuando circulas más rápido.

¿Es el camión ideal para ti? Todo depende de a qué le des más valor. Si la apariencia te importa mucho, no, definitivamente no lo es. Pero si valoras la confiabilidad que da una construcción sólida y te gusta la imagen clásica que caracteriza a los camiones Western Star, entonces el 4900 es perfecto para ti. 



vocacional: **WESTERN STAR 4900**



REFERENTE

DAF XF 2021

EL COMBUSTIBLE ES UNO DE LOS GASTOS MÁS FUERTES DE CUALQUIER COMPAÑÍA DE TRANSPORTE Y EN DAF SON CONSCIENTES DE ELLO. POR ESO DOTARON AL XF DE LÍNEAS MOTRICES OPTIMIZADAS, NUEVOS EJES TRASEROS DE ALTA EFICIENCIA, SISTEMAS ELECTRÓNICOS DE RENDIMIENTO MEJORADO Y MEJORAS AERODINÁMICAS QUE MEJORAN EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE HASTA UN 7%. »





del mundo: **DAF XF 2021**

No estamos descubriendo el hilo negro cuando mencionamos que el combustible es el gasto más importante que tienen todos los transportistas. Especialmente los de larga distancia. Por eso, no es ninguna sorpresa que los fabricantes enfoquen todos sus esfuerzos en hacer este tipo de camiones lo más eficiente posibles; pues un ahorro del 5% puede representar miles de dólares al año. Esta es la premisa bajo la que se desarrolló el más reciente XF de DAF, la cual lograron con mucho éxito. Tanto, que fue nombrado "Camión Internacional del Año".

El DAF XF es un camión diseñado para ofrecer la máxima eficiencia de transporte gracias a los potentes motores Paccar MX-11 y MX-13 Euro 6, más eficientes gracias a las numerosas mejoras ulteriores; un chasis bien concebido, un relativamente nuevo y atractivo diseño exterior y un espacioso y cómodo interior. DAF se refiere a este XF como el mejor que ha existido nunca, tanto para operadores como para conductores.

DISEÑO

La parrilla lleva embellecedores de aluminio e imponentes faros, los cuales otorgan al



XF una apariencia potente y elegante. La rejilla contribuye significativamente a la refrigeración del motor para garantizar un consumo de combustible que es el más bajo posible. Además, los deflectores de la cabina reducen el consumo de combustible y las emisiones de CO2 en un 10%, debido a que han sido adaptados cuidadosamente a la anchura del vehículo.

Lo mismo se aplica a las salpicaderas aerodinámicas con luces direccionales integradas, las cuales resultan muy visibles para ciclistas y peatones, lo que contribuye a mejorar la seguridad. Los deflectores angulares aerodinámicos guían el flujo de aire de forma que las manijas de las puertas no crean turbulencias. La forma aerodinámica del XF contribuye a su bajo consumo de combustible. »



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

El deflector sobrecabina de la cabina Space Cab es fácil de ajustar para el conductor mediante una manivela mientras está de pie junto al camión, lo que asegura que haya siempre una conexión aerodinámica óptima entre el tractor y el remolque. Además, está disponible un deflector sobrecabina, que puede ajustarse a alturas de remolque de hasta 13.1 pies, para los vehículos XF Low Deck con cabina Super Space Cab con una altura de quinta rueda de sólo 35.8 pulgadas.

Por otro lado, la defensa de acero galvanizado es resistente a los impactos. Tanto los faros como las luces antiniebla están fabricados de Lexan irrompible. Y no sin motivo; conducir sin dañar el vehículo significa sistemáticamente menos costos y máxima disponibilidad del vehículo. En cuanto a la visibilidad, la ventana de un solo panel contribuye a lograr una máxima visibilidad hacia el lateral. Además, el conductor puede ver entre los espejos y el poste A de la cabina, e incluso entre ambos espejos. Se puede colocar una cámara en la parte frontal o



lateral del camión como opción para lograr una visibilidad aún mayor.

Como un plus, monta faros de LED opcionales, los cuales dan una mayor potencia de luz, máxima vida útil y mínimo consumo de energía. Las luces de día vienen de serie y garantizan

una visibilidad excelente cuando el sol brilla. Las "luces angulares" (opcionales) en la defensa se iluminan en la dirección de conducción para proporcionar una mayor seguridad y un menor riesgo de daños. Las luces LED traseras opcionales son otra nueva característica.

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- MX-11 de 10.8 litros con 300 a 450 HP y 1,700 a lb-pie
- MX-13 de 12.9 litros con 428 a 530 HP, y 1,585 a 1,920 lb-pie

TRANSMISIONES

- Manuales de 12 y 16 velocidades.
- Automatizada AS Tronic

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Neumática

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática



del mundo: **DAF XF 2021**



INTERIOR

La cabina del XF es muy amplia. El espacio de trabajo y habitable de 434 pies cúbicos y la cabina Super Space Cab tiene 7.38 pies de altura, más que suficiente para moverte parado, incluso si juegas en la NBA. El espacio de alma-

cenamiento también se encuentra entre los mejores de su clase: no menos de 23.8 pies cúbicos solo bajo la litera, con espacio suficiente para un refrigerador que puede contener botellas de litro de pie. Incluso hay espacio para un microondas encima del parabrisas.

El diseño tiene un aspecto acogedor, lo que contribuye a mejorar la comodidad del conductor, al igual que el excelente sistema de calefacción y ventilación. Los flujos de aire se distribuyen de manera uniforme por todo el suelo de la cabina, incluso por debajo de la litera. Además, el interior es muy práctico, con portavasos dobles y la práctica mesa extensible en el salpicadero, la útil papelera situada junto al asiento del conductor y el espacio de almacenamiento adicional junto a la pared trasera, por mencionar algunas cosas.

Los asientos de última generación son completamente ajustables y ofrecen una excelente comodidad, con un excelente soporte lateral. La ventilación de los asientos está disponible como opción, al igual que un atractivo acabado interior en cuero con asientos, volante y paneles de las puertas forrados en piel. Las literas son bastante cómodas; la inferior mide al menos 7.2 pies de largo, y se incluye una litera superior de serie en la cabina Space Cab con un lateral sólido y resistente al desgaste, lo que resulta ideal si se utiliza como espacio de almacenamiento. »



Esta es la premisa bajo la que se desarrolló el más reciente XF de DAF, la cual lograron con mucho éxito. Tanto, que fue nombrado

"CAMIÓN INTERNACIONAL DEL AÑO"

Como no podía ser de otra manera en un camión para carretera del siglo XXI, el DAF XF es sumamente informativo. Lleva un Asistente de rendimiento del conductor (DPA por sus siglas en inglés), que te ayuda a conducir de la forma más económica posible y ofrece información sobre el consumo de combustible, comportamiento de frenada y presión de los neumáticos. La información del tacógrafo se proyecta en la pantalla de información central, la cual también muestra para cuándo está programada la próxima inspección de servicio del camión, lo que garantiza un mantenimiento puntual. Entre otras características que lo hacen muy conveniente está una mesa extensible en el centro del tablero, soportes para las tarjetas de pago de peaje, portavasos adicionales, conexiones USB y cuatro ranuras DIN. Estas pueden albergar el sistema Truck Navigation Radio (opcional) con radio y reproductor de CD, sistema de navegación de camiones, conexiones USB y entrada auxiliar para archivos de música digitales, así como conectividad Bluetooth para la transmisión de audio.



MOTORES Y TRANSMISIONES

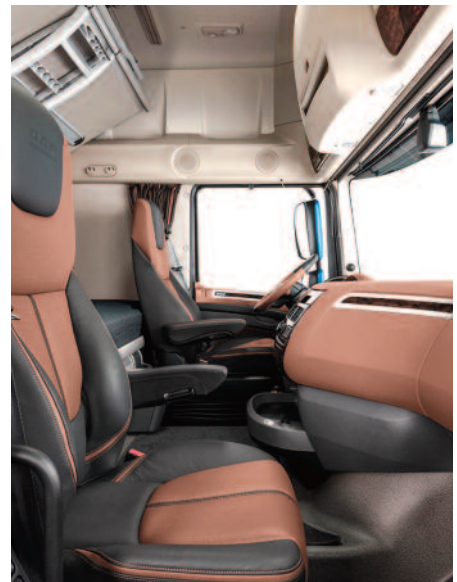
Pasando a un tema clave, el DAF XF tiene disponibles dos motores Paccar de seis cilindros: un MX-11 de 10.8 litros y un MX-13 de 12.9. Por supuesto, ambos cumplen con los estrictos requisitos sobre emisiones Euro 6 gracias al sistema de inyección common rail, turbo con geometría variable, recirculación de los gases de escape y postratamiento de los gases de escape. Todas estas mejoras dan como resultado un ahorro adicional de combustible del 2% de ahorro de combustible, que al final del año representa dinero contante y sonante en tu cartera.

El MX-13 está disponible en tres variantes que van de 412 a 510 HP, con un torque que oscila de 1,475 a 1,850 libras-pie. Por su parte, el MX-11 solo está disponible con una potencia, la más potente, la cual es de 435 HP y 1,550 lb-pie. La fuerza de tracción máxima está disponible a bajas rpm del motor y se encuentra disponible en una amplia gama de velocidades. Esto se traduce en flexibilidad,

menos cambios de marchas, alta eficiencia de combustible y confort de conducción.

En cuanto a la transmisión, el XF viene con una caja de cambios manual de 12 o 16 velocidades. Pero también hay disponible una caja de cambios AS Tronic automatizada con varias funciones innovadoras. La función EcoRoll permite que el camión se desplace hacia abajo de forma controlada en los descensos suaves con el motor al ralentí y el embrague desacoplado, lo que ahorra combustible. Además, el propulsor se apaga automáticamente después de 5 minutos al ralentí, lo que ahorra 0.4 galones de combustible por hora.

En resumen, el XF es un camión ideal para el transporte de largas distancias: eficiente, potente y con una cabina diseñada para hacer lo más confortable posible la vida del conductor. La verdad, no nos extraña en lo más mínimo que haya sido elegido el mejor camión de su clase. [7/15](#)





NATIONAL CONVENTION & TRUCK SHOW

JUNE 3-5, 2021

HARRISONBURG



VIRGINIA



ROCKINGHAM COUNTY FAIRGROUNDS

Información y Registro

www.ATHS.org/Convention







PROTAGONISTA

INTERNATIONAL LONESTAR

CON UNA DE LAS SILUETAS MÁS ATRACTIVAS DE LA CARRETERA, EL LONESTAR ES UN CAMIÓN CUYA PRESENCIA RESULTA IMPONENTE EN LA CARRETERA. SI A ESO LE SUMAS UN TREN MOTRIZ DISEÑADO PARA HACER EL TRABAJO Y CUIDAR TU CARTERA, TIENES UN VEHÍCULO IDEAL PARA EL TRANSPORTE DE LARGA DISTANCIA. »



americano: **INTERNATIONAL LONESTAR**

No tenemos muy claro qué estaban pensando los diseñadores de International cuando idearon el Lonestar; pero sí sabemos que nos encanta. La enorme parrilla en pico curvada hacia atrás le da una apariencia muy dinámica y poderosa. Si a eso le sumas una cantidad de cromo impresionante, tienes una fórmula ganadora. Dejando a un lado el entusiasmo que nos embarga al ver este modelo, la realidad es que el Lonestar está inspirado en la Serie D y, en pocas palabras, es el heredero de las glorias de este legendario modelo.

Haciendo a un lado el árbol genealógico, el Lonestar es un Clase 8 hecho y derecho diseñado para llevar pesadas cargas por carretera, con un diseño claramente aerodinámico que nos recuerda un poco a los hot rods que tanto furor causan entre los amantes de los autos. El Lonestar está disponible con un peso bruto vehicular de entre 52,350 a 60,600 libras, cabina de día o dormitorio (de techo bajo, alto y Sky), así como una única opción bajo el cofre: un motor Cummins ISX15.

Una parrilla grande es una manera efectiva de asegurarse que todo mundo te voltee a ver y, en el caso del Lonestar, esto se llevó a un nuevo nivel. Vamos, que es por mucho el camión más agresivo en el camino. La verdad es que parece que estás viendo un tren, con esa enorme nariz coronada por la inmensa parrilla cuadrículada y cromada que casa perfectamente con la no menos grande defensa. Las salpicade-



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Cummins ISX15 de 450 a 605 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Manuales
- Eaton Fuller Advantage de 10 velocidades
- Eaton Fuller de 10 velocidades
- Fuller de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades

AUTOMÁTICAS

- Eaton Fuller Advantage de 10 velocidades
- Eaton UltraShift Plus de 13 y 18 velocidades
- Eaton UltraShift Plus LSE de 16 velocidades
- Eaton UltraShift Plus de 10, 13, 16 y 18 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos de una hoja o multihoja

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática International o Hendrickson

ras siguen la forma del cofre y se fusionan con la defensa y la fascia formando un diseño aerodinámico que corta el aire con facilidad.

No es necesario ser ingeniero para darte cuenta de que todo en el camión está pensado para reducir el coeficiente aerodinámico:

las cubiertas laterales de los filtros en forma de D, la defensa en forma de V, o el cofre y faldones descendentes. Por supuesto, el verdadero valor de esto es que reduce el consumo de combustible, pero tampoco cae mal lucir así de bien, ¿no lo creen? >>





INTERIOR

Si conoces las cabinas de International, el Lonestar te parecerá bastante familiar, pues a excepción de un nuevo volante y un ligero rediseño del tablero no hay mayores diferencias respecto a otros camiones de la compañía. Los materiales, eso sí, se sienten de mejor calidad de los que International nos tiene acostumbrados; mismo caso con los acabados, que fueron una agradable sorpresa. Por supuesto, hay mucho espacio y la ergonomía está a la par de la competencia con controles bien ubicados y un acomodo lógico de los medidores e interruptores.

El diseño del panel de instrumentos lo hace muy fácil de entender y se integra muy bien con el resto del tablero. Lleva dos medidores principales –tacómetro y velocímetro–, los cuales están rodeados por otros más pequeños, pero de fácil lectura y que no reflejan el sol, causando molestos deslumbramientos. Los asientos son claramente un punto fuerte, pues a pesar de que un poco más de soporte lateral no les vendría mal, la realidad es que son muy cómodos y puedes sentarte en ellos todo el día sin que tu espalda lo resienta.



El rediseño del volante es algo que se agradece gracias a que es más ergonómico que el anterior, ofreciendo un mejor tacto y, como se ajusta en altura y profundidad, es sencillo encontrar una posición cómoda de manejo; además está equipado con útiles



controles para las luces interiores y el sistema de sonido. La posición de manejo es alta y el parabrisa muy amplio, lo que te da una excelente visión del camino, la cual complementan los enormes espejos retrovisores laterales. >>

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.

En la cabina dormitorio los asientos giran sobre su propio eje, creando una sala multipropósitos con un cómodo sofá. Para una máxima versatilidad, está diseñada para convertirse fácilmente en dormitorio gracias a una litera desplegable de 42 pulgadas que lleva un colchón muy confortable. Además está equipada con un refrigerador y dos amplios gabinetes con espacio suficiente para hacer tu vida más fácil. También hay otros compartimentos para almacenar cosas arriba del parabrisas, debajo de la litera y la consola central. La gran novedad en el sistema de infotención opcional es que está basado en el sistema operativo Android, con lo cual la integración con la navegación es más fluida.

MOTOR Y TRANSMISIONES


El Lonestar solo está disponible con un Cummins ISX15 diseñado para lograr una gran economía de combustible, por lo que cada componente fue hecho pensando en optimizar el desempeño, confiabilidad y durabilidad. Los rangos de potencia van de los 450 a los 605 HP, con un par motor de 1,450 a 2,050 lb-pie. En cuanto a transmisiones, hay manuales o automáticas Eaton Fuller de 10, 13, 16 o 18 velocidades.

En cuanto al manejo y suspensiones, el



Lonestar tiene una configuración clásica de 6x4 con ejes delanteros Hendrickson, Dana Spicer o Meritor; y Meritor y Dana Spicer traseros en tándem. La suspensión combina muelles parabólicos adelante con suspensión neumática atrás, lo cual le da al camión un comportamiento sobresaliente incluso al rodar sin carga. El aislamiento sonoro de la cabina es tan bueno como el que más, por lo

cual el sonido del viento no te molestará.

Sin duda, el International Lonestar es el camión más llamativo e imponente de la carretera, el cual ofrece un buen consumo de combustible y un mejorado desempeño. El único punto donde International deberá "luchar" es en convencer a los camioneros de que sus productos han dejado atrás los problemas de confiabilidad que solían tener. 



americano: **INTERNATIONAL LONESTAR**

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"/>

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.

NAVAJA SUIZA

RAM PROMASTER CITY 2021

SI ESTÁS BUSCANDO UNA VAN PEQUEÑA PARA MOVER COSAS EN LA CIUDAD, LA PROMASTER CITY ES UNA GRAN OPCIÓN, PUES COMBINA LA VERSATILIDAD CON UNA GRAN CAPACIDAD DE CARGA Y UN MOTOR QUE EXPRIME AL MÁXIMO CADA GOTA DE GASOLINA, AYUDÁNDOTE A MAXIMIZAR TUS BENEFICIOS. »



¿Recuerdan aquellos años en los que la van de carga más “pequeña” era una Econoline? ¡Cómo han cambiado las cosas! Hoy en día el mercado se ha diversificado y el segmento de las vans realmente pequeñas es reducido, pero interesante. Sobretudo cuando entra al ruedo un vehículo probado y comprobado en Europa, como la Fiat Dobló, que llegó a nuestro país como la Ram Promaster City. Y aunque somos fanáticos de los vehículos grandes, con mucho espacio para carga y pasajeros, la verdad es que para muchos negocios hace mucho más sentido tener una van chica que gaste poca gasolina per que, aún así, satisfaga sus necesidades de carga. Digo, si realmente no necesitas mucha capacidad de carga, ¿para qué gastar más dinero en gasolina?

En este escenario, Ram Trucks tomó la decisión de recurrir al know how de su socio europeo, Fiat, quien ya tenía en la Dobló una van de reparto pequeña probada y comprobada. Evidentemente, al ser un vehículo utilitario no encontrarás mayores concesiones al lujo en la ProMaster City, nada de alfombras mullidas o escapes cromados; aquí lo que importa es la capacidad de carga, volumen interior, economía de combustible y el costo total de propiedad. Ciertamente, no fue ninguna sorpresa la decisión de la división de Ram de incursionar en este segmento, en el que solo tiene cuatro rivales: la Ford Transit Connect, la Nissan NV200 y la Mercedes-



Benz Metris.

La ProMaster City está disponible en versiones de carga, que ahora se llaman Tradesman, y de pasajeros, nombradas Wagon, con dos niveles de equipamiento en cada una, dando un total de cuatro configuraciones posibles. El precio arranca en \$24,730 para las Tradesman y en \$26,330 para las Wagon. Para 2021, las novedades son pocas: faros de niebla y rines disponibles tanto para la versión de carga como de pasajeros, y rines de aluminio disponibles para la de carga. Sin embargo, se suman a una lista de equipamiento que resulta bastante completo para la categoría.

DISEÑO

El frente está dominado por una voluminosa defensa y un cofre inclinado; pero una de las características que más llama la atención es la elevada posición de los faros, la cual los mantiene protegidos en choques a baja velocidad; y es que los años de experiencia en Europa le enseñaron a los ingenieros que estos vehículos tendrán muchos impactos delanteros suaves a lo largo de su vida. Es lógico suponer que reemplazar solamente la defensa y la parrilla debe ser mucho más barato que hacerlo con los faros. Es un hecho que la apariencia no es el punto fuerte de la ProMaster City, pero tampoco lo es de

ninguno de sus rivales.

El acceso a la zona de carga por la parte posterior es mediante dos puertas abatibles de tipo 60/40, las cuales abren a 90 o 180 grados; también hay dos puertas corredizas en los costados que hacen que cargar o descargar algo sea muy sencillo. Aún no nos hemos puesto al volante, pero el amplio parabrisas y el cofre inclinado deben brindar una





buena visibilidad, a la cual también contribuyen los espejos retrovisores.

INTERIOR

Es evidente que la directriz que guió a los ingenieros de Ram al diseñar el habitáculo era funcionalidad, pues todo lo que hay en la cabina de la ProMaster City cumple una función. El tablero tiene varios espacios para

almacenar objetos y una consola central grande, donde está colocado el sistema de infotención Uconnect. Por su parte, el volante tiene varios botones para controlar dicho sistema y para modificar la información que se despliega en la pantalla del panel de instrumentos. Pero pasemos al tema realmente importante: el área de carga.

La parte posterior está diseñada para lle-

var mercancía y equipo de todo tipo, desde herramientas para soldar hasta un pastel de bodas. Los 131.7 pies cúbicos del área de carga son bastante prácticos gracias a que la longitud, altura del techo y la baja altura del piso (87.2, 51.8 y 48.4 pulgadas, respectivamente) facilitan el trabajo, pues es lo suficientemente ancha como para alojar un pallet. La capacidad de carga útil es de 1,890 libras y la de arrastre de 2,000, lo que le añade un toque más a su versatilidad.

En cuanto a configuraciones, la Ram ProMaster City está disponible en versiones de carga y de pasajeros. En otras palabras, lo que la segunda representa es la posibilidad de llevar a cinco personas, con un muy respetable espacio restante de cuatro pies de carga atrás. Sin duda, será una opción muy interesante para quien esté pensando comprar un vehículo como taxi. La versión de carga está lista para trabajar, pues Ram tiene varias repisas y racks para herramientas hechos a la medida -además de equipamiento personalizado Mopar- >>





MOTOR Y TRANSMISIÓN

Existe una sola opción para impulsar a la Ram ProMaster City, el conocido Tigershark de cuatro cilindros y 2.4 litros que tiene 178 HP y 174 lb-pie. En el segmento comercial la cifra que más importa es la del consumo de combustible y, aunque sus 21 mpg se quedan algo lejos de las 24 de la Nissan NV200 Compact Cargo -la reina del segmento-, las 28 millas por galón en carretera igualan la cifra de la Ford Transit Connect con motor 2.5 litros y quedan apenas 1 milla por debajo de las 30 mpg de la que lleva el propulsor EcoBoost. En cuanto a la transmisión, se trata de una caja automática de nueve velocidades, que

si bien parecen demasiadas para un vehículo de estas características, ayudan a mejorar las cifras de consumo de combustible.

MANEJO

Ram dice que la ProMaster City tiene un manejo "ágil urbano" y, si tomamos en cuenta que la suspensión trasera es independiente -y no rígida como la de sus rivales-, además del hecho de que lleva dirección asistida de piñón y cremallera (en lugar de los sistemas eléctricos de Nissan y Ford), tienen algo de razón. más aún si consideramos su reducido diámetro de giro de 32 pies, el cual es especialmente



utilitario: **RAM PROMASTER CITY 2021**

¿EN SUS LAURELES?

TOYOTA TACOMA 2021

La Tacoma tiene una enorme legión de fanáticos que le son fieles principalmente por su excelente desempeño fuera del asfalto y la confiabilidad que caracteriza a esta marca. Sin embargo, ahora que sus rivales son cada vez más y mejores, no tenemos tan claro qué tanto tiempo pueda mantener el paso de su competencia. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / ENRIQUE KOGAN

La Tacoma ha existido por casi 24 años. Esta pickup mediana apareció en 1995 como un reemplazo de la Hilux de quinta generación, conocida como Toyota Pickup en Estados Unidos y fue promocionada como la sucesora de la Hilux en casi todos los aspectos. A pesar de la competencia, la Tacoma ha logrado mantener la corona durante 14 años seguidos. El modelo 2021 de la Tacoma es prácticamente el mismo que el del año pasado, apenas hubo algunas modificaciones en equipamiento como un kit de primeros auxilios para toda la gama, o aire acondicionado automático y dual para los modelos con motor V6. En los modelos TRD Sport y Off-Road se actualiza el sistema de audio que permite acceder a los servicios remotos premium de la marca; mientras que el TRD Pro se olvida del color Army Green y obtiene carrocería en Lunar Rock.

La mayor novedad es la adición de dos versiones: Trail y Nightshade. La primera está claramente orientada a los fanáticos del off road con rines TRD Off Road de 16" en gris oscuro, llantas todo terreno, tapetes a prueba de todos los climas y una caja con toma de corriente y caja de almacenamiento aislada, con llave y tapón de drenaje. La Nightshade tiene una apariencia oscura y un enfoque más urbano; lleva rines de 18" en color Night Smoke y acentos en negro en el exterior, a juego con los asientos en cuero negro del interior.

El mayor rival de Toyota es la Chevrolet Colorado, pero aún así no está nada cerca. Para darse una idea, Chevrolet vendió un total combinado de 168,334 pickups entre la GMC Canyon y la Colorado. Toyota, por su parte, vendió casi 75,000 Tacomas más que GM con sus dos pickups medianas, lo cual demuestra el dominio que disfruta en el mercado de las pickups medianas. Aún así, la brecha comienza a cerrarse, pues la llegada al segmento de la Jeep Gladiator y el regreso de la Ford Ranger han puesto las cosas mucho más interesantes.

DISEÑO

La Tacoma se ve renovada, pero aparte de los cambios en la parrilla delantera y los faros que están allí desde el año pasado, todo hay



que decirlo-, no hay mucho de qué hablar; sin embargo, parece que estos cambios son suficientes para que algunos clientes se sientan atraídos. La Tacoma 2021 está disponible en ocho versiones (las ya conocidas SR, SR5, TRD Sport, TRD Off-road, Limited y TRD Pro; y las nuevas Trail y Nightshade), y cada una de ellas tiene algo nuevo que ofrecer. Las versiones de cabina extendida cuentan con una caja de seis pies y siete pulgadas, mientras que la cabina doble puede llevar la misma caja o una más pequeña de cinco pies y cinco pulgadas.

El frente de las versiones de entrada SR y SR5 sigue siendo el mismo. La enorme parrilla de la Tacoma domina la parte delantera y tiene unos toques de cromo que la rodean. Todas las otras versiones reciben una nueva parrilla del mismo tamaño pero con un diseño diferente, la cual está flanqueada por faros que se deslizan hacia las salpicaderas. El modelo Limited lleva nuevos faros de LED, mientras que el TRD Sport añade nuevas luces antiniebla también de LED. La TRD Pro se ofrece con nuevos faros LED secuenciales y luces de circulación diurna.



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- 4L de 2.7 litros, 159 HP y 180 lb-pie
- V6 de 3.5 litros, 278 HP y 265 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Manual y automática de 6 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente de doble horquilla

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos



El perfil es el mejor ángulo de la Tacoma. Es una típica camioneta con una cama que cuelga más allá de las ruedas traseras, pero viene con anchos pasos de rueda -del color de la carrocería en algunas versiones-, mientras que en otras se han dejado en negro para acentuar el aspecto robusto de la Tacoma. La subida abrupta al final del alféizar de la ventana en la parte trasera es

una marca registrada de Toyota y es algo que se ve también en otros modelos. Personalmente, siento que esto está más en sintonía con el aura general de Tacoma, y ciertamente suma al estilo y la robustez de la camioneta. La TRD Sport viene con insertos de cromo en las luces de freno y una nueva lámpara de LED para la caja. La TRD Pro, por otro lado, lleva inserciones negras en las luces

traseras. No es lo más emocionante, pero ayuda a distinguir los modelos entre sí.

INTERIOR

Ni la posición de manejo ni la facilidad de uso de la tecnología han sido los puntos fuertes de la Tacoma. Sin embargo, el fabricante japonés ha decidido abordar ambos problemas para este año. La pickup solía venir con asientos de cuatro posiciones ajustables manualmente hasta el modelo 2019, lo que limitó a los conductores a encontrar una posición de conducción perfecta. Pero esta vez, Toyota ofrece un asiento con ajuste eléctrico de 10 posiciones para el conductor como equipo estándar de la versión SR5 en adelante. Los asientos sin ajuste eléctrico era algo que desanimaba a posibles compradores, y es bueno ver que rectifique. Respecto a la segunda falla, Toyota finalmente se dio cuenta de que no ofrecer cosas simples como Apple CarPlay ahuyenta a posibles compradores. Por lo tanto, para el modelo 2020, Toyota ofrece la Tacoma con un sistema de infotención más grande con pantalla táctil de 8 pulgadas que admite tanto Android Auto como Apple CarPlay. De hecho, incluso oferta Amazon Alexa en esta Tacoma. >>

La pickup viene con un sistema de encendido sin llave. Como se mencionó anteriormente, también hay una lámpara de LED en la caja para aumentar la visibilidad nocturna mientras se carga y descarga. Los modelos TRD Sport, TRD Pro y Limited se benefician de un sistema de cámara de visión envolvente. La TRD Off-Road y la TRD Pro cuentan con una cámara que apunta debajo del vehículo para ayudar al conductor a mantenerse al tanto de los obstáculos fuera de la carretera. ¡Perfecto!

Todos los modelos vienen con el Toyota Safety Sense P, que incluye: advertencia de pre-colisión con peatones y autos, advertencia de cambio de carril, luces altas automáticas, control de crucero con radar dinámico, asistente de señales de tránsito y asistente de detección de carril.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

La Tacoma no presenta ningún cambio debajo del cofre para 2020. Mantiene el mismo 4 cilindros de 2.7 litros con 159 caballos y 180 lb-pie. También hay una unidad V6 de 3.5 litros que produce 278 caballos y 265 lb-pie. Si nos preguntan, Toyota debería haber subido esas cifras para mantenerse en línea con la competencia. La Colorado y la Ranger ofrecen hasta 369 y 310 libras-pie de torque, respectivamente. Estas cosas son muy importantes cuando se conduce en superficies sin



asfalto. Ambos motores están acoplados a una transmisión automática de seis velocidades, pero para el V6 también está disponible una caja manual de seis velocidades.

La TRD Sport solo viene con tracción trasera, mientras que la TRD Pro solo viene con tracción en las cuatro ruedas. Las Tacoma V6 vienen de serie con un kit de remolque que incluye gancho, enfriadores para el aceite del motor, la dirección asistida, el fluido de la transmisión automática y un alternador de 130 amperios. No hay precios oficiales para la Tacoma 2020, pero los modelos 2019 comienzan en \$25,850. A juzgar por las nuevas características y especificaciones, no debería

haber un cambio significativo. Por lo tanto, los precios deberían comenzar máximo en \$26,000.

La Tacoma es un producto importante para el gigante japonés en el mercado estadounidense. Aunque ha dominado el segmento hasta ahora, últimamente la competencia ha "afilado sus garras". La Colorado ha estado cerrando la brecha de manera constante, y hay otros fabricantes que han decidido que quieren una rebanada de ese pastel. Ford revivió hace poco a la Ranger y Jeep presentó el Gladiator. Veremos si en Toyota no se duermen en sus laureles y presentan una Tacoma más actualizada en poco tiempo. **TL**



LIBERATE

con un

MES GRATIS DE PREPASS.



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



Servicio proporcionado por HELP Inc.

PrePass.com/Regalo
877-836-8412

Utilizar el código "Transporte" por un mes gratis.

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

MANTENILAS EN SU LUGAR

CUATRO FORMAS DE EVITAR QUE LAS RUEDAS SE SALGAN

UNA RUEDA SUELTA ES UN ESCENARIO QUE QUIERES EVITAR A TODA COSTA, PUES LAS LLANTAS SON LA ÚNICA PARTE DE TU CAMIÓN EN CONTACTO CON EL SUELO Y, COMO IMAGINARÁS, SU LABOR ES CRUCIAL. A CONTINUACIÓN, TE COMPARTIMOS UNA SERIE DE PRÁCTICAS PARA QUE LAS RUEDAS DE TU CAMIÓN ESTÉN SIEMPRE EN SU LUGAR. »



Las causas de la separación de las ruedas son bien conocidas. Incluyen fallas en los rodamientos; sujetadores de ruedas sueltos, rotos o faltantes; rines dañados y, en menor grado, fallas de ciertos componentes del eje y la suspensión. Lo que no se comprende tan bien es por qué estos eventos continúan ocurriendo. La provincia canadiense de Ontario ha realizado muchas investigaciones sobre separaciones de ruedas y es probablemente la jurisdicción más activa de América del Norte en lo que respecta a la investigación de separaciones de ruedas. Se reportaron más de 2,300 separaciones de ruedas allí entre 1997 y 2019, y 11 personas perdieron la vida por ruedas de camiones separadas durante ese período, según el Ministerio de Transporte de la provincia.

Las investigaciones realizadas por la provincia determinaron que el 26% de las separaciones se debieron a fallas en los rodamientos o en los extremos de las ruedas, mientras que alrededor del 65% estaban relacionadas con los sujetadores de las ruedas. En el 83% de los incidentes notificados, se habían realizado reparaciones o mantenimiento en las ruedas sospechosas poco tiempo antes de la separación. En un caso, un vehículo viajó solo 355 millas antes de que ocurriera una separación luego de la instalación de nuevas pastillas de freno en la rueda sospechosa.

A pesar de la abundancia de material de capacitación e instrucciones paso a paso proporcionadas por los proveedores de componentes para las ruedas, asociaciones industriales y otros, éstas continúan saliéndose de los camiones. Mantener las ruedas en su lugar debería ser simplemente una cuestión de proceso y procedimiento. Aquí hay cuatro recordatorios de lo que se debe hacer al dar servicio a los neumáticos y rines de un camión para asegurarse de que no terminen en un bosque o un campo, o en el asiento delantero de un automóvil que se aproxima.

1. SÉ QUISQUILLOSO CON LOS RODAMIENTOS

Las fallas de los extremos de las ruedas relacionadas con los rodamientos suelen ser causadas por rodamientos apretados en exceso o insuficientemente apretados o falta de lubricación. Un ajuste insuficiente (juego libre excesivo) puede hacer que la rueda se mueva sobre el eje, dañando el sello, lo que puede provocar una pérdida de lubricante. Un apriete excesivo (precarga excesiva) puede dañar el rodamiento, causando sobrecalentamiento, falla del sello y



pérdida de lubricante.

Si bien una ligera precarga de los rodamientos se considera el entorno óptimo, determinarlo es casi imposible sin herramientas especiales, como la herramienta de ajuste de rodamientos Doctor Preload de Temper Axle, distribuida por Meritor.

Para combatir la inconsistencia en el ajuste, los proveedores de componentes publican instrucciones de instalación (no pautas de instalación). También hay instrucciones genéricas como la Práctica Recomendada 618B del Consejo de Tecnología y Mantenimiento de las Asociaciones de Transportistas Americanos. Esta práctica describe un proceso de instalación y ajuste de nueve pasos, según el tipo de conjunto de extremo de

rueda, y termina con el uso de un indicador de cuadrante para verificar el ajuste correcto.

Pero las fuentes de la industria dicen que, debido a que es meticuloso y requiere mucho tiempo, el paso final a menudo se deja fuera, a pesar de ser una de las partes más críticas del proceso. "Esa es una recomendación para una situación ideal", admite John Heffernan, gerente de cuentas clave de SKF. "Lograr que los técnicos usaran llaves dinamométricas fue un gran paso para la industria. El uso de indicadores de cuadrante está creciendo y más flotas están adoptando la práctica, pero todavía tenemos un largo camino por recorrer".

Jeremy Gough, director de mantenimiento de



la flota nacional de Bison Transport, una de las flotas más seguras de América del Norte, hace que un segundo técnico revise el trabajo antes de que el camión o remolque salga del taller. "Un segundo par de ojos es muy útil para garantizar que el trabajo se haga bien la primera vez", dice. "Lleva un poco más de tiempo, pero lleva menos tiempo que lidiar con una falla".

Una opción es cambiar de concentradores convencionales a preajustados, a veces llamados genéricamente concentradores "preconfigurados", aunque, al igual que la gente llama a cualquier cinta transparente "Scotch tape" o cualquier pañuelo facial "Kleenex", en realidad es una marca asociada con ConMet

(Consolidated Metco). "Esta tecnología elimina el ajuste de los rodamientos por parte del fabricante de vehículos comerciales y garantiza que el equipo salga de la fábrica con los rodamientos de rueda ajustados de manera óptima para millas de servicio con una cantidad mínima de mantenimiento requerido", dice Roger Maye, gerente de servicio nacional de ConMet.

En los conjuntos de maza preajustados, una maza mecanizada con precisión combinada con rodamientos y espaciador de tolerancia ajustada, proporcionan una distancia dimensional fija entre el rodamiento interior y exterior. Simplemente girando el sujetador del eje y apretando exactamente según las especificaciones del fabricante

los rodamientos se ajustan correctamente cada vez, sin la necesidad de verificar el juego axial con un indicador de cuadrante, dice Drew Coen, gerente de productos de terminales de rueda de Stemco. "Las mazas preajustadas son más fáciles de instalar y eliminan la necesidad de que las flotas y las instalaciones de reparación tengan varias piezas para construir un extremo de rueda completo", agrega Coen. "El premontaje de los componentes y la facilidad de instalación ahorran tiempo a los mecánicos y eliminan los errores de instalación de los extremos de las ruedas que podrían generar condiciones costosas y / o inseguras cuando el vehículo se vuelve a poner en servicio". »

Bill Hicks, director de planificación de productos de SAF-Holland, dice que las flotas están cambiando lentamente a mazas preajustadas por los ahorros en trabajo y la relativa facilidad de instalación. "Hemos visto un crecimiento lento pero constante en los pedidos de mazas preajustadas en nuestros ejes", dice Hicks. "Cuestan más debido al mecanizado más preciso y las tolerancias más estrictas involucradas, pero se convierte en una ecuación de valor para la flota. Son más fáciles de instalar y requieren menos tiempo, y generalmente vienen con garantías más largas. Además, cuando los técnicos siguen las instrucciones de instalación, el rodamiento se aprieta correctamente en todo momento. Elimina parte de la 'discreción' del técnico sobre cómo se instalan el cubo y los rodamientos". Hicks advirtió que es posible que los técnicos aún necesiten algo de capacitación para ayudarlos a identificar una maza preajustada; ya que si se aplica un par excesivo a la tuerca de retención durante la instalación, existe el riesgo de dañar los rodamientos y el espaciador del rodamiento.

2. VERIFICA LOS EXTREMOS DE LAS RUEDAS EN LAS INSPECCIONES DE MP

El estado de los rodamientos se puede verificar durante las inspecciones regulares de mantenimiento preventivo (MP) levantando y apoyando la rueda de manera segura y girándola mientras



escuchas el ruido. Maye sugiere colocar una mano en las rótulas de la dirección o en la cámara del freno para verificar si hay vibraciones cuando la rueda está girando. A continuación, comprueba si hay movimiento o "juego" colocando una palanca debajo de la llanta y, con una mano encima de la llanta, levanta el extremo de la rueda y sienta el movimiento entre la maza y el eje. "Asegúrate de engrasar el eje de pivote en los ejes de dirección antes de esta prueba, ya que el desgaste de esta pieza puede sentirse como un chasquido del extremo de la rueda", dice Maye. "Si encuentras un movimiento excesivo, se requiere un servicio

de extremo de rueda".

Las mazas del remolque lubricadas con grasa semifluida deben inspeccionarse anualmente quitando la tapa del cubo para verificar la presencia y el estado del lubricante. Agrega lubricante adicional si los extremos de los rodillos del rodamiento no están cubiertos. Si el lubricante parece estar seco, el extremo de la rueda debe quitarse, limpiarse, reinstalarse y agregar lubricante nuevo hasta el nivel adecuado. Maye sugiere usar el imán de tapón de llenado en las mazas PreSet o colocar un imán de mano en el pozo del lubricante para verificar si hay partículas metálicas. "Si se encuentran trozos de metal, se debe desmontar el concentrador para encontrar y corregir la fuente del problema".

3. PREPARA ADECUADAMENTE LA RUEDA Y LA MAZA

Antes de siquiera pensar en volver a colocar la rueda en el camión, asegúrate de que las superficies de contacto entre la maza y las ruedas interiores y exteriores estén absolutamente libres de suciedad, óxido, grasa y otros contaminantes. "Una acumulación de material ajeno en las superficies de montaje del extremo de la rueda provoca un grosor adicional en la junta", explica Brandon Uzarek, ingeniero de campo de Accuride para ruedas. "El material ajeno puede asentarse o salir de la junta, haciendo que la tensión en el perno disminuya, lo que resulta en una pérdida de fuerza de sujeción". >>





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



Las áreas de contacto deben limpiarse rigurosamente con un cepillo de alambre para eliminar todo material ajeno antes de montar la rueda. Los birlos de las ruedas también deben limpiarse con un cepillo de alambre para eliminar el óxido y los materiales ajenos de las ranuras de rosca que pueden afectar el par de torsión de la tuerca. Se necesita un cuidado especial con las ruedas de acero pintado. El óxido se puede desarrollar debajo de la pintura si el acabado se rompe, causando descamación. Este material puede caerse con el tiempo, reduciendo la fuerza de sujeción. El grosor del recubrimiento de una rueda pintada también es importante, ya que los recubrimientos de más de 3 a 3.5 milésimas de pulgada pueden afectar las superficies de montaje entre los orificios de los birlos.

4. NO PASES POR ALTO LOS SUJETADORES

Si bien hay poca investigación publicada sobre el impacto del envejecimiento y la degradación del equipo causada por el uso y los factores ambientales, la investigación de Woodrooffe and Associates, con sede en Ottawa, Ontario, publicada en el artículo "Separaciones de ruedas de vehículos pesados: exploración de las causas", sugiere que la reutilización de tuercas con brida degradadas podría causar problemas.

"Las pruebas anecdóticas han demostrado que a medida que las tuercas con brida [de dos




piezas] envejecen, o cuando se reutilizan, sus características de torsión / fuerza de sujeción pueden ser tan pequeñas como el 50% del valor de diseño", señala el informe. "Dado que las ruedas guiadas por buje dependen exclusivamente de la fuerza de sujeción para evitar que la rueda se separe del buje, tal reducción en las características de la fuerza de sujeción representa un riesgo significativo para la separación de la rueda".

Más apretado no es mejor, especialmente cuando se reutilizan birlos y tuercas. Muchos técnicos intentan lograr la máxima fuerza de sujeción aplicando más de 500 lb-pie de torsión sin darse cuenta de las posibles consecuencias. "Si un birlo de rueda se somete a un par de torsión excesivo, es posible estirarlo más allá de su lími-

te de elasticidad", advierte Uzarek de Accuride. "Si esto ocurre, la junta actuará como si tuviera un par de torsión insuficiente, y habrá una fuerza de sujeción menor, no mayor".

Los birlos estirados tendrán hilos deformados. Verifica la condición enroscando a mano una tuerca nueva y observando cualquier resistencia inusual al giro manual. Eso podría indicar estiramiento. Cuando aprietes las tuercas a su torque final, usa solo un dispositivo de torque calibrado.

Con todo lo dicho, queda un paso en este proceso que las flotas rara vez, o nunca, cumplen: volver a apretar los birlos de las ruedas. Los fabricantes de ruedas para camiones pesados recomiendan que se compruebe el par correcto entre 50 y 100 millas después de la instalación de las ruedas. Hacer eso es extremadamente difícil en un sentido logístico para la mayoría de las flotas, pero existen alternativas.

Algunos sugieren correr el camión por el patio con un remolque cargado, hacer una serie de giros cerrados a la derecha e izquierda y frenar con fuerza, para que las ruedas tengan la oportunidad de asentarse en los birlos y contra la superficie de montaje del cubo, y luego volver a apretarlas. Otros recomiendan marcar la unidad para volver a apretarla la próxima vez que llegue al patio. Ninguna situación es ideal, pero ambas son mejores que ignorar por completo el requisito de volver a apretar las ruedas después de la instalación. 



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

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

UNIROYAL







FUTURO INCIERTO

CARGAMENTOS LLENOS Y TUS FINANZAS SANAS

Tras un 2020 que reestructuró por completo desde cómo nos comportamos en público hasta cómo consumimos, el 2021 es un año que pinta incierto para el transporte. Aún así, existen estrategias para asegurarte que estás haciendo todo lo posible para mantener tus cargamentos llenos y tus finanzas sanas. »

La brecha de tiempo entre los ciclos de auge y caída en el mercado de carga se ha reducido, y 2020 mostró que ambos pueden suceder en el lapso de un año. Tras un comienzo mediocre, el mercado se desplomó en el segundo trimestre de 2020. Una rápida recuperación desencadenó un auge en la segunda mitad del año que se extendió hasta principios de 2021. La duración de este auge es incierta, pero en las condiciones actuales del mercado, los transportistas ven una oportunidad única.

Durante la temporada de ofertas del primer trimestre, las flotas están tratando de obtener nuevos contratos de los transportistas y proveedores de logística de terceros (3PL) para impulsar la eficiencia y la utilización de activos antes del próximo ciclo recesivo.

Varios transportistas de camiones han compartido en diferentes foros sus estrategias para mejorar los resultados de las peticiones de oferta (RFP por sus siglas en inglés) en términos de cantidad y calidad. Con base en esta información, aquí hay una lista de verificación de las cinco principales sobre cómo administrar las respuestas a las ofertas en 2021 y más allá:

1. APROVECHA LAS MINI OFERTAS

Los transportistas han visto menos eventos de RFP anuales grandes de los expedidores y 3PL, y más ofertas "mini" para generar capacidad. El volumen de RFP, y las mini ofertas en particular, se ha mantenido estables con los expedidores que intentan bloquear la capacidad, señaló Todd Smith, vicepresidente de cuentas nacionales de Leonard's Express. Esta empresa tiene su sede en Farmington, NY, y opera una flota de camiones de carga seca y refrigerada en todo el país con 500 camiones y más de 800 remolques.

Con las mini ofertas, los transportistas tienen la oportunidad de concentrar más tiempo y recursos en carriles específicos, mejorando el equilibrio de sus redes de carga. Es más probable que estos esfuerzos se vean recompensados con victorias que dedicar una cantidad excesiva de tiempo y recursos en grandes paquetes de ofertas anuales, explicó Smith. Por otro lado, las mini ofertas pueden presentar más desafíos para los operadores tradicionales. La pérdida de un solo carril puede tener un efecto dominó hacia abajo en la capacidad de la red para conectar carriles, según Michael Riccio, director de marketing de Leonard's Express.



2. IMPULSA LA TRANSPARENCIA

La mayoría de las solicitudes de propuestas brindan a los transportistas kilometraje punto a punto de los carriles, volumen anual esperado e información del producto, dijo Josh Schmidt, gerente general de Liquid Trucking, pero a menudo faltan detalles importantes. Liquid

Trucking es uno de los 30 transportistas de tanques a granel más grandes de América del Norte con una flota de 190 tractores y 310 remolques. La flota con sede en Plattsmouth, Nebraska, tiene operaciones a nivel nacional con una especialidad en envíos agrícolas, de grado alimenticio y de materiales peligrosos.

Los transportistas necesitan conocer las



características operativas de la carga, como los volúmenes diarios, las horas disponibles para recogidas y entregas y los tiempos de espera en las instalaciones. Estos y otros detalles deberían ser más transparentes con una gran cantidad de transportistas que utilizan plataformas de visibilidad de carga entre otras tecnologías, agregó.

Los expedidores pueden tener estos datos y

no está de más pedirlos. Asimismo, puede resultar útil solicitar más transparencia sobre el propósito de las ofertas. ¿El expedidor está haciendo una RFP para obtener más capacidad en un carril nuevo o existente, o está tratando de mover el mercado renegociando las tarifas?

Responder a esta pregunta ayudaría a los transportistas a determinar cuánto tiempo y

esfuerzo deberían invertir en la RFP, dijo Joe Shefchik, vicepresidente de desarrollo comercial y soluciones para Paper Transport. Con sede en De Pere, Wisconsin, Paper Transport tiene una flota de 850 camiones que alimentan remolques de camiones secos en carriles regionales, dedicados, locales e intermodales fuera del Medio Oeste y el Sur de los Estados Unidos. »

3. OBTÉN UNA VENTAJA DE DATOS

Tener datos operativos precisos y un análisis de mercado experto es una combinación poderosa para responder a las RFP. Las flotas que monitorean continuamente sus costos, información de mercado y balance de red pueden apuntar rápidamente a las oportunidades adecuadas de RFP para balancear sus redes, dijo Riccio. Leonard's Express emplea a una persona a tiempo completo para trabajar en el análisis de datos y las respuestas a las ofertas. La compañía también tiene un proceso de mejora continua para utilizar buenos datos y filtrar los malos, dijo Smith.

Tener confianza en los datos permite a Leonard's Express saber cómo responder cuando un cliente recibe una oferta más baja de otra persona, explicó Riccio. El transportista con la tarifa más baja podría haber subestimado la oferta de un carril como resultado de no tener datos de la misma calidad. El carril también puede encajar mejor en su red. Además, esta podría ser una oportunidad para discutir oportunidades con el cliente para mantener el negocio eliminando costos y mejorando la productividad.

4. IMPULSA LA CONVERSACIÓN

Los transportistas también deben buscar oportunidades para eludir una RFP y conectarse personalmente con un cliente para discutir soluciones mutuamente beneficiosas. Joe Shefchik de Paper Transport dijo que la compañía tiene un proceso muy sólido para

analizar datos históricos de carriles y redes, como dónde ha estado funcionando la flota, sus millas vacías y tarifas. Utiliza este análisis para apuntar a carriles específicos en las RFP, pero su estrategia preferida es conectarse con el expedidor para discutir el flete que desea y llegar a un acuerdo mutuamente beneficioso.

Este enfoque puede requerir más tiempo

que responder a una RFP de forma electrónica, aunque generalmente ahorra tiempo al final. El transportista no tiene que estar a prueba y error con la carga, y el expedidor evita situaciones en las que los carriles tienen que volver a ofertarse después de haber sido asignados al transportista equivocado.

Shefchik cree que es más probable que los expedidores quieran conectarse fuera de una RFP con un transportista grande como Paper Transport para cerrar los contratos. Del mismo modo, Mike Riccio de Leonard's Express prefiere tener discusiones individuales con los clientes sobre los desafíos que tienen con un carril. Si el precio es la principal preocupación para el operador predominante, ambas partes deben discutir cómo impulsar la eficiencia.

5. APROVECHA EL MERCADO AL CONTADO

Los operadores establecidos esperan que sus clientes no los vean como un producto básico y cambien de proveedor de servicios basándose únicamente en las tarifas, pero la lealtad es una vía de doble sentido. Aunque el mercado de carga está caliente ahora, Leonard's Express se está quedando con los clientes que se quedaron con el transportista






cuando la carga fue lenta, dijo Riccio. Sin embargo, la empresa siempre busca oportunidades cuando pierde un contrato.

Antes de la pandemia de COVID-19, la empresa tenía una combinación de fletes de

95% por contrato y 5% de mercado al contado. La dirección trasladó más capacidad al mercado al contado cuando la empresa perdió parte del flete contractual durante el ciclo de crisis. Su combinación de fletes es

actualmente de un 80% por contrato y un 20% de mercado al contado. Tener más capacidad en el mercado spot ha creado nuevas oportunidades para obtener contratos con clientes habituales, finalizó Riccio. 



¿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



¿QUIERES SER

CAMIONERO?



Antes de comenzar la vida como transportista, existe un documento sin el cual te será imposible conducir un vehículo comercial. Como seguramente te habrás imaginado, estamos hablando de la licencia de manejo comercial (CDL por sus siglas en inglés). Obtener una licencia de conducir comercial implica varios pasos. Existen requisitos médicos y requisitos de residencia además de los requisitos de conocimientos y habilidades.

- El primer paso es obtener una copia del Manual de CDL de tu estado. El manual está disponible en sus ubicaciones de campo o para ser descargado de su sitio web e impreso. Cada estado tiene sus propios procesos para obtener la CDL.
- El segundo paso es decidir qué tipo de vehículo y para qué conducción deseas obtener la licencia.
- Hay 3 clases de CDL con endosos para autorizaciones especializadas para vehículos como autobuses escolares, camiones cisterna, tractocamiones, etc. Cada tipo de CDL y autorización requiere que pases una prueba de habilidades y, en

algunos casos, una prueba escrita. Es importante asegurarse de aprobar todas las pruebas requeridas o te arriesgas a tener restricciones en tu licencia.

Una vez que hayas terminado de informarte y tomar decisiones, hay dos pasos básicos para obtener una CDL:

PASO 1: OBTENER EL PERMISO DE APRENDIZ COMERCIAL

Un Permiso de Aprendiz Comercial (CLP por sus siglas en inglés) es un permiso que solo te autoriza a practicar en público carreteras con un titular de CDL calificado sentado a tu lado. Obtener el permiso implica algo más que aprobar todas las pruebas de conocimientos para el tipo de conducción que deseas realizar. Para asegurarse de que seas elegible, verifican tu historial de manejo de los últimos 10 años en los 50 estados y el Distrito de Columbia. Debes traer la prueba que tu estado solicita para demostrar que estás médicamente calificado. La mayoría de los tipos de conducción comercial requieren una tarjeta médica del Departamento del Transporte, que requiere un examen físico. Tu estado puede requerir documentos específicos que desea ver para probar tu nombre y prueba de residencia. Hay tarifas para obtener el CLP. Leer y seguir las instrucciones en el Manual de CDL de su estado ayuda a agilizar el proceso.





CÓMO OBTENER UNA LICENCIA DE CONDUCIR COMERCIAL

PASO 2: OBTENER LA LICENCIA DE CONDUCIR COMERCIAL

Debes poseer el CLP durante 14 días antes de realizar la prueba de habilidades. Algunos estados requieren que se complete con éxito la capacitación de CDL antes de la prueba. Independientemente, se recomienda que practiques las pruebas de inspección y las maniobras del Manual de CDL en las que se te hará la prue-

ba con una persona calificada antes de presentarte a la prueba. Debes aprobar las 3 partes del examen de habilidades: el examen de inspección del vehículo, el examen de controles básicos y el examen práctico. Es posible que su estado incluso te permita usar su "ayuda de capacitación" para ayudarte a recordar elementos de la lista de verificación de inspección del vehículo. Evidentemente, hacer el examen de Habilidades no es garantía de que aprobarás.

Una vez que hayas pasado la prueba de habilidades, debes llevar la documentación al mostrador para su procesamiento. Algunos estados te entregarán la licencia de conducir comercial ese mismo día, mientras que otros te la enviarán por correo. Independientemente, asegúrate de que todo esté correcto antes de salir del mostrador. Además, de vergonzoso, puede ser costoso si encuentras un error más tarde y necesitas corregirlo. [TTL](#)





IMPUESTOS 2020:

¿DECLARAR O NO DECLARAR?

PREPARA TUS IMPUESTOS

ESA "BONITA" ÉPOCA DEL AÑO ESTÁ DE REGRESO, LLEGÓ LA HORA DE PAGAR IMPUESTOS. ASÍ QUE ES MOMENTO DE PREGUNTARTE SI TE CONVIENE DECLARAR LA MENOR CANTIDAD DE INGRESOS POSIBLE DEPRECIANDO TU EQUIPO O, QUIZÁ, HAYA UNA MEJOR MANERA DE HACERLO QUE TE TRAIGA MÁS BENEFICIOS A LARGO PLAZO. »



La temporada de impuestos está cada vez más cerca. Técnicamente, según el Servicio de Impuestos Internos (IRS por sus siglas en inglés), la presentación de declaraciones de 2020 comenzó a mediados de febrero, aunque para todos los efectos, los propietarios-operadores ya estaban desde antes en el centro de la misma, recopilando información y documentación y reflexionando sobre las opciones con asesores fiscales y contadores.

Una de las decisiones que debes tomar es cómo tratar los grandes gastos en equipos de camiones o remolques que son depreciables. Todo propietario-operador sin duda sabe que la compra de un camión o remolque se consi-



dera generalmente como un activo que se deprecia (a efectos fiscales, los camiones generalmente tienen un programa de depreciación de tres años, los remolques cada cinco años). Sin embargo, es posible que

muchos nuevos propietarios y otros no se den cuenta de que las grandes reparaciones/reconstrucciones/reemplazos de componentes en cualquiera de los equipos pueden tratarse como los propios activos y,



por lo tanto, depreciarse, con deducciones realizadas durante años. Por lo general, las mejoras a una propiedad depreciable se deprecian con la misma duración programada que la propiedad base en sí (tres años para camiones, cinco para remolques).

La disposición de puerto seguro de minimis del código fiscal permite que una empresa simplemente gaste tales mejoras hasta el nivel de \$2,500, pero no tienes que tomar esa ruta. Esto cubre transmisiones o motores reconstruidos u otros artículos costosos que no se desgastan. (Nada de esto se aplica a los neumáticos, por ejemplo).

Dependiendo de tu situación fiscal y de ingresos después de este año difícil de tener y no tener para muchos, y de tus expectati-

vas de crecimiento, considera los beneficios de la depreciación. Puede permitirte una medida de control sobre la cantidad de tus deducciones año tras año que, con el tiempo, podría maximizar las deducciones.

En el mundo de hoy, por supuesto, puedes tomar el camino opuesto. El gerente de impuestos Michael Schneider de ATBS señala que hay dos rutas hacia la deducción total incluso de la compra de un camión. Los límites actuales de la Sección 179 del IRS permiten un gasto inmediato de hasta más de un millón en compras de equipos, con la limitación de que "no puede incurrir en pérdidas con la Sección 179", dijo. El beneficio se detiene una vez que hayas reducido a cero los ingresos.

Sin embargo, la depreciación de bonificación, implementada por la Ley de Empleos y Reducción de Impuestos de hace un par de años en un esfuerzo por estimular la economía, te permitirá entrar en ese territorio negativo hasta el año fiscal 2022. Eso significa que podrías mostrar una pérdida y, por lo tanto, ingresos negativos y sin impuestos. Con la depreciación de bonificación, deduces el 100 por ciento del monto de la compra en el primer año. La contabilización de la Sección 179 te permite elegir cuánto gastar durante ese primer año, después del cual deprecias el resto en los próximos años. Eso puede convertir a esta última en una herramienta bastante útil para la reducción de impuestos a largo plazo al suavizar los niveles de impuestos con el tiempo. »



Asegúrate de tener el ELD indicado.



www.vdoroadlog.com

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

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

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

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

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



VDO y RoadLog son marcas registradas de Continental Corporation.

RoadLog

VDO

Withholding tax

El Gerente de Servicios de Entidad de ATBS, David Campos, dijo que la mayoría de sus clientes propietarios-operadores tienden a enfocarse únicamente en el aquí y ahora cuando se trata de ahorros de impuestos. Y a demasiados "les encantaría tomar la ruta de los gastos [100%] y tener los impuestos más bajos de la historia" durante un año con muchas reparaciones, renovaciones o compras calificadas. "Nunca recomendamos eso, recomendamos que su impuesto sobre la renta se mantenga en un nivel dentro del rango del 10 por ciento".


Sin embargo, hay una especie de forma "segura" de utilizar la Sección 179 o la depreciación adicional, dijo Schneider, que presenta la situación de un propietario-operador y un cónyuge que presentan una declaración conjunta. El cónyuge gana tanto dinero que parece que la pareja va a pasar a la siguiente categoría impositiva y pagar más del 20% en impuestos sobre la renta. "Pueden usar [la Sección 179 o] la depreciación adicional para ubicarse en esa categoría impositiva del 10 por ciento".

Sin embargo, por lo general, poner a cero tus ingresos atiborrándote de las deducciones de gastos es una estrategia miope, pues te estás perdiendo otras deducciones calificadas que nunca recuperarás, señaló Schneider. "La Ley de Empleos y Reducción de Impuestos duplicó la deducción estándar para todos los contribuyentes. Si tu única fuente de ingresos es tu Anexo C y vas a utilizar la depreciación acelerada para reducir [los ingresos] a cero, estás dejando la deduc-



ción estándar sobre la mesa".

Si tienes algún ingreso sujeto a impuestos, agregó, "eso es algo bueno". Cuando muestras ingresos cero, dijo Schneider, también te has paralizado en lo que se refiere a los beneficios futuros del Seguro Social, que tienen en cuenta las ganancias. Los bajos ingresos en una gran cantidad de ingresos también aumentan la probabilidad de una auditoría. Al mismo tiempo, al no deducir todo el costo de la inversión en ese primer año, puede "guardar esa depreciación para los años futuros cuando, con suerte, tendrá más ganancias e ingresos sujetos a impuestos", agregó.

Cuando se trata de la política de impuestos, aunque no hay nada claro en este momento, la administración de Biden, según algunos puntos de vista, ha mostrado su voluntad de buscar cambios en el código tributario de varios tipos. Por lo tanto, guardar tus deducciones para uso futuro con un programa de depreciación podría ayudarte a compensar algunos de esos cambios si caen en la columna de impuestos más altos. 

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



ALIVIA EL DOLOR

6 REMEDIOS INUSUALES PARA EL DOLOR LUMBAR

EL DOLOR CRÓNICO EN LA ESPALDA BAJA ES ALGO QUE PUEDE AFECTAR TU VIDA COTIDIANA DE MANERAS IMPENSABLES, YA QUE TE IMPIDE REALIZAR ACTIVIDADES BÁSICAS DEL DÍA A DÍA Y, SINCERAMENTE, ES MUY FÁCIL QUE TE PONGA DE UN HUMOR DE PERROS. CON ESTO EN MENTE, ESTE MES TE TRAEMOS ALGUNOS REMEDIOS QUE PUEDES PRACTICAR PARA MEJORAR TU CALIDAD DE VIDA SI PADECES ESTA AFECCIÓN. »



Cuando el dolor en la espalda baja persiste y continúa interfiriendo con tu calidad de vida, se pueden necesitar múltiples opciones de tratamiento para un alivio adecuado. A continuación vamos a platicar sobre algunos tratamientos para el dolor de espalda que comúnmente se pasan por alto o se subutilizan. Prueba uno o más de estos remedios para ver cuál o combinación funciona mejor para ti.

1. LIBERA TUS ENDORFINAS INTERNAS

Las endorfinas son hormonas producidas naturalmente en el cuerpo. Lo que mucha gente no sabe es que las endorfinas pueden ayudar a bloquear las señales de dolor para que no se registren en el cerebro. Las endorfinas también ayudan a aliviar la ansiedad, el estrés y la depresión, todos asociados con el dolor de espalda crónico y que, a menudo, lo empeoran. Ciertas actividades pueden aumentar tus niveles de endorfinas, como hacer ejercicio aeróbico, recibir un masaje terapéutico o meditar.



2. OBTÉN SUFICIENTE SUEÑO REPARADOR

El dolor es una de las principales causas de insomnio, que se define como dificultad para conciliar el sueño y / o permanecer dormido. El sueño inadecuado también puede empeorar el dolor de espalda. Este círculo vicioso hace que te resulte más difícil conseguir un sueño reparador. Es necesario tener suficiente sueño reparador para que los tejidos del cuerpo se curen y recarguen los niveles de energía. Si tienes problemas para dor-

mir, es importante abordar el dolor u otros factores que lo causan. Tu médico podría recomendarte cambios en el estilo de vida, medicamentos u otros tratamientos, según lo que interrumpa tu sueño.

3. EJERCITA TU "CORE"

Los músculos de los abdominales y la espalda juegan un papel fundamental en el soporte de la parte inferior de la columna. Estos músculos no se ejercitan bien durante el transcurso de un día normal; deben ser trabajados específicamente a tra-





vés del ejercicio. Hay muchos ejercicios simples que se pueden realizar en 20 a 30 minutos como parte de tu rutina diaria. Si recién estás comenzando, incluso el simple hecho de sentarte erguido sobre una pelota de ejercicios durante 30 minutos al día involucra tus músculos centrales.

4. INVOLUCRA A TU CEREBRO

Los especialistas en dolor han entendido durante mucho tiempo que el dolor es más complicado que una simple sensación. La forma en que tu cerebro interpreta y procesa las señales

de dolor juegan un papel importante en cómo percibes el dolor. La buena noticia es que puedes desarrollar habilidades para que tu cerebro reduzca o ignore algunas señales de dolor. Algunas estrategias para probar incluyen:

- Manejo consciente del dolor. Practicar la atención plena y la meditación, que normalmente implica una respiración lenta y controlada y enfocar la mente, puede ayudar a reducir la sensación de dolor. También puede ayudar con la relajación. Para comenzar con las técnicas de relajación y atención

plena, hay muchos videos gratuitos disponibles en línea.

- Terapia cognitivo-conductual. Este tipo de terapia puede ayudarte a pensar en tu dolor de manera diferente o aprender nuevas estrategias para controlarlo.

Desarrollar experiencia en técnicas de mente y cuerpo puede ser de gran ayuda para ayudarlo a tener cierto grado de influencia sobre tu dolor.

5. ENCUENTRA ACTIVIDADES QUE TE HAGAN FELIZ

El dolor de espalda continuo puede causar estragos en tu vida, afectando tus relaciones interpersonales, tus finanzas y tu capacidad para hacer las cosas en el trabajo y en el hogar. Encontrar actividades que te hagan feliz puede ayudar a reducir un poco el estrés y aliviar un poco el dolor. Algunas personas descubren que incluso haciendo solo 3 cosas que las hacen sentir bien todos los días, como disfrutar de una reconfortante taza de té o café, pasear al perro o recibir un largo abrazo de 30 segundos de un ser querido, puede hacer que el dolor sea más tolerable. Incluso algo tan simple como reír con un amigo puede estimular las endorfinas para sentirse bien. >>





6. ESTIRA LOS ISQUIOTIBIALES DOS VECES AL DÍA

Un factor que a menudo se pasa por alto en el dolor lumbar son los isquiotibiales tensos. Si tus músculos isquiotibiales, ubicados en la parte posterior de los muslos, están demasiado tensos, tu espalda baja y las articulaciones sacroilíacas se estresarán, lo que provocará más dolor. El estiramiento de los isquiotibiales debe realizarse con cuidado y al menos dos veces al día durante 15 a 30 segundos cada vez.

Hay muchos ejercicios de estiramiento suaves que no deberían doler. Los siguientes estiramientos pueden alargar y reducir gradualmente la tensión en el músculo isquiotibial y, a su vez, reducir la tensión que se siente en la zona lumbar. Las opciones para los ejercicios de estiramiento de los isquiotibiales, enumeradas del más difícil al menos difícil, incluyen:

- Estiramiento isquiotibial de pie. De pie, inclínate hacia adelante por la cintura con los brazos colgando hacia el suelo y las piernas estiradas, sin bloquear las rodillas. Trata de tocar los dedos de los pies, pero no se esfuerce por hacerlo. Deja de inclinarte hacia adelante cuando sienta una ligera sensación de tirón en el tendón de la corva. Esta forma de ejercicio no siempre se recomienda ya que puede ser difícil de realizar e incluso exacerbar el dolor de una hernia de disco lumbar, espondilolistesis u otras afecciones específicas.

- Estiramiento de isquiotibiales en silla. Sentado en una silla, coloca una pierna estirada sobre otra silla frente al cuerpo. Estira los dedos de los pies y estira una pierna a la vez.

- Estiramiento de isquiotibiales con toalla. Mientras estás acostado boca arriba, sostén cada extremo de una toalla enrollada y envuélvela detrás del pie. Luego, levanta la pierna por delante del cuerpo para sentir un ligero estiramiento en el músculo isquiotibial.

- Estiramiento del tendón de la corva de la pared. Acuéstate en el suelo, con las nal-

CONSEJO ADICIONAL: ALIVIA EL DOLOR CON FRÍO Y / O CALOR

NO SUBESTIMES LA APLICACIÓN DE COMPRESAS FRÍAS Y / O COMPRESAS CALIENTES PARA AYUDAR A REDUCIR EL DOLOR LUMBAR.

- La terapia de frío ayuda a reducir la inflamación y el dolor. Algunos ejemplos incluyen envolver hielo en un paño, un paquete de chícharos congelados del congelador o un paquete de gel frío. Mantén siempre al menos una capa entre tu piel y el hielo o la compresa fría.
- La terapia de calor ayuda a mejorar el flujo sanguíneo, la relajación y el alivio del dolor. La terapia de calor puede presentarse de muchas formas. Es mejor probar varios para encontrar el que funcione mejor para ti. Tomar un baño o ducha tibia, sumergirte en un jacuzzi o usar una almohadilla térmica o una envoltura térmica son todas formas de brindar calor a la parte baja de la espalda.


Ya sea que apliques hielo o una compresa térmica, limita las aplicaciones a **15 o 20 minutos** con al menos **2 horas** de descanso entre ellas para proteger tu piel. Nunca duermas con una almohadilla térmica o una compresa congelada, ya que esto puede provocar daños permanentes en la piel.

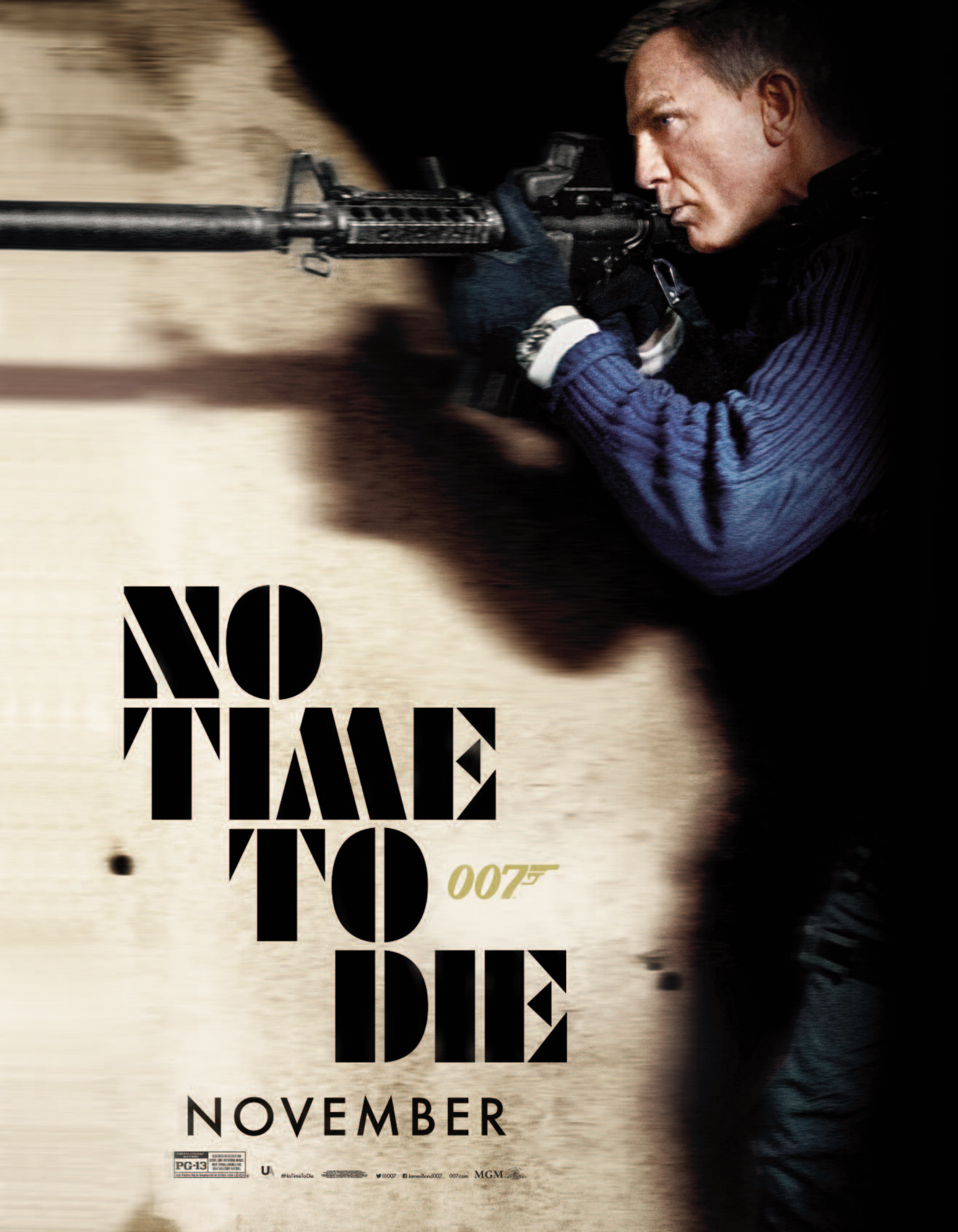
Con suerte, estos remedios poco apreciados pueden ayudarte a probar algunos enfoques nuevos para controlar mejor tu dolor lumbar y encontrar un alivio duradero.



gas contra una pared y las piernas estiradas contra la pared. Trata de empujar la rodilla lo más recta posible. Este estiramiento suele ser suave en la zona lumbar, ya que ejerce una tensión mínima en la zona lumbar y el cuerpo se apoya mientras estás acostado.

Se ha demostrado que los estiramientos de

isquiotibiales son más efectivos cuando se realizan durante un período de 30 a 60 segundos. El estiramiento debe realizarse dos veces al día y de forma regular. Puede ser más fácil recordar hacer los estiramientos si se incorporan a la rutina diaria, como al levantarse cada mañana y acostarse cada noche. 



NO TIME TO DIE *007*

NOVEMBER

PG-13
Some Material May Be Inappropriate for Children Under 13

U

#NoTimeToDie

<https://www.imdb.com/title/tt2381249>

@007

[JamesBond007](https://www.facebook.com/jamesbond007)

[007.com](https://www.007.com)

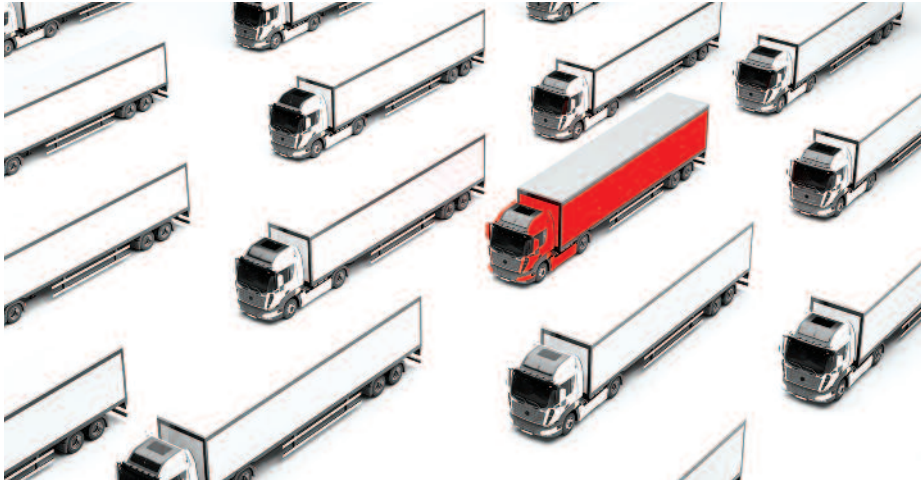
MGM

CÓMO ELEGIR TECNOLOGÍA

8 PASOS PARA ELEGIR LA TECNOLOGÍA ADECUADA

LOS AVANCES TECNOLÓGICOS PUEDEN SIMPLIFICAR MUCHO TU VIDA, PERO ADOPTAR TECNOLOGÍA PER SE NO ES ALGO QUE RESULTE CONVENIENTE. HAY QUE HACER UNA EVALUACIÓN SOBRE QUÉ TANTO MEJORARÁ LAS CONDICIONES DE TRABAJO, CUÁNTO COSTARÁ Y QUÉ TANTO SENTIDO FINANCIERO TIENE. SI QUIERES SABER MÁS DE ESTE PROCESO, CONTINÚA LEYENDO. »





POR: TRANSPORTE LATINO / PABLO OLAVARRIETA

La tecnología es una cosa maravillosa. Ha hecho nuestra vida mucho más cómoda, fácil y eficiente. ¿Recuerdan cómo era la vida antes de los sistemas GPS, por mencionar un ejemplo? Sí, leer un mapa impreso tenía un gran encanto y, la verdad, es una habilidad muy útil que no debe perderse (siempre es mejor estar preparado en caso de necesidad). Sin embargo, es innegable que tener una voz que vaya guiando tu camino cuando transitas por alguna ciudad desconocida resulta más que conveniente. Sí, a veces toma unas rutas terribles, cierto, nadie está diciendo que la tecnología sea perfecta.

Hoy en día, los camiones tienen una cantidad brutal de tecnología. Los sistemas más elementales, como el motor, dependen de una computadora que le diga cómo hacer su trabajo. Y qué decir de la zona de confort, la verdad resulta muy agradable poder hacer una videollamada con tu esposa o algún amigo, o incluso ver una película cuando te recuestas en la litera después de una larga jornada. Pero no se trata de abrazar la tecnología por la tecnología. Esta es una herramienta que debe hacernos la vida más fácil y servir a nuestros propósitos. Y la verdad es que con tantas opciones disponibles, muchas flotas luchan por tomar la decisión correcta en lo que se refiere a tecnología. Sin embargo, al seguir un proceso medido, puede estar seguro de que obtendrá la tecnología adecuada para satisfacer sus necesidades.

PASO 1: **IDENTIFICA TU NECESIDAD**

Hazte las preguntas obvias. ¿Qué podemos estar haciendo de manera más eficiente? ¿Qué podemos hacer para tener una mejor visibilidad? ¿Qué problema específico estamos tratando de resolver? Una vez que hayas identificado tus objetivos, puedes comenzar a determinar si la tecnología es la solución adecuada.

Una pregunta pertinente que debes hacerte es si ¿este problema es algo que puede, o debería, resolverse con tecnología? No busques un problema solo porque existe una herramienta tecnológica para resolverlo. Quieres asegurarte de que estás evaluando una tecnología o proceso que resolverá un problema específico existente dentro de tu empresa.

PASO 2: **TEN UN CONJUNTO SÓLIDO DE REQUISITOS BÁSICOS**

Con demasiada frecuencia, las personas "sobrepasan las especificaciones" cuando se trata de soluciones, alejándose de las características principales que realmente necesitan que la tecnología contenga. Concéntrate en tus requisitos principales y asegúrate de que la tecnología cumpla con sus procedimientos operativos estándar, además de los requisitos de tu negocio, análisis y equipo.

PASO 3: **MIRA MÁS ALLÁ DE LOS COLORES E INTERFAZ DE USUARIO BRILLANTES**

Es fácil dejarse atrapar por todas las características "interesantes" de una solución tecnológica. Concéntrate en tu objetivo y prioriza el abordaje de las características principales que realmente necesita. El exceso de características y una superficie brillante ofrecerán poco o ningún valor si, en última instancia, no se cumplen tus objetivos.

PASO 4: **IDENTIFICA CLARAMENTE A QUIÉN VA A SERVIR ESTA SOLUCIÓN**

¿Esta solución va a servir a los conductores, técnicos, ejecutivos corporativos, clientes internos, tus clientes o incluso a los clientes de tus clientes? Identifica claramente quién será el "cliente" objetivo al final.



PASO 5: **INVOLUCRA A TANTAS PARTES INTERESADAS COMO SEA POSIBLE**

Pregúntate quién se verá afectado por la solución. ¿Qué departamentos? ¿Va a impactar a los gerentes? ¿Va a afectar a sus técnicos? ¿Y tus conductores? En lugar de comprar e implementar una solución en un equipo de manera insospechada, haz que las partes interesadas se involucren en el proceso de toma de decisiones para que puedan ayudarte a comprender cómo la tecno-



logía no solo afectará sus tareas laborales, sino también cuáles podrían ser algunas de las dificultades de la tecnología desde su punto de vista.

Asegúrate de discutir cosas como cuánto tiempo tomará usar la tecnología, qué tan compleja será la interacción con la tecnología, si hay requisitos de servidor que debe conocer, etc. Quiere asegurarse de que la tecnología no tener consecuencias no deseadas para cualquiera de tus equipos que, en última instancia, necesitará interactuar con ella.

PASO 6: **DETERMINA SI AYUDAS A MUCHOS O POCOS**

Al implementar una solución, considera si se beneficia solo a un pequeño porcentaje de la empresa y, al mismo tiempo, se traslada la carga a otras áreas de la organización. Si solo ayudas a un departamento o equipo, pero agregas varios pasos y requisitos a todos los demás, ¿es realmente una solución sensata? Debes concentrarte en las soluciones que sean mejores para muchos.

PASO 7: **DETERMINA CUÁNTO TIEMPO LLEVARÁ IMPLI- MENTAR LA SOLUCIÓN Y QUÉ TAN COMPLEJA SERÁ LA IMPLEMENTACIÓN**

Debes comprender las complejidades del proceso de implementación y tener un plan de implementación sólido. Debes ser realista sobre el tiempo que te tomará instaurar la tecnología. ¿Tardará un mes? ¿Tres meses? ¿Un año? ¿O tomará innumerables años y recursos? »



¿En qué otros sistemas necesitará integrarse? ¿Están tus socios que necesitan integrarse con la solución en condiciones de hacerlo? ¿Puedes comprometer los recursos internos dedicados para garantizar el éxito del programa? Asegúrate de desarrollar y comunicar un plan de implementación que identifique a los administradores de programas, las partes interesadas, las responsabilidades del proveedor y los plazos realistas. Dedicar mucho tiempo a este paso es crucial.

PASO 8: ABORDA EL RETORNO DE LA INVERSIÓN

En algún momento, no importa cuán excelente sea la tecnología, debes abordar su potencial de retorno de la inversión (ROI por sus siglas en inglés). ¿La tecnología realmente se pagará por sí sola? Al determinar el ROI, debes tener en cuenta no solo los costos directos, sino también los indirectos. Por ejemplo, ¿la nueva tecnología significará más o menos trabajo para tus empleados?

Digamos que inviertes en una tecnología que ayuda con la planificación diaria de rutas. Es posible que en realidad estés obteniendo una mejor solución, pero ¿la tecnología supone una carga mayor para tus despachadores, conductores, técnicos o gerentes? ¿La gestión de la nueva herramienta desacelera el proceso actual? ¿Tu personal es capaz de operar la herramienta o necesitas contratar empleados adicionales que tengan experiencia con ella?

Cuando se trata de seleccionar una solu-

ción tecnológica, asegúrate de ver el panorama completo y de haber hecho todo el trabajo preliminar antes de decidir que es una inversión sensata. La clave para seleccionar la tecnología correcta es hacer el trabajo inicial, involucrar a las partes inte-

resadas, comprender específicamente qué hace y qué no hace la tecnología, definir a quién servirá la tecnología, determinar si está ayudando a muchos o pocos y estar seguro de que el retorno de la inversión tiene sentido. [TTL](#)



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





DEVORAMILLAS

YAMAHA STAR VENTURE 2021

Si los largos viajes por carretera hacen latir tu corazón, la Star Venture es una máquina perfecta para recorrer miles de millas. Su capacidad de almacenamiento es impresionante, el motor es potente pero refinado, los asientos son sumamente cómodos y está equipada con cuanta ayuda electrónica puedas desear. »



POR: **TRANSPORTE LATINO** / MANUEL HUICI

El segmento de las motos de viaje es complicado, pues hay nombres, como la Honda Goldwing, la Road Glide de Harley-Davidson o la K 1600 de BMW, que son verdaderas leyendas de la carretera y con las cuales, lógicamente, resulta difícil competir aunque tengas los argumentos necesarios. Por ello, no fue de extrañar que Yamaha saliera de ese segmento durante cinco años; aunque en 2018 regresó al ruedo con la Star Eluder y la Star Venture. Adelantemos el reloj unos años y nos encontramos con que la Eluder no está de regreso como modelo

2021, pero la Venture sí.

Esta motocicleta viene claramente pensada para competir contra la todopoderosa línea de viaje de Harley-Davidson, más específicamente contra la Road Glide Ultra. ¿Ambicioso? Sin duda, pero la gente de la marca del diapasón hizo muy bien su tarea y crearon una máquina con un poderoso V-twin de 1,854cc, como mandan los cánones del mercado norteamericano.

No podemos olvidar, claro, que viene listo para salir a cruzar el país, pues tiene una capacidad de más de 35 galones para equipaje repartidos entre las maletas de los costados y la que va detrás del pasajero, cuyo



moto: **YAMAHA STAR VENTURE 2021**

asiento se ve más cómodo que muchos sillones. Además, si este espacio no te es suficiente, no te preocupes, pues existe un Paquete Opcional Transcontinental, el cual no solo añade más volumen de carga, sino también un sistema de infotainment con navegación GPS, SiriusXM, bocinas adicionales, un control de sonido de dos zonas, luces de niebla de LED y un sistema de alarma.

DISEÑO

Esta no es la primera vez que Yamaha tiene a la familia Venture entre sus líneas. Apareció originalmente de 1983 a 1993 y luego de 1996 al 2009. Los modelos ante-

riores de esta línea llevaban motores grandes de cuatro cilindros "prestados" de otras motos, pero para la nueva generación lleva un nuevo bicilíndrico que Yamaha construyó especialmente para esta motocicleta.

En términos de diseño, esta moto es todo menos sutil. El carenado es ancho, plano en la parte superior y con una forma que nos remite a un tiburón -especialmente por las dos enormes tomas de aire-. En la parte frontal, lleva cuatro faros de LED que iluminan la carretera que da gusto, además de un parabrisas ajustable electrónicamente que ayuda a hacer cómodos los viajes de los pasajeros,

el cual tiene un recorrido de 3.5 pulgadas. Las manijas para el pasajero se pueden ajustar en cinco diferentes posiciones porque no hay una talla única de personas.

La altura del asiento de 27.4 pulgadas es idónea para todos los conductores, excepto aquellos demasiado chaparros. El confort del pasajero no solo viene del hecho de que el respaldo es de 17 pulgadas de ancho y se puede ajustar, sino que incluso los posapiés del pasajero tienen dos posiciones. Además, ambos asientos, manijas y respaldo tienen calefacción desde el modelo "de entrada", si cabe la expresión en una moto que viene tan equipada de serie. >>



En cuanto al sistema de infotainment, Yamaha realmente se lució, pues el estándar lleva una pantalla táctil de 7 pulgadas de LCD con las habituales compatibilidades con teléfonos, además de conexiones USB y Bluetooth que acompañan al esperado radio AM/FM. Otra característica que lleva incluso el modelo más básico es un monitor de la presión de las llantas, el cual te ayudará a dejar de lado las revisiones semanales (iehem, ehem!) de las llantas.

Como comentábamos, el Paquete Opcional Transcontinental lleva un sistema de infotainment más completo, el cual incorpora un radio de Banda Civil, SiriusXM, informes satelitales del clima y navegación GPS. Vamos, que incluso le añade un par de bocinas a las del sistema básico, por si necesitas más volumen. En total, este kit le da a la Star Venture una capacidad de almacenamiento de 37.3 galones, los cuales pueden aumentar un poco más a 38 galones, para que no tengas que repetir la ropa cuando salgas de viaje.

CHASIS

La Star Venture y la Transcontinental tienen un peso de 957 y 963 libras, respectivamente, por lo cual Yamaha decidió utilizar acero para soportar tanto peso. El subchasis de aluminio fundido completa el chasis intentando centralizar lo más posible el peso, aunque con las libras extra de equipaje que puedes llevar con el kit Transcontinental, parece un esfuerzo vano, aunque se reconoce que lo intenten.

Como no podía ser de otra manera, se trata de una motocicleta muy estable en las rectas en la que el confort se vive en todo momento, incluso después de horas y horas al volante. Eso sí, con tanto peso en movimiento, no podrás tomar las curvas de manera muy agresiva; aunque no vemos a ningún dueño de este tipo de motos intentando pegar la rodilla al piso.

De la suspensión se encarga una horquilla de 46 mm con 5.1 pulgadas de recorrido en la parte delantera, a la que no se le puede hacer ningún tipo de ajuste; atrás lleva un amortiguador con un recorrido de 4.3 pulgadas y el obligatorio ajuste en precarga, pero de manera remota para mayor comodidad. Habrá muchos que piensen que no vendrían mal unos ajustes en ambos ejes, pero la realidad es que casi ningún rider modifica la suspensión.



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- V-twin de 1,854 cc, 82 HP y 103 lb-pie

TRANSMISIÓN

- 6 velocidades, por correa dentada

SUSPENSIÓN

- Horquilla telescópica de 46 mm al frente y monoamortiguador atrás.

TANQUE DE COMBUSTIBLE

- 6.6 galones

PRECIO

- Desde \$26,999


Para detener a esta gigantesca moto, Yamaha la dotó de dos discos de 298 mm en la rueda delantera y uno de 320 en la trasera; además no solo lleva el maravillo-

so ABS, sino también el Sistema de Freno Unificado de Yamaha, que distribuye electrónicamente la frenada donde más se necesite.



MOTOR Y TRANSMISIÓN

La dura realidad es que si quieres conquistar el corazón del mercado norteamericano de las motos turismo tienes que utilizar un V-twin, por lo cual Yamaha construyó uno especialmente para esta moto, alrededor del cual creó todo lo demás. Tiene un tamaño imponente de 1,854 cc o 113 pulgadas cúbicas, y unas impresionantes 126 lb-pie de torque a 2,750 rpm. Si bien es muy parecido a otras mecánicas estadounidenses, Yamaha hizo algo de magia para reducir las vibraciones y la fatiga que estas conllevan tras varias horas de viaje. En cuanto a la transmisión, lleva una caja de seis velocidades por correa con overdrive en quinta y sexta, gracias a lo cual puedes rodar a 75 mph sin tener que bajar un cambio.

Hemos dejado para el final algo muy importante, el precio. Evidentemente, una moto de estas características nunca será barata, pues se trata de las más equipadas de cada marca y tienen mil gadgets para hacer más cómoda la vida a bordo. Anteriormente, había una versión "básica" de la Venture, pero ahora solo está disponible la más equipada -la Transcontinental-, por un precio de \$26,999. 



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.

XPO Logistics

XPOLOGISTICS | 855.295.7504

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

WAL*MART TRANSPORTATION

WAL*MART | 800.803.7348

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

LANDSTAR

LANDSTAR | 800.435.4010

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

SCHNEIDER NATIONAL

SCHNEIDER | 800.447.7433

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

SAIA

SAIA | 800.765.7242

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



servicios: **BOLSA DE TRABAJO**



¿BUSCAS EMPLEO?



BOLSA DE TRABAJO



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

**A NEW EXPERIENCE
EVEN MORE ENJOYABLE**



RENAULT



GROUPE RENAULT



HASTA 9.5%
EN AHORRO DE
COMBUSTIBLE*

MEJOR
ACELERACIÓN

MENOR
CONSUMO DE
COMBUSTIBLE

MÁS
EFICIENTE



MENORES
EMISIONES

MENOR
PESO

Convierte las MPG en OMG.

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



Escanea con tu
teléfono para acceder

Descubre más en MackTrucks.com/OMG

*Comparado con un motor distinto al MP8HE.

BORN READY.