

MAN TGM | INTERNATIONAL LT SERIES | CHEVY CITY EXPRESS

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

OCTUBRE

MAGAZINE

2021

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com

CAMIONETA



JEEP GLADIATOR
WILLYS

VOCACIONAL

VNX SERIES

LA SERIE VNX FUE DISEÑADA PARA MOVER LAS CARGAS MÁS PESADAS, ALGO QUE HACE COMBINANDO LA FUERZA BRUTA CON UN DISEÑO REFINADO QUE RESULTA MUY AGRADABLE A LA VISTA.



LA OPCIÓN CORRECTA



T 480
RENAULT TRUCKS



480

RENAULT TRUCKS
T 480

W-710-GR

520

GR



PAG. 18

VOLVO VNX

La serie VNX fue diseñada para mover las cargas más pesadas, algo que hace combinando la fuerza bruta con un diseño refinado que resulta muy agradable a la vista. Por supuesto, el aspecto es solo uno de sus puntos a favor, los realmente importantes son una confiabilidad a prueba de balas y cadenas motrices que son tan potentes como eficientes.



26

DEL MUNDO

MAN TGM

El segmento de distribución de 12 a 26 toneladas es muy competido en Europa debido a la gran oferta de modelos y, muy importante, los reducidos espacios que tienen las ciudades. El MAN TGM resulta ideal en estas circunstancias, pero no es la única aplicación para la que es apto, y además tiene un excelente consumo de combustible que lo hace una gran opción para maximizar tu inversión.



32

AMERICANO

INTERNATIONAL LT SERIES

Hace ya tres años que International presentó el camión que se convertiría en su buque insignia para largas distancias. En ese lapso, la Serie LT ha demostrado que es una sólida apuesta en el segmento gracias a un eficiente consumo de combustible, especialmente con el motor A26, que te ayudará a incrementar tus ganancias.



42

UTILITARIO

CHEVROLET CITY EXPRESS

En una movida poco convencional, Chevrolet se alió con Nissan para crear esta pequeña van de carga basada en la NV200. Sus cartas fuertes son una durabilidad probada, buena economía de combustible y una capacidad de carga suficiente para llevar dos pallets con mercancía.



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. **90**

INDIAN VINTAGE

El Indian Vintage 2021 está de vuelta con un estilo americano clásico. Las ruedas de alambre cromado, los neumáticos de banda blanca, los asientos de cuero genuino y las alforjas con flecos hablan del legado icónico de Indian Motorcycle. Las características adicionales incluyen parabrisas de liberación rápida, modos de conducción, desactivación del cilindro trasero, ABS, control de crucero y encendido sin llave.



48

CAMIONETA

JEEP GLADIATOR WILLYS

El nuevo Jeep® Gladiator Willys 2021 debuta con un diferencial trasero de deslizamiento limitado, rieles para rocas, neumáticos agresivos para terrenos con barro de 32 pulgadas y una apariencia resistente con detalles en negro.



56

FINANZAS

CÓMO MEJORAR TU HISTORIAL CREDITICIO

¿Alguna vez te has preguntado cómo lograr mejores condiciones a la hora de pedir un préstamo? ¿Crearías que podría ser tan fácil como agregar los pagos de facturas de telecomunicaciones y servicios públicos a tu archivo de crédito?



78

MANTENIMIENTO

CÓMO AJUSTAR LOS BALEROS

¿Sabías que tener mal ajustados los baleros de tu camión puede afectar la vida de las llantas, los frenos y el sistema ABS, entre otros? ¿Y que basta con un error del grueso de una hoja de papel para desajustarlos? Entérate cómo puedes hacerlo correctamente.

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@transportelatino.com]

Executive Editor Steve Sturgess
[sturgess@transportelatino.com]

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

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

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

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

MAGAZINE
**TRANSPORTE
LATINO**

MODA

ESTILOHOGAR

¿Qué pasa?
VEGAS

CONTENIDO | DIRECTORIO

6

OCTUBRE DE 2021 | **TRANSPORTE LATINO**

ISUZU F-SERIES

AHORA DISPONIBLE EN CLASES 6 Y 7



Ensamblados en América y listos para mover cargas tamaño americano, los nuevos camiones Isuzu F-Series están equipados con un motor Cummins B6.7 y una transmisión Allison® 2000 Series y la legendaria durabilidad, maniobrabilidad, visibilidad y bajo costo de propiedad de Isuzu.

Visita a tu distribuidor local Isuzu para más detalles.

WWW.ISUZUCV.COM

Los vehículos se ensamblan con componentes fabricados por Isuzu Motors Limited y por proveedores independientes que producen dichos componentes bajo los exigentes estándares de calidad, desempeño y seguridad de Isuzu. Por favor visita a tu distribuidor autorizado Isuzu para más información. © 2021 ISUZU COMMERCIAL TRUCK OF AMERICA, INC.

ISUZU

PRINT ADS BEAT FACEBOOK 'TIMES OVER', RESEARCH FINDS

A new study overseen by US-based Duane Varan shows that advertising on news platforms - including print - is more effective than Facebook or YouTube.

Latest in the 'Benchmark and Payback Series', the research was commissioned by Australian publishers' group ThinkNewsBrands, which says it was the largest cross-media advertising effectiveness study conducted in the country.

Now chief executive of Austin, Texas, based audience research lab MediaScience, Dr Varan (pictured) headed Murdoch University's Audience Labs - previously known as the Interactive Television and Research Institute - in Perth from 1997-2015, and was a recipient of the Prime Minister's Award for university teacher of the year.

Some results of the 'Benchmark and Payback Series' were published earlier this year. More than 5,350 participants were included in the study, which ran across 42 print runs and 252 websites which together created 6037 unique brand exposures.

The study set out to understand the impact news platforms have along the path to purchase, by measuring key metrics across short and long-term memory as well as brand lift. The first tranche of the research showed the effec-

GAME OVER

tiveness of "advertising in news" against "non-premium run of the internet sites" including TechRadar, the Daily Mail, Yahoo, Mamamia and BuzzFeed.

The study is described as the first of its kind properly comparing news versus social media in terms of ad impact. "The results fill an important void in understanding the larger

media landscape," Varan said.

Newly-released findings show ads such as quarter, half and full-pages in print outperform Facebook ads of all types by up to four times. Whether comparing print ads with display, six or 15 second Facebook ads, news offered a superior level of unprompted recall.

Edgardo Iorio, Publisher
Print Power



*PISA CON
VALOR.*



OFFICIAL TIRE OF
MAJOR LEAGUE
BASEBALL 

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



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

AL21

DL11

TL21



CÓMO EL TRANSPORTE PUEDE AGREGAR CAPACIDAD SIN AGREGAR CAMIONES O CONDUCTORES

¿ Cómo una industria de camiones con capacidad limitada agrega capacidad y productividad sin acceso a nuevos conductores e incluso camiones?

Esa fue la pregunta planteada por FTR durante su seminario web más reciente sobre la mejora de la capacidad y la productividad, vehículos pre-autónomos. Los panelistas incluyeron a Thom Albrecht, director financiero y director de ingresos de Reliance Partners Insurance, Aaron Terrazas, director de investigación económica de Convoy y Greer Woodruff, vicepresidente senior de J.B. Hunt. Y la etiqueta preautonómica no era realmente necesaria, al parecer, ya que todos los camiones sin conductor acordados no serán una solución para la capacidad en ningún momento en el futuro cercano.

Albrecht predijo que los camiones sin conductor no serán un factor en su vida, mientras que Woodruff acordó que las cargas regulatorias, los despidos del sistema, la oposición pública y la capacidad de los fabricantes de equipos originales para producir camiones autónomos a escala son todas barreras que no se superarán en el corto plazo.

"Yo diría que cualquier nuevo participante en la industria en la próxima década podrá jubilarse como conductor de camión", agregó.

Entonces, dado que es poco probable que los camiones autónomos vengán al rescate y tengan un impacto significativo en la capacidad a corto plazo, ¿cómo una industria que lucha por atraer conductores y adquirir equipos debido a los desafíos de la cadena de suministro puede satisfacer la demanda de transporte a corto plazo?

Todos estuvieron de acuerdo en que la industria necesita hacerlo mejor con lo que tiene disponible. Woodruff dijo: "Creo que tenemos muchos conductores. No los usamos muy bien".

La escasez actual en la disponibilidad de conductores se debe a problemas temporales



relacionados con la pandemia, como los cambios en las tendencias de compra y el aumento de la legalización de la marihuana junto con la introducción de la cámara de compensación de drogas y alcohol, sostuvo, y señaló que la cámara de compensación por sí sola ha dejado de lado a más de 50,000 conductores comerciales que aún no han comenzado el proceso de reincorporación al trabajo.

"Todas esas cosas contribuyeron a la oferta limitada en un momento en que la demanda aumentó", dijo Woodruff.

Albrecht señaló que el actual "desafío del conductor" coincide con desafíos laborales más amplios, que también han visto a los proveedores de transporte, y a sus clientes transportistas por igual, tener dificultades para encontrar empleados en el almacén y en el muelle.

"Entonces, cuando los transportistas hablan sobre el desafío del conductor, ahora están hablando con un coro que finalmente lo entiende", agregó.

Woodruff dijo que la industria puede hacer mucho para mejorar la productividad de sus recursos existentes. Entre ellos: agilizar la carga y descarga; aumentar las operaciones de colgar y colgar; hacer que los horarios de las citas sean más flexibles; y permitir el estacionamiento en el lugar en las instalaciones.

Luego hay más soluciones específicas para el sitio. Cita como ejemplo a un transportista que precarga los remolques para recogerlos. Eso es genial, hasta que el conductor descubre que el remolque está sobrecargado y tiene que esperar una hora y media para que el transportista vuelva a tra-



bajar la carga. Los datos de la industria, dijo Woodruff, sugieren que un conductor en los EE. UU. Pasa alrededor de 6.5 horas de sus 11 horas diarias de manejo, en realidad conduciendo. Mejorar eso a solo 8.45 horas aumentaría la capacidad de la industria en un 30% sin agregar un solo conductor o camión, sostuvo.

También es un defensor de las plataformas digitales de emparejamiento de fletes que serán más efectivas para emparejar el flete disponible con la capacidad. Le gustaría ver un uso más generalizado de estas plataformas de emparejamiento de carga para que se pueda encontrar rápidamente el mejor conductor para cada carga.

Terrazas dijo que la industria ha estado discutiendo estas soluciones durante mucho tiempo, el desafío ha sido implementarlas. La investigación realizada por Convoy sugiere que aumentar las cargas de caída y enganche en un 1% equivaldría a agregar 10,000 con-

ductores, especialmente cuando las flotas privadas las explotan por completo, que tradicionalmente han estado menos preocupadas por encontrar backhauls.


"A ninguno de los que hacemos un viaje de negocios nos suspenden el pago si nos alojamos en alguna ciudad".

THOM ALBRECHT, SEGUROS DE RELIANCE PARTNERS

"Creemos que existe un enorme potencial para agregar simultáneamente capacidad al sistema y ayudar a los conductores a aprovechar al máximo su tiempo", dijo.

Cuando se le preguntó si los cambios recientes en las reglas de horas de servicio de EE. UU. Ayudaron a agregar capacidad, Woodruff dijo que nunca se esperaba que lo hicieran. Le dieron a los conductores una mayor flexibilidad en la forma en que manejaban su día, pero hicieron poco para mejorar la capacidad, dijo.

Albrecht dijo que lo único que puede tener el mayor impacto en la productividad del transporte por carretera es la teoría "BTB": comportamiento, transparencia y filtro BS. Explicó que los transportistas deben monitorear continuamente el comportamiento de los transportistas y lo que los gerentes de conductores pueden estar haciendo para causar frustración entre los conductores. "Sea transparente con esos conductores sobre el estado de su red, los volúmenes de carga, cuándo van a llegar a casa, y recuerde siempre que los conductores tienen una asombrosa habilidad para filtrar a través de BS", agregó.

Se expandió para agregar que las flotas necesitan mejorar la forma en que compensan a los conductores por cosas fuera de su control, como averías. "Los conductores no son tontos", dijo. "A ninguno de los que hacemos un viaje de negocios nos suspenden el pago si nos alojamos en alguna ciudad" 

OPP PARA INCORPORAR PROGRESIVAMENTE EL PROGRAMA DE REMOLQUE

La Policía Provincial de Ontario (OPP) anunció esta semana planes para introducir gradualmente un programa de remolque en toda la provincia, que estará operativo el 1 de enero de 2022.

El programa OPP Tow tiene como objetivo mejorar la seguridad pública y ayudar a mitigar el aumento de la criminalidad en la industria de remolques de la provincia, dice el sitio web de la fuerza policial.

El programa incluye cambios significativos en la forma en que la OPP solicita servicios e interactúa con los operadores de servicios de remolque y almacenamiento (TSSO). También presenta una lista de requisitos que los TSSO deben cumplir antes de que puedan proporcionar servicios de remolque y almacenamiento para remolques legislados solicitados por la policía.

Estos son remolques para los cuales la policía tiene autoridad legislativa (incautación de

vehículos por conducir ebrio, conducción acrobática o pruebas). El programa también se aplica a los remolques solicitados por los oficiales de la OPP en nombre de los miembros del público que necesitan un remolque.


Entre los nuevos requisitos, los TSSO deben presentar una solicitud anual para proporcionar servicios de remolque y almacenamiento a la OPP durante el año calendario. Los solicitantes deberán proporcionar información relacionada con la propiedad, el registro, la licencia, el vehículo, el equipo, el seguro y otros detalles. También se requerirá un comunicado firmado que autorice a la OPP a realizar una verificación de antecedentes penales.

Las solicitudes deben devolverse al destacamento de OPP local antes del 1 de noviembre.

El Ministerio de Transporte implementará un piloto de zona de remolque en secciones definidas de las carreteras de la serie 400 dentro del área metropolitana de Toronto y Hamilton. Los

procedimientos de remolque dentro de estas zonas designadas estarán exentos del Programa de Remolque OPP y serán administrados de acuerdo con el Piloto de Zona de Remolque.

La Asociación de Camiones de Ontario (OTA) dijo en un comunicado de prensa que este es el último de una serie de pasos integrales que la provincia está introduciendo para abordar los problemas de remolque y apoyar aún más a la industria de camiones.

A principios de este año, la provincia anunció la creación de una unidad policial de fuerzas conjuntas para abordar el crimen organizado en la industria del remolque, así como un piloto de zona de remolque en las carreteras GTA por parte del Ministerio de Transporte. Se espera que todas estas iniciativas estén en funcionamiento antes de fin de año. Además, se están llevando a cabo consultas para renovar todo el régimen de supervisión y capacitación para el remolque en la provincia, dijo la OTA. 



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

Las nuevas restricciones impuestas a los conductores de camiones que viajan a la Isla del Príncipe Eduardo ralentizarán la cadena de suministro, advirtió la Asociación de Camiones de las Provincias del Atlántico (APTA).

Jean-Marc Picard, director ejecutivo de APTA, dijo que el gobierno provincial está agregando una capa adicional de cosas que hacer para los camioneros que a veces viajan por tres provincias en un día.

Los camioneros no residentes deben hacerse la prueba al ingresar independientemente del estado de vacunación, dijo la APTA a sus miembros en un boletín. Si no están completamente vacunados, deben trabajar aislados cuando estén en P.E.I. y si están completamente vacunados, no es necesario que se aíslen.

Los conductores que residen en la isla también deben hacerse la prueba al ingresar. Si un conductor de la isla hace dos o más viajes fuera de la isla en una semana, solo necesita hacerse la prueba una vez cada cinco días.

La APTA dice que los conductores que hacen viajes regulares a P.E.I. - al menos dos veces por semana, por ejemplo - solo se requerirá que se realice la prueba cada cinco días.

A aquellos que no hagan viajes regulares a la isla se les pedirá que se hagan la prueba al ingresar. Si tienen una carta de aprobación de Justicia y Seguridad Pública, se les indicará que sigan la guía en esa carta, por ejemplo, el requisito de trabajar aislado.

El sitio web de la provincia dice que a partir del jueves, todas las personas mayores de 8 años se harán la prueba en los puntos de entrada, independientemente del estado de vacunación y el tiempo fuera de la provincia. Las personas deben estar completamente vacunadas para ser elegibles para un Pase PEI, que permite que los isleños que regresan y los visitantes que cumplan con los criterios apropiados estén exentos del autoaislamiento al ingresar a la provincia.

"Si todas las provincias tuvieran esos procedimientos en su lugar, para mí, sería horrible".

JEAN-MARC PICARD, DIRECTOR EJECUTIVO, APTA

Todas las personas que lleguen a P.E.I. que no estén completamente vacunados, incluidos los que estén parcialmente vacunados, deberán aislarse por sí mismos durante ocho días (sujeto a una prueba el día 8) y comple-

P.E.I. IMPONE PRUEBAS DE COVID, FRENA A LOS CAMIONEROS



tar una declaración de autoaislamiento.

El sitio web de la provincia también destaca que "debido al aumento de las pruebas en los puntos de entrada, se esperan retrasos en los viajes, especialmente en Borden-Carlton".

Picard de APTA dice vacunado o no, no parece importarle a la P.E.I. gobierno, que es "alucinante".

"Cuantas más reglas o pasos se implementen, afectará el día de los conductores, afectará la cadena de suministro y las operaciones de las empresas", dijo.

"Algunas empresas tienen muchos camiones que entran y salen de P.E.I. en un día, por lo que es lamentable. Si todas las provincias tuvieran esos procedimientos, para mí sería horrible", agregó Picard.

Dijo que cuando New Brunswick impuso condiciones a los viajeros hace un par de semanas, la APTA mantuvo conversaciones con el gobierno provincial y se hicieron exenciones para los camioneros. Con respecto a P.E.I., Picard dijo: "Ya estoy hablando con el viceministro y no pareció cambiar nada".



E-ACTT Modelo Monstrado

Diseño a su medida. Soporte Técnico de Fabrica

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

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





DAKOTA DEL NORTE VACUNA A 2.523 CAMIONEROS DE MANITOBA

La Iniciativa de Vacunación Transfronteriza para Trabajadores Esenciales ha alcanzado un nuevo hito al dar más de 2,500 dosis de la vacuna Covid-19 a los camioneros de Manitoba en Dakota del Norte, anunciaron el miércoles el primer ministro Brian Pallister y el gobernador de Dakota del Norte Doug Burgum.

"Gracias a la generosidad de nuestros vecinos del sur de Dakota del Norte, hemos podido impulsar los esfuerzos de vacunación de Manitoba y proteger a los camioneros que trabajan incansablemente durante la pandemia para entregar bienes y servicios esenciales a los habitantes de Manitoba y al otro lado de la frontera", dijo Pallister.

"Basado en la demanda de los habitantes de Manitoba que pasan por Dakota del Norte en sus rutas de entrega, la asociación exitosa se extiende hasta julio y esta sólida cooperación transfronteriza continuará beneficiando tanto a nuestras comunidades como a nuestras economías".

"El éxito de este programa único en su tipo entre Dakota del Norte y Manitoba es un testimonio de nuestro firme compromiso de proteger la salud pública y proporcionar vacunas seguras y eficaces a los trabajadores esencia-

50 DOSIS AL DÍA

El departamento señaló que un promedio de 45 a 50 canadienses se vacunan cada día en ese sitio. También ha organizado un sitio emergente de fin de semana en GasTrak junto a la I-29 en Pembina, Dakota del Norte.

Los conductores de camiones de Manitoban actualmente pueden vacunarse en dos clínicas en Dakota del Norte:

- GasTrak en 700 W Stutsman St. en Pembina todos los sábados y domingos de 10 a.m. a 6 p.m.
- Área de descanso de Drayton en la I-29 cerca de Drayton todos los miércoles, jueves y viernes de 10 a. M. A 6 p. M.

les que transportan bienes y servicios a través de nuestra frontera", dijo Burgum. dijo.

"Al extender el programa hasta julio, podemos continuar protegiendo la salud de nuestros ciudadanos y nuestras economías a medida que nos acercamos a la reapertura de nuestra frontera compartida".


Anunciada en abril, la iniciativa ha coordinado la oportunidad para que los conductores de

camiones con sede en Manitoba que transportan mercancías hacia y desde los Estados Unidos programen citas de vacunación en viajes de rutina.

La primera clínica abrió el 21 de abril en un área de descanso en dirección norte en la Interestatal 29 (I-29) cerca de Drayton, Dakota del Norte. Hasta la fecha, se han administrado 2.523 dosis a conductores de camiones de Manitoba en Dakota del Norte, 1.719 recibieron una primera dosis y 804 recibieron una segunda. dosis.

Pallister señaló que la Asociación de Camiones de Manitoba (MTA) y sus miembros han ayudado a la provincia a identificar y coordinar el reclutamiento de personas elegibles.

El estado y la provincia establecieron un grupo de operaciones conjuntas para administrar la iniciativa, y el Departamento de Salud de Dakota del Norte proporcionó enfermeras y otro personal para administrar la primera y segunda dosis. No hay ningún costo para el estado o la provincia, ya que el gobierno de los EE. UU. Suministra la vacuna y reembolsa los costos de administración.

El Departamento de Salud de Dakota del Norte ha ampliado la clínica de vacunación emergente de Drayton hasta el mes de julio para adaptarse al tráfico canadiense. 

LOS CONDUCTORES SE ADAPTARÁN A LOS ELD

Cuando se trata de implementar una solución de dispositivo de registro electrónico (ELD), es hora de que los operadores tengan un poco más de confianza en la capacidad de sus conductores para adaptarse a la nueva tecnología. Ese es el consejo de Derek Gaston, supervisor de operaciones de camiones de CN Rail, quien ha implementado una plataforma ELD no una sino dos veces para una gran flota.

"Muchos conductores son realmente inteligentes, ya saben qué hacer, no les tomará tanto tiempo hacer el entrenamiento", dijo Gaston. "Cuando vea a un conductor que tiene dificultades, concéntrese en ese conductor".

Con el mandato de ELD de Canadá establecido como fecha límite de junio de 2021, se alienta a los transportistas que aún viajan en el tren de troncos de papel a hacer la transición más temprano que tarde si quieren evitar dolores de cabeza innecesarios.

"Con un poco más de siete meses para el final, comenzaría de inmediato", dijo Gaston durante un seminario web reciente moderado por el editor de Today's Trucking, James Menzies. "Tardamos cinco meses en realizar demostraciones, por lo

que es muy importante que evalúe las necesidades de su empresa y las compare con las opciones disponibles para encontrar la que mejor se adapta a su empresa". Jean-Sebastien Bouchard, vicepresidente de ventas de Isaac Instruments, se hizo eco del sentimiento de Gaston de que las flotas no retrasan la adopción de ELD.


"Es importante que las personas recuerden que la implementación lleva tiempo y que desea asegurarse de posicionar su compra en el momento en que implementará su solución", dijo Bouchard. "Desea implementar su solución en la temporada baja para su organización y no en la temporada alta. Entre ahora y junio, ¿cuándo es la próxima mejor fase o temporada baja para implementar una solución de este tipo? "

Gaston dijo que adoptar un enfoque de equipo que incluye capacitación entre pares fue una lección importante que aprendió después de implementar los ELD por primera vez, una que no solo aceleró el proceso sino que también benefició a los conductores.

"(Los conductores) probablemente fueron menos tímidos a la hora de hacer preguntas y también recibieron críticas o respuestas del otro

conductor", dijo. En cuanto a lo que los operadores deberían buscar en una solución ELD, Gaston subrayó la importancia de la confiabilidad.

"La confiabilidad fue lo primero que pusimos como criterio", dijo. "Ser fácil de usar, eso también fue muy importante para que los conductores puedan adaptarse lo más rápido que puedan. Y debido al resurgimiento de Covid-19, la capacidad de tener acceso remoto a la tableta es una gran ventaja para todos los equipos de Canadá y EE. UU. " Además de los beneficios de las horas de servicio, los ELD también son clave para aprovechar todo el potencial de la flota y del conductor.

CN Rail ha visto una disminución del 40% en sus accidentes de alto costo con el uso de ELD y herramientas de entrenamiento de conductores relacionadas, algo que Gaston dijo que fue "absolutamente fenomenal". "Debido a todos los datos que ingresan, puede enfocar su entrenamiento en diferentes aspectos del día del conductor, y una vez que puede enfocar esos aspectos, puede corregir los comportamientos y realmente reducir sus accidentes", dijo. "Hay muchos análisis que podemos sacar de (un ELD): comportamientos de los conductores y cosas por el estilo". 

¿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



LA BELLA Y LA BESTIA

VOLVO VNX

LA SERIE VNX FUE DISEÑADA PARA MOVER LAS CARGAS MÁS PESADAS, ALGO QUE HACE COMBINANDO LA FUERZA BRUTA CON UN DISEÑO REFINADO QUE RESULTA MUY AGRADABLE A LA VISTA. POR SUPUESTO, EL ASPECTO ES SOLO UNO DE SUS PUNTOS A FAVOR, LOS REALMENTE IMPORTANTES SON UNA CONFIABILIDAD A PRUEBA DE BALAS Y CADENAS MOTRICES QUE SON TAN POTENTES COMO EFICIENTES. »



Hace un par de años, Volvo dejó clara la importancia que el mercado norteamericano tiene para sus operaciones con la presentación de la, en ese entonces, totalmente remodelada Serie VNX. Diseñada para uso severo, la ya-no-tan-nueva Serie VNX tiene una imagen robusta y al mismo tiempo refinada, dos cualidades que no suelen ir de la mano, y fue creado para satisfacer las necesidades de las operaciones de transporte pesado.

Por capacidad no paramos, pues el VNX está disponible con una potencia máxima de 605 HP y un torque de hasta 2,050 lb-pie; gracias a los cuales provee el poder y desempeño necesarios en las aplicaciones como el rubro maderero, la minería, transporte de equipo pesado y vehículos de combinación largos. Este modelo es el



paso más reciente de la marca sueca para revitalizar su portafolio en Estados Unidos, que es donde se ensambla esta familia de camiones.

El VNX está disponible en tres diferentes configuraciones de cabina. El VNX 300 con cabina de día provee el músculo y maniobrabilidad necesarios para aplicaciones locales, mientras

que el VNX 400 con cabina dormitorio de techo plano funciona para pasar la noche fuera de casa de manera ocasional. Ahora que si tienes contemplado dormir en el camino muchas noches, te conviene el VNX 740, el cual lleva una cabina dormitorio de 70 pulgadas y todas las amenidades y comodidades interiores de Volvo.





Las clasificaciones de peso vehicular combinado (GCWR por sus siglas en inglés) aprobadas van de 125,000 a 160,000 libras; pero de ser necesario hay clasificaciones de hasta 225,000 libras con aprobación de la aplicación y componentes apropiados. Esto es posible gracias a que los rieles del basti-

dor son de una aleación de acero tratada con calor 760 MPA, la cual tiene un límite elástico de 120,000 psi. Además, están disponibles una serie de ejes de dirección, ejes de tracción tridem y quintas ruedas más largas para ayudar a satisfacer un diverso rango de requisitos de distribuciones de peso. >>

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- D13 de 12.8 litros con 500 HP y 1,850 lb-pie
- Cummins X15 de 14.9 litros con 605 HP y 2,050 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automatizada I-Shift de 13 o 14 velocidades
- Eaton UltraShift Plus
- Manuales Eaton Fuller de 13 y 18 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neway ADZ
- Hendrickson Primmaxx





Disponible en configuraciones 6x4 tandem, 8x4 tándem y 8x6 tridem, el VNX ofrece una amplia gama de componentes para asegurar que el camión está correctamente configurado para hacer el trabajo. Las clasificaciones de los ejes delanteros van de 16,000 a 20,000 libras y montan muelles parabólicos como elemento elástico de la suspensión. Y para que no digas que no haya camino que te detenga, sin importar las condiciones, el VNX está disponible con llantas

de hasta 445 mm de ancho que hacen juego con la capacidad de carga del eje delantero.

Para el eje trasero hay ejes que van de 46,000 a 55,000 libras y la suspensión para transporte pesado soporta hasta 52,000 libras. Y para cuando estás moviendo cargas muy, pero muy pesadas, las velocidades duales de dirección resultan más que útiles. Por supuesto, un camión con estas características necesita una gran altura libre al piso, de modo que haya

mejor articulación y ángulo de ataque; además la defensa lleva un perno de arrastre de uso rudo y un bastidor de arrastre central que distribuye las fuerzas por el chasis.

INTERIOR

El tablero del VNX fue optimizado para reducir las distracciones al manejar, por lo cual despliega la información más importante que necesita un conductor profesional de modo que



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.



pueda leerla de un rápido vistazo y agrupa los controles que se usan con mayor frecuencia ubicándolos cerca del conductor para alcanzarlos fácilmente. Hay una pantalla a color de cinco pulgadas con información con gráficos mejorados que funciona con controles montados en la columna de la dirección, la cual provee información operativa clave, así como la posibilidad de elegir la información de diagnóstico que quieres que se despliegue. »»

Advance Auto Parts

AutoZone

BENNETT Auto Supply

O'Reilly AUTO PARTS

Pep Boys

Walmart



zMAX.com



En la parte superior del tablero hay una charola con varias conexiones USB y tomas de corriente para que puedas acomodar tus gadgets de manera segura y conveniente, los cuales, por cierto, también se pueden vincular al sistema de infotainment. El panel de instrumentos, con un diseño simétrico y retroiluminación en color verde, es fácil de leer y siempre está a la vista, lo cual reduce la fatiga y el cansancio ocular.

Si eliges la cabina dormitorio de 70", tienes un área de trabajo eficiente y muy espaciosa que incluye una litera reclinable que hará mucho más cómodos tus momentos de descanso previos a dormir. Siguiendo con el tema del confort, las literas son más anchas y más estables, y llevan colchones con resortes rodeados por una capa de espuma extra. Un buen descanso también tiene que ver con la iluminación, por eso el VNX utiliza LEDs para crear un ambiente más pacífico y, muy importante, drena menos la batería. Por último, lleva persianas integradas en las ventanas para bloquear la luz con un solo movimiento.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

De mover a este mastodonte se encarga el propulsor D13 con 500 HP y 1,850 lb-pie, el



cual funciona junto a una transmisión manual automatizada I-Shift de 13 o 14 velocidades con relaciones superlentas. Por supuesto, para quienes necesitan más poder está disponible el motor Cummins X15 Performance Series, con especificaciones de 605 HP y 2,050 lb-pie. Esta mecánica puede trabajar con una transmisión Eaton UltraShift Plus o también con cajas manuales Eaton Fuller de 13 y 18 velocidades.

En cuanto a seguridad, el VNX es como todos los Volvo y la cabina está construida

en acero de alta resistencia que excede la Prueba Sueca de Cabina de Volvo y los requerimientos ECE R-29 de volcaduras. Además, el camión monta bolsas de aire laterales para el conductor y, como novedad, para el pasajero montada en el asiento. Todos los VNX llevan control de estabilidad, el cual ayuda a mantener el control en situaciones inminentes de volcadura o coleo, reduciendo automáticamente el torque del motor y aplicando los frenos de manera selectiva. **TFL**

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 está 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"/>

MÁXIMA INVERSIÓN

MAN TGM

EL SEGMENTO DE DISTRIBUCIÓN DE 12 A 26 TONELADAS ES MUY COMPETIDO EN EUROPA DEBIDO A LA GRAN OFERTA DE MODELOS Y, MUY IMPORTANTE, LOS REDUCIDOS ESPACIOS QUE TIENEN LAS CIUDADES. EL MAN TGM RESULTA IDEAL EN ESTAS CIRCUNSTANCIAS, PERO NO ES LA ÚNICA APLICACIÓN PARA LA QUE ES APTO, Y ADEMÁS TIENE UN EXCELENTE CONSUMO DE COMBUSTIBLE QUE LO HACE UNA GRAN OPCIÓN PARA MAXIMIZAR TU INVERSIÓN. »







POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

Atractivo a simple vista después del rediseño que lo puso al día con el resto de los camiones de la familia MAN, las principales cualidades del MAN TGM son un gran volumen y alta capacidad de carga, así como un manejo sorprendentemente dócil para un vehículo de su tamaño. Es un vehículo para distribución entre 12 y 26 toneladas altamente versátil cuyo diseño, además de hacerlo bien parecido, mejora la eficiencia en el consumo de combustible, lo cual, aunado al nuevo motor Euro 6 y a un chasis resistente pero ligero, hace que exprima al máximo cada gota de diesel que consume.

El TGM admite una multitud de aplicaciones por la práctica trama de orificios y el borde superior del bastidor plano. Por eso es especialmente fácil montar rápida y económicamente estructuras y carrocerías sobre el bastidor, sin los orificios que de otra manera serían necesarios, afectando la protección anticorrosión. Con suspensión neumática y tracción total, los tractores de 13 y 18 toneladas tienen la capacidad de afrontar las aplicaciones más exigentes con los ejes; aunque los verdaderos "caballos de batalla" son los de 22 y 26 toneladas. Con un eje de arrastre dirigido en la versión 6x2-4 o un eje doble, así como un chasis muy bajo, resultan extraordinariamente flexibles y fáciles de maniobrar.

INTERIOR

Hay cuatro tipos de cabina en el TGM: C, L, LX y Crew. La C es la más pequeña y es ideal para quienes hacen entregas diarias. Gracias a que la altura de acceso es baja y a que las



puertas se abren bastante, es fácil entrar a ella. La L ofrece más comodidad que la C y tiene una cama detrás de los asientos así como un amplio espacio de almacenamiento. La LX es la mejor equipada de todas, tiene un techo más alto que permite pararte dentro de la cabina y una segunda cama disponible de manera opcional, pero si no la necesitas

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



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- 6 en línea de 6.9 litros, 250 HP a 340 HP y 850 a 920 lb-pie
- 6 en línea GNG de 280 HP y 850 lb-pie

TRANSMISIONES

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

EJE DELANTERO

- Muelles parabólicos

EJE TRASERO

- Muelles parabólicos
- Neumática

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

condicionado que regula la temperatura para garantizar un clima idóneo para incrementar el rendimiento y la productividad. El rediseñado habitáculo presenta franjas de aluminio cepillado, superficies de plástico granulado y manijas cromadas de satín que crean una sensación casi de lujo, algo nada común en un camión de trabajo.

La cama del modelo LX tiene una base de cinco secciones y es decentemente cómoda. El espacio de almacenamiento en las cabinas L y LX permite al copiloto estirarse y descansar mientras el camión se encuentra estacionado. Extendido a la mitad, ofrece un espacio muy práctico para guardar cosas con un volumen de 200 litros. >>



Por último, pero no por ello menos importante, los asientos son bastante cómodos y puedes elegir entre una amplia variedad que va de los fijos básicos, unos con suspensión neumática o los mejores, con soporte lumbar y calefacción. Además está disponible como

opción un sistema de aire acondicionado con control automático de temperatura que mantiene agradable el ambiente de la cabina en todo momento.

MOTORES Y TRANSMISIÓN

Todos los camiones MAN cumplen con la norma Euro 6 y el corazón del TGM es un seis cilindros de 6.9 litros con potencias entre 250 y 340 HP, el cual exprime al máximo cada litro de combustible y tiene el poder necesario para realizar cualquier trabajo. En cuanto a las transmisiones, está disponible una caja manual de nueve velocidades o una semi-automática TipMatic de doce relaciones. Recientemente ampliaron la oferta de motores con uno de gas natural de seis cilindros con 280 HP y la caja de cambios MAN TipMatic de 12 velocidades.

SEGURIDAD

El TGM también cuenta con sistema electrónico de frenado (EBS) y asistente de frenado que garantiza recorridos de frenado cortos en caso de tener que detener el camión rápidamente. Los sistemas intelligen-




tes de asistencia al conductor y seguridad como el programa de estabilidad ESP y el control de vía LGS opcional se aseguran de que el vehículo se mantenga eficazmente en el carril. Además, está disponible de modo opcional una luz de curvas, la cual proporciona visibilidad adicional que se agradece



especialmente cuando el cansancio empieza a dejarse sentir. El sistema de espejos retrovisores está diseñado de manera que al mirar hacia atrás no quede casi ningún punto ciego.

Otro sistema de seguridad activa que resulta bastante útil es el Sistema de Control de Carril, el cual avisa al conductor cuando

este abandona su carril de manera involuntaria. Además, el asistente de frenado de emergencia (EBA por sus siglas en inglés) tiene como objetivo prevenir o mitigar accidentes graves por alcance especialmente cuando la carretera se despeja -pues estudios han confirmado que es cuando más se producen los

choques por alcance-; el EBA reacciona al acercarse el camión tanto a los vehículos precedentes como a posibles obstáculos de la carretera. Si se detecta peligro de choque y el conductor no responde a las advertencias emitidas, entonces el EBA inicia una frenada de emergencia. 

PISA FIRME

INTERNATIONAL LT SERIES

HACE YA TRES AÑOS QUE INTERNATIONAL PRESENTÓ EL CAMIÓN QUE SE CONVERTIRÍA EN SU BUQUE INSIGNIA PARA LARGAS DISTANCIAS. EN ESE LAPSO, LA SERIE LT HA DEMOSTRADO QUE ES UNA SÓLIDA APUESTA EN EL SEGMENTO GRACIAS A UN EFICIENTE CONSUMO DE COMBUSTIBLE, ESPECIALMENTE CON EL MOTOR A26, QUE TE AYUDARÁ A INCREMENTAR TUS GANANCIAS. »



Parece que fue ayer cuando comenzó el Proyecto Horizon, una agresiva iniciativa con la que International renovó sus camiones de carretera. Fue en octubre de 2016 cuando "iniciaron las hostilidades" al presentar al LT Series en Las Vegas, un camión diseñado para convertirse en el buque insignia de los Clase 8 la marca. Este modelo fue desarrollado con un diseño centrado en el conductor e incorpora avanzadas tecnologías para lograr un mejor rendimiento en el consumo de combustible y maximizar el tiempo en servicio. La Serie LT está disponible en múltiples configuraciones, incluyendo una cabina de día y cuatro dormitorio: techo bajo de 56", hi-rise de 56" y 73", y sky-rise de 73".

DISEÑO

La encomienda para los diseñadores fue crear un camión más aerodinámico y todo parece indicar que hicieron muy bien su trabajo, pues International afirma que tiene un consumo de combustible 7 por



ciento más eficiente que el que hasta el momento de la presentación del LT Series era el camión más eficiente de la compañía, un ProStar 2017 con motor Cummins ISX15. El tres por ciento de esa eficiencia se debe a la aerodinámica gracias a ele-

mentos con menor resistencia al aire: cofre, defensa de tres piezas, apertura las ruedas, faldones y extensores laterales más largos que reducen el espacio con el tráiler. Del cuatro por ciento restante se encarga el tren motriz.





MOTORES Y TRANSMISIÓN

En un principio, International lanzó el camión los motores Cummins X15 y el N13 de Navistar; pero éste último fue reemplazado el año pasado por el más novedoso y ligero A26. Curiosamente, las cifras de potencia y torque

del A26 son muy similares a las del N13 -400 a 475 HP y 1,350 a 1,750 lb-pie-, pero la diferencia más importante es que el A26 es 55 libras más ligero y tiene un consumo de combustible hasta 5% más eficiente que el N13.

En cuanto al Cummins X15, tiene una poten-

cia que oscila entre los 400 y 565 caballos de fuerza y un par motor que va de 1,450 a 2,050 lb-pie. En cuanto a la transmisión, hay manuales Eaton Fuller manuales de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades, varias automatizadas de la misma casa (Plus, LSE, Advantage, SmartAdvantage).

SEGURIDAD

Para ayudar a que todo esté en orden, International equipó a la Serie LT con varios sistemas de asistencia que mejoran la seguridad. Uno de ellos es el de Mitigación de Colisiones Wingman Advanced de Bendix, el cual viene de serie en todos los modelos. También están disponibles el sistema Wingman Fusion y el OnGuardACTIVE de Meritor Wabco.

En cuanto a control de cruce, lleva uno de International, el cual reconoce el terreno y calcula continuamente la velocidad y engranaje más eficientes para la economía de combustible. A diferencia de otros sistemas de control de cruce predictivo, el de International utiliza mapas GPS preinstalados y la información comercial más reciente para hacer ajustes a la velocidad de cruce sin tener que haber recorrido la ruta previamente. >>





Durante la presentación de la Serie LT, el presidente de Navistar Bill Kozek reconoció que este camión era la respuesta de la compañía para enmendar los errores del pasado e iniciar un nuevo capítulo. Y tras ver la ofensiva de productos consistente en cinco diferentes Series de camiones (CV, MV, HV, HX y RH) que la marca lanzó desde 2016 a la fecha, queda claro que no se irán sin ofrecer pelea.

INTERIOR

International trabajó para asegurarse que los conductores encuentren un espacio de trabajo más cómodo y amigable con el usuario. Para ello realizaron numerosas entrevistas con camioneros, además de clínicas de manejo en las que reunieron los comentarios de cientos de conductores. El panel de instrumentos -con hasta quince medidores virtuales personalizables-, ofrece una buena vista de todos los medidores e incluye una pantalla donde se despliega información en tiempo real importante para el conductor, como el consumo de combustible. Además, la bocina de aire volvió a su posición tradicional e intuitiva sobre la puerta del conductor, una muestra más de que hay que darle al cliente lo que pida, pues esto fue algo que pidieron muchísimos conductores. »»





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

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- International A26 de 13 litros con 400 a 475 HP y 1,350 a 1,750 lb-pie
- Cummins X15 de 15 litros con 400 a 565 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumáticas International
- Neumáticas Hendrickson HAS y HTB

AUTOMATIZADAS

- Eaton Endurant de 11 y 12 velocidades
- Eaton UltraShift Plus de 13 y 18 velocidades
- Eaton UltraShift Plus LSE de 16 velocidades
- Eaton Fuller Advantage de 10 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos y taperleaf

TRANSMISIONES

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



Las líneas de la Serie LT fueron diseñadas para reducir la resistencia al viento, haciéndolo gastar menos combustible. Pero esto tiene una ventaja adicional, pues además se logró una reducción de cuatro Sones en el ruido causado por el viento, lo cual hace más silencioso y cómodo el camino. En cuanto a otros aditamentos que mejoran la seguridad, el camión lleva faros de LED de serie con micas de policarbonato que son resistentes a los impactos, un selector de veloci-

dad en el volante que permite a los conductores mantener la atención en el camino, un parabrisas de una sola pieza que mejora la visibilidad, además del sistema de Mitigación de Colisiones Bendix Wingman Advanced, que también forma parte del equipamiento de serie.

International también trabajó en otras características para mejorar la confiabilidad y mantenimiento, así como la funcionalidad. Un ejemplo de ello es que el nuevo sistema de postratamiento de envase individual no

solo es 60% más pequeño y 40% más ligero, sino que también es más fácil realizarle el servicio. Otro es que el cableado lleva un nuevo arnés y un módulo de distribución de energía para la cabina colocado dentro del camión, protegiéndolo así de los elementos. Uno más es que los puntos clave de servicio bajo el cofre, dentro de la cabina y alrededor del vehículo fueron diseñados ergonómicamente para un fácil acceso y servicio, y muchos componentes tienen un mayor intervalo entre mantenimientos. [7TL](#)



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

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.

CARGADORA URBANA

CHEVROLET CITY EXPRESS

EN UNA MOVIDA POCO CONVENCIONAL, CHEVROLET SE ALIÓ CON NISSAN PARA CREAR ESTA PEQUEÑA VAN DE CARGA BASADA EN LA NV200. SUS CARTAS FUERTES SON UNA DURABILIDAD PROBADA, BUENA ECONOMÍA DE COMBUSTIBLE Y UNA CAPACIDAD DE CARGA SUFICIENTE PARA LLEVAR DOS PALLETS CON MERCANCÍA. »







POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

Si la primera vez que viste la City Express te dio esa sensación de “yo la conozco de algún lado”, es porque esta van de trabajo es básicamente una Nissan NV200 con logotipos de Chevrolet. Y no, no es que se General Motors se haya aliado con Nissan como pasó con Fiat-Chrysler, sino que esta fue la estrategia de Chevrolet para tener un rival a la Ford Transit Connect sin gastar dinero en desarrollar un vehículo desde cero.

A diferencia de la Transit Connect, la City Express solo estará disponible en versión de carga, por lo cual no resulta útil para quien necesite transportar a más de dos personas ni tampoco podrá hacer doble turno llevando a los chicos a la escuela. Aquí hay dos asientos y mucho espacio de carga, nada más; sin embargo, esta van tiene varios puntos a favor, los cuales iremos viendo uno por uno.



DISEÑO

Fuera de la parrilla familiar de Chevrolet, la City Express es casi idéntico al de la NV200. Lo cual no es necesariamente algo malo, ya que las dimensiones del vehículo la hacen más que apta para moverse en entornos urbanos. Mide menos de seis pies de ancho, por lo cual resulta ideal para estacionarte en ciudades con calles estrechas, como Manhattan o San Francisco. Además,



para maximizar el área de carga tiene una distancia entre ejes y altura considerables; es increíble todo lo que puedes acomodar en sus casi 123 pies cúbicos de carga.

INTERIOR

La cabina de la City Express es todo negocios. Bandejas para plumas, espacio para laptop, porta folders y muchos otros



lugares para guardar cosas hacen fácil convertir esta van en una oficina móvil. Esto no quiere decir que no haya comodidades; el asiento del conductor es ajustable en seis posiciones, las ventanas son eléctricas y lleva un estéreo AM/FM/CD. Por supuesto, hay disponible de manera opcional un paquete de tecnología que te da Bluetooth, navegación y radio satelital. >>



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

TRANSMISIÓN

- Automática CVT

SUSPENSIÓN DELANTERA

- McPherson

CAPACIDAD DE CARGA

- 122.7 pies cúbicos y 771kg

PRECIO

- Desde 21,955 dólares



Pero lo realmente importante en esta van es el área de carga. Mide cuatro pies y seis pulgadas de ancho, perfecta para alojar un pallet de tamaño convencional y, con la profundidad de seis pies y 10 pulgadas podrás llevar dos pallets con mercancía en ella. Para asegurar que nada se mueva de su lugar, hay seis puntos de anclaje en el piso y, si necesitas espacio adicional para guardar cosas, el asiento del pasajero se pliega para darte una longitud máxima de casi 10 pies.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

En este apartado tampoco hay mayores novedades, pues lleva el mismo cuatro en línea de 2.0 litros con 131 caballos de fuerza y 139 libras pie. La transmisión es continuamente variable (CVT por sus siglas en inglés) y la tracción es delantera. La capacidad de carga está limitada a 1,500 libras, por lo cual el motor no debe sufrir mucho para desplazarla. La suspensión delantera es McPherson, mientras que la trasera de muelles parabólicos revela el carácter utilitario de la City Express. En cuanto a seguridad, lleva sistema ABS, control de tracción, de estabilidad y un de monitoreo de presión de llantas, además



de seis bolsas de aire en la cabina.

Sin duda, la City Express es una excelente opción para quien esté buscando una van de carga pequeña; pero no podemos dejar de mencionar que la Nissan NV200 lleva ya varios años en el mercado y cuesta 800 dólares menos, por lo cual quizá sea más complicado convencer a los potenciales clientes. **TL**





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

TODO TERRENO





Jeep® Gladiator Willys 2021

El nuevo Jeep® Gladiator Willys 2021 debuta con un diferencial trasero de deslizamiento limitado, rieles para rocas, neumáticos agresivos para terrenos con barro de 32 pulgadas y una apariencia resistente con detalles en negro. »»





POR: **TRANSPORTE LATINO** / ENRIQUE KOGAN

La marca Jeep® presenta una nueva edición del Jeep Gladiator 2021 en forma de modelos Willys, que ofrece un nuevo nivel de contenido personalizado para una apariencia distintiva que se combina con la legendaria capacidad Jeep 4x4.

"Basándonos en el ampliamente popular Wrangler Willys, nos complace anunciar que el modelo Willys se une a la línea Gladiator como otra forma de que Jeep se conecte con nuestros clientes", dijo Jim Morrison, director de la marca Jeep para Norteamérica. "Los modelos Gladiator Willys se remontan a la línea Jeep original a la vez que ofrecen un aspecto agresivo y una mayor capacidad adicional". Los modelos Jeep Gladiator Willys ya están disponibles para pedidos y en las salas de exhibición de Jeep.

JEEP GLADIATOR WILLYS

La línea Jeep Gladiator 2021 se ve reforzada por la adición de la edición Willys y



marca la primera vez que está disponible en Gladiator. La edición Gladiator Willys cuenta con un diferencial trasero de deslizamiento limitado, rieles y amortiguadores para rocas en la cabina Rubicon, y neumáticos para

terreno fangoso BFGoodrich KM2 de 32 pulgadas. Estas características, combinadas con la caja de transferencia de dos velocidades Command-Trac 4x4 a tiempo parcial de Jeep con una relación de transmisión de rango



bajo de 2.72: 1, refuerzan la capacidad todo-terreno del Gladiator Willys.

Esta capacidad adicional se destaca por una apariencia resistente. Las señales especiales de diseño exterior incluyen una calco-

manía Willys en el capó, una calcomanía clásica en el portón trasero de 4WD, rines exclusivos de aluminio negro de 17 pulgadas con tampografía gris y una parrilla deportiva negra brillante. Los tapetes para aguanieve

para todo clima también son estándar. El Gladiator Willys con sede en Sport S también incluye el Grupo de tecnología estándar con radio de 7 pulgadas con servicios de conexión y Grupo de conveniencia. »»

La Jeep Gladiator 2021, diseñada desde cero para ser la camioneta Jeep con mayor capacidad todoterreno de la historia, se basa en una rica herencia de camionetas Jeep resistentes y confiables con una combinación inigualable de utilidad robusta, diseño Jeep auténtico, libertad al aire libre, funcionalidad inteligente y versatilidad.

Equipado con el probado motor Pentastar V-6 de 3.6 litros y una caja de carga versátil, el Gladiator está construido para manejar las demandas de un estilo de vida activo al mismo tiempo que ofrece una experiencia de conducción al aire libre en un diseño inconfundiblemente Jeep. Combinando los atributos tradicionales de Jeep con sólidas credenciales de camiones, el Jeep Gladiator es un vehículo único capaz de llevar pasajeros y carga a cualquier lugar.

Todos los modelos Gladiator tienen una calificación Trail Rated con una insignia que indica que el vehículo está diseñado para funcionar en una variedad de desafiantes condi-



ciones todoterreno identificadas por cinco categorías clave de desempeño orientadas al consumidor: tracción, distancia al suelo, maniobrabilidad, articulación y vadeo.

La edición Gladiator Willys está disponible en ocho colores: negro, cristal de granito, gris aguijón, Billet, rojo petardo, blanco, azul hidro y mora. >>



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

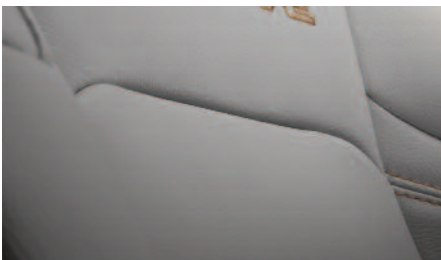
Cubierta y
recauchutaje

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.




El nuevo controlador de frenos de remolque Mopar brindará a los propietarios de Jeep Gladiator la capacidad de activar los frenos electrónicos en remolques debidamente equipados. Independientemente de los frenos del camión, el control adicional de los frenos del remolque permite una mayor potencia de frenado cuando es necesario, como en pendientes cuesta abajo, al tiempo que ayuda a minimizar el desgaste tanto del remolque como del vehículo. La cantidad de fuerza de frenado en el remolque se puede personalizar según los requisitos de carga.

"En Mopar, continuamos ampliando nuestra cartera integral de Jeep, que incluye más de 500 piezas y accesorios respaldados en fábrica y de calidad probada", dijo Mark Bosanac, Jefe de Servicio, Piezas y Atención al Cliente de Mopar, FCA - Norteamérica. "Nuestro nuevo controlador de freno de remolque mejora la eficiencia de frenado del Jeep Gladiator y maximiza la seguridad al remolcar".

El nuevo controlador de freno del remolque se integra fácilmente en el panel de instrumentos del Jeep Gladiator. Instalada frente a la palanca de cambios de la transmisión, la perilla redonda del controlador brinda una apariencia y sensación consistentes con el interior del vehículo. El nuevo controlador también se puede adaptar a los Jeep



Gladiators que ya están en la carretera.

Disponible para su compra como pieza independiente en EE. UU. Y Canadá, el nuevo controlador de freno de remolque Mopar tiene un precio minorista sugerido por el fabricante de \$ 299. La cobertura de garantía estándar respaldada por la fábrica de Mopar incluye dos años / millas ilimitadas desde la fecha de compra o hasta el resto de la garantía del vehículo nuevo de tres años / 36,000 millas. 

THE A JEYMES SAMUEL
FILM
HARDER
THEY FALL

SCREEN
STORY BY JEYMES SAMUEL
SCREENPLAY
BY JEYMES SAMUEL AND BOAZ YAKIN
DIRECTED
BY JEYMES SAMUEL



IN SELECT THEATERS AND ON
NETFLIX | COMING SOON

MEJORA TU CRÉDITO

CÓMO MEJORAR TU HISTORIAL CREDITICIO

¿ALGUNA VEZ TE HAS PREGUNTADO CÓMO LOGRAR MEJORES CONDICIONES A LA HORA DE PEDIR UN PRÉSTAMO? ¿CREERÍAS QUE PODRÍA SER TAN FÁCIL COMO AGREGAR LOS PAGOS DE FACTURAS DE TELECOMUNICACIONES Y SERVICIOS PÚBLICOS A TU ARCHIVO DE CRÉDITO? »



AYUDA!

Cuando pides un crédito, ya sea una tarjeta de crédito, un préstamo para un auto, un préstamo personal o una hipoteca, las instituciones de préstamo deben conocer su nivel de riesgo crediticio. Es decir, "Si le otorgo a esta persona un préstamo o una tarjeta de crédito, ¿cuál es la probabilidad de que me pague a tiempo?" Hay tres agencias principales de informes de crédito en Estados Unidos (Equifax, Experian y TransUnion) que tienen un expediente acerca de tu uso del crédito y otros datos acerca de ti. Estos registros se llaman informes de crédito y las instituciones de préstamo los verifican cuando solicitas un crédito. En la mayoría de los casos, las instituciones de préstamo también desean conocer tu calificación crediticia.

¿QUÉ ES UNA CALIFICACIÓN CREDITICIA?

Una calificación crediticia es un número que resume tu riesgo crediticio con base en una "fotografía instantánea" de tu informe de crédito en un momento específico. La calificación crediticia ayuda a que las instituciones de préstamo evalúen tu informe de crédito y calculen su riesgo crediticio. La calificación crediticia más usada es

la calificación FICO, creada por la empresa del mismo nombre. Las instituciones de préstamo pueden comprar calificaciones FICO de las tres agencias principales de informes de crédito.

Las instituciones de préstamo utilizan las calificaciones FICO como ayuda para tomar miles de millones de decisiones de otorgamiento de crédito todos los años. Las calificaciones FICO se generan con base únicamente en la información de los informes de crédito de los consumidores en los expedientes de las agencias de informes de crédito. Tu calificación crediticia influye en el crédito que se te otorga y en las condiciones (como la tasa de interés) que te ofrecen las instituciones de préstamo. Es una parte esencial de tu informe de crédito.

Dice un refrán que "lleva toda una vida construir una buena reputación y solo un momento para echarla a perder". Y esto es algo que aplica también para tu historial crediticio. Si bien una insolvencia o atraso en los pagos puede reducir tu calificación FICO rápidamente, para mejorarla se necesita más tiempo. Es por eso que es conveniente revisar tu calificación FICO de 6 a 12 meses antes de solicitar un préstamo considerable, para tener tiempo de tomar medidas correctivas si es necesario. Si te estás esforzando activamente por mejorar tu calificación, vale la pena hacer revisiones trimestrales o incluso mensuales. >>





¿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



CÓMO AUMENTAR TU PUNTAJE DE CRÉDITO

Después de registrarse para obtener una membresía gratuita en el sitio web de Experian, los consumidores pueden otorgar permiso para que Experian Boost se conecte a sus cuentas bancarias en línea para identificar los pagos de servicios públicos y telecomunicaciones. Una vez que un consumidor verifica los datos y confirma que desea que se agreguen a su archivo de crédito de Experian, se genera en tiempo real una puntuación FICO actualizada.

Si bien Experian espera que la mayoría de los consumidores con crédito activo se beneficien de la nueva plataforma, se prevé que los consumidores con archivos de crédito delgados (menos de cinco líneas comerciales) y puntajes entre 580 y 669 se beneficien más de Experian Boost. "Es maravilloso ver a Experian liderando el empoderamiento de los consumidores", dijo José Quiñonez, fundador y CEO de Mission Asset Fund, una organización sin fines de lucro con sede en San Francisco dedicada a mejorar el acceso financiero. "Experian Boost dará a las personas con un historial de crédito limitado la oportunidad de establecer su solvencia, que es fundamental para mejorar la inclusión financiera en América."

IMPULSA TU CRÉDITO

Experian Boost es una herramienta financiera disponible sin costo para todos los adultos activos con crédito en los Estados Unidos, la cual permite a los consumidores agregar un historial de pago positivo directamente en su archivo de crédito de Experian para tener la oportunidad de aumentar instantáneamente su puntaje FICO. Esta herramienta se anunció hace menos de cuatro meses y, en este corto periodo, los resultados iniciales revelaron que:

- Dos tercios de los consumidores vieron una mejora instantánea en su puntaje FICO.
- Dependiendo del nivel de crédito, 10-15% de los consumidores pasaron a una mejor categoría de puntaje.
- El aumento promedio del puntaje FICO fue de más de 10 puntos.

El impacto potencial es significativo ya que los consumidores con puntajes de crédito bajos o de alto riesgo a menudo enfrentan tasas de interés más altas cuando intentan obtener acceso al crédito. Según Credit Builders Alliance, tener un puntaje de crédito de alto riesgo le costará al consumidor promedio aproximadamente \$200,000 más a lo largo de su vida. Por ejemplo, un consumidor con un puntaje FICO de 720 pagará \$ 4,020 menos por un préstamo automotriz de \$10,000 a 5 años, ahorrando \$67 al mes en comparación con alguien con un puntaje de 500.



El añadir historiales de pago a un expediente de crédito a través de Experian Boost permitirá a los prestamistas a tomar decisiones más informadas cuando consideren posibles prestatarios. Solo los historiales de pagos positivos se agregarán a través de la plataforma y los consumidores pueden eliminar los datos de su archivo de crédito de Experian en cualquier momento. No hay límite de cuántas veces se puede usar Experian Boost para aportar nuevos datos.

¿FICO LO ES TODO?

No. La mayoría de las instituciones de préstamo utilizan una serie de parámetros para tomar decisiones de crédito. Uno de estos parámetros es la calificación FICO. Las instituciones de préstamo pueden considerar información como la cantidad de deuda que puedes manejar dentro de lo razonable en función de tus ingresos, tu historial de empleo y tu historial de crédito. Con base en la revisión de esta información y en las políticas específicas en materia de seguros, las instituciones de préstamo pueden otorgarte un crédito aun cuando tu calificación FICO sea baja, o bien pueden rechazar tu solicitud de crédito aunque su calificación sea alta.


ENTRE OTRAS CALIFICACIONES ENCONTRAMOS:

Calificaciones de riesgo de la solicitud. Muchas instituciones de préstamo utilizan



sistemas de calificación que incluyen la calificación FICO, pero que también consideran la información de su solicitud de crédito.

Calificaciones de riesgo del cliente. Una institución de préstamo podría usar estas calificaciones para tomar una decisión de crédito acerca de sus clientes actuales. También se conocen como "calificaciones conductuales" y suelen considerar la calificación FICO junto con la información de cómo ha pagado sus deudas con esa institución en el pasado.

Otras calificaciones de crédito. Estas calificaciones podrían evaluar tu informe de crédito de manera distinta que con FICO, y a veces, una calificación más alta podría significar un mayor riesgo y no uno menor como en el caso de FICO. Al adquirir una calificación de crédito para uno mismo, la mayoría de los expertos recomienda la FICO, ya que es la que la mayoría de las instituciones de préstamo utilizan para tomar decisiones de crédito. 





¿QUIERES SER

CAMIONERO?

CÓMO PRESENTAR UNA QUEJA POR COERCIÓN O ACOSO

LA VIDA COMO CONDUCTOR PROFESIONAL PUEDE SER MARAVILLOSA, PERO ESO NO QUIERE DECIR QUE SEA UNA CAMA DE ROSAS Y ESTÉ EXENTA DE SITUACIONES MOLESTAS. UNA DE ELLAS ES CUANDO TU JEFE TE EXIGE QUE COMETAS UNA INFRACCIÓN PORQUE SI NO LO HACES... VAMOS, A VECES NI SIQUIERA TIENEN QUE DECIR LAS PALABRAS EN VOZ ALTA, LA AMENAZA ES CLARA.

Lo que puedes hacer ante una situación como ésta es presentar una queja a través de la Base de Datos Nacional de Quejas del Consumidor (nccdb.fmcsa.dot.gov). Si haces clic en la sección "Conductor", verás la opción para una "Queja de camión" y, bajo ese encabezado, "Obligado a cometer una infracción". Las quejas se envían a las oficinas de la división de la Administración Federal de Seguridad de en el Transporte (NHTSA por sus siglas en inglés), que se encuentran en todos los estados.

Para que una queja de coacción sea procesable, el conductor primero debe decirle al expedidor/receptor, corredor, agente de carga o transportista que hacer lo que se le pide violará una regulación federal. Luego, la otra parte necesitaría tomar medidas o hacer amenazas que puedan interpretarse como un intento de limitar las oportunidades de trabajo.

Un ejemplo que de ello es cuando un conductor está fuera de horario debido a causas que no son imputables a él o ella y un transportista o agente amenaza con no darle más trabajo en el futuro si la entrega no se rea-

LA FMCSA QUERRÁ SABER AL MENOS LOS SIGUIENTES DATOS:

- Tu nombre, dirección y número de teléfono y los de la compañía que te coacciona.
- Origen y destino del envío.
- Los números de identificación del Departamento de Transporte (DOT) y el de autotransportista (MC), si están disponibles. Esto podría no ser aplicable a la mayoría de los expedidores y receptores, pero sí lo es para un corredor o agente de transporte.
- Las infracciones específicas reportadas. Esto podría incluir la violación de las prohibiciones de coerción en 49 CFR 390.6 (o el acoso relacionado con ELD en 49 CFR 390.36), así como otras infracciones que fueron coaccionadas.
- Documentación del acto coercitivo. Se alientan los mensajes de texto o correo electrónico y sus respuestas, capturas de pantalla de registro, registros de dispositivos de registro electrónico, etc.

liza a tiempo. Como una amenaza puede ser accionable, la violación forzada no tiene que ocurrir.

Si un empleador toma medidas de represalia punitivas luego de que un conductor de la compañía o un contratista independiente






se niega a violar una regulación, una queja emitida mediante el proceso de denuncia de irregularidades de la Administración de Seguridad y Salud Ocupacional podría obligar al empleador a revertir su acción, ya sea un despido de represalia u otra cosa. El sitio para levantar una denuncia es [OSHA.gov/whistleblower/WBComplaint.html](https://www.osha-slc.gov/whistleblower/WBComplaint.html).

"Si tu transportista quiere obligarte a hacer una entrega", dijo un director de seguridad actual que conducía anteriormente, y que prefirió permanecer anónimo, "envíale el siguiente texto o mensaje: 'Por FMCSR 392.3

[u otra regla que sería infracción] y la Regla de coerción del conductor, te sugiero que me permitas conducir de acuerdo con las regulaciones. Seguiré con los requisitos de notificación de la FMCSA si continúa obligándome a conducir más allá de las limitaciones legales'".

Por supuesto, ceder ante la presión para violar las regulaciones te abrirá a posibles problemas si eres inspeccionado. Las anotaciones claras dentro del registro y una copia de su queja al DOT, en caso de que hagas una, podrían explicar el problema para la mayoría

de los oficiales. Sin embargo, esto no está garantizado, ya que la interpretación de los registros electrónicos en circunstancias cuestionables ha sido desigual bajo el mandato de ELD.

Sin duda, la FMCSA y sus socios estatales podrían hacer más para publicitar los métodos para informar incidentes de coerción. Demasiados conductores y propietarios-operadores no se dan cuenta de que, entre otras cosas, la Base de Datos Nacional de Quejas del Consumidor está ahí para presentar quejas de coerción. 

CUIDA TUS CABLES

MANTENIMIENTO DE LOS SISTEMAS ELÉCTRICOS DEL REMOLQUE

CON CAMIONES Y REMOLQUES CADA VEZ MÁS "TECNOLOGIZADOS", LOS SISTEMAS ELÉCTRICOS SON UNA PIEZA CLAVE PARA EL CORRECTO FUNCIONAMIENTO DE TU VEHÍCULO. PARADÓJICAMENTE, LAS FALLAS EN ELLOS MUCHAS VECES SE DEBEN A UN POBRE MANTENIMIENTO DE ALGO TAN SIMPLE COMO EL CONECTOR DE 7 PINES. SIGUE LEYENDO PARA VER CÓMO EVITAR ESTOS PROBLEMAS. »





A medida que los remolques se vuelven más complejos, con sus propios sistemas de telemática y diagnóstico, más equipos auxiliares y dispositivos electrónicos más sensibles, la necesidad de mantener esos sistemas en funcionamiento será cada vez más difícil. Ya estamos cerca de la capacidad en términos de circuitos que provienen del tractor, limitados por la capacidad del conector de remolque tradicional de 7 pines. Pero los ingenieros piensan más allá de 7 a 15 pines, e incluso sistemas eléctricos de remolque autosuficientes que pueden alimentar sistemas auxiliares a bordo del tractor. Eso es una inversión de roles, y puede estar más cerca de lo que piensas.

¿Con qué frecuencia los conductores informan una falla del sistema antibloqueo de frenos en el remolque, solo para descubrir en el taller que la clavija central del enchufe de 7 vías no estaba pasando corriente? Esa clavija es la única ruta al remolque para la energía destinada no solo al ABS, sino también a los sistemas automáticos de inflado de neumáticos, telemática, etc. A veces puede haber mucha potencia viajando a través de esa línea, o no. Si el fusible está quemado, nada en ese circuito funciona. Si el conector está muy corroído, los voltajes pueden verse comprometidos, lo que resulta en códigos de falla y bajo rendimiento de los componentes.

"Cuando alguien dice que tienen un problema con su ABS, o que no pueden cargar su compuerta levadiza, el primer lugar donde miro es la clavija central", dice Gerry Mead, director ejecutivo de innovación de Phillips Industries. "Todo, excepto la iluminación, pasa a través de esa clavija. Aproximadamente la mitad de los camiones que reviso para detectar problemas eléctricos en el remolque están conectados a los tractores con un fusible quemado o una clavija central muy corroída". La corrosión en el enchufe J560 y el cable flexible del remolque es un gran problema, especialmente en áreas donde se usa una gran cantidad de descongelante en las carreteras durante el invierno. El extremo del tractor de ese cable casi nunca se extrae e inspecciona, prueba y limpia. Comprobar la conexión es más importante que nunca con todos los datos de multiplexación y portador de línea de alimentación (PLC por sus siglas en inglés) que van y vienen a lo largo de esos circuitos.

Existen soluciones de cableado que resolverán muchos de estos problemas, pero



muchas flotas son reacias a probar algo nuevo. Incluso con todos los conectores sellados en el mercado, las flotas todavía parecen preferir un enchufe de metal en el conector del remolque J560, dice Mead. "Si se trata del precio, el costo adicional de un conector premium es de sólo alrededor del 10%. Eso no es mucho dinero para reducir ese tipo de problemas".

Él también cree que las cargas en el

conector actual aumentarán a medida que se agregue más tecnología al remolque, lo que hará que la corrosión de esos pines sea un problema aún mayor en el futuro. "El J560 de 7 vías es anticuado y en cualquier momento tendremos que pasar a un pin de 15 pines, el estándar europeo", dice Mead. "Tiene que suceder. Quiero decir, estamos saturados. Hay mucho que podríamos hacer con ese conector de 15 pines".



PONER ENERGÍA EN EL REMOLQUE

Hay un gran problema con las compuertas levadizas. Por lo general, se encuentran en la parte posterior del remolque, mientras que el alternador está en el frente del camión. Por lo general, las baterías de la compuerta levadiza se cargan desde el tractor. Debido a la longitud del tendido del cable, tal vez un alternador de menor tamaño, y la inevitable corrosión en el

cableado, las baterías, y en última instancia el motor de la compuerta levadiza, pueden no estar recibiendo todo el voltaje necesario para un rendimiento óptimo.

Dado que el J560 puede ser el talón de Aquiles de un camión, ¿qué pasaría si el remolque generara su propia energía eléctrica a través de paneles solares, o tal vez la energía generada por un motor eléctrico como el que ConMet presentó en el North

American Commercial Vehicle Show? La energía producida por un generador montado en la rueda y almacenada localmente podría resolver muchos de esos problemas. Si bien Conmet no se ha dirigido específicamente a las compuertas levadizas (por ahora se está enfocando en alimentar unidades de refrigeración eléctrica), la compañía dice que podría usar el motor para alimentar sistemas eléctricos auxiliares en el remolque. >>

Los remolques con distancias cortas de recorrido entre paradas pueden no ser capaces de optimizar la carga de la batería de la compuerta levadiza sin ralentí. La energía solar puede resolver muchos de esos problemas y, en el proceso, evitar que las baterías se descarguen demasiado, lo que limita el ciclo de vida. Bob Doane, director de tecnología del proveedor de soluciones de energía solar eNow, dice que un distribuidor de autopartes vio una gran diferencia en la duración de la batería después de agregar una pequeña matriz de paneles solares a los techos de sus remolques. "AutoZone estaba reemplazando las baterías para compuertas levadizas cada 8-10 meses", comentó Doane. "Hemos tenido los paneles solares en un grupo de remolques de prueba durante 30 meses y no han tenido que reemplazar una sola batería".

La energía solar no solo puede mantener las baterías cargadas, sino que la electrónica asociada también puede optimizar la carga de la batería. "Podemos poner toda la corriente posible en el modo de carga masiva hasta que la batería alcance su voltaje óptimo de 14.2 a 14.4", dice Doane. "Luego cambiamos al modo de absorción, donde el voltaje se mantiene estable, pero la corriente se recupera. Eso asegura que las placas de la batería no se sulfaten por sobrecarga".

Según Mead, un sistema de climatización alimentado por celdas solares en el techo del remolque costaría menos de la mitad de lo que costará una unidad de potencia auxiliar (APU por sus siglas en inglés) a diesel durante su vida útil, incluso menos cuando se toma en cuenta el mantenimiento. "Cuando trabajaba en una flota, mantenía un remolque durante 10-12 años, en comparación con cuatro o cinco años para un tractor", comentó. "Eso es el doble del tiempo para la recuperación de la inversión de las células solares en comparación con el APU montado en el tractor, y las celdas solares literalmente no necesitan mantenimiento. Incluso si algunas células se dañan en un golpe de árbol o algo así, el resto del panel sigue funcionando. Con un conector de 15 pines entre el tractor y el remolque, ni siquiera necesitaríamos cables adicionales".

LA IMPORTANCIA DEL MANTENIMIENTO ELÉCTRICO

Hasta que tengamos conectores de 15 clavijas entre los tractores y los remolques y la corriente fluya en ambos sentidos entre los

5 FORMAS DE ENFRENTAR PROBLEMAS DE CABLEADO

1. Presta mucha atención al enrutamiento del cable y a las posibles fuentes de daños en el cable por rozaduras y vibraciones durante la inspección previa del camión. Resuelve los problemas antes de que el camión entre en servicio; si es necesario, habla con el fabricante o el distribuidor sobre los problemas de enrutamiento de cables para evitar futuros problemas.
2. Crea una política de reparación de cableado para que todos los técnicos arreglen el cableado exactamente de la misma manera. Existen procedimientos para reparar varios conectores sellados suministrados por los fabricantes. Síguelos. Si hay grasa dieléctrica u otro aislante dentro de un conector, asegúrate de rellenar el conector después de arreglarlo.
3. Establece una política y un procedimiento para reparar o reemplazar conectores. No uses conectores a tope que no estén sellados. Estos son rápidos y simples, pero no ofrecen protección contra la corrosión. Usa conexiones soldadas y / o engarzadas con tubos termocontraíbles de doble pared para sellar y aislar la conexión.
4. Capacita a tus técnicos sobre cómo usar multímetros y otras herramientas de diagnóstico. Asegúrate de que entiendan íntimamente la ley de Ohm, las pruebas de carga de batería, los drenajes parásitos, las caídas de voltaje y las corrientes de corriente.
5. Toma cada probador de circuito estilo sonda en tu taller y achata las puntas. Asegúrate de que tus técnicos entiendan claramente que nunca deben perforar el aislamiento del cableado al diagnosticar problemas de circuito.



vehículos, el tamaño correcto de los cables y el mantenimiento eléctrico de vanguardia continuarán siendo las claves para que la instalación eléctrica de los sistemas del remolque sea confiable. Actualmente, la confiabilidad significa más que simplemente mantener en funcionamiento la compuerta trasera. Los conductores no responden bien al tiempo de inactividad, y tu mantenimiento eléctrico y visión específica (o la falta de ella) podrían tener un impacto en las tasas de retención del conductor.

Por otro lado, la mayoría del mantenimiento eléctrico no es excesivamente complicada. Y no confundamos el mantenimiento eléctrico básico con la solución de problemas electrónicos, lo que realmente sí requiere de

más conocimiento. "El mantenimiento eléctrico básico puede parecer bastante elemental, pero requiere técnicos disciplinados que sigan los procedimientos adecuados", dice Darry Stuart, quien ha sido miembro del Consejo de Mantenimiento y Tecnología de la ATA por más de 35 años. "Es fácil tomar atajos, y dado que a la mayoría de los técnicos realmente no les gusta hacer el mantenimiento de la batería, debes exigirles que hagan el trabajo correctamente. El desconectar o no los cables, limpiar los conectores y probar la carga de las baterías no debería dejarse a la discreción del técnico. Ese trabajo debe hacerse en todos y cada uno de los mantenimientos preventivos. No hay pero que valga". 

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

APNEA DEL SUEÑO

CÓMO TRATAR LA APNEA DEL SUEÑO

NO DEJES QUE ESTE TRASTORNO DEL SUEÑO TE DEJE FUERA DE SERVICIO. SI CREES QUE TIENES APNEA OBSTRUCTIVA DEL SUEÑO, LEE ESTE ARTÍCULO PARA QUE SEPAS QUÉ PUEDES HACER PARA PERMANECER TRAS EL VOLANTE. »



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

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



DISPOSITIVOS DE PRESIÓN POSITIVA EN VÍAS RESPIRATORIAS

1 Las máquinas de presión positiva en las vías respiratorias, utilizadas con una variedad de máscaras para respirar, son el tratamiento más utilizado para la apnea del sueño moderada y grave. La máscara, que se coloca cómodamente sobre la nariz, o a veces la nariz y la boca, durante el

sueño, suministra aire a presión que fluye de forma continua o intermitente hacia la garganta del durmiente. El aumento de la presión de aire evita que las vías respiratorias del durmiente colapsen.

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

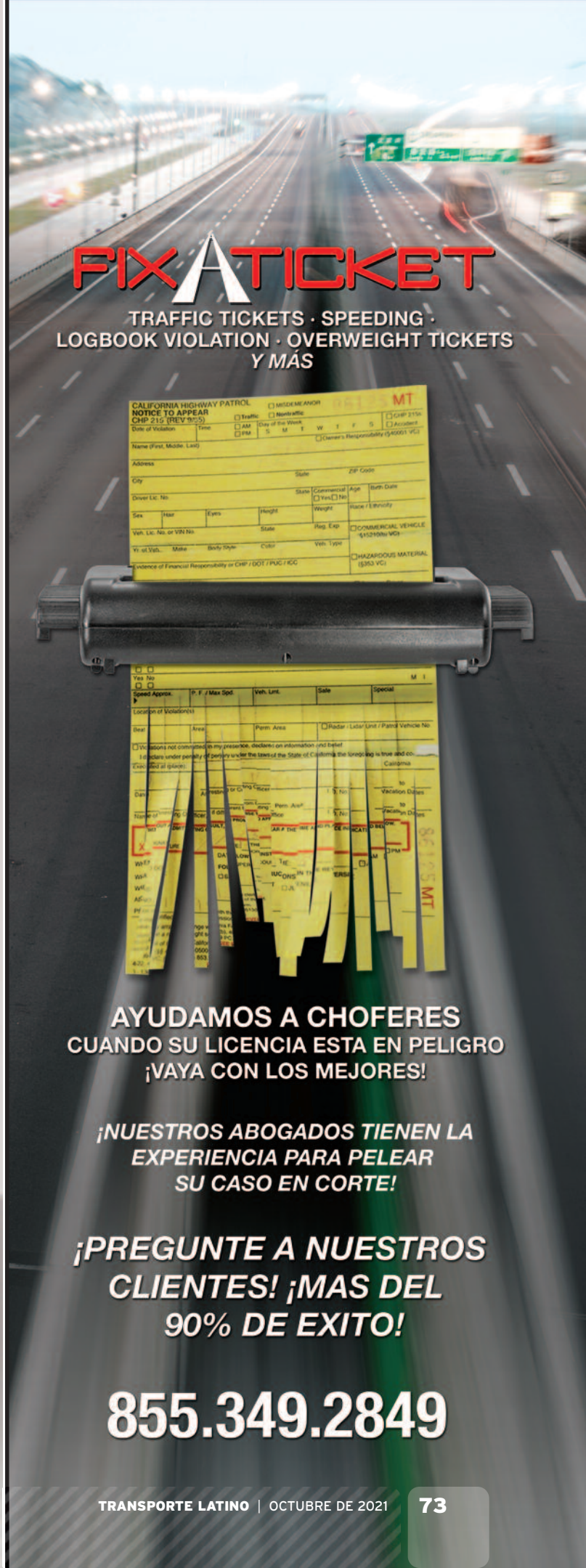
APARATOS ORALES

2 Los aparatos orales para el tratamiento de la apnea del sueño siguen aumentando en popularidad a medida que aumenta la conciencia entre el público de que los aparatos orales son un tratamiento eficaz de primera línea para muchas per-



sonas que sufren de apnea del sueño. Más de 100 aparatos orales diferentes están aprobados por la FDA para el tratamiento de los ronquidos y la apnea obstructiva del sueño. Estos aparatos se usan en la boca, como un protector bucal deportivo o un aparato de ortodoncia, mientras duermes. Los aparatos orales mantienen la mandíbula inferior hacia adelante lo suficiente como para mantener la vía aérea abierta y evitar que la lengua y los músculos de la vía aérea superior se colapsen y bloqueen la vía aérea.

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



FIX A TICKET

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



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

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

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

855.349.2849



TERAPIA DE ESTIMULACIÓN DE LAS VÍAS RESPIRATORIAS SUPERIORES

3 Algunas personas con apnea obstructiva del sueño, o OSA, no pueden usar la terapia de presión positiva continua de las vías respiratorias (CPAP), el tratamiento de OSA que se prescribe con más frecuencia, a pesar de los mejores esfuerzos. Ahora hay una nueva terapia clínicamente probada para algunas personas con OSA de moderada a grave que no pueden usar CPAP: la terapia de estimulación de las vías respiratorias superiores (UAS, por sus siglas en inglés).

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

- Se te diagnosticó apnea obstructiva del sueño.
- No puedes usar o aliviarte con CPAP.

El sistema consta de tres componentes: un pequeño generador, un cable de sensor de respiración y un cable de estimulación -todo controlado por el pequeño control remoto portátil Inspire Sleep-. Simplemente comienza la terapia

por la noche antes de acostarte y apágala por la mañana cuando te despiertes. Cuando se activa, la terapia Inspire monitorea continuamente tus patrones de respiración durante el sueño y proporciona una estimulación suave a los músculos

de las vías respiratorias, lo que mantiene la vía aérea abierta. Tu médico de terapia UAS también evaluará la anatomía de las vías respiratorias y el estado de salud general para determinar si la terapia Inspire es adecuada para ti.

¿TIENES APNEA?

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

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

FUENTE: NIH.gov

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

OTROS SÍNTOMAS DE LA APNEA:

- Fatiga excesiva durante el día (especialmente al manejar o en periodos de inactividad)
- Dolores de cabeza matutinos
- Problemas de memoria y concentración
- Frecuentes cambios de humor, depresión o irritabilidad

- Despertarse a orinar frecuentemente
- Boca seca o irritada al despertar

POSIBLES INDICADORES DE APNEA:

- Historial de diabetes
- Historial de hipertensión
- Índice de masa corporal supe-

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

ZACHARY LEVI

ACADEMY AWARD® WINNER
ANNA PAQUIN

WARNER

13

SOME DREAMS BECOME DESTINY.

AMERICAN UNDERDOG

BASED ON THE TRUE STORY OF LEGENDARY QUARTERBACK KURT WARNER

CHRISTMAS DAY

KINGDOM
STORY COMPANY

LIONSGATE
© 2007 Lions Gate Inc. All Rights Reserved.

BAJAR DE PESO

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

En algunas situaciones, un médico puede recetar medicamentos para perder peso a un paciente con sobrepeso u obesidad con AOS.

DESCONGESTIONANTES NASALES

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

TERAPIA POSICIONAL

Algunas personas roncan o tienen apnea del sueño solo cuando duermen boca arriba.

Estas personas pueden eliminar o reducir el bloqueo de las vías respiratorias simplemente aprendiendo a dormir de lado.

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

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


CIRUGÍA

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

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

necesidad de otro tratamiento.

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

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



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

ALTA PRECISIÓN

CÓMO AJUSTAR LOS BALEROS

¿SABÍAS QUE TENER MAL AJUSTADOS LOS BALEROS DE TU CAMIÓN PUEDE AFECTAR LA VIDA DE LAS LLANTAS, LOS FRENOS Y EL SISTEMA ABS, ENTRE OTROS? ¿Y QUE BASTA CON UN ERROR DEL GRUESO DE UNA HOJA DE PAPEL PARA DESAJUSTARLOS? ENTÉRATE CÓMO PUEDES HACERLO CORRECTAMENTE. »





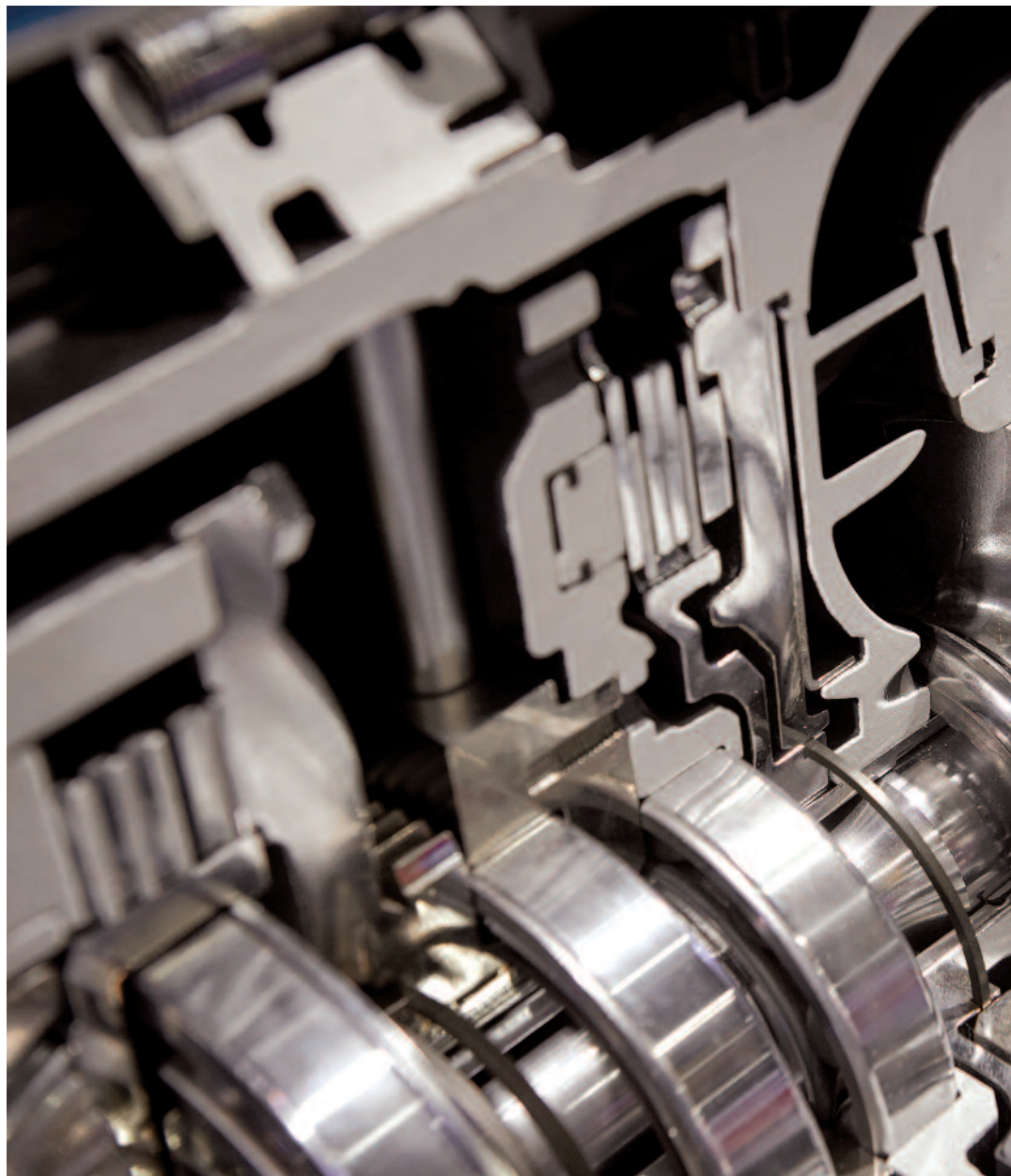
En algún lugar entre el grosor de un cabello humano y una hoja de papel. Esa es la tolerancia con la que estás jugando cuando ajustas los cojinetes de las ruedas. Numerosas fuentes dicen que el diámetro de un cabello promedio es de 0.001" y una hoja de papel de oficina estándar es de 0.005 pulgadas. En contexto, el juego final tolerable para los baleros de los camiones es el mismo: 0.001 a 0.005 pulgadas, o 0.025 a 0.127 mm. En otras palabras, es perfectamente aceptable ajustar los cojinetes de las ruedas para que estén un poco flojos, pero no demasiado flojos.

Si se sigue rigurosamente, el procedimiento descrito en la Práctica Recomendada 618B del Consejo de Tecnología y Mantenimiento (TMC por sus siglas en inglés) de las Asociaciones de Transportistas Americanos ajustará un balero estándar a esa tolerancia y luego se verifica con un indicador de cuadrante. Los gerentes de mantenimiento que siguen al RP 618B pueden estar bastante seguros de que sus ruedas se mantendrán en su lugar, no serán un obstáculo para el ahorro de combustible, los sellos no tendrán fugas y los neumáticos no experimentarán ciertos tipos de desgaste irregular.

En realidad, es mejor para los baleros si están un poco apretados, pero como es casi imposible medir la estanqueidad, también conocida como precarga, la industria optó por una solución "lo suficientemente buena" y desarrolló un procedimiento de ajuste que permite un poco más de juego final. Si bien ésta no es la condición perfecta para el balero, sí puede ser medida y repetida con precisión por técnicos expertos que están dispuestos a dedicar unos 10 minutos por cada retén de rueda para obtener un ajuste lo más cercano posible a lo ideal.

Lo ideal, por supuesto, es cero juego final o ligera precarga. El fabricante de baleros Timken dice que una ligera precarga puede mejorar la vida útil de los baleros, el sello y los neumáticos, pero solo si el proceso completo está bajo control. En este contexto, "en control" significa que realmente se sabe que el proceso de configuración de los baleros dará como resultado un rango de configuración consistente.

Desde la perspectiva del balero, la diferencia entre el juego final y la precarga es significativa. El potencial para reducir la vida útil de los baleros con cargas previas excesivas

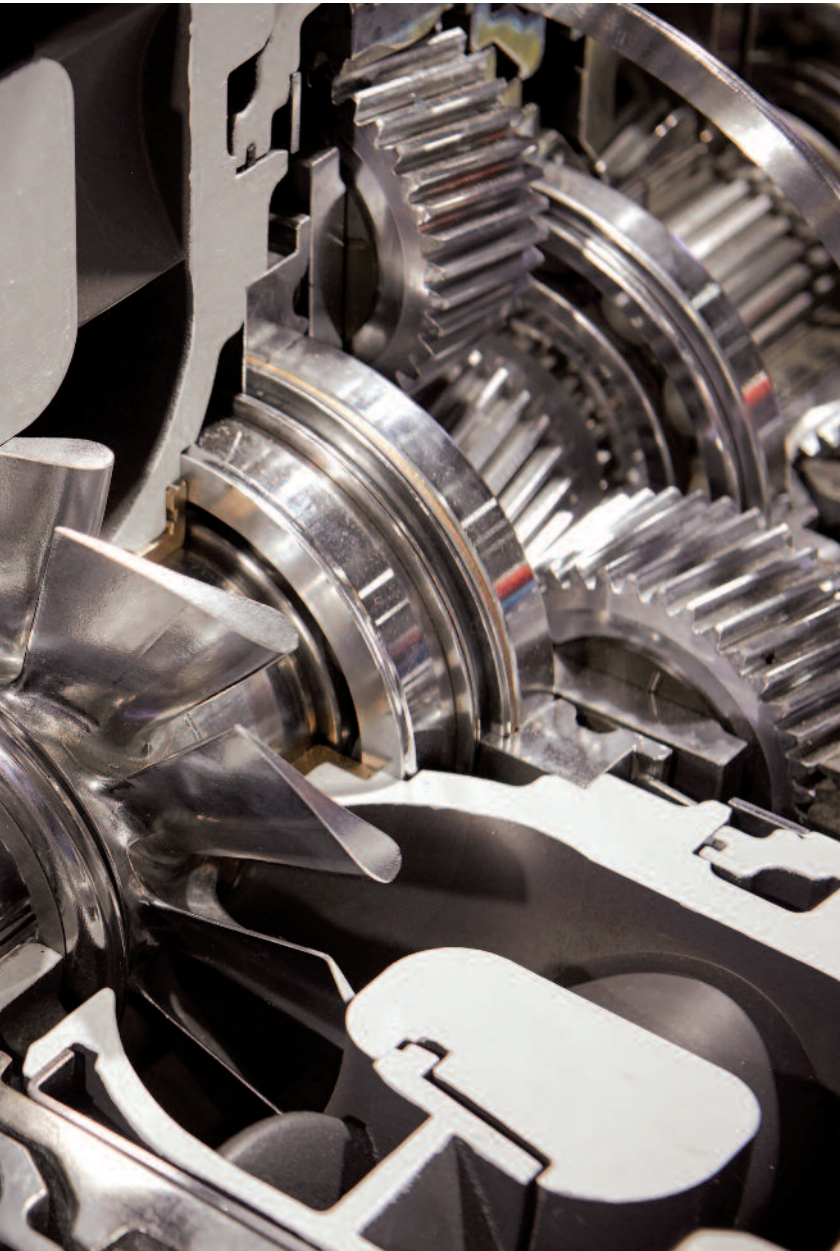


es mucho más alto que la reducción de la vida útil con un espacio excesivo, según Divjot Singh, ingeniero de aplicaciones de NTN Bearing Corporation of America.

"La precarga excesiva causará una fricción excesiva y el balero se calentará, comprometiendo la lubricación y, eventualmente, provocará una descamación (material desprendido) en el extremo grande de los rodillos/carreras", dice. "Por otra parte, ajustar el balero demasiado flojo provoca una holgura y vibración excesivas en el sistema. Esto podría llevar a una multitud de problemas, como bamboleo de las ruedas y la fuga del sello, así como problemas de frenos y ABS, entre otros. Eventualmente, un ajuste dema-

siado flojo causará una descamación en el extremo pequeño de los rodillos/carreras, lo que puede llevar a fallas y una posible pérdida de la rueda".

Con el juego final, esencialmente estás midiendo un espacio. Desde 0.001 hasta el infinito; sigue siendo un hueco. Un espacio significa que hay una fuerza "cero" aplicada contra el rodamiento. El ancho del espacio importa, como explica Divjot, porque permite el movimiento en el rodamiento, lo que puede producir resultados indeseables. Con la precarga, las dos superficies están en contacto y la tuerca ejerce una fuerza sobre el rodamiento. El problema radica en determinar la intensidad de la fuerza.



No existe una correlación entre la cantidad de torsión utilizada para sujetar la tuerca y la cantidad de fuerza aplicada al balero. Y la fuerza aplicada al balero con una llave dinamométrica es exponencial en lugar de lineal. En otras palabras, una vez que se elimina la brecha y las dos superficies están en contacto, incluso un ligero aumento en el torque aplicado a la tuerca hará que la fuerza aplicada al balero se dispare, aumentando así el riesgo de una carga previa excesiva.

Se podría decir que el RP 618B o cualquier otro procedimiento que resulte en 0.001 a 0.005 de juego final es una concesión que peca de precavida para evitar que una carga excesiva dañe el balero. >>

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.

PRE-AJUSTADO O PRECARGADO

El RP 618B del TMC se usa ampliamente en camiones, pero ajustar manualmente los baleros es un procedimiento delicado. Muchas flotas y la mayoría de los fabricantes de equipo original ahora utilizan concentradores y conjuntos de baleros preajustados de ConMet o Stemco. Estos diseños utilizan un espaciador entre los baleros diseñado para lograr la configuración correcta de estos simplemente aplicando una cierta cantidad de torsión al instalar la tuerca externa. Los baleros son forzados juntos apretando la tuerca, pero solo hasta donde el espaciador lo permita. Con la cantidad de torsión correcta, los baleros se ajustan lo más cerca posible a un juego final cero o con una precarga muy ligera, la condición óptima para la vida útil del balero.

Los cubos preajustados exigen a los técnicos de tener que medir el juego final y, por lo general, ahorran una gran cantidad de tiempo de instalación a la vez que proporcionan una mayor precisión en el ajuste de los rodamientos. Sin embargo, los técnicos deben conocer los procedimientos asociados con los diversos sistemas y utilizar herramientas calibradas correctamente.

"Nuestro requisito de torque de 200 lb-pie es el valor de torque mínimo recomendado. Si un usuario final preferiría aplicar un torque al sistema de hasta 250 lb-pie, es posible tener en cuenta las variaciones en el ajuste de torsión de la llave dinamométrica", explica Jim Rosema, director de la categoría de productos para retenes de rueda en Stemco. "Pero si un técnico ajusta el sistema Trifecta por error a un valor más alto, el sistema funcionará como se diseñó". >>

Con los sistemas estándar de retenes de rueda, diferentes tipos de tuercas de husillo tienen diferentes procedimientos de torsión. Es importante que los técnicos puedan identificar las diferentes tuercas del husillo y estar al tanto del procedimiento correcto para cada tipo.

"Es importante que los técnicos estén bien informados no solo para identificar los diferentes estilos de tuercas de husillo, sino también para conocer el procedimiento correcto para cada tipo", advierte Tony Ryan, gerente de servicio técnico y capacitación de SAF-Holland. "Un error común cometido por los técnicos es el uso de múltiples extensiones en las llaves de torsión al apretar la tuerca del eje del eje. Las extensiones pueden comprometer la precisión de la lectura de la



llave dinamométrica".

La otra alternativa al RP 618B y los concentradores preajustados es establecer una ligera precarga en su balero con una herramienta patentada llamada Dr. Preload. Está diseñada por Temper Axle y distribuida por Meritor. Simplifica la instalación, reduce la instalación a solo unos minutos y establece una cantidad medida de precarga en los baleros.

"El procedimiento recomendado de SAE, el J2535, proporciona configuraciones de precarga objetivo y máxima para ejes de remolques y tractores Clase 8 como una guía

para cualquier proveedor que pueda desarrollar sistemas para la precarga de los rodamientos de los extremos de las ruedas", dice Ray Piascik, director de marketing y ventas de Temper Axle, creadores del sistema Dr. Preload. "Nuestro sistema fue diseñado para cumplir con esos objetivos cuando instalamos baleros con una ligera precarga".

La Guía de Análisis de Condiciones de Llantas Radiales del TMC enumera no menos de 14 condiciones de desgaste de neumáticos que se pueden rastrear hasta el ajuste del rodamiento, lo que ayuda a ilustrar la importancia de comprender

A movie poster for Disney's 'Jungle Cruise'. The background is a lush, dark jungle with dense foliage and vines. In the foreground, Dwayne Johnson, wearing a white captain's cap and a light-colored shirt, holds a flaming torch. Next to him, Emily Blunt, wearing a green safari shirt and a wide-brimmed hat, holds a glowing lantern. The title 'Disney JUNGLE CRUISE' is prominently displayed in the center. At the bottom, a small boat with a searchlight is navigating a river through a cave-like opening in the jungle.

DWAYNE JOHNSON EMILY BLUNT

Disney
JUNGLE CRUISE

¿ADIÓS AL DIÉSEL?

COMBUSTIBLES ALTERNOS: GAS NATURAL

SI LAS NORMAS AMBIENTALES DE TU ZONA O LAS GANAS DE REDUCIR TUS GASTOS EN COMBUSTIBLE TE HAN HECHO PREGUNTARTE SI EXISTE UNA ALTERNATIVA AL DIÉSEL, ENTONCES ES BUENA IDEA QUE CONOZCAS MÁS A FONDO EL GAS NATURAL, PUES TANTO EL COMPRIMIDO COMO EL LICUADO PUEDEN SER UNA EXCELENTE ELECCIÓN. »



Es probable que ya hayas oído hablar sobre el gas natural, un combustible que actualmente muchos fabricantes de motores para camiones incorporan a sus portafolios. Si bien hay varios argumentos en contra como una limitación en la autonomía, alto peso y configuración de los tanques de combustible, tal parece que la industria ha decidido que las ventajas son mayores que los problemas.

Para empezar, Estados Unidos tiene las mayores reservas de gas natural del mundo, por lo cual el combustible es más barato para quienes trabajamos aquí, además de que es una fuente de energía más segura si tomamos en cuenta los acontecimientos geopolíticos de la actualidad que podrían afectar el suministro de petróleo.

Más aún, el gas natural lleva décadas siendo usado en aplicaciones industriales e incluso automotrices, aunque éstas a pequeña escala. Por lo mismo, se trata de una tecnología probada, no como ocurre con los vehículos eléctricos, que en el caso de los camiones pesados realmente están en pañales.

Westport Innovations es una empresa que cree que el gas natural pronto comenzará a popularizarse en varias áreas del transporte, barcos y trenes incluidos. Sí, no es algo que vaya a ocurrir de la noche a la mañana, pues utilizar gas natural requiere cambios en la infraestructura, mantenimiento y operaciones, pero poco a poco las flotas de camiones de uso rudo están demostrando que estos ajustes no son tan radicales.

Claro, tanto el gas natural comprimido (CNG por sus siglas en inglés) como el licuado (LNG por sus siglas en inglés) tienen sus pros y contras, y cada uno se ha hecho de un lugar en el mercado. De hecho, nadie espera que uno desplace al otro, sino que coexistirán dependiendo del tipo de aplicación en que se usen.

Los fabricantes de camiones sienten que los vehículos de uso rudo que utilizan este combustible eventualmente podrían representar entre un 15 y 20 por ciento del mercado de los Clase 8 en Estados Unidos, y un porcentaje aún mayor en camiones medianos. De hecho, a menos que tengas planeado retirarte en un futuro cercano, es muy probable que tengas la oportunidad de manejar uno, por lo que a continuación te daremos un pequeño resumen para que tengas la información más importante.

¿ES REDITUABLE?

Sin duda, la preocupación número uno acerca de un nuevo combustible siempre está relacionada con el precio. Actualmente, la enorme brecha que existía hasta hace pocos años entre el diesel y el gas natural se ha reducido bastante, lo cual trajo consigo un incremento en el tiempo de retorno de la inversión que podría hacer que muchas personas duden sobre si cambiar o no al

gas natural.

Hasta hace unos cuatro años, cuando los precios del petróleo rondaban los \$80 por barril, la mayoría de los fabricantes estimaban que se necesitan recorrer aproximadamente 80 mil millas anuales para costearlo, lo cual para muchos transportistas les tomaría de 24 a 30 meses. Sin, embargo, los precios han bajado a menos de \$57, por lo cual el





plazo podría ser considerablemente más grande. Por esta razón, algunos especialistas recomiendan comenzar a planear la conversión, pero no llevarla a cabo sino hasta que el petróleo vuelva a rebasar los \$60 por barril.

LOS MOTORES

Hay tres tipos principales de motores de gas natural según su forma de encendido: por

chispa, por compresión o por "inyección piloto", la cual utiliza un flujo constante de diesel para iniciar la combustión. Efectivamente, hay un ligera reducción en la potencia debido a que el gas natural tiene un menor índice energético que el diesel, pero el desempeño en los tractores Clase 8 es prácticamente el mismo para ambos combustibles. Especialmente cuando se emplean transmi-

siones automáticas o manuales robotizadas.

ADAPTACIÓN AL CAMIÓN

Como mencionábamos anteriormente, hay que hacer ciertos ajustes a los camiones para usar gas natural. Como el CNG requiere estar presurizado a 3,600 psi, los tanques para almacenarlo son más costosos que los que se emplean para el LNG. >>

Pero la verdadera diferencia estriba en el peso, ya que al usar gas natural el camión pesará hasta 2,000 libras más con los tanques llenos, mucho más que las 400 libras que añade el LNG, lo cual afecta directamente tu carga útil. Además, se requiere de un volumen tres a cuatro veces mayor de CNG para obtener la misma densidad de energía que de un galón de diésel, mientras que el LNG requiere solo el doble.

En cuanto a autonomía, es prácticamente la misma para cualquiera de los dos tipos de gas natural, pero los camiones que utilizan CNG son más pesados, por lo cual el rendimiento de combustible llevando la misma carga es menor que el de un camión con LNG o diésel. Además, los tanques resultan muy costosos (hasta 20 mil dólares por reemplazarlos cuando hay daños).

ABASTECIMIENTO

Cuando se trata de rellenar el tanque, sin duda el CNG es más "amigable", pues se puede hacer igual que con el diésel utilizando bombas de llenado rápido, aunque la mayoría de las flotas prefieren emplear el llenado lento, recargando los tanques durante la noche.

Por su parte, el LNG necesita estar a una temperatura de -265 grados Fahrenheit para ser líquido, lo que permite reducir el espacio de almacenamiento y el peso; por lo que se requiere utilizar equipo de protección al momento de rellenar los tanques. De hecho, como el LNG frío es más denso que el caliente, puedes meter más a un tanque, lo cual reduce las posibilidades de evaporación al tiempo que incrementa el tiempo de almacenamiento en buen estado y la autonomía del vehículo hasta en un 20 por ciento.

La otra cara de la moneda es que si un vehículo con LNG permanece estacionado con el tanque lleno, el combustible se calentará y comenzará a evaporarse en cuatro o cinco días; en otros cinco, éste se disipará. Esto, como podrás suponer, es permitir que el dinero se evapore, literalmente. Pero un vehículo que sea operado y reabastecido de manera continua no tendrá este tipo de problemas en condiciones normales.

Otro gran tema que asusta a muchas personas es la red de suministro, la cual es mucho menos extensa que la del diésel. Existen 937 estaciones públicas de recarga de CNG, las cuales están concentradas especialmente en California, Nueva York, Utah, Oklahoma, Arizona, Texas y Colorado. Por otro lado, hay solamente 87 estaciones públicas de LNG, muchas de ellas colocadas a lo largo de las principales rutas interestatales del país.



CUÁL ELEGIR


Para saber si te conviene utilizar CNG o LNG debes considerar las necesidades de abastecimiento de tu camión o flota. Entre las cosas a considerar están:

- Evaluar cuánta energía necesitan tus vehículos.
- Qué tan seguido necesitarás llenar el tanque.
- Número de horas por día que el vehículo está en uso.
- Número de horas por día que el vehículo está en movimiento.

Si tu vehículo está en operación constante y necesitas reabastecer el combustible rápidamente, el LNG es una buena alternativa.

Los camiones y flotas que regresan a la base al final del día son excelentes candidatos para usar CNG, pues pueden utilizar el tiempo

que pasan fuera de servicio para compensar el mayor tiempo de llenado de los tanques en llenado en frío y evitar las pérdidas de hasta un 20% en la capacidad de almacenamiento que implica el llenado rápido.

Al final del día, cambiar una tecnología probada y comprobada como es el diésel resulta algo complicado debido a que hay que familiarizarse con los requerimientos y limitaciones del gas natural, entre los que se encuentra una red de suministro mucho menos extensa que la del diésel. Existen 937 estaciones públicas de recarga de CNG, las cuales están concentradas especialmente en California, Nueva York, Utah, Oklahoma, Arizona, Texas y Colorado. Por otro lado, hay solamente 87 estaciones públicas de LNG, muchas de ellas colocadas a lo largo de las principales rutas interestatales del país. 

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.



VINTAGE PERO BUENO



INDIAN VINTAGE 2021

EL INDIAN VINTAGE 2021 ESTÁ DE VUELTA CON UN ESTILO AMERICANO CLÁSICO. LAS RUEDAS DE ALAMBRE CROMADO, LOS NEUMÁTICOS DE BANDA BLANCA, LOS ASIENTOS DE CUERO GENUINO Y LAS ALFORJAS CON FLECOS HABLAN DEL LEGADO ICÓNICO DE INDIAN MOTORCYCLE. LAS CARACTERÍSTICAS ADICIONALES INCLUYEN PARABRISAS DE LIBERACIÓN RÁPIDA, MODOS DE CONDUCCIÓN, DESACTIVACIÓN DEL CILINDRO TRASERO, ABS, CONTROL DE CRUCERO Y ENCENDIDO SIN LLAVE. »

TECNOLOGÍA INNOVADORA

La línea 2021 cuenta con una nueva tecnología para mejorar la conducción, tanto en equipo estándar como en actualización.

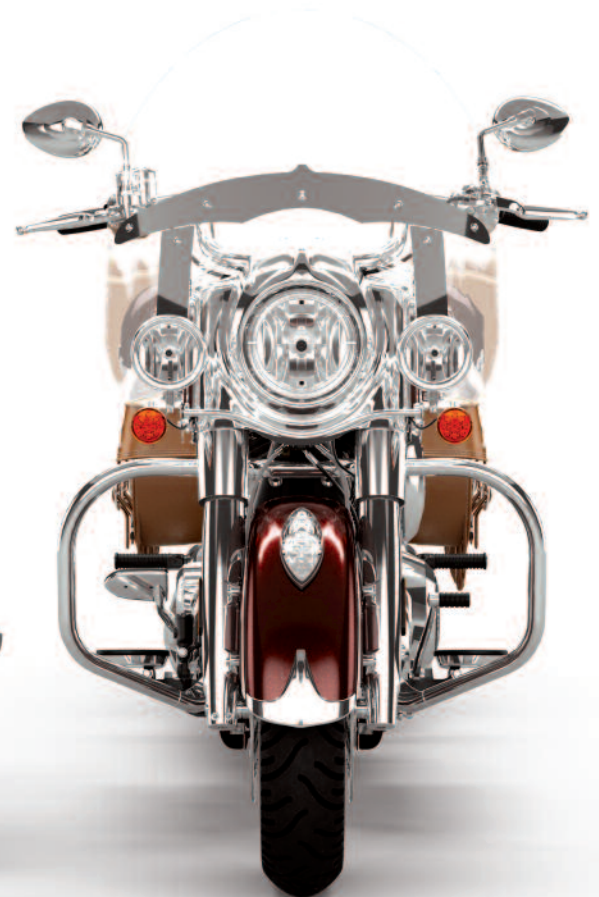
ASIENTO CLIMATIZADO Y REFRIGERADO CLIMATECOMMAND

Además de ser equipo estándar en la Roadmaster Limited y Roadmaster Dark Horse, el nuevo asiento con calefacción y refrigeración ClimaCommand de Indian Motorcycle también





está disponible como una actualización en todos los modelos Thunderstroke. Nuevo para 2021, el asiento ClimaCommand está disponible en dos variaciones de estilo, Classic y Rogue, que tiene un estilo más moderno y aerodinámico. Con un ajuste bajo, medio o alto, la tecnología termoeléctrica se utiliza para enfriar o calentar de forma independiente el asiento del conductor y del pasajero, mientras que un material de grafeno flexible permite que la calefacción o el enfriamiento se dispersen por toda la superficie del asiento. El asiento no perforado es 100% resistente al agua y muy duradero. El asiento ClimaCommand está disponible como accesorio adicional para todos los modelos Thunderstroke de 2014 a 2021. >>





ACCESORIOS TOURING Y CONFORT


Para los modelos Indian Challenger y Thunderstroke, hay disponible un nuevo respaldo acolchado de liberación rápida de perfil bajo con almohadilla para el pasajero de perfil bajo para aquellos que desean mayor comodidad para los pasajeros sin sacrificar el estilo elegante y de perfil bajo de la bicicleta.

Además, los pasajeros de Indian Challenger y Thunderstroke pueden agregar aún más protección contra el viento con opciones de parabrisas de accesorios más altos y mayor comodidad con un asiento de alcance extendido, clavijas de carretera infinitas y una palanca de cambios de talón pináculo. Para aquellos que viajan en



dos personas, una barra para el respaldo del pasajero de liberación rápida, una almohadilla para el respaldo del pasajero y tablas del piso del pasajero agregan comodidad al pasajero.

Para los modelos Thunderstroke, Indian Motorcycle ofrece un paquete completo de

comodidad y alojamiento para el pasajero, que incluye un asiento de alcance extendido, manubrios tipo colgador de altura media y 406 mm (16 pulgadas), respaldos para el conductor y el pasajero, maletero de liberación rápida a juego, apoyabrazos para el pasajero y más . 

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



ACTUALIZACIONES
DE MANERA REMOTA

MONITOREO
Y SOPORTE
24/7

CONECTIVIDAD SIN
PRECEDENTES

MÁS DE 550
UBICACIONES
EN LA RED
DE SERVICIO

HERRAMIENTAS
AVANZADAS DE
MANEJO DE FLOTA

Tu socio para largas distancias.

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

Escanee para
obtener detalles.



Entérate cómo Mack puede ayudarte en
MackTrucks.com/Partners

BORN READY.