

MACK GRANITE | PETERBILT 589 | HARLEY CVO STREET

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 E L A T I N O

NOVIEMBRE

MAGAZINE

2023

# TRANSPORTE LATINO

[www.transportelatino.com](http://www.transportelatino.com)

MAN

DEL MUNDO

CAMIONETA



FORD F-150

DICE UN DICHO QUE LO IMPORTANTE ESTÁ EN EL INTERIOR, Y ESE ES EL CASO CON EL **TGX**, UN CAMIÓN DE LARGA DISTANCIA QUE APARENTA NO CAMBIAR CON EL PASO DEL TIEMPO, PERO QUE HA IDO EVOLUCIONANDO TECNOLÓGICAMENTE PARA APROVECHAR AL MÁXIMO CADA GOTTA DE COMBUSTIBLE, REDUCIENDO EL CONSUMO Y LAS EMISIONES CONTAMINANTES.



**ACELERANDO  
LOS CAMIONES ELÉCTRICOS.**



**DAF**



# PAG. 18

## MAN TGX 2023

Dice un dicho que lo importante está en el interior, y ese es el caso con el TGX, un camión de larga distancia que aparenta no cambiar con el paso del tiempo, pero que ha ido evolucionando tecnológicamente para aprovechar al máximo cada gota de combustible, reduciendo el consumo y las emisiones contaminantes.



### PETERBILT MODELO 589

Parpadea y te lo perderás. Si entrecieras los ojos con mucha fuerza, es posible que aun así te lo pierdas. Al final de este año calendario Peterbilt pondrá fin a su legendario Model 389 a favor de un nuevo camión que se ve... francamente, casi exactamente igual.



### MACK GRANITE 2023

Cierto es que un camión vocacional debe ser versátil, pero también lo es que debe ser excepcionalmente durable y potente para hacer el trabajo, por demandante que éste sea. Y así es justamente como está construido el Mack Granite, por lo que se mueve por los terrenos más complicados como pez en el agua sin sudar una gota incluso con cargas pesadas.



### FORD TRANSIT CONNECT 2023

Si te gustan las características que ofrece la Transit, no dejes pasar más tiempo, pues este año será el último en que podrás comprarla en Estados Unidos. Con una capacidad de carga de hasta 145 pies cúbicos, es una buena herramienta de trabajo para quienes no necesitan mucho espacio de carga.



# ESAS LARGAS HORAS DE RECORRIDO REQUIEREN UN ACEITE DE ALTO RENDIMIENTO



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

**Shell  
ROTELLA**

El aceite de motor que trabaja tan duro como usted.

**ENCUENTRA  
LA NUEVA APP DE**



**PARA IPAD,  
IPHONE Y  
ANDROID**



**ES GRATIS!**



Available on the App Store



PAG **90**

**HARLEY-DAVIDSON CVO STREET GLIDE 2023**

La comodidad es una de las características más importantes en una moto de turismo, y lo que Harley-Davidson ha hecho con sus modelos CVO es una masterclass a este respecto. Estas exclusivas máquinas son un gran escaparate donde H-D muestra lo que está por venir para el resto de la gama en los años venideros, como la apertura variable de válvulas, una primicia en sus motores Big Twin.



**50 CAMIONETA**  
**FORD F-150 2024**  
Ford F-150 sigue a la cabeza del competitivo segmento de las pickups de tamaño completo. Para 2024, planean poner más énfasis en los motores híbridos, hacer la camioneta más fácil de usar gracias a diversas asistencias e incluir muchas de sus características exclusivas de alta gama como características estándar.



**68 FINANZAS**  
**CONTROLA EL FLUJO**  
Tener dinero disponible es crucial para el funcionamiento de tu negocio. Sin embargo, en este mundo donde el crédito es tan utilizado, es fácil encontrar problemas de flujo de efectivo por falta de pago de clientes, malas previsiones de ventas o muchos otros factores.



**178 MANTENIMIENTO**  
**ALARGA LA VIDA DE TUS LLANTAS**  
Los neumáticos son uno de los gastos más fuertes para cualquier dueño de camión. Por eso, es importante cuidarlos lo mejor posible para maximizar su vida útil y no gastar más dinero en ellos del estrictamente necesario.



**TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.**

Transporte Latino Magazine serves the commercial market truck and trucks of Class 3 to 8.  
**Advertising:** 888.628.2188 **Distribution** T.L.P. Distribution 310.429.0250

**Editor & Publisher** Edgardo Daniel Iorio  
[publisher@transportelatino.com]  
**Executive Editor** Steve Sturgess  
[sturgess@transportelatino.com]

**Art Director** Luz Lezama  
[luz.lezama@transportelatino.com]  
**Digital Platforms** Mariana Montero  
[mariana.montero@arbolpublishing.com]

**PR Director** Leslie Johnson  
[pr@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 ©2023 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.

**BPA**  
WORLDWIDE  
CONSUMER  
Audited Circulation  
**95,500** monthly

Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.



**CONTENIDO | DIRECTORIO**

**6**

NOVIEMBRE DE 2023 | **TRANSPORTE LATINO**

# ISUZU CONTRATA EL CAMIÓN ADECUADO PARA EL TRABAJO



## ISUZU N-SERIES DE GASOLINA

### OBJETIVO PROFESIONAL

- Ser el camión mediano de cabina baja adelantada, poderoso, versátil, económico y durable para tu negocio.

### HABILIDADES

- Visibilidad y maniobrabilidad superiores gracias al diseño cab-over de Isuzu.
- Amplia variedad de opciones, disponibles en Clase 3 a 5.
- Excepcional capacidad de carga: GVWR de hasta 19,500 lbs.
- Flexibilidad para las necesidades de tu negocio: distancias entre ejes de 109 a 176 pulgadas para carrocerías de hasta 20 pies.
- Cabinas estándar y Crew disponibles, con espacio hasta 7 personas.
- Potencia para hacer el trabajo: motor 8 cilindros GMPT L8T de 6.6 litros con 350 HP y 325 lb-pie de torque, y una transmisión automática de 6 velocidades.

### EXPERIENCE

- El camión de cabina baja adelantada más vendido en Estados Unidos desde 1986.

### REFERENCES

- 350,000 camiones medianos construidos por Isuzu registrados a clientes satisfechos, que están en el camino hasta el día de hoy.

**PARA ENTREVISTAR A ESTE CANDIDATO,  
CONTACTA HOY A TU DISTRIBUIDOR ISUZU**

**[WWW.ISUZUCV.COM](http://WWW.ISUZUCV.COM)**



# ¿TUS CONDUCTORES ENTIENDEN SUS FRENOS?

Los conductores son un eslabón integral en la cadena de mantenimiento de los frenos y, por tanto, en la cadena de seguridad del vehículo. Están en contacto con el equipo todos los días, mientras que el personal del taller ve los camiones con mucha menos frecuencia. Los conductores ven, oyen y sienten los camiones en acción, mientras que los técnicos sólo ven un componente estático. ¿Tus conductores saben lo suficiente sobre los sistemas de frenos para ayudar al personal de mantenimiento a identificar equipos defectuosos?

Los frenos plantean un interesante desafío de diagnóstico y mantenimiento. En general, los sistemas de frenos modernos, de tambor o de disco, funcionan de manera confiable y sin problemas durante cientos de miles de millas, por lo que el estado de facto de los frenos es bueno. Además de eso, los frenos rara vez se estresan en condiciones normales de funcionamiento, por lo que es posible que nunca se detecte cualquier problema subyacente. Siendo los frenos de motor tan efectivos como son, las aplicaciones de frenos por encima de 20 o 30 psi son poco comunes, sin embargo, es a una presión de aplicación más alta que los problemas pueden volverse más obvios.

Tomemos como ejemplo los frenos que tiran hacia la derecha o hacia la izquierda. Los conductores no notarían un tirón con presiones de aplicación bajas, pero si existiera un problema, seguramente notarían algo con una presión de aplicación de 40 o 50 psi. Hay varios posibles culpables de una condición de tirón. ¿Cómo sabría un conductor que debe informar tal condición al departamento de mantenimiento si nunca hubiera experimentado un síntoma? Sin embargo, estoy seguro de que estará de acuerdo en que cualquier comportamiento extraño sea reportado al área de mantenimiento.

Algunos casos en los que un camión se desvía hacia un lado u otro pueden no estar relacionados en absoluto con los frenos. Los cas-

quillos de suspensión defectuosos o desgastados provocarán una desalineación temporal de los ejes de dirección o motriz cuando se apliquen los frenos, lo que hará que la unidad gire hacia la derecha o hacia la izquierda. Una inspección visual exhaustiva del tipo que realizan los inspectores de carretera durante eventos como la Semana de la Seguridad de los Frenos o Roadcheck descubriría algunos de esos problemas, pero no todos.

## ¿SON SUFICIENTES LOS CONCEPTOS BÁSICOS?

Siempre he creído que la capacitación básica sobre frenos de aire que reciben los conductores en busca de una CDL enfatiza demasiado el lado técnico/mecánico del sistema de frenos y hace poco para contextualizar los frenos tal como los conductores los experimentan desde el asiento del conductor. ¿Qué es realmente más importante en el funcionamiento diario: poder indicar en un diagrama esquemático qué válvulas son válvulas de relé o qué se siente cuando los frenos del tractor se aplican antes que los del remolque?

En términos de su potencial de calamidad, ¿qué escenario sería peor: forros de freno desgastados y cerca del límite legal, o forros bonitos y gruesos que nunca se desgastan porque son muy duros y tienen un coeficiente de fricción muy bajo? Estos forros durarán "para siempre", pero difícilmente detendrán el camión. ¿Sabría un conductor novato la diferencia entre forros duros y frenos que han superado su límite de ajuste? Se sienten bastante parecido.


Dada la cantidad de infracciones de frenos descubiertas en varias inspecciones organizadas, no creo que los conductores estén haciendo un buen trabajo para adelantarse a los problemas. Es casi seguro que pocos conductores realizan inspecciones de marcar y medir todas las mañanas. Probablemente no necesiten ir tan lejos todos los días, pero los

indicadores de carrera de freno baratos y fáciles de instalar ayudarían a convertir la inspección de marcar y medir en una inspección con una sola rodilla donde un conductor podría verificar visualmente convenientemente que los frenos todavía están razonablemente cerca de lograr el ajuste adecuado.

Pero, ¿cuántos conductores entenderían la diferencia entre la carrera del freno aplicado por resorte y una aplicación de entre 90 y 100 psi? Los conductores deben tener en cuenta que la diferencia entre los dos podría ser de más de media pulgada de longitud de carrera. Si está cerca del límite con los frenos de estacionamiento aplicados, es casi seguro que lo sobrepasará cuando un inspector de CVSA lo revise bajo toda la presión de aplicación al costado de la carretera.

## ¿CUÁNTA FORMACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE FRENOS OFRECEN A SUS CONDUCTORES?

La mayoría de ellos no son mecánicos ni ingenieros, y probablemente no necesiten comprender los diagramas esquemáticos, pero sería útil recibir algunos recordatorios en el boletín de la empresa sobre cómo inspeccionar los frenos en una rodilla o cómo interpretar una sensación de tirón en el volante cuando se aplican los frenos.

¿Qué tal un recordatorio de cómo aplicar los frenos cuando el ABS no funciona (alguna vez notó cinta aislante negra que cubre la luz del ABS del tablero)? Apuesto a que pocos conductores entienden realmente su sistema de frenos en un sentido práctico. Y si crees que es probable que hayan retenido gran parte de lo que aprendieron en la escuela de manejo hace dos, cinco o diez años, te estás engañando. Si estás pensando que un curso de actualización de frenos para conductores podría ser algo bueno, pregúntate: ¿lo hacemos para pasar las inspecciones de frenos o para mejorar la seguridad vial? Eso podría aclararte lo que decides ofrecerles. 

Edgardo Iorio, Publisher



*PISA CON  
VALOR.*



OFFICIAL TIRE OF  
MAJOR LEAGUE  
BASEBALL



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



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

AL21

DL11

TL21

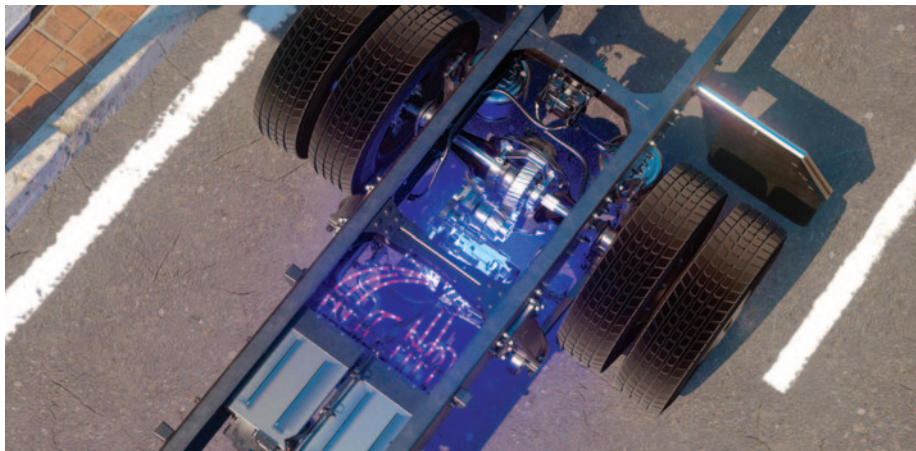


**D**aimler Truck North America ha comenzado la producción de su camión eléctrico de batería Freightliner eM2, un camión de servicio mediano con cero emisiones diseñado para aplicaciones de recogida y entrega, fabricado en Portland, Oregón. Las primeras unidades de producción en EE.UU. se entregarán a Ferguson, Hogan Truck Leasing, Penske Truck Leasing, PITT OHIO, Ryder, Sistemas de carga Titan Freight Systems y Velocity Truck Rental & Leasing. En Canadá, las primeras unidades irán a parar a Brossard Leasing y Day & Ross.

El director de movilidad eléctrica de DTNA, Rakesh Aneja, dijo que los comentarios recibidos sobre los primeros modelos "refuerzan nuestra confianza en que el Freightliner eM2 cumplirá y superará las expectativas de nuestros clientes. Nuestros socios y distribuidores esperan presentar el Freightliner eM2 a sus clientes, y estamos entusiasmados por verlo en uso por parte de clientes y flotas", afirmó.

El eM2 está construido sobre la plataforma Freightliner M2 106 Plus y sigue a la introducción en 2022 del Freightliner eCascadia eléctrico a batería. El eM2 cuenta con un Detroit ePowertrain eléctrico de batería totalmente integrado, un diseño aerodinámico que coloca motores eléctricos y una transmisión de 2 velocidades directamente en los ejes motrices para minimizar el costo de energía por milla.


La autonomía de conducción varía según las dos opciones de capacidad de batería del eM2. El modelo de un solo motor Clase 6 proporciona hasta 190 caballos de fuerza continuos, una batería de 194 kWh y una autonomía típica de 180 millas con una sola carga. El motor dual de clase 7 ofrece hasta 255 caballos de fuerza continuos



# INICIA PRODUCCIÓN FREIGHTLINER EM2

y una batería de 291 kWh proporciona una autonomía típica de 250 millas con una sola carga.

Los camiones están equipados con características de seguridad estándar como Asistencia de Frenado Activo 5 (ABA5), Advertencia de Puerta Trasera, Control de Crucero Adaptativo (ACC) hasta 0 mph, Advertencia de Cambio de Carril, Luces Altas Inteligentes, Limpiaparabrisas/Faros Automáticos y Asistencia de Guardia Lateral. El eM2 se mejora aún más con Detroit Connect, una

solución de vehículo conectado de última generación que facilita el monitoreo en tiempo real del estado de la batería, el estado de carga y el uso de energía. Esta conectividad permite una planificación eficiente de rutas, optimización energética y análisis de datos posteriores al viaje para mejorar la eficiencia energética general. Los camiones también cuentan con protección patentada contra impactos laterales de la batería. 



**N**o se vislumbra un final para el paro laboral en los sitios de ensamblaje de Mack Trucks en tres estados, ya que ambas partes no lograron llegar a un acuerdo esta semana y no se han programado discusiones adicionales. Los negociadores de Mack Trucks y United Auto Workers (UAW) llegaron a acuerdos tentativos esta semana sobre los cuatro acuerdos locales que no fueron ratificados por los miembros del UAW el 8 de octubre, pero ambas partes siguen en desacuerdo sobre las demandas económicas a nivel del contrato maestro, las cuales Mack califica como de "poco realistas".

Según los términos del acuerdo provisional, el aumento salarial promedio durante cinco años sería del 36%, con un aumento salarial inmediato promedio para todos los empleados cubiertos de casi el 15%. Para los empleados que aún no están en el nivel más alto (casi la mitad de la fuerza laboral total), el aumento promedio en cinco años sería del 55%, y el aumento salarial inmediato promedio sería de más del 20%. La mayoría de los empleados que ya tienen la tarifa más alta recibirían un aumento salarial inmediato del 10% y hasta un 20% compuesto en cinco años, a pesar de que las investigaciones de la compañía mues-


# MACK VS UAW NO AVANZAN LAS PLÁSTICAS


tran que estos empleados ya están por encima de las tarifas del mercado, dijo Mack Trucks.

Las primas de la cobertura sanitaria de la empresa, que no han aumentado en más de seis años a pesar de un aumento del 66% en los costes de la empresa durante la última década, según Mack Trucks, se mantendrían sin cambios durante cinco años más. El sindicato sigue buscando aumentos salariales, calendario de vacaciones, antigüedad, jubilación y beneficios, entre otras concesiones. Mack Trucks dijo a finales de octubre que respeta los términos económicos de su acuerdo tentativo del 1 de octubre con el sindicato, que los líderes del UAW respaldaron y calificaron de contrato "récord" para la industria de camiones pesados.

Mack aparentemente evitó una huelga el 1 de octubre, llegando a un acuerdo tentativo

con el UAW cuyo número de miembros (3,900 empleados) finalmente se redujo en un 73%. Esos trabajadores se declaró en huelga una semana después en las instalaciones de Mack en Pensilvania, Maryland y Florida.

Un prolongado estancamiento laboral tiene implicaciones más allá de Mack Trucks. Las instalaciones de Mack en Hagerstown, Maryland, también ensamblan componentes del sistema de propulsión para su empresa hermana Volvo Trucks. Este no es el primer enredo del Grupo Volvo con los paros laborales del UAW. Seis capítulos de UAW que representan a más de 3,500 empleados de Mack Trucks en cinco de las plantas de la compañía hicieron huelga en 2019 durante casi dos semanas; mientras que Volvo Trucks North America sufrió un paro laboral del UAW en 2021 que se prolongó durante más de un mes. 

 **Vehículo Encendido** X


Vehículo: Mi Vehículo  
Ubicación: 12714 Settemont Rd  
Hora: 9:46 PM  
Fecha: 08/09/2022


## ¡No asumas riesgos!

# Rastreo Satrack GPS

Te alerta cuando encienden o mueven tu camión sin autorización.

**¡COTIZA AHORA!**

 (786) 8339897

 (786) 3326933

[www.satrack.com](http://www.satrack.com)

 **satrack**

# EL TRÁFICO ES MUY COSTOSO CASI 95K MILLONES AL AÑO: ATRI

La congestión del tráfico en las carreteras de EE. UU. añadió 94,600 millones de dólares en costos a la industria del transporte por carretera en 2021, según el último estudio sobre el costo de la congestión publicado por el Instituto Estadounidense de Investigación en Transporte (ATRI por sus siglas en inglés). ATRI dijo que utilizó una variedad de fuentes de datos, incluida su exclusiva base de datos GPS para camiones, para calcular el impacto del retraso del transporte desde 2017 hasta 2021 en las principales carreteras de EE. UU.

Si bien los costos de congestión interanuales disminuyeron en 2020 debido a la pandemia de Covid-19, aumentaron considerablemente en 2021 con un total de 1.27 mil millones de horas de productividad perdida. Este aumento en costos refleja la dramática recuperación económica post-Covid, con un alto crecimiento del PIB y una demanda de transporte sustentada en niveles récord de gasto de los consumidores. Este nivel de retraso equivale a más de 460,000 conductores de camiones comerciales que permanecen inactivos durante un año laboral, y la cifra de 2021 representa un aumento del 27% con respecto al informe de 2016 - un aumento que es el doble de la tasa de inflación.

## INVERSIONES EN TRANSPORTE

El informe también documenta la inversión en transporte por parte de los estados a través

## COSTOS POR ESTADO

Además de los hallazgos nacionales, el análisis del ATRI también documentó retrasos estatales y metropolitanos y los impactos en los costos relacionados.

Los 10 estados principales experimentaron cada uno costos de más de \$3 mil millones.


### ESOS ESTADOS SON:

- |   |   |
|---|---|
| <b>1. California:</b> 9,000 millones de dólares | <b>6. Georgia:</b> 4,020 millones de dólares      |
| <b>2. Texas:</b> 7,260 millones de dólares      | <b>7. Nueva Jersey:</b> 3,830 millones de dólares |
| <b>3. Florida:</b> 7,160 millones de dólares    | <b>8. Illinois:</b> 3,370 millones de dólares     |
| <b>4. Nueva York:</b> 4,910 millones de dólares | <b>9. Pensilvania:</b> 3,260 millones de dólares  |
| <b>5. Luisiana:</b> 4,210 millones de dólares   | <b>10. Tennessee:</b> 3,150 millones de dólares   |

Estos 10 estados combinados representan el 53%, de los costos de congestión del transporte por carretera en todo el país. Nevada experimentó el mayor aumento porcentual en los costos por congestión de camiones, pasando de \$293 millones en 2016 a \$636 millones en 2021, un aumento del 117.2%. Luisiana tuvo el segundo mayor aumento, pasando de 2,300 millones de dólares a 4,210 millones de dólares. Georgia, que ocupó el sexto lugar en general, aumentó de \$2.21 mil millones a \$4.02 mil millones.

de la Ley de Empleo e Inversión en Infraestructura, que podría proporcionar hasta 350 mil millones de dólares en financiación para abordar la congestión. "En los últimos años, nuestra industria ha experimentado algunos de los aumentos más dramáticos en los costos operativos, incluidos el combustible, la mano de obra y los equipos", dijo Michael Lasko, vicepresidente de EHS y Calidad de Boyle Transportation. "Imagínese cómo se magnifican esos costos si nos quedamos quietos en el tráfico. Todos debemos tener en cuenta

que esos costos se transmiten directamente a los consumidores, lo que resulta en precios más altos para los bienes y servicios en toda la economía. Ojalá podamos aprovechar el nuevo gasto en infraestructura para que nuestras cadenas de suministro vuelvan a moverse".

El análisis de ATRI también encontró que la industria del transporte por carretera desperdició más de 6,700 millones de galones de combustible diésel en 2021 debido a la congestión, lo que generó más de 22,300 millones de dólares en gastos adicionales en combustible. 

## NUEVAS CLASE 4 Y 5 GENERAL TIRE PARA SERVICIO MEDIANO

General Tire presentó nuevos neumáticos de tracción y dirección con un tamaño de llanta de 19.5" desarrollados teniendo en cuenta las necesidades de los vehículos Clase 4 y 5. La General RA 2 es una llanta regional/urbana de 19.5" para todas las posiciones. Cuenta con un patrón de banda de rodadura con hombros cerrados que proporciona un desgaste uniforme y reduce el ruido. El General RD 2 es un neumático de tracción regional de 19.5" que se utiliza para aplicaciones regionales/urbanas. Este neumático de tracción tiene un diseño agresivo de la banda de rodadura para brin-

dar tracción en cualquier condición climática.

Lo más común es que el mercado de vehículos de Clase 4 y 5 esté compuesto por ambulancias, grandes camiones recreativos, servicios públicos y vehículos de reparto de última milla que viajan tanto por autopistas como por vías urbanas en todo tipo de climas y necesitan un neumático que pueda adaptarse a estos diversos terrenos. Los neumáticos General RA 2 y General RD 2 fueron diseñados teniendo en cuenta la durabilidad y el kilometraje mejorado y específicamente para las vocaciones a las que sirven. Con un desgaste suave y uniforme de la banda de roda-

dura y una carcasa duradera que permite múltiples recac h u t a d o s , General RA 2 y General RD 2 cubrirán las necesidades de la vocación durante varios años. 



**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](http://www.ooida.com)**

# ¡ESTÁN DE REGRESO! NAVISTAR FINANCIAR VOLVIÓ



**N**avistar ha recuperado el negocio minorista de Navistar Financial mientras se prepara para comenzar a entregar camiones con el nuevo tren motriz integrado S13 - y mientras espera ayudar a los clientes a obtener camiones eléctricos. Un proveedor cautivo de servicios financieros para Navistar, Navistar Financial ofrece a los clientes financiación de préstamos y arrendamientos competitiva y personalizada.

Patricia Brault, vicepresidenta de ventas y desarrollo comercial de Navistar Financial, explicó que el relanzamiento se alinea con la estrategia de Navistar tanto a corto como a largo plazo. A corto plazo, una empresa financiera cautiva fue importante para el lanzamiento del S13. Navistar está comenzando a comercializar un contrato de arrendamiento con valor justo de mercado para el lanzamiento del S13, dijo Brault. Está diseñado para proteger a los clientes del riesgo residual. En lugar de ser propietarios del equipo, en el ciclo comercial, no son responsables de ese valor final. Pueden devolver el camión a Navistar, suponiendo que cumpla con los términos del arrendamiento, independientemente de cuál pueda ser el valor

**TRATON**

SCANIA / MAN / Volkswagen Truck Bus / NAVISTAR / RIO

residual en ese momento.


"A largo plazo, Navistar se compromete a liderar la transición hacia la tecnología sostenible, pasando a la electricidad con batería, y eso no es un pequeño paso", dijo. "Al comprender que es un cambio significativo para nuestros clientes, sabíamos que necesitábamos una compañía financiera cautiva lista para respaldar esa transición". Los camiones eléctricos de batería son más caros de adquirir que los diésel tradicionales, reconoció Brault. "Eso tiene una implicación de cara al cliente, ya que incorporan los costos a su negocio", dijo. "Por nuestra parte,

tenemos que financiar eso.... Aprovechar Traton nos ayudará a garantizar una financiación competitiva". Una de las grandes dudas sobre los camiones eléctricos es el valor residual desconocido. "Alguien tiene que arriesgarse y, como cautivos, esa es nuestra obligación".

Brault ha trabajado en Navistar Financial desde 1993, "así que lo he visto todo y nunca he estado más emocionada que ahora. "Sentimos que nos han extrañado. Hemos escuchado de distribuidores y clientes que todos los demás equipos originales tenían [financiaciones cautivas]; no tener uno era una desventaja competitiva".



Una empresa financiera cautiva analiza aspectos como el riesgo crediticio y ofrece productos flexibles a través de una lente que brinda una visión de sus clientes de una manera que las opciones bancarias y financieras habituales no ofrecen. Es especialmente importante en una época de crecientes tasas de interés e incertidumbre económica. "El aumento de las tasas de interés es parte de la realidad", dijo Brault. "En tiempos difíciles, el valor de un cautivo es aún mayor. Cuando los tiempos son fáciles y los bancos tienen mucha liquidez, "es bueno tener una cautiva". En una recesión de transporte o en una recesión general, tener financiamiento dedicado a la industria del transporte será más importante. No vamos a cambiar nuestros cuadros de mando ni a intentar prestar menos en ese entorno".

Otro factor en el regreso de Navistar Financial es que ahora cuenta con el respaldo y la fortaleza financiera del Grupo Traton, que adquirió Navistar hace dos años. Traton Financial incluye compañías financieras cautivas para otras marcas de Traton en todo el mundo: Scania, VW Truck and Bus, MAN y ahora Navistar Financial. "Traton Financial proporcionará escala, la capacidad de financiarnos nosotros mismos, de tener financiamiento competitivo, respaldado por una compañía financiera global", dijo Brault. 



# ROBO AL ALZA

## AUMENTÓ UN 57% AÑO TRAS AÑO


La empresa de registro de robo de carga CargoNet registró 582 eventos en los Estados Unidos y Canadá en el segundo trimestre de 2023, un aumento del 57% en comparación con el segundo trimestre de 2022. Gran parte del aumento se debe a los continuos ataques de desvío de envíos, una especie de robo de carga estratégica en el que los delincuentes utilizan identidades robadas de transportistas y corredores para obtener la carga y desviarla del destinatario previsto para poder robarla. En total, los ladrones robaron más de \$44 millones en envíos en el segundo trimestre de 2023 y el valor promedio de envío por evento aumentó casi \$100,000 a \$260,703 por robo, ya que los ladrones de carga se centraron en envíos de alto valor.

En el segundo trimestre, el robo de un medio de transporte cargado, como un remolque lleno, aumentó un 17% año tras año. Este tipo de robos fueron más comunes en California, Texas, Florida e Illinois. CargoNet también señaló que la actividad regional en torno a la ciudad de Nueva York y Filadelfia fue significativa. El robo de un vehículo cargado disminuyó ligeramente año tras año debido al impacto de la reciente actividad policial, pero sigue siendo una amenaza significativa para los envíos, especialmente los envíos de alto valor que viajan por el corredor I-40 a través de Arizona, California y Nuevo México.

CargoNet también ha experimentado un crecimiento significativo en la extorsión y el robo mediante esquemas de conversión, particular-

mente de grupos organizados en Illinois y California. Estos grupos se centran en obtener envíos de intermediarios, añadiendo tarifas adicionales y a menudo exorbitantes por diversas razones fabricadas, como multas por exceso de peso o por tarifas anteriores cobradas a transportistas no afiliados. La aplicación de sanciones penales en estos casos es compleja y rara, lo que ha envalentonado a los grupos organizados.


Finalmente, CargoNet registró 127 recolecciones ficticias más año tras año. Las recolecciones ficticias fueron más comunes en el área metropolitana de Los Ángeles, pero ocurrieron en todo el territorio continental de EE. UU. Los grupos de recolección ficticios robaron envíos de 39 categorías de productos diferentes en el segundo trimestre, pero centraron sus esfuerzos principalmente en un grupo más pequeño de carga, incluidas bebidas alcohólicas, bebidas no alcohólicas, específicamente refrescos y bebidas energéticas, equipos de generación de energía solar y diversos tipos de suministros para automóviles.

Este estilo de recogida de carga ficticia se basa en gran medida en subcontratar el envío a un transportista legítimo y desviarlo erróneamente a otra dirección. Los transportistas deben tener cuidado con los nuevos clientes que quieren que transporten un envío ciego que se entregue en una dirección diferente a la del conocimiento de embarque, especialmente si la dirección es un almacén público o un muelle de tránsito en California. 

## NUEVAS VULCANIZABLES MICHELIN X ONE LINE ENERGY D2 Y X ONE XDS2

**M**ichelin presentó esta semana sus nuevas llantas vulcanizables premoldeadas X One Line Energy D2 y X One XDS2. Michelin X One Line Energy D2 Pre-Mold es la llanta de dirección para camiones pesados con menor resistencia a la rodadura de Michelin hasta la fecha y está diseñada para el mercado de larga distancia en los EE. UU. para optimizar la eficiencia del combustible.

"Los nuevos niveles ultrabajos de resistencia a la rodadura del Michelin X One Line Energy D2 Pre-Mold están diseñados para superar los requisitos de SmartWay y CARB", dijo Pierluigi Cumo, vicepresidente de marketing B2B de Michelin North America, Inc. "Su diseño compacto de la banda de rodadura, con menos flexibilidad en la banda de rodadura entre la superficie de la banda de rodadura y la carcasa del neumático, proporciona una mejor conservación de energía para una mayor eficiencia de combustible".

El Michelin X One XDS2 está diseñado para proporcionar tracción y durabilidad para afrontar los duros inviernos. Diseñado para condiciones invernales extremas para promover la confianza y seguridad del conductor, el neumático premoldeado Michelin X One XDS aprovecha el ahorro de peso del neumático de base ancha de nueva generación al agregar una importante oferta de recauchutado de tracción. "El Michelin X One XDS2 Pre-Mold ofrece la misma tracción legendaria en nieve que el XDS2+ Pre-Mold con su potencial ahorro de peso, ofreciendo 365 libras más de carga útil que los neumáticos dobles", dijo Cumo. "Este neumático está diseñado para afrontar los inviernos más duros y llevar a los conductores y su carga a su destino de forma segura". 



## LUZ VERDE PARA RIZON RECIBEN LA CERTIFICACIÓN EPA Y CARB

**R**izon, la marca más nueva de vehículos comerciales de Daimler Truck, ha logrado la homologación total en Estados Unidos, allanando el camino para la venta de sus camiones eléctricos de servicio mediano Clase 4 y 5 en todo el país, dijo la compañía en un comunicado de prensa.


Con la producción en serie en marcha, los primeros envíos de vehículos están llegando a California, donde los clientes pueden aprovechar un incentivo básico de \$60,000 por vehículo a través del Proyecto de incentivos de vales para camiones y autobuses híbridos y de cero emisiones (HVIP) de la Junta de Recursos del Aire de California (CARB por sus siglas en inglés).

Rizon recibió recientemente la certificación de la Agencia de Protección Ambiental (EPA por sus siglas en inglés) y dos Órdenes Ejecutivas de CARB y cumple plenamente con las Normas Federales de Seguridad de Vehículos Motorizados de EE. UU. Las primeras entregas de camiones eléctricos Rizon comenzarán en el cuarto trimestre de 2023 a través de redes de distribuidores en California.

Los camiones eléctricos Rizon son distribuidos exclusivamente por Velocity EV, que forma parte de Velocity Vehicle Group, con alrededor de 80 puntos de venta en todo el mundo. Según Rizon, el conocimiento y la experiencia de



Velocity la convierten en líder en la transición hacia los vehículos comerciales eléctricos. Velocity EV nombrará distribuidores adicionales de Rizon para proporcionar una red de ventas y soporte más grande en todo Estados Unidos.

Con la selección de Rizon de camiones de cero emisiones de producción en serie en las clases 4 y 5, los clientes pueden comenzar a descarbonizar los vehículos de su flota a través de cuatro variantes de modelo: el e18L, e18M, e16L y el e16M, agregó el OEM. Además, señala Rizon en el comunicado, sus camiones son "idealmente" adecuados para entregas urbanas y de última milla y rutas de hasta 150 millas por día. Admiten una combinación versátil de configuraciones adecuadas a los requisitos únicos de cada cliente, que incluyen camiones con caja, plataformas, plataformas con estacas, refrigerados y otros tipos de carrocería. 



E-ACTT Modelo Monstrado

## **Diseño a su medida. Soporte Técnico de Fabrica**

En Autocar, no solo vendemos camiones, nos enfocamos en crear soluciones innovadores 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](http://autocartruck.com/actt)**



# MÁS DE LO QUE VES

## MAN TGX 2023

DICE UN DICHO QUE LO IMPORTANTE ESTÁ EN EL INTERIOR, Y ESE ES EL CASO CON EL TGX, UN CAMIÓN DE LARGA DISTANCIA QUE APARENTE NO CAMBIAR CON EL PASO DEL TIEMPO, PERO QUE HA IDO EVOLUCIONANDO TECNOLÓGICAMENTE PARA APROVECHAR AL MÁXIMO CADA GOTA DE COMBUSTIBLE, REDUCIENDO EL CONSUMO Y LAS EMISIONES CONTAMINANTES. »





POR: TRANSPORTE LATINO / EDGARDO IORIO

**A** menos que seas un fanático de los camiones MAN, lo más probable es que no te des cuenta cuando estés junto a un nuevo TGX, pues el camión es prácticamente igual al modelo anterior. Sin embargo, la marca francesa no se ha dormido en sus laureles y si bien la nueva generación de camiones TGX conserva la misma carcasa de la cabina de hace 20 años, todos los paneles de la carrocería se han rediseñado. El director ejecutivo de MAN Truck & Bus, Joachim Drees, admite que el nuevo exterior es más evolutivo que revolucionario. Él enfatiza que era vital que el nuevo camión pudiera identificarse instantáneamente como un MAN, y agregó que "de todos modos es un diseño atemporal". Hay tres alturas del techo de la cabina: la más grande es la GX con espacio para estar de pie de 2.070 mm, luego la GM y finalmente la GN. La GX recibió un techo nuevo y ya no presenta el enorme parabrisas delantero ni las ventanas del techo sobre las puertas.

MAN le da mucha importancia a que el camión sea hasta un 8% más eficiente en combustible que su predecesor, pero solo alrededor del 1% de esto proviene de la aerodinámica mejorada de la nueva cabina. El otro 7% es el resultado de la mejora de EfficientCruise y el cambio de Euro-6c a Euro-6d (que ocurrió en 2019). La nueva parrilla, que ya no brilla, se extiende ahora hacia la defensa. A pesar

de parecer más cerrado, en realidad se ha incrementado el flujo de aire. Los conductos de aire en la esquina de la defensa contribuyen a mejorar la aerodinámica y ayudan a alejar la suciedad de las manijas de las puertas.



Los nuevos faros, que ya se encuentran en los autobuses MAN, tienen luces e intermitentes diurnos integrados. Son modulares y se adaptan a toda la gama New Truck Generation. Las líneas de contorno de onda tradicionales de MAN se han reducido de cinco a tres. Si bien éstas supuestamente se asemejan a "las afiladas garras de un león", en realidad tienen otro propósito más práctico: absorber las vibraciones y tener un efecto estabilizador en las paredes laterales del cuerpo. El panel de vidrio negro frente a las líneas de contorno es una señal de estilo y no una ventana oscura. >>



Las carcasas de los espejos son más estrechas y tienen una superficie delantera reducida, lo que ayuda a que el camión sea un poco más resbaladizo ante el viento. Los espacios entre los postes A y los espejos son más grandes, lo que resulta en un punto ciego más pequeño en el acceso a glorietas y cruces. Las carcasas de plástico en el exterior de la cabina contienen y protegen los sensores de radar que operan las funciones de asistencia de giro y asistencia de cambio de carril del nuevo camión.

## INTERIOR

MAN ha transformado totalmente el interior del TGX, con una cabina completamente rediseñada, incorporando numerosas características nuevas. Se involucró con 700 conductores durante el proceso de diseño. Las puertas del TGX ahora se abren a 89 grados para acomodar cargas más amplias. Los escalones también son más anchos que antes, con el mismo espaciado e iluminación opcional. Un dato interesante es que los conductores pueden acceder a algunas funciones clave desde el exterior de la cabina mediante cuatro interruptores en la parte inferior del interior de la puerta. El interruptor de emergencia es fijo, pero los demás se pueden configurar según las preferencias del conductor.

MAN no cree que las pantallas táctiles sean adecuadas para camiones, ya que son difíciles de operar cuando están sentados en un asiento con suspensión neumática. El fabricante de camiones también afirma que cuando los conductores los usan, su mirada tiende a seguir sus dedos, lo que plantea obvias preocupaciones de seguridad. Por



tanto, la pantalla central del TGX funciona con un par de diales SmartSelect. La pantalla central, en tamaños de 7 pulgadas o 12.3 pulgadas, alberga la navegación, la radio, los medios y las comunica-

ciones. Todavía no es comparable con Apple CarPlay, pero lo será de forma inminente. Los interruptores están agrupados lógicamente y en su mayoría son configurables.





El grupo de instrumentos digitales de alta resolución y sin deslumbramiento de 12.3 pulgadas presenta el velocímetro a la izquierda y el tacómetro. Los botones del nuevo volante multifunción están agrupados lógicamente y todos al alcance del pulgar. La altura del volante se puede ajustar entre 20 y 55 grados. Los controles de la caja de cambios TipMatic ahora están ubicados en una palanca a la derecha del volante. También controla los tres modos de potencia y el freno motor o retardador. >>



# 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.

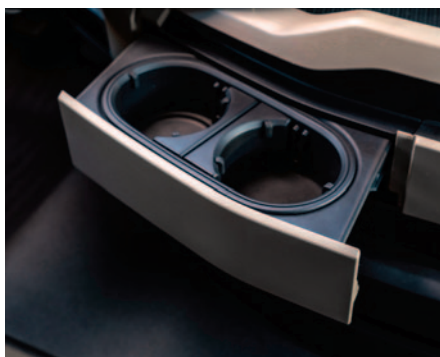


zMAX.com

Hay disponible un colchón Comfort de 110 mm para ambas literas. El refrigerador bajo la litera es opcional. Además del calentador nocturno, el control remoto con pantalla a color ubicado en el centro de la pared de la cabina opera el aire acondicionado, el audio, las ventanas y la trampilla del techo. Está conectado a un cable en espiral de 500 mm de largo, por lo que no se perderá. El espacio de almacenamiento ha aumentado en toda la cabina, y el par de cajones en el centro del tablero es una característica interesante. La mesa plegable situada delante del asiento del pasajero es ideal para comer o trabajar.

## MOTOR Y TRANSMISIÓN

La familia de motores Euro-6d, presentada en 2019, despliega todo su potencial de eficiencia en la nueva generación de vehículos MAN. La interacción entre los motores y otros componentes de la cadena cinemática y de software de nuevo desarrollo que reducen el consumo otorga a la futura serie una gran rentabilidad. Gracias a ello, la nueva MAN Truck Generation ahorra hasta un ocho por ciento de combustible en el clásico uso a larga distancia en comparación con la anterior versión del Euro-6c, y además consigue una sustancial reducción del CO2. Parte de la línea motriz permanece sin cambios, con una opción de motores D26 (430, 470 y 510 HP) o D38 (540, 580 y 640 HP). La novedad es la incorporación de una mecánica D15 más pequeña de 9 litros (330, 360 y 400 HP). Los tractores 6x2 utilizan la transmisión ZF TraXon de 12 velocidades, mientras que los 4x2 están equipados con la unidad 12 + 2 de Scania. 



### EN DETALLE FICHA TÉCNICA

#### MOTORES

- D15 de 9.0 litros con 330 a 400 HP
- D26 de 12.4 litros con 430 a 510 HP
- D36 de 15.2 litros con 540 a 640 HP

#### TRANSMISIÓN

- Automatizada ZF Traxon de 12 velocidades
- Automatizada Scania de 12 velocidades

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Neumática

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática



T I M O T H É E C H A L A M E T

*Discover how Willy became...*

# Wonka



ONLY IN THEATERS  
*This Christmas*

© 2023 Warner Bros. Ent. All Rights Reserved

# PASO DE ESTAFETA

## **PETERBILT** MODELO 589

PARPADEA Y TE LO PERDERÁS. SI ENTRECIERRAS LOS OJOS CON MUCHA FUERZA, ES POSIBLE QUE AUN ASÍ TE LO PIERDAS. AL FINAL DE ESTE AÑO CALENDARIO PETERBILT PONDRÁ FIN A SU LEGENDARIO MODEL 389 A FAVOR DE UN NUEVO CAMIÓN QUE SE VE... FRANCAMENTE, CASI EXACTAMENTE IGUAL. INCLUSO LOS ADMINISTRADORES DE LA HISTORIA DE PETERBILT PODRÍAN CAMINAR POR EL ESTACIONAMIENTO DE LA PARADA DE CAMIONES Y CONFUNDIR EL NUEVO MODELO 589 CON UN 389. »



Soy un gran nerd. Una de mis películas favoritas es Karate Kid, y hay una cita de la película que creo que es apropiada al comparar el 389 saliente con su reemplazo. El Sr. Miyagi ve una foto de Daniel con su amor platónico, Ali, y comenta que hacen una linda pareja y se ven "diferentes, pero iguales". "No. Diferente pero diferente", responde un abatido Daniel.

Creo que es un buen resumen del Peterbilt Model 589: un camión que es tanto una tradición sin adornos como un homenaje de vanguardia a la unidad a la que reemplaza. El 589 se une a un linaje majestuoso del transporte por carretera: el 351, el 379, el 389 y el 359, el último de los cuales todavía es ampliamente visto como el rey de las paradas de camiones, y esta línea sigue siendo uno de los últimos vestigios de los días de gloria del transporte por carretera: grande y cuadrado.

Convencionales llamativos y de nariz larga.

La decisión de eliminar gradualmente un ícono no es fácil y se vuelve aún más complicada, dijo el director de marketing de productos de Peterbilt, Jacob White, por la conexión emocional que muchos comparten con el tractor de capó largo. "Emotivo para nosotros. Emocional para nuestros clientes y significativo para la historia del transporte por carretera en Estados Unidos", dijo, señalando que con la introducción del 589 Peterbilt estaba "pasando el manto de clase de una generación de ese producto a la siguiente". Para muchos de nuestros clientes, este camión es su marca".

El cambio de imagen no fue fácil ni rápido. Peterbilt comenzó a trabajar en el proyecto 589 el 26 de abril de 2013, hace 523 semanas. "Es simplemente por lo sensible que es este camión, y queríamos proceder con precaución", dijo White, "y también hay mucha incertidumbre [sobre las

emisiones] en ese período". Por si fuera poco, también atravesamos una pandemia mundial.

## CLÁSICO INSTANTÁNEO

Se prestó especial atención para mantener la apariencia atemporal del exterior porque, dijo White, "se trata de la apariencia y la forma en que te sientes cuando ves ese gran cofre cuadrado frente a ti". De hecho, es algo único mirar a través del enorme parabrisas y ver ese cofre plano y ese pájaro icónico.

El cambio más obvio en el camión es su nombre, y hay una buena razón para ello. La serie 300 representa camiones equipados con la antigua cabina Peterbilt de 1.9 metros. La serie 500 identifica los camiones equipados con una cabina de 2.1 metros, la cabina más nueva del sector. Así que el cambio más significativo en el camión probablemente no lo notarás hasta que entres: es más grande y más espacioso. El



americano: **PETERBILT MODELO 589**

uso de la cabina de 2.1 metros en el 589 simplifica las cosas para Peterbilt y alinea sus modelos de carretera en la misma plataforma de cabina. También proporciona al conductor y al pasajero un espacio notablemente mayor para las rodillas y los codos. Esas 8 pulgadas adicionales hacen que la cabina parezca considerablemente más grande y crean un ambiente más cómodo para el conductor.

Durante el desarrollo del 589, White dijo que los diseñadores consideraron todas las opciones, e incluso examinaron conceptos esbozados que no incluían los icónicos filtros de aire externos porque la cabina de 2.1 metros no estaba diseñada para ellos. Sin embargo, los comentarios de los clientes fueron casi unánimes: esas latas cromadas de 15 pulgadas eran un requisito, y los ingenieros simplemente tendrían que descubrir cómo conectarlas y redirigir el sistema de aire porque bajo ninguna circunstancia los respiraderos podrí-

an ser solo para mostrar, comentó White.

En el exterior encontrarás muchos otros clásicos de Peterbilt: faros tipo cápsula; la corona de aluminio y la parrilla de acero inoxidable; todas las opciones de defensa del 389 se conservan, pero ahora incluyen luces de marcha LED; el cofre sigue siendo de aluminio ligero; salpicaderas estilo bicicleta; espejos estilo Costa Oeste motorizados y con calefacción, "como Dios quiso en esta camioneta", bromeó White, con un vidrio plano que es 2 pulgadas más alto para una mejor visibilidad; y tubos de escape dobles, cromados y funcionales de 7 pulgadas.

Peterbilt incluyó algunos componentes nuevos para el techo, como una visera estilo V en lugar de una redondeada, y luces de posición estilo bala en la parte superior que son dos veces más brillantes que las anteriores. La seguridad es cada vez más primordial,



incluso si prefieres un estilo de camión que parece sacado de un libro de historia. Como tal, en el 589 también estará disponible el sistema Bendix Wingman Fusion, una novedad en esta serie de camiones. >>



Si realmente te gustan los detalles estéticos (y seamos realistas, si eres fanático de los camiones antiguos, eres riguroso con la estética del diseño), la caja de la batería y la caja de postratamiento coinciden. El Model 389 representa aproximadamente el 20% de la cartera de pedidos de Peterbilt anualmente, y esa es una cifra que me sorprendió. Simplemente no es un camión que se vea con mucha frecuencia, pero la popularidad del camión puede ser engañosa, pero estos vehículos que lucen tan bien como los de exhibición están ahí afuera trabajando con propietarios-operadores; como camiones de trabajo premium (de auxilio, volcadores y cisternas); con pequeñas flotas regionales; y como camiones de recompensa para grandes flotas. Su versatilidad confiere al modelo uno de los valores residuales más fuertes en carretera.

## MOTOR Y TRANSMISIÓN

El 589 llevará de serie el motor MX-13 de Paccar y la transmisión manual automatizada TX-12 (igual que el 389), unidos a un tándem trasero Paccar DX40. Una transmisión manual automatizada Paccar TX-18 también está disponible, al igual que los modelos Endurant HD y XD de Eaton y las opciones Allison para usuarios vocacionales. White dijo que el tren motriz Paccar es estándar por un par de razones: Primero, es más liviano que cualquier otra opción y, segundo, satisface los requisitos de comodidad y facilidad de uso que buscan los conductores más jóvenes.

Encontré que la potencia del MX-13 era más que suficiente para mis 65,000 libras brutas. Los controles montados en la palanca son simplemente más fáciles (me gustan las cosas que simplifican la vida), y la aceleración suave y

segura a través de las marchas de paso corto en el TX-18 hacen que esta configuración sea fácil de amar. "A medida que cambia la demografía, lo genial sigue siendo genial, pero algunos de los sistemas de propulsión modernos funcionan mucho mejor", añadió White. Y si, ciertamente las transmisiones automatizadas no te dan "credibilidad callejera" pero hacen tu vida mucho más cómoda.

Me encanta conducir un manual, pero no es algo que me gustaría hacer todos los días. Los leales a la vieja escuela, sin duda, están mirando ese gran motor rojo y la caja de cambios manual y, por supuesto, puedes conseguir un Cummins de 15 litros y una transmisión manual si lo deseas. Si alguna vez nació un camión para una transmisión manual, ese es la 589, y las manuales son la caja de cambios preferida en el actual Model 389 por un amplio margen. Para el 589, el



## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTOR

- Paccar MX13 de 12.9 litros y hasta 510 HP y 1,850 lb-pie
- Cummins X15 de 14.9 litros y hasta 605 HP y 2,050 lb-pie

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática Primaax EX

#### AUTOMATIZADAS

- TX-12 Endurant HD de 12 velocidades
- TX-18 Endurant XD de 18 velocidades
- TX-18 Endurant XD PRO de 18 velocidades

#### AUTOMÁTICAS

- Allison 4000/4500/4700

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos
- Neumática Air Leaf

#### TRANSMISIÓN

- Manual
- Eaton FR/RT de 9/10/11/13/15/18 velocidades

manual cuenta con un embrague hidráulico con asistencia neumática para reducir la fatiga y el mantenimiento. Así que incluso si quieres hacer un trabajo extra y cambiar a la antigua usanza, es un poco menos "extra" gracias a su sensación de

ligereza y al recorrido del pedal.

Por supuesto, el 589 no es un ejercicio de flujo aerodinámico, pero eso no quiere decir que sea ineficiente. Si especificas este camión como

un vocacional, la aerodinámica apenas importa. Si trabajas en la carretera, no planearía unirme al club de 10 mpg, pero nunca se sabe. Sus resultados aquí variarán. El camión que probamos apenas tenía 600 millas cuando subimos y mi promedio fue de poco más de 6 mpg para el viaje. No debería ser difícil superar eso una vez que todo se desgasta, especialmente para los conductores preocupados por el combustible.

En el interior notarás indicios de el tractor insignia de la flota, el 579, pero el interior del 589 es definitivamente exclusivo de esta modelo. Está disponible en arenisca (bronceado) y gris alpino y en los niveles de equipamiento Platinum y Premier. No faltan vetas de madera y detalles brillantes en el tablero, que también cuenta con seis indicadores de cuadrante redondos tradicionales. >>



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

La pantalla digital prácticamente universal de 15 pulgadas del Peterbilt sirve como grupo de instrumentos principal. El volante de dos tonos incluye controles ergonómicos integrados con la punta de los dedos y, en general, el interior es lujoso y silencioso a gran velocidad.

Detrás del asiento del capitán hay una cama discreta con amplio espacio de almacenamiento, un armario grande, refrigerador, provisiones para un televisor de pantalla plana de 22", el colchón más grande de la industria con 80" de largo, un estante grande para electrodomésticos, varios puertos e inversores. y una estación de trabajo. El 589 está disponible con techo bajo de 36", techo bajo y techo alto de 58", techo bajo y techo alto de 72", techo alto de 80" y cabina diurna. El techo bajo con cama de 72 pulgadas no es algo que estuviera disponible anteriormente en el 389, pero podría ser una gran oferta para los clientes de camiones de exhibición.


Pasamos algo de tiempo en literas en este viaje y es cómodo. No tuvimos que vivir ni comer allí, pero estuvimos aproximadamente una hora allí. Si necesitas una casa móvil lejos de casa, hay lugares mucho peores para pasar las



noches, los descansos y los reinicios, y la cabina más ancha hace que sea más fácil regresar allí.

El 589 también mantiene la longitud de su predecesor. El cofre largo BBC de 131" es el mismo que el del 389, pero hay disponible una opción de cofre corto BBC de 121" para las cabinas diurnas, dos pulgadas más corta que una cabina diurna 389 para una mejor maniobrabilidad. La larga distancia entre ejes del camión permite una conducción muy estable.

Con nuevas y más estrictas regulaciones sobre emisiones habiendo sido implementa-

das o al borde de hacerlo, y los últimos debuts de camiones nuevos en todos los OEM son eléctricos, creo que olvidé que los fabricantes de camiones pueden implementar nuevas unidades con motor diésel, especialmente aquellas tan geniales. El 589 hace un excelente trabajo al honrar simultáneamente la historia del transporte por carretera y la herencia de Peterbilt, al mismo tiempo que adopta las eficiencias que brinda la tecnología moderna, logrando así una de las piedras angulares del Sr. Miyagi: el equilibrio. 



americano: **PETERBILT MODELO 589**



# EFICIENCIA CONSECUENTE

**MAN** es Gama de Camiones








# A PRUEBA DE BALAS

## **MACK** GRANITE 2023

CIERTO ES QUE UN CAMIÓN VOCACIONAL DEBE SER VERSÁTIL, PERO TAMBIÉN LO ES QUE DEBE SER EXCEPCIONALMENTE DURABLE Y POTENTE PARA HACER EL TRABAJO, POR DEMANDANTE QUE ÉSTE SEA. Y ASÍ ES JUSTAMENTE COMO ESTÁ CONSTRUIDO EL MACK GRANITE, POR LO QUE SE MUEVE POR LOS TERRENOS MÁS COMPLICADOS COMO PEZ EN EL AGUA SIN SUDAR UNA GOTÁ INCLUSO CON CARGAS PESADAS. 



POR: **TRANSPORTE LATINO / DIEGO GUERRA**

**E**s probable que no haya un segmento con demandas más exigentes que el de los camiones vocacionales, pues deben ser capaces de enfrentar tareas tan diversas como pelear nieve de carreteras congeladas, mover troncos en caminos forestales o llevar escombros o cemento a zonas de construcción. Realmente es difícil imaginar un hábitat más demandante que el que enfrentan los camiones vocacionales, pues deben ser versátiles y durables. La robustez es necesaria porque es frecuente que se muevan en ambientes de trabajo accidentados, donde la exigencia a todos los materiales es alta. Así que si te encuentras buscando un camión con un ensamblado y materiales de calidad, échale un vistazo al Mack Granite, un vocacional confiable y duradero diseñado para transportar desechos o cargas de peso mediano y para varias aplicaciones en el ramo de la construcción.

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

Una de las novedades más "recientes" y significativas fue la adición del sistema Command Steer en 2021, el cual ayuda a reducir hasta un 85% la fatiga del conductor. Esto lo hace conectando un motor eléctrico al sistema hidro-mecánico de la dirección para proveer torque adicional. Este motor es



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

### **DISEÑO**

El Granite tiene una imagen imponente resaltada por la enorme parrilla rectangular, la cual lleva cinco franjas cromadas. El carácter

"rudo" también se nota en la defensa de tres piezas, diseñada para hacer más rápidas y baratas las reparaciones. Los faros, de forma horizontal, están montados en la parte inferior de las enormes salpicaderas y llevan cubiertas de Lexan, un material mucho más resistente que el vidrio convencional.

Además, lleva unas extensiones de plástico flexibles en las salpicaderas que van colocadas justo arriba de las llantas para proteger el cofre y minimizar las salpicaduras. Los



## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTORES

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

#### TRANSMISIONES

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

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Mack Taperleaf y Multileaf

#### SUSPENSIÓN TRASERA

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



escalones, tanques de aire, salidas de escape y cajas para baterías están colocadas en la parte delantera del sector trasero de la cabina, para una mayor compatibilidad de carrocerías. Sumado a esto, el Granite está disponible con el arnés de conectores “de casa”: BodyLink. La cabina está hecha en acero galvanizado para hacerla resistente y duradera, y lleva bolsas de aire y amortiguadores para suavizar la marcha por caminos accidentados.

## INTERIOR

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

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

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



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

vocacional: **MACK GRANITE 2023**



rentes transmisiones manuales Eaton Fuller, automatizadas Mack mDrive y automáticas Allison, las cuales están disponibles con varias relaciones.

### MANEJO

El chasis del camión fue desarrollado para soportar las condiciones más exigentes y, a pesar de su sólida naturaleza, fue construido utilizando materiales ligeros. Además, lleva una barra de torsión para aumentar la rigidez. Para sortear los terrenos más difíciles, lleva un sistema de Inflado de Llantas Central, que con solo apretar un botón de da todo el control que necesitas sobre la presión de las llantas; olvídate de bajar a desinflarlas una por una para tener mejor tracción. El camión está equipado con una suspensión neumática montada en el exterior, la cual fue diseñada para proveer mayor amortiguación, estabilidad y reducir la vibración; aún así, la verdad es que no le vendría mal un poco más de soporte, pues las irregularidades del camino se pueden llegar a resentir en la espalda a pesar de la suspensión neumática. La dirección se siente bien, pero quizá podría ser un poco más responsiva en la carretera; aunque esto tal vez se deba a que está fabricada pensando en los agrestes terrenos que enfrenta un camión que vive fuera del camino. **TTL**

### MOTORES Y TRANSMISIONES

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



# **TATA MOTORS**

Connecting Aspirations









# EL ÚLTIMO BAILE

## **FORD** TRANSIT CONNECT 2023

SI TE GUSTAN LAS CARACTERÍSTICAS QUE OFRECE LA TRANSIT, NO DEJES PASAR MÁS TIEMPO, PUES ESTE AÑO SERÁ EL ÚLTIMO EN QUE PODRÁS COMPRARLA EN ESTADOS UNIDOS. CON UNA CAPACIDAD DE CARGA DE HASTA 145 PIES CÚBICOS, ES UNA BUENA HERRAMIENTA DE TRABAJO PARA QUIENES NO NECESITAN MUCHO ESPACIO DE CARGA. »

**T**odo en esta vida tiene un principio y un fin, y 2023 marca el fin del camino para las vans de carga pequeñas. Hubo un tiempo en el que el vehículo más pequeño para cualquier negocio era una van de carga de tamaño completo, como la Ford Econoline o la Chevrolet Express, y aparentemente pronto volverá a ser así. Si bien la hermana mayor de la Transit Connect, la Transit, es la que acapara la mayoría de los reflectores, la realidad es que no todo el mundo necesita algo tan grande y ese es justamente el nicho que Ford atacó con la Transit Connect. Algo que podemos decir han hecho con gran éxito, pues de cada 100 vans que se venden, 46 son de Ford.

Hay dos variantes de esta van, la Cargo y la Wagon (pasajeros), pero nos vamos a centrar en la primera, pues es la que está orientada al trabajo rudo. En pocas palabras, se trata de un vehículo eficiente y versátil para aquellos que se preocupan por reducir costos. Eso sí, si tu empresa se dedica al transporte de pasajeros te recomendamos echar un vistazo al sitio de Ford, pues si algún día necesitas llevar carga, los respaldos de los asientos de la Transit Connect Wagon se pueden doblar o quitar completamente. ¡Muy útil!

Para satisfacer las necesidades de los clientes en Estados Unidos, está disponible en dos longitudes y con tres niveles de equipamiento: XL, XLT y Titanium. La capacidad de carga es de hasta 1,550 libras y la de arrastre hasta 2,000 lbs con los aditamentos necesarios. La pelea en este nicho fue reñida por unos años, pero la realidad es que este segmento está herido de muerte en los Estados Unidos, Ram ya discontinuó la Promaster City y Mercedes-Benz ya anunció que la Metris también tiene los días contados.

La Transit Connect también lleva una serie de equipamiento de seguridad y conveniencia opcional como control de crucero adaptativo, monitoreo de puntos ciegos con alerta de



utilitario: **FORD TRANSIT CONNECT 2023**



## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTORES

- L4 de 2.0 litros con 150 HP y 144 lb-pie

#### TRANSMISIÓN

- Automática de 8 velocidades

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente McPherson

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Eje rígido con barra de torsión

#### PRECIO

- Desde 34,100 dólares



tráfico trasero cruzado, asistente de mantenimiento de carril y faros HID. Además, la conectividad 4G LTE permite que la van funcione como un hotspot de Wi-Fi para hasta 10 dispositivos.

## DISEÑO

Antes de la llegada de la Mercedes-Benz Metris, la Transit Connect era la van de carga más atractiva en el mercado, ya que logra una gran combinación entre practicidad y estética. Si como muestra basta un botón, entonces nos quedamos con la parrilla trapezoidal, que le da una apariencia más llamativa que nos remite a los autos de pasajeros de Ford. Otro elemento que luce bien es la defensa trasera, que puede ser del mismo color de la carrocería, y no solo negra, puliendo un poco más ese aspecto meramente utilitario. En serio, si ven una foto solamente del cofre, notarán que es difícil darse cuenta que se trata de una van de carga y no de un sedán. >>



Los faros de la Transit Connect son de HID-, con un diseño bastante contemporáneo. El parabrisas es enorme para una buena visibilidad, mismo caso con las ventanas, y si decides pedir las ventanas traseras opcionales, tendrás un vehículo con una visibilidad espectacular. La altura del techo es más que respetable para mantener el volumen de carga en un buen nivel (104.8 y 127.4 pies cúbicos detrás de la primera fila de asientos para la versión corta y larga, respectivamente, los cuales pueden aumentar a 123.2 o 145.8 con el asiento del pasajero plegado), pero además le da un toque de estilo a esta van.

## INTERIOR

La renovada cabina de la Transit Connect es bastante más habitable que la anterior, con controles multifunción en el volante, similares a los del Focus, que manejan las dos pantallas de información y la entrada de audio auxiliar para poder cambiar la música que lleves en tu teléfono sin apartar la vista del camino. Algo muy útil es que hay disponible como opción una



segunda fila de asientos, que evita sacrificar el uso como coche familiar o para transportar a personal. Cargar y descargar resulta cómodo incluso en espacios peque-

ños gracias a las puertas corredizas en los costados y el que las puertas traseras abren bastante resulta muy práctico para introducir cosas a la van. >>



# 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](http://www.transportelatino.com)

Asegúrate de tener un ejemplar de tu revista **Transporte Latino** todos los meses, recibiendo la en la comodidad de tu casa, sólo tienes que llenar el formulario. Lo mejor de todo, es que es **totalmente gratis**.

### ¿Cuál es su papel en la compra de lubricantes?

- Compra       Mantenimiento realizado por terceros  
 Recomienda       No esta involucrado  
 Aprueba la compra       Técnico / Mantenimiento

### ¿Cuál es su título y posición

- Gerente de flota       Técnico  
 Encargado de mantenimiento       Chofer  
 Gerente concesionario

### ¿Cuál es su camión preferido?

- Freightliner       Peterbilt  
 International       Western Star  
 Kenworth       Mack  
 Volvo       Sterling

### ¿Quién repara su camión?

- Lo hace usted mismo       Taller independiente  
 Truck Stop       Concesionario

### ¿Dónde trabaja?

- California       48 Estados  
 11 Western       Otros

### ¿Cuál es su aceite preferido?

- Shell       Chevron  
 Lucas Oil       Texaco  
 Mobil       Otro

### ¿Qué compañía de celular usa?

- Verizon       Sprint/Nextel  
 AT&T       T-Mobile  
 Boost       Otro  
 Metro PC

### ¿Cuánto hace que tiene su licencia comercial?

- 6 meses       2 años  
 1 año       3 o más años

### Su motor preferido es:

- S-60 Detroit       Volvo  
 CAT       Mack  
 Cummins       International

### Su neumático preferido

- Firestone       BFGoodrich  
 Michelin       Goodyear  
 Dayton       Dunlop  
 Hankook       Bridgestone

### Lo más importante del camión para usted es:

- El consumo       La potencia  
 La comodidad       La velocidad

### Su edad es:

- 25-30       41-49  
 31-40       Mayor de 50

### ¿A dónde quieres recibir tu revista?

Nombre \_\_\_\_\_

Email \_\_\_\_\_

Domicilio \_\_\_\_\_

Ciudad \_\_\_\_\_ Estado \_\_\_\_\_ ZIP \_\_\_\_\_

Teléfono \_\_\_\_\_ Fecha \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_

Desea suscribirse a la revista:    SI     NO



¿Qué sección le gusta más y cuál no le interesa? ▶

SECCION	MAS	MENOS	BASTA	SECCION	MAS	MENOS	BASTA
Camiones	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Noticias	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vocacionales	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	El negocio	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tecnología	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Mantenimiento	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Camionetas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Utilitarios	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
En la ruta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Moto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>


Hay muchas soluciones prediseñadas como gabinetes y un sistema de repisas en los costados. Y la tecnología se hace presente con el sistema de diagnóstico y productividad a distancia Crew Chief, una interfaz basada en la red que puede ser muy útil para crear una ruta para que el conductor vaya a recoger un paquete urgente, por ejemplo. Por supuesto, está disponible el sistema de navegación SYNC 3, que entre sus características está un desempeño rápido, reconocimiento de voz mejorado y pantalla táctil de 6.5 pulgadas. Anteriormente estaba disponible solo en la versión XLT, quizá ahora lo esté en ésta y la Titanium.

## MOTORES Y TRANSMISIÓN

Hubo una época en la que parecía que tendrías al menos dos, si no tres, mecánicas entre las cuales elegir. Pero hoy en día las cosas han cambiado y, si no eres una flota, solo existe una opción. Se trata de un cuatro en línea de 2.0 litros de gasolina con 150 HP y 144 lb-pie, inyección directa de combustible y sistema Start-Stop. Esta mecánica es compatible con E85 y tiene una batería de uso rudo -con un alternador de uso rudo como opción-, para impulsar todo el equipo que necesites. La transmisión designada para esta mecánica es una automática de ocho velocidades.

## SEGURIDAD

En lo que respecta a este tema, Ford dotó a la Transit Connect con bastante equipamiento de serie, pues lleva bolsas de aire frontales y laterales para los asientos delanteros, Control de Diferencia de Torque para mejorar el desempeño en las curvas, sistema de monitoreo de la presión de las llantas, control de curvas para reducir la velocidad si te aproximas demasiado rápido a un giro. Además lleva dirección hidráulica asistida electrónicamente, asistente de arranque en pendientes y, por supuesto, sistemas ABS y de control de estabilidad.

Algo que nos dejó un poco confundidos fue el importante aumento de precio para este año, pues la Transit Connect subió alrededor de siete mil dólares, un incremento que no se ve justificado por ningún lado. Vamos, ni siquiera es que hicieran una "última edición". Al final del día la Transit Connect es un vehículo utilitario y en este segmento el precio es uno de los argumentos de venta más importantes. En fin, solo el tiempo dirá si el segmento de las vans pequeñas regresará a Estados Unidos. 





**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.

# Sigue siendo la reina

## FORD F-150 2024

Pasan los años y la Ford F-150 sigue a la cabeza del competido segmento de las pickups de tamaño completo. Para 2024, planean poner más énfasis en los motores híbridos, hacer la camioneta más fácil de usar gracias a diversas asistencias e incluir muchas de sus características exclusivas de alta gama como características estándar. »





La Ford F-150 es una pickup que realmente no necesita presentación. A menos que hayas estado viviendo debajo de una piedra, cuando menos has escuchado hablar de ella; si tienes nociones del mundo automotriz, sabes que estás hablando de la reina del segmento, que no por nada ha sido la más vendida durante más de cuatro décadas. Esta camioneta con carrocería sobre bastidor presenta configuraciones de cabina regular, Supercab y SuperCrew, y cuenta con un bastidor de acero de alta resistencia completamente encajonado con una carrocería de aleación de aluminio de grado militar. La plataforma que sustenta la serie F 2024 se ha sometido a pruebas de 3.75 millones de millas equivalentes a clientes en las condiciones más duras, lo que garantiza que las actualizaciones incluidas en la camioneta tengan una pata a prueba de balas sobre la que apoyarse. El gerente general de Ford Truck, John Emmert, afirma “construido Ford Tough es más que un lema, es una misión...”. Teniendo en cuenta el remolque disponible máximo de 13,500 libras y la carga útil máxima disponible de 2,455 libras, los mejores en su clase, el equipo de ingeniería parece haberse tomado en serio las palabras del gerente.

## MOTOR Y TRANSMISIÓN

El equipo de camionetas Ford serie F ha entregado consistentemente las camionetas más resistentes, capaces e inteligentes de Estados Unidos durante los últimos 75 años; durante 46 de los cuales ha sido la camioneta favorita de los fanáticos y la más vendida del año. El aumento de la producción del motor Power Boost Hybrid para el año modelo 2024 significa, junto con los numerosos niveles de equipamiento y características opcionales disponibles para la Ford F-150, que habrá una camioneta Serie F para cada uso y personalidad.

Una mejora en el rendimiento que los compradores seguramente disfrutarán es el aumento de potencia y torque en el popular y eficiente EcoBoost de 2.7 litros, que se incluye en la opción básica. Las opciones de motor para las camionetas Serie F 2024 incluirán: EcoBoost V6 de 2.7



litros; EcoBoost V6 de 3.5 litros; V8 de 5.0 litros y V6 híbrido PowerBoost de 3.5 litros. Por supuesto, como la Raptor es casi un animal diferente, habrá motores de alto rendimiento exclusivos para ella (por eso no los verán en la ficha técnica), un V6 biturbo de 3.5 litros y un V8 sobrealimentado de 5.2 litros. Todas las opciones de motor están diseñadas por Ford Performance para brindar poten-

cia y torque óptimos, lo que permite al conductor aprovechar al máximo la mejor capacidad de carga útil y remolque de su clase.

La serie F 2024 incluirá mejoras en tecnología y calidad de vida junto con mejoras de rendimiento, incluidas ayudas para remolque y enganche, funciones de conducción manos libres a través de Ford BlueCruise y funciones mejoradas de





## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTORES

- EcoBoost V6 de 2.7L con 325 HP y 400 lb-pie
- EcoBoost V6 de 3.5L con 400 HP y 500 lb-pie
- V8 de 5.0L con 400 HP y 410 lb-pie
- Powerboost V6 de 3.5 L con 430 HP y 570 lb-pie

#### TRANSMISIÓN

- Automática de 10 velocidades

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente de doble horquilla

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos

exportación de energía eléctrica que hacen de la serie F un camión todo en uno. Las camionetas equipadas con ProPower PowerBoost de 7.2 kW disponibles a bordo cuentan con la potencia más exportable bajo demanda que cualquier otra camioneta a gasolina de su clase.

Ford lidera el espacio de las camionetas híbridas, cubriendo más de las tres cuartas par-

tes de todo el mercado entre la F-150 y la Maverick (aunque sus rivales ya vienen en camino). El refinamiento de Ford de sistemas de propulsión híbridos y EcoBoost más pequeños en todas las clases ha consolidado su presencia en la industria como un fabricante de automóviles multifacético y experimentado, siendo la F-150 la camioneta totalmente híbrida más vendida de

2023. El 10 por ciento de todas las F-150 vendidas son híbridas, Ford planea aumentar ese número duplicando la producción de sus opciones híbridas. Además, con el año modelo 2024, el precio inicial en el tren motriz PowerBoost Hybrid, disponible en los niveles XLT hasta Platinum Plus, ahora iguala el precio inicial de las opciones EcoBoost de 3.5 litros. >>





Ford predice que esta estrategia no sólo ampliará su influencia en el futuro de la eficiencia energética y la producción, sino que también hará que su tecnología avanzada esté más disponible para una mayor parte de los consumidores. La paridad de costos estratégica permite a los consumidores acceder a funciones superiores sin un precio superior, lo que solo promueve el dominio del mercado de Ford.

Entre las características más populares en el pasado, el sistema de exportación de energía a bordo ProPower, primero en la industria y exclusivo en su clase, regresa como característica estándar para todas las camionetas 2024 equipadas con PowerBoost. Ford ofrece tres opciones de potencia, que incluyen una opción de 2.0 kW, 2.4 kW y 7.2 kW, y tres de cada cuatro clientes de PowerBoost eligen la opción de



potencia superior.

La F-150 2024 es la F-150 más conectada e inteligente diseñada hasta la fecha, y cuenta con diez funciones estándar de asistencia al conductor, incluido el sistema BlueCruise 1.2 que permite la conducción en carretera con manos libres y asistencia para cambio de carril mediante suscripción.

Ford nunca pierde la oportunidad de potenciar una buena idea, como se observa en sus elementos multifuncionales en el portón trasero. Esto incluye doble acceso, escalones plegables y capacidades de superficie de trabajo. La puerta trasera ProAccess disponible mejora las características de la puerta trasera y optimiza el acceso a la caja. >>

---

DAIMLERTRUCKS

---

# PARTSCENTRAL

WINTER  
2022

ONE STOP  
TO KEEP YOUR  
TRUCK MOVING






El paquete ProAccess es el único en su clase que cuenta con una puerta batiente totalmente integrada de cien grados. Junto con la caja de almacenamiento adicional estándar ubicada en el lado derecho de la caja (o ambos lados si no llevas un sistema Pro Power), la facilidad de acceso y almacenamiento en la nueva serie F es una característica útil que sin duda encontrará su lugar en el futuro en diseños de otros fabricantes.

Para combinarlo con el paquete de asistencia al conductor de última generación, Ford también dedicó tiempo a perfeccionar la tecnología integral de remolque y enganche. La función de asistencia de respaldo Pro Trailer permite que la cámara rastree la posición del remolque usando la cámara trasera y los radares para alinear el enganche y el acoplador mientras controla la velocidad y el frenado del camión, lo que facilita las maniobras. SYNC 4 y una interfaz LCD de 12 pulgadas son estándar en todos los niveles de equipamiento, mientras que una pantalla digital de 12 pulgadas se encuentra detrás del volante y brinda al conductor información diversa del vehículo en tiempo real. Una pantalla frontal está disponible por primera vez

en la F-150 como actualización opcional.

Ford no solo dedicó horas de trabajo al diseño y ejecución de la serie F 2024, sino que también simplificó el proceso de pedido y compra, simplificando la experiencia de pedido en un 90 por ciento desde el año modelo 2023. Esta drástica mejora llevó a

Ford a incluir características estándar que alguna vez se consideraron actualizaciones opcionales, sentando un precedente audaz con respecto a las comodidades estándar y opcionales. Los precios arrancan en \$36,570 con el modelo de entrada XL y llegan a los \$77,870 con la Raptor. 



# WHY ADVERTISE WITH ARBOL PUBLISHING

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



automundo

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

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

ARBOL  
PUBLISHING

# BUENA POSTURA

# MENOS LESIONES

**MEJORA TU POSTURA** AL VOLANTE Y EVITA LESIONES

MANTENERSE SANO AL VOLANTE COMIENZA CON UNA BUENA POSTURA AL VOLANTE, PUES SON MUCHAS HORAS LAS QUE PASAS EN LA MISMA POSICIÓN. POR ELLO, ESTE MES VAMOS A PLATICAR SOBRE LA IMPORTANCIA DE UNA BUENA POSICIÓN DE MANEJO Y LA MANERA MÁS FÁCIL DE LOGRARLA. »



**S**i te ganas la vida manejando, sabes - o deberías saber- que es crucial tener una buena postura al volante. Nuestros padres nos han dicho a todos al menos un millón de veces "siéntate derecho" o "no te encorves". ¿Bien adivina qué? ¡Tenían razón! Por lo tanto, será mejor que te endereces y sigas leyendo si deseas evitar daños a largo plazo a tu cuerpo. En este artículo vamos a cubrir los aspectos negativos para la salud de una mala postura, qué es exactamente una buena postura para un camionero y algunas ideas para mejorar tu postura en el camión.

¿Has experimentado dolores de cabeza, de cuello, de espalda, dificultad para respirar, problemas digestivos o dolor, entumecimiento o hinchazón en las piernas y los pies? Estos podrían ser indicios de que tu postura no es buena y, eventualmente, provocará efectos negativos para tu salud a largo plazo. Cuando no hay evidencia que sugiera que una mala postura sea un factor en el desarrollo de escoliosis (curvatura de la columna de leve a extrema), estar encorvado mientras se conduce puede provocar dolor de cuello y espalda.



Piensa en toda tu columna desde la base del cráneo hasta el coxis. Entre cada vértebra hay pequeñas secciones de colágeno y ligamento, más comúnmente denominadas "discos". Estos discos actúan como mini amortiguadores para mantenernos libres de dolor y mantener

nuestra columna alineada a medida que el cuerpo se mueve. Cuando nos encorvamos, nuestras vértebras forman malos ángulos. Esto, a su vez, ejerce una presión más antinatural sobre nuestros discos. Con el tiempo, esto puede provocar que el disco se debilite, se



salud: **MEJORA TU POSTURA AL VOLANTE**



mas a largo plazo con los discos en nuestros cuellos. Si se pellizca uno de esos nervios, al igual que en la columna vertebral, puede provocar un dolor terrible y fuertes dolores de cabeza que pueden irradiarse desde la parte superior del cráneo hasta los pómulos.

Cuando nuestra postura es mala en el camión, comprime nuestro diafragma y pulmones. Y seamos realistas, no bajamos del camión lo suficiente para hacer un buen ejercicio y estiramiento. Entonces esto puede afectar nuestra respiración. Y si tenemos en cuenta el horario de servicio, podemos conducir al menos siete horas y media seguidas. Ahora bien, si prolongas eso durante varios años sin hacer ejercicio regularmente, sólo puedes imaginar un mayor riesgo de degeneración del diafragma y los pulmones e incluso una disminución de la capacidad de oxigenación.

Otra área de preocupación con la mala postura es el sistema digestivo. Comprimir la cavidad del estómago puede provocar acumulación y obstrucción de los intestinos. Esto puede provocar dolor y estreñimiento. Y todos sabemos lo difícil que es llevar una buena alimentación mientras viajamos. Una mala postura puede agravar el problema y causar estragos en nuestro sistema digestivo. »

degrade y, en ocasiones, incluso estalle o se hernie. Y créenos cuando te decimos que iesto es muy, muy doloroso y nada divertido!

La médula espinal también se conoce como el centro nervioso de nuestro cuerpo. Es el camino por el que pasan todos los nervios para

llegar a las distintas partes de nuestro cuerpo. Dicho esto, el cuello está en la parte superior del centro nervioso que conecta los nervios con nuestro cerebro. Y con todos los rebotes que hacemos en nuestros camiones, si estamos encorvados, esto puede llevar a proble-



**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

La última área de preocupación que discutiremos son las piernas y los pies. Si los asientos de nuestro camión están demasiado altos, esto puede causar problemas de entumecimiento, dolor, hinchazón y problemas circulatorios (disminución del flujo sanguíneo). Una mayor hinchazón y una disminución del flujo sanguíneo a las extremidades inferiores pueden causar algunos problemas importantes con el tiempo. Las venas varicosas son probablemente el problema más común asociado con estos síntomas. Se sabe que las venas varicosas son muy dolorosas y la mayoría de las veces requieren cirugía.

Sin embargo, la principal preocupación que es exclusiva para los camioneros es la presión y el estrés adicionales que se ejercen sobre nuestros cuerpos debido a los constantes tiros, empujones y golpes que nos sacuden en nuestros asientos. Todas estas fuerzas externas multidireccionales pueden combinarse para acelerar el daño que una mala postura puede causarle a tu cuerpo. Ésta es una gran razón por la que debemos educarnos sobre la postura y cómo podemos corregirla.

Algunas de las cosas que me gusta hacer para mantener una buena postura es poner mi billetera en el bolsillo delantero para que ambas caderas estén niveladas mientras conduzco. Mantengo mi asiento lo suficientemente bajo



como para que mis muslos y pantorrillas formen un ángulo de 90 grados. Asegúrate de que los espejos estén ajustados correctamente a tu posición de asiento para que no tengas que esforzarte ni moverte para verlos.

## **EVITAR EL DOLOR EN EL CAMINO**

Mantén los pies apoyados en el suelo, baja el asiento si no te llegan al suelo. No cruces las piernas. Tus tobillos deben estar delante de tus rodi-



## POSTURA DE CONDUCCIÓN: CÓMO EVITAR LESIONES

Como cualquier conductor sabe, especialmente los camioneros de larga distancia, cómo se une tu parte trasera al asiento durante largos períodos de tiempo puede marcar la diferencia. Un buen ajuste es una alegría, un mal ajuste significa dolor constante. La posición adecuada del asiento puede evitar que tengas problemas de espalda como ciática, degeneración muscular e incluso enfermedades cardíacas. Entonces, ¿cómo es una postura de conducción saludable?

¡Sentarse en el asiento de un camionero no es como sentarse en una silla de oficina! Al conducir durante horas y horas, es posible que experimente dolor debido a la incapacidad de cambiar la posición del cuerpo. El dolor también puede ser causado por:

- Mala postura (por hábito personal o por un asiento mal ajustado o equipado),
- La forma del propio asiento del vehículo,
- Vibraciones constantes del vehículo y de la carretera,
- Levantar cajas pesadas, cargar o descargar mercancías,
- Mala alimentación.

Deja un pequeño espacio libre entre la parte posterior de las rodillas y la parte delantera del asiento para ayudar con la circulación. Tus rodillas deben estar al nivel de tus caderas o por debajo de ellas, en otras palabras, una "L" invertida o



incluso una "L" invertida que se incline un poco hacia adelante. Ajusta el respaldo de tu asiento para apoyar la espalda baja y media o usa un cojín de respaldo. Relaja los hombros y mantén los antebrazos lo más paralelos al suelo posible. Evita sentarte en la misma posición durante largos períodos de tiempo, por lo que moverte hacia adelante y hacia atrás y de lado a lado con frecuencia está bien. Si continúas sufriendo dolor en las piernas, en la cadera o en la espalda, te recomiendo un buen cojín para camionero. Incluso en caso de ataques de dolor intenso, puedes encontrar alivio con un cojín para conductor de calidad.

## ENCUENTRA TU AJUSTE

Muchos propietarios-operadores y contratistas de flotas compran o alquilan el tipo de camión (y todas sus características) que mejor se adapta a sus necesidades. Sin embargo, los conductores de la empresa dependen de camiones de flotas que pueden no encajar bien, por lo que es especialmente importante prepararse justo antes de iniciar un recorrido. Para todos los conductores, es importante que el interior esté ajustado correctamente para que puedan:

- Llegar a los pedales y controles.
- Tener suficiente espacio libre.
- Sentarse lo suficientemente alto para ver por las ventanas y espejos delanteros y laterales,
- Llegar al volante sin estirar los brazos.

Para adaptar la cabina al tamaño de tu cuerpo, comienza asegurándote de tener suficiente espacio, entre 10 y 12 pulgadas, entre el volante y tu pecho. La columna del volante no debe interferir con el movimiento de las piernas, la dirección y el funcionamiento de los pedales, ni golpear las rodillas al entrar y salir del vehículo. Este ajuste garantiza que el cinturón de seguridad y la bolsa de aire proporcionen la máxima protección de seguridad en caso de un accidente. >>



# AJUSTES DEL ASIENTO

## 1. ALTURA DEL ASIENTO

Levanta el asiento lo más alto que puedas pero que te sientas cómodo. Esta altura optimizará tu visión a través de las ventanas. Deberías poder ver al menos 3 pulgadas por encima de la parte superior del volante. Asegúrate de tener suficiente espacio entre el techo y la parte superior de tu cabeza. Ajusta los espejos una vez que hayas terminado de configurar las otras funciones.

## 2. POSICIÓN DEL ASIENTO

Mueve el asiento hacia adelante hasta que puedas empujar fácilmente los pedales en todo su rango con todo el pie, no solo con los dedos. Es posible que tengas que reajustar la altura del asiento para tener un mejor control de los pedales.

## 4. ÁNGULO DEL COJÍN DEL ASIENTO

Inclina el cojín del asiento hasta que tus muslos queden apoyados a lo largo de todo el cojín sin que haya presión en la parte posterior de las rodillas.

## 3. LONGITUD DEL COJÍN DEL ASIENTO

Cuando sea posible, ajusta la longitud del asiento de modo que la parte posterior de tus rodillas esté aproximadamente a 1+ - 2-3/4" pulgadas del frente del asiento.

## 5. VOLANTE

Si el volante se puede inclinar hacia arriba y hacia abajo, inclínalo de modo que la bolsa de aire detrás del centro del volante apunte a tu pecho, no a tu cabeza, cuello o estómago. Además, tus brazos deben estar en una posición cómoda (ni demasiado altos ni demasiado bajos).



## 6. REPOSACABEZAS

Mientras estás sentado, levanta el reposacabezas hasta que la parte superior esté al nivel de la parte superior de tu cabeza. Si el reposacabezas se puede inclinar, ajusta el ángulo del reposacabezas hasta que prácticamente toque la parte posterior de su cabeza cuando estés sentado.

## 7. SOPORTE LUMBAR

Ajusta el soporte lumbar hacia arriba y hacia abajo y hacia adentro y hacia afuera


hasta que sientas una presión uniforme a lo largo de la espalda desde las caderas hasta la altura de los hombros. En este punto, el respaldo del asiento debe sentirse cómodo y no debe haber espacios ni puntos de presión en el área de respaldo.

## 8. RESPALDO DEL ASIENTO

Ajusta el respaldo hasta que soporte toda la longitud de tu espalda cuando estés quieto en posición vertical. Si te inclinas demasiado hacia atrás, puedes terminar inclinando la

cabeza y el cuello hacia adelante, lo que puede provocar fatiga muscular, dolor de cuello u hombros, hormigueo en los dedos, etc.

## 9. AJUSTE FINO

Es posible que tengas que volver a realizar los pasos 1 a 8 si necesitas optimizar la forma en que la cabina del vehículo se adapta a tus necesidades. Deberías poder alcanzar y operar todos los controles, pedales, el volante, etc., y tener buena visibilidad a través de las ventanas y espejos. 



# LOS CAMIONEROS

LOSCAMIONEROS.US



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

**NATIONAL TV  
ADVERTISING**



CLICK TO WATCH

**NATIONWIDE CO-OP  
ADVERTISING PROGRAM**



**TRANSPORTE LATINO  
PRINT MAGAZINES**

a **360**  
**APPROACH**

**NATIONAL RADIO  
PROGRAMS**



CLICK TO LISTEN

**CALL CENTER**



**TL APP DIGITAL  
PLATFORMS**



**PH: 310.429.0250 / publisher@transportelatino.com**





¿QUIERES SER

# CAMIONERO?

## 1. UTILIZA UN TMS

Un buen sistema de gestión de transporte (TMS por sus siglas en inglés) te ayudará a administrar cargas, simplificar la nómina y automatizar los informes IFTA. Invertir en un TMS te ayuda a mantenerte organizado y ahorrar dinero al identificar brechas de desempeño y áreas de mejora, reducir la posibilidad de errores humanos y administrar tu teneduría de libros en un lugar centralizado. Un TMS también te permite crear facturas y BOL, además de proporcionar informes y estadísticas detallados sobre tu negocio.

## 2. DETERMINA TU COSTO MENSUAL PROMEDIO POR MILLA

Conociendo tu costo por milla promedio puedes descubrir patrones de gasto y oportunidades de ahorro de costos, especialmente con costos fluctuantes de combustible. Una fórmula para hacerlo es:

Gastos mensuales totales (costos fijos + costos variables mensuales + costos salariales) ÷ tu número total de millas = tu costo por milla mensual Utiliza esta información para obtener una imagen completa de tus gastos comerciales y dónde puedes realizar ajustes.

## 3. REALIZA UN SEGUIMIENTO DE TU PRESUPUESTO

Desglosar tus gastos te ayuda a ver dónde puedes mejorar o recortar gastos. Busca gastos innecesarios, como servicios de suscripción mensual y anual que ya no utilizas. Trabaja con un contador para obtener un estado de pérdidas y ganancias (P&L) al final del trimestre para encontrar tendencias y establecer expectativas. Saber a dónde va cada dólar te permitirá estar más consciente y te ayudará a prepararte para cualquier gasto inesperado.

## 4. PROTEGE TU CARGA

El robo de carga es un problema creciente en el transporte, con un aumento estimado del 57% en el último año. Y en una economía vulnerable, los delincuentes se están volviendo más inteligentes y sofisticados con sus tácticas. Minimiza tu riesgo de ser víctima y perder dinero al:

- Estacionar en lugares seguros.
- Usar cámaras para tablero y cerraduras de alta seguridad.
- Evita robos en "puntos calientes" donde ha habido problemas conocidos.

- Examina cuidadosamente a los corredores y transportistas.

## 5. TOMA EL CONTROL DE TUS COSTOS DE COMBUSTIBLE

El combustible es uno de los gastos más elevados para los propietarios-operadores. Encontrar formas de mejorar la eficiencia de combustible puede poner rápidamente más dinero en tu bolsillo. Estas son las cuatro formas principales de minimizar sus costos de combustible:

1. Considera la resistencia a la rodadura de tus neumáticos. Realizar una compra de neumáticos informada reduce el consumo de combustible. Invertir en neumáticos de mayor calidad puede costar más en un principio, pero probablemente tendrán una vida útil más larga y un mejor agarre de la banda de rodadura, lo que le brindará importantes ganancias en economía de combustible.

2. Cuida tu velocidad. El consumo de combustible disminuye una vez que tu camión alcanza su velocidad óptima, que es de alrededor de 60 mph. Superar esto significa que está desperdiciando combustible (y dinero). Incluso una ligera disminución en la velocidad de conducción en carretera puede reducir significativamente el consumo de combustible y solo agrega unos pocos minutos a tu tiempo de viaje.

3. Encuentra el "punto óptimo" de tu motor. El "punto óptimo" son las revoluciones por minuto (RPM) más eficientes para hacer funcionar el motor. Si tu motor trabaja más para conducir a cierta velocidad, quemarás más combustible. El motor de cada camión varía, pero cuanto más bajas sean las RPM, menos combustible consumirá tu motor.

4. Consigue una tarjeta de combustible. Las tarjetas de combustible ofrecen descuentos en el surtidor. Aprovecha estos ahorros. Muchas tarjetas también ofrecen ventajas adicionales, como descuentos para socios en hoteles y accesorios para camiones.

## 6. PLANIFICA TUS RUTAS

Una vez que reserves una carga, aprovecha al máximo cada milla planificando tu ruta y plan de regreso. Esto ayuda a conducir millas en vacío. Asegúrate de considerar también la cantidad de rampas de entrada y salida. Tu camión quema más combustible en una rampa de acceso mientras trabaja para acelerar. Evítalas lo más posible.

## 7. VIGILA LOS COSTOS DE TU SEGURO

El seguro es un requisito en la industria del transporte por carretera. Pero hay formas de reducir tus tarifas y seguir teniendo

# ¡CONTROLA TUS GASTOS!

SER UN PROPIETARIO-OPERADOR EXITOSO PUEDE RESULTAR CARO. EL COSTO DE UN CAMIÓN (O DE VARIOS CAMIONES) COMBINADO CON LOS CAMBIOS EN LOS PRECIOS DEL COMBUSTIBLE, LAS TASAS DE CARGA, EL SEGURO Y EL MANTENIMIENTO DEL CAMIÓN REDUCE RÁPIDAMENTE TU RENTABILIDAD. SIN EMBARGO, CON LA AYUDA DE UNA PLANIFICACIÓN CUIDADOSA Y DE LA TECNOLOGÍA, HAY FORMAS DE CREAR EFICIENCIAS OPERATIVAS QUE TE AYUDARÁN A CONTROLAR LOS GASTOS EN TRANSPORTE Y MANTENER TU NEGOCIO EN MOVIMIENTO.

AQUÍ HAY NUEVE FORMAS DE CONTROLAR LOS GASTOS DE TRANSPORTE COMO PROPIETARIO-OPERADOR.

una cobertura integral. Asegúrate de comparar precios para encontrar las mejores tarifas antes de tomar una decisión. También es una buena idea hacer esto anualmente ya que las tarifas continúan cambiando. Otra forma de reducir los costos del seguro es administrar tu puntaje de Cumplimiento, Seguridad y Responsabilidad (CSA por sus siglas en inglés). Tener un buen historial de conducción y hábitos de seguridad puede ahorrarte dinero en primas de seguro.

## 8. SE PROACTIVO CON EL MANTENIMIENTO

Una falla mecánica sin una red de seguridad puede afectar considerablemente tus

gastos o incluso dejarte sin negocio. Crea un plan de mantenimiento preventivo (más un fondo de ahorro para tiempos difíciles) para minimizar las reparaciones y mantener tu equipo en óptimas condiciones de funcionamiento para evitar averías importantes que se conviertan en gastos importantes.

## 9. MAXIMIZA TU TIEMPO

En el transporte por carretera, el tiempo es dinero. Cuanto más tiempo pases en la carretera, mejor. Encontrar herramientas que te ayuden a gestionar tu negocio de forma más eficiente te permitirá centrarte en lo

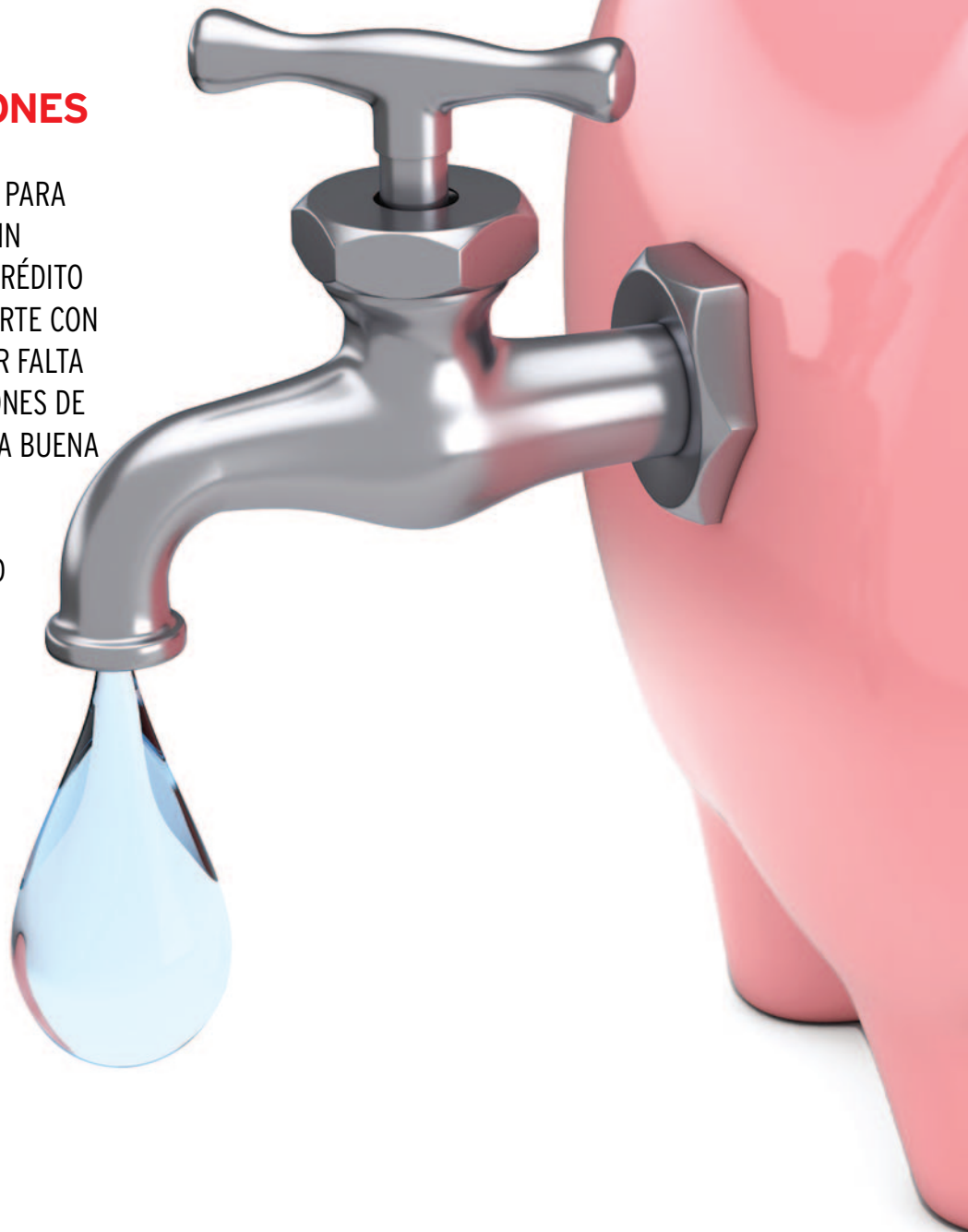
que realmente importa. Las tareas de subcontratación pueden parecer un gasto adicional, pero obtendrás ahorros y reducirás el estrés al utilizar un tablero de carga y herramientas para calcular tarifas que te brindan la información necesaria más rápidamente.



# CONTROLA EL FLUJO

## PROBLEMAS Y SOLUCIONES DE FLUJO DE EFECTIVO

TENER DINERO DISPONIBLE ES CRUCIAL PARA EL FUNCIONAMIENTO DE TU NEGOCIO. SIN EMBARGO, EN ESTE MUNDO DONDE EL CRÉDITO ES TAN UTILIZADO, ES FÁCIL ENCONTRARTE CON PROBLEMAS DE FLUJO DE EFECTIVO POR FALTA DE PAGO DE CLIENTES, MALAS PREVISIONES DE VENTAS O MUCHOS OTROS FACTORES. LA BUENA NOTICIA ES QUE CON UN POCO DE PLANEACIÓN Y DISCIPLINA, PUEDES DISMINUIR SERIAMENTE LA POSIBILIDAD DE TENER ESTE PROBLEMA. »







POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

**L**a mayoría de las empresas pequeñas enfrentan un problema de flujo de efectivo en un momento u otro. Afortunadamente, la mayoría de los problemas de esta índole se pueden prevenir con un poco de preparación y la estrategia adecuada. Este artículo enumera las 12 causas más comunes de problemas de flujo de efectivo, junto con formas de resolverlas.

### **1. NO TENER UNA RESERVA DE EFECTIVO**

La mayoría de las pequeñas empresas tienen una reserva de efectivo inadecuada. O peor aún, no tienen ninguna reserva de efectivo. Esta situación deja a las empresas no preparadas para afrontar circunstancias inesperadas y emergencias. Una reserva de efectivo inadecua-



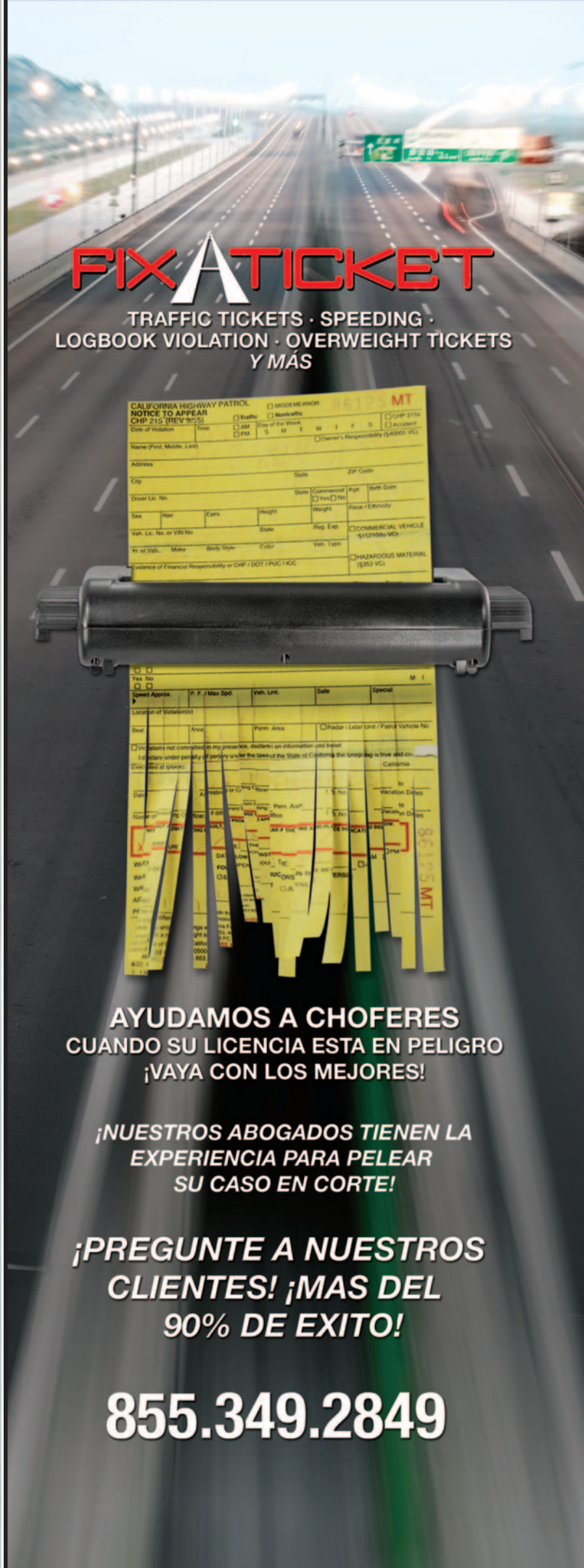
da es probablemente la causa más común de problemas de flujo de efectivo. También es el más sencillo de resolver. Una reserva de efectivo adecuada te permite afrontar emergencias a corto plazo. También te permite concentrarte en administrar tu negocio durante tiempos difíciles, sin afectar las operaciones.

La solución es simple pero requiere disciplina. Comienza a crear una reserva de efectivo para tu negocio. Tener un presupuesto de gastos actuales y previstos ayuda en este proceso. Puedes utilizar el presupuesto para determinar el tamaño de la reserva. Dependiendo de tus circunstancias, crea tu reserva de efectivo para cubrir algunos meses de gastos comerciales. Tres meses es un número común utilizado por los expertos. Para crear la reserva, desvía una pequeña parte de tus ingresos a una cuenta de ahorros separada. Aumenta el valor de la cuenta hasta alcanzar un nivel que te proporcione comodidad. No utilices la cuenta para nada que no sea una emergencia.

## 2. FACTURAS QUE SE PAGAN LENTAMENTE

Las facturas que se pagan lentamente son una causa común de problemas de flujo de caja. Como propietario de una pequeña empresa, debes ofrecer condiciones de pago de 30 a 60 días a los clientes. Sin embargo, las pequeñas empresas no siempre pueden permitirse el lujo de esperar tanto tiempo para recibir el pago. Necesitan dinero antes. Con el tiempo, la lentitud en los pagos crea un problema financiero que puede afectar seriamente tu negocio, incluso si está creciendo rápidamente.

Hay dos formas de resolver este problema. Una solución es ofrecer a los clientes un incentivo para que paguen más rápido. Ofrecer un 2% de descuento a cambio de un pago en 10 días puede motivar a los clientes a pagar rápidamente. Sin embargo, este incentivo debe negociarse directamente con cada cliente. Una alternativa es utilizar factoraje de facturas para financiar las facturas de pago lento. Este método mejora el flujo de caja de inmediato y te permite ofrecer condiciones de pago con confianza. >>



# 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**



### 3. DEUDA CARA

Los pagos de deuda excesivamente elevados suelen provocar problemas de flujo de caja. En consecuencia, la empresa no puede afrontar la financiación actual. Este problema es común para las empresas que tienen adelantos de efectivo (también conocido como adelantos en efectivo para comerciantes) u otros préstamos de alto precio.

Si el costo de la deuda es demasiado alto y se lleva la mayor parte de tus ingresos, considera refinanciar el préstamo. Esta opción te permite reemplazar un préstamo con pagos altos por un préstamo nuevo con pagos más bajos. Los pagos se pueden reducir ampliando la duración de los plazos de pago, reduciendo la tasa de interés o ambas cosas. Si tienes varios préstamos, puedes lograr el mismo objetivo utilizando la consolidación de deuda (de la que hablamos en nuestra edición de octubre). La consolidación combina múltiples préstamos y los reemplaza con un nuevo préstamo único con pagos más asequibles.

### 4. ALTOS GASTOS GENERALES

Los gastos generales son los costos de funcionamiento de una empresa que no están vinculados directamente para vender un producto o servicio específico. Ejemplos de gastos generales incluyen alquiler, teléfono, servicios públicos, etc. A veces, los gastos generales se salen de control en relación con los ingresos que produce la empresa. Los gastos generales elevados pueden perjudicar el flujo de caja de tu empresa y son particularmente desafiantes porque son persistentes. Estos gastos afectan tu flujo de efectivo todos los días hasta que se corrija el problema.

La solución a este problema es sencilla, pero no fácil. Audita tus gastos y reduce donde puedas. Ten cuidado de no recortar mucho, ya que ese enfoque también podría perjudicar a la empresa. Si no puedes recortar, considera opciones más baratas. De hecho, cada negocio debería auditar



los gastos periódicamente para garantizar que los gastos generales se mantengan en línea.

### 5. EXCESO DE INVENTARIO

Este problema puede afectar a las empresas que fabrican bienes o a los revendedores que mantienen un almacén abastecido de productos. Si se fabrica o se compra demasiado producto, éste termina en los estantes y limita el flujo de caja.

El remedio es ajustar tu inventario para almacenar artículos durante el menor tiempo posible antes de venderlos o utilizarlos en el proceso de fabricación. La cantidad de producto que mantienes en stock depende de tu volumen, pronósticos de ventas, efectivo disponible y capacidades de los proveedores. Supervisa cuidadosamente los

niveles de inventario. Tener productos clave agotados es una forma segura de perder clientes.

Las empresas que revenden productos también pueden utilizar la financiación de órdenes de compra o financiación de proveedores para financiar grandes ventas que excedan sus capacidades de flujo de caja. Cuando se utiliza correctamente, cualquiera de las soluciones puede mejorar tu flujo de caja y permitirte manejar los gastos de proveedores asociados con pedidos grandes.

### 6. MALA (O NULA) CONTABILIDAD

La mayoría de los dueños de negocios temen manejar la contabilidad de sus negocios. Para muchos, es una actividad aburrida,



## 7. IGNORAR TUS ESTADOS FINANCIEROS

Mantener buenos registros contables no ayuda a tu empresa a menos que revises tus estados financieros con regularidad. Desafortunadamente, muchos dueños de negocios ignoran esta tarea y revisan los estados financieros sólo cuando tienen problemas financieros. Revisar los estados financieros te permite identificar problemas potenciales antes de que sucedan.

Revisa tus estados financieros como mínimo, una vez a la semana. Ten en cuenta que esto sólo es útil si tu sistema de contabilidad está actualizado. Te recomendamos revisar los siguientes rubros con especial atención:

- Antigüedad de cuentas por pagar
- Antigüedad de cuentas por cobrar
- Estado de flujo de efectivo
- Ganancias y pérdidas
- Hoja de balance
- Estados de cuenta bancarios

Si necesitas ayuda para comprender tus estados financieros, pídele ayuda a tu contador.

que requiere mucho tiempo y no es “productiva”. Este tipo de pensamiento es un error. Tener una mala contabilidad (o ninguna) puede afectar gravemente a su negocio. No podrás realizar un seguimiento preciso de los

pagos, depósitos ni de ninguna actividad financiera. También te impedirá conseguir financiación o incluso pagar impuestos correctamente.

Trabaja con alguien para configurar tu

contabilidad y actualizarla. Una vez que estés actualizado, asegúrate de mantenerte así. Dependiendo del tamaño de tu empresa, considera subcontratar esta tarea o contratar a un contador. »

## 8. PREVISIÓN DE VENTAS INCORRECTA

En previsión de mayores ventas, los propietarios suelen aumentar sus inversiones comerciales. Quieren capitalizar la demanda esperada. Si la demanda esperada nunca se materializa, la empresa enfrenta una pérdida financiera. Este escenario a menudo conduce a problemas de flujo de caja.

Todas las empresas incumplen las previsiones de ventas en un momento u otro. Es parte de poseer y tratar de hacer crecer una empresa. Sin embargo, hay maneras de disminuir los problemas de flujo de efectivo que a menudo surgen. Ellos son:

- Ten una reserva de efectivo para emergencias (consulta el punto 1).
- Maneja el crecimiento a través de la subcontratación (o empleados temporales) al principio.
- Implementa planes de crecimiento conservadores (en lugar de agresivos).
- Al principio, alquila activos adicionales en lugar de comprarlos.

## 9. ROBO DE EMPLEADOS

El robo por parte de empleados es un problema grave que afecta el flujo de caja. El robo puede adoptar muchas formas y tamaños y puede ser muy difícil de detectar. Los ejemplos incluyen empleados que:

1. Redirigen pagos y encubren entradas financieras relacionadas.
2. Modificar facturas y embolsarse la diferencia.
3. Robar productos a través de varios métodos.
4. Robar dinero a través de la nómina (por ejemplo, tiempo no ganado o gastos comerciales).

Este problema es muy complejo. Puede ser difícil detectarlo y solucionarlo. Si sospechas que has sufrido un robo por parte de empleados, considera trabajar con un profesional. Los pasos que puedes seguir para minimizar el robo por parte de los empleados incluyen:

- Procedimientos de selección sólidos para contratar nuevos empleados.
- Controles y contrapesos para empleados que trabajan en puestos sensibles. Tener dos empleados a cargo de tareas críticas ("el sistema de compañeros") funciona bien para evitar la deshonestidad.
- Utiliza cámaras de vídeo en áreas clave.
- Audita todo regularmente.



## 10. DEMANDAS ESTACIONALES

Los negocios estacionales requieren una cuidadosa gestión y planificación del flujo de caja. De lo contrario, puedes acabar teniendo problemas de liquidez durante la temporada baja. Hay algunas cosas que puedes hacer para gestionar esta situación con éxito. En primer lugar, establece un fondo de reserva, el cual te ayuda a cubrir los gastos durante la temporada baja. Además, establece un proceso para comenzar a pronosticar las ventas y los gastos con precisión. Este paso te permite crear tu reserva de efectivo correctamente y planificar en consecuencia. Por último, tu empresa también puede utilizar una línea de crédito para ayudar con los gastos durante la temporada baja. Sin embargo, utilizar una línea de crédito debe ser el último recurso. >>



# REDUCE TU COSTO DE PROPIEDAD

Mantén tu camión listo y funcionando con mantenimiento regular en tu distribuidor local Isuzu.

- Técnicos entrenados y certificados por Isuzu revisarán tu camión y recomendarán cualquier servicio o refacción necesarios.
- Los técnicos de Isuzu utilizan tanto Refacciones Originales Isuzu como piezas FleetValue para asegurar una calidad superior, un bajo costo de propiedad y tu paz mental.

Contacta hoy a tu distribuidor local Isuzu para agendar tu próxima cita de mantenimiento.

Pregunta a tu distribuidor local Isuzu sobre cómo proteger tu motor con nuestros nuevos aceites para motor FleetValue, formulados para satisfacer las exigentes demandas que reciben los motores actuales.



## 11. DEMASIADAS DEUDAS INCOBRABLES

La deuda incobrable ocurre cuando vendes un producto o brindas un servicio a un cliente que no paga. La deuda incobrable presenta un daño evidente a tu flujo de caja y a tu rentabilidad.

La solución a este problema es revisar el crédito comercial de sus clientes antes de extender las condiciones de pago. Proporciona términos solo a clientes que tengan buen crédito y un historial de pagos sólido. Otros deberían pagar por adelantado hasta que hayan creado un historial con tu empresa. Ciertamente es que esta estrategia puede costarle algunas ventas. Sin embargo, solo te cuesta los clientes que se consideraban riesgos crediticios desde un principio.

## 12. MÁRGENES BRUTOS INSUFICIENTES

Las pequeñas empresas a veces venden sus productos y servicios a precios tan bajos que tienen márgenes brutos bajos o negativos. Este escenario suele ocurrir en entornos altamente competitivos con presión constante sobre los precios. Por lo general, afecta a los propietarios de pequeñas empresas que no


tienen una comprensión clara de sus costos.

Para resolver este problema, audita todos tus productos y servicios para determinar el costo total de entrega de tus productos y servicios. Este paso es difícil pero necesario. Una vez que hayas determinado el costo total, haz lo siguiente:

1. Si puedes, aumenta los precios de los productos/servicios que tienen márgenes débiles.
2. Si no puedes aumentar los precios, considera eliminar productos/servicios que tie-

nen márgenes débiles.

3. Asegúrate de que todas las propuestas fijen el precio de tus productos de acuerdo con su costo.

Los problemas de flujo de caja pueden ser graves y amenazar tu capacidad para permanecer en el negocio. Si no tienes experiencia financiera directa, considera trabajar con un contador público certificado o un experto financiero para que te ayude a determinar qué problemas tienes y cómo resolverlos. 



# 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**

**MANTENIMIENTO: SÁCALE MÁS MILLAS A TUS LLANTAS**

# ALARGA LA VIDA DE TUS LLANTAS

**SÁCALE MÁS MILLAS** A TUS LLANTAS

LOS NEUMÁTICOS SON UNO DE LOS GASTOS MÁS FUERTES PARA CUALQUIER DUEÑO DE CAMIÓN. POR ESO, ES IMPORTANTE CUIDARLOS LO MEJOR POSIBLE PARA MAXIMIZAR SU VIDA ÚTIL Y NO GASTAR MÁS DINERO EN ELLOS DEL ESTRICAMENTE NECESARIO. INCLUSO SE PUEDEN REDUCIR LAS PINCHADURAS VULCANIZÁNDOLOS A TIEMPO. ¿QUIERES SABER MÁS? »



Los neumáticos direccionales te costarán más dinero que cualquier otra llanta que pongas en tu camión, pero sus costos totales de ciclo de vida pueden estar entre los más bajos, pero solo si se cuidan desde la cuna hasta la tumba. Comenzar por seleccionar el neumático adecuado para la aplicación y seguir con controles frecuentes de presión, observar la llanta para detectar los primeros posibles signos de desgaste irregular y tratar las carcasas como si fueran oro mantendrá esos activos funcionando durante millas y millas. Y para que no creas que solamente hablamos por hablar, aquí hay seis cosas en las que pensar que pueden resultar en una relación más larga y feliz con tus llantas direccionales.

## 1. ELIGE EL NEUMÁTICO Y LA PRESIÓN ADECUADOS

Los neumáticos direccionales vienen en dos rangos de carga, G y H. Los neumáticos G con rango de carga típico tienen un límite de peso de poco menos de 6,200 libras cuando se inflan a 110 psi (esto varía solo ligeramente según la marca). Eso impone un límite de peso del eje de dirección de 12,400 libras si los neumáticos están inflados adecuadamente. Muchas flotas tienen una política de inflado de neumáticos de 100 psi para todos. Según las tablas de carga e inflado, eso le daría alrededor de 5,800 libras



por llanta o 11,600 libras por eje. Muchos camiones hoy superan ese peso fácilmente.

Para adaptarse al peso de los camiones aerodinámicos actuales con sus grandes motores y sistemas de postratamiento, el peso nominal de los ejes de dirección en muchos fabricantes de equipos originales es de hasta 13,200 o incluso 14,600 libras. Para llegar allí, necesitarás un neumático H con rango de carga inflado a 120 psi. En flotas mixtas que utilizan camiones

con ejes de 12,000 y 13,200 libras, sería fácil pasar por alto la clasificación de eje más pesada, más aún si tu proveedor de servicios de mantenimiento tiene la costumbre de sacar cualquier llanta de dirección vieja del estante y ponerla en el camión.

Una forma segura de arruinar un neumático de dirección es sobrecargarlo o dejarlo sin inflar, que son lo mismo desde el punto de vista del neumático. Los neumáticos no responden bien al



mantenimiento: **SÁCALE MÁS MILLAS A TUS LLANTAS**



inflado insuficiente, por lo tanto, solicita a tu personal de neumáticos que realice una encuesta de las clasificaciones de peso del eje de dirección de los camiones y las compare con el tipo de neumático en uso (rango de carga G o H) y luego verifiquen presión de inflado en frío. Si eres una de esas flotas que mastican neumáticos de dirección, esta podría ser una de las razones.

## 2. ASEGÚRATE DE QUE TIRAN EN LA MISMA DIRECCIÓN

Si hay un problema con la geometría del camión, se revelará en la banda de rodadura de los neumáticos direccionales. No son más que dos centinelas solitarios que "luchan" con otras 16 llantas que pueden tener agendas diferentes. Toda la lucha por el control direccional pasará factura en el desgaste de la banda de rodadura. Afortunadamente, los observadores astutos

pueden detectar el problema con solo pasar una mano por la superficie de la banda de rodadura.

La desalineación y/o la mala geometría de la dirección exilian miles de neumáticos de dirección a posiciones de remolque cada año, pero el problema es fácil de detectar y remediar. Pasar la palma de la mano por la cara de la banda de rodadura revelará irregularidades que quizás aún no puedas ver. Si detectas el problema a tiempo, probablemente puedas salvar el neumático.

Dos técnicos con una cinta métrica pueden determinar aproximadamente el paralelismo del eje motriz y la distancia desde el centro del cubo del eje de dirección hasta el centro del cubo del eje motriz. Cualquier desviación en estas medidas del lado izquierdo al derecho indica que hay un problema de alineación. Entonces es cuando se debe considerar el remedio más drástico de alinear el tractor con un profesional.

Una cinta métrica no revelará problemas con la geometría de la dirección, como ajustes inadecuados de la convergencia o de las ruedas, pero sigue siendo un procedimiento de clasificación razonable. Es rápido, fácil y económico, y puede revelar problemas que podrían costarte miles de dólares. Las alineaciones anuales casi siempre valen la pena por el costo y las molestias percibidas.

## 3. SE METICULOSO CON EL MONTAJE Y LA INSTALACIÓN

Cuando tienes unos cientos de kilos de metal y caucho girando a 500 rpm, cualquier irregularidad en el equilibrio o la concentricidad será inmediatamente obvia, al menos para la masa en rotación, si no para el conductor. Montar el neumático de forma concéntrica en la llanta puede ser un proceso complicado que pocos técnicos se toman el tiempo de realizar correctamente. Se puede verificar midiendo la distancia entre el anillo GG del neumático y el borde de la rueda. Cualquier inconsistencia de más de 2 mm debe corregirse antes de continuar.

Si el neumático no está montado concéntricamente, tendrá una rotación en forma de huevo, lo que provocará vibraciones y un mayor desgaste de la banda de rodadura. Esto se puede verificar con un medidor de excentricidad o un sustituto adecuado colocado cerca del neumático. El espacio entre ellos y la cara de la banda de rodadura debe ser el mismo en todos los 360 grados de rotación. >>>



# ¿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](http://www.comdata.com/expresscode)





Una condición de alabeo radial también puede resultar de las tolerancias entre los pilotos del cubo y/o los pernos y la rueda. Cuando se monta por primera vez en el buje, la rueda podría quedar colgando de los pernos o pilotos, lo que puede producir una rotación no concéntrica. Los espaciadores de pernos pueden ayudar, o es posible que el rin simplemente esté desgastado y listo para convertirse en latas de cerveza.

El descentramiento lateral también puede contribuir al desgaste irregular. Aparece como un movimiento de lado a lado del conjunto giratorio. Para un neumático o rueda, su efecto es conducir un vehículo alternativamente hacia la izquierda y hacia la derecha mientras avanza, creando la percepción de un balanceo o bamboleo. Esto también se puede comprobar con un medidor de excentricidad. Es por eso que las caras de montaje entre el interior de la rueda y el cubo deben limpiarse de óxido, pintura descascarada y otros residuos antes de montar la rueda. Los cojinetes de rueda flojos o mal ajustados también pue-

den contribuir al descentramiento radial. El síntoma más obvio aquí es el desgaste excesivo en el borde interior del neumático.

#### **4. PRESTA ATENCIÓN AL BALANCE DE LOS RINES**

Los expertos en neumáticos te dirán que no es necesario equilibrar los neumáticos de alta calidad. Sin embargo, cuando se monta ese neumático de alta calidad en un conjunto giratorio que incluye un rin de aluminio o acero y un tambor o rotor de freno, no hay garantía de que todo el conjunto de piezas que forman la masa giratoria estará perfectamente equilibrado.

Los instaladores pueden tener cuidado de alinear el punto amarillo del neumático con el vástago de la válvula para mantener el equilibrio. Eso ayuda, pero sólo en pequeña medida.

Accesorios como anillos de equilibrio o compuestos de equilibrio interno han mostrado buenos resultados a la hora de estabilizar el equilibrio de todo el conjunto del extremo de rueda después de la instalación. Cualquier cosa



que ayude a mejorar el equilibrio y la concentricidad del conjunto del extremo de la rueda no afectará la vida útil de los neumáticos.

## 5. CONTROLA LAS LLANTAS QUE DESECHAS

Ningún neumático debe desecharse nunca sin haber sido examinado minuciosamente. Al bajar del camión, el técnico deberá anotar el kilometraje final de su vida útil, el número de unidad y la posición de las ruedas, así como el

motivo de su retirada: pinchazo, desperfectos, desgaste irregular, descentramiento, etc.


Un neumático con un desgaste grave de las plumas, por ejemplo, puede indicar que tiene un problema de alineación del chasis o del sistema de dirección. Simplemente quitar la llanta sin identificar el camión y la posición de la rueda de dónde proviene garantiza que la próxima llanta instalada allí experimentará el mismo problema.

La creciente dependencia de la industria en los datos no ayudará mucho más en este

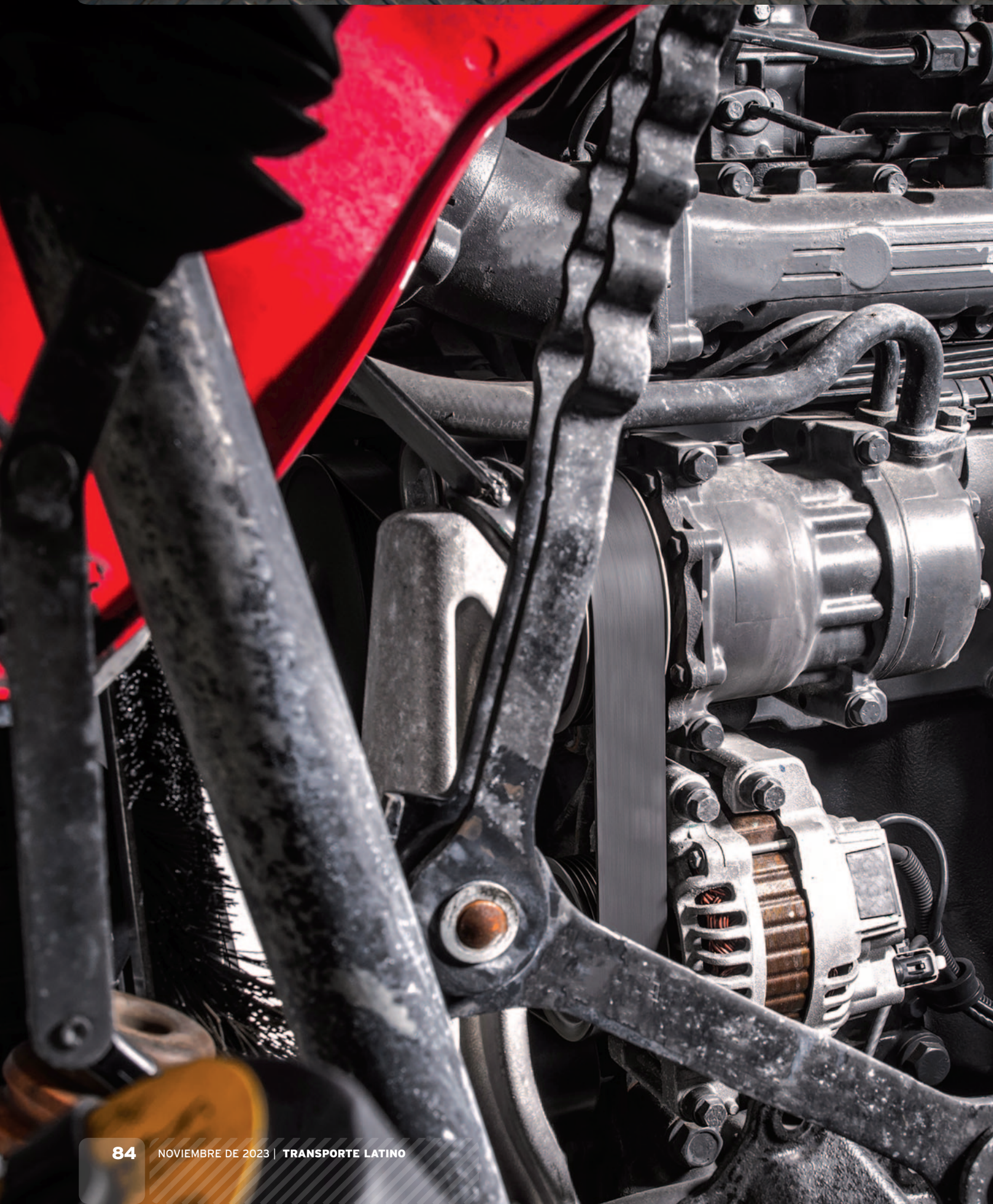
caso. Todo lo que necesitas saber sobre lo que mató tu llanta está ante sus ojos.


## 6. CONSERVA TUS CARCASAS

Una carcasa de calidad puede vulcanizarse dos o tres veces, así que no te arriesgues a arruinar la carcasa intentando exprimir hasta el último 32º de la banda de rodadura del neumático. La mayoría de los pinchazos ocurren por debajo de 8/32 o 9/32 de profundidad de la banda de rodadura, cuando ésta se vuelve lo suficientemente delgada como para dejar pasar algo al revestimiento interior. Quitar los neumáticos antes de que lleguen al mínimo del DOT mejora sus posibilidades de vivir para luchar otro día.

Los neumáticos de dirección no se desgastan solos. El desgaste que aparece en el neumático casi siempre es el resultado de alguna fuerza externa que actúa sobre el neumático. Para prevenir o reducir ese desgaste, hay que determinar el problema. Diagnosticar el desgaste de los neumáticos direccionales es una mezcla de arte y ciencia. 







# CONSOLIDADA TU DEUDA

## CÓMO ELEGIR EL MOTOR ADECUADO

SI TIENES MÚLTIPLES PRÉSTAMOS Y HACER LOS DIFERENTES PAGOS DURANTE EL MES TE RESULTA ALGO ASÍ COMO HACER MALABARISMO, LA CONSOLIDACIÓN DE DEUDA PUEDE SER UNA HERRAMIENTA ÚTIL PARA REUNIR TODAS TUS DEUDAS EN UN SOLO LUGAR Y REALIZAR ASÍ UN SOLO PAGO CADA MES. »

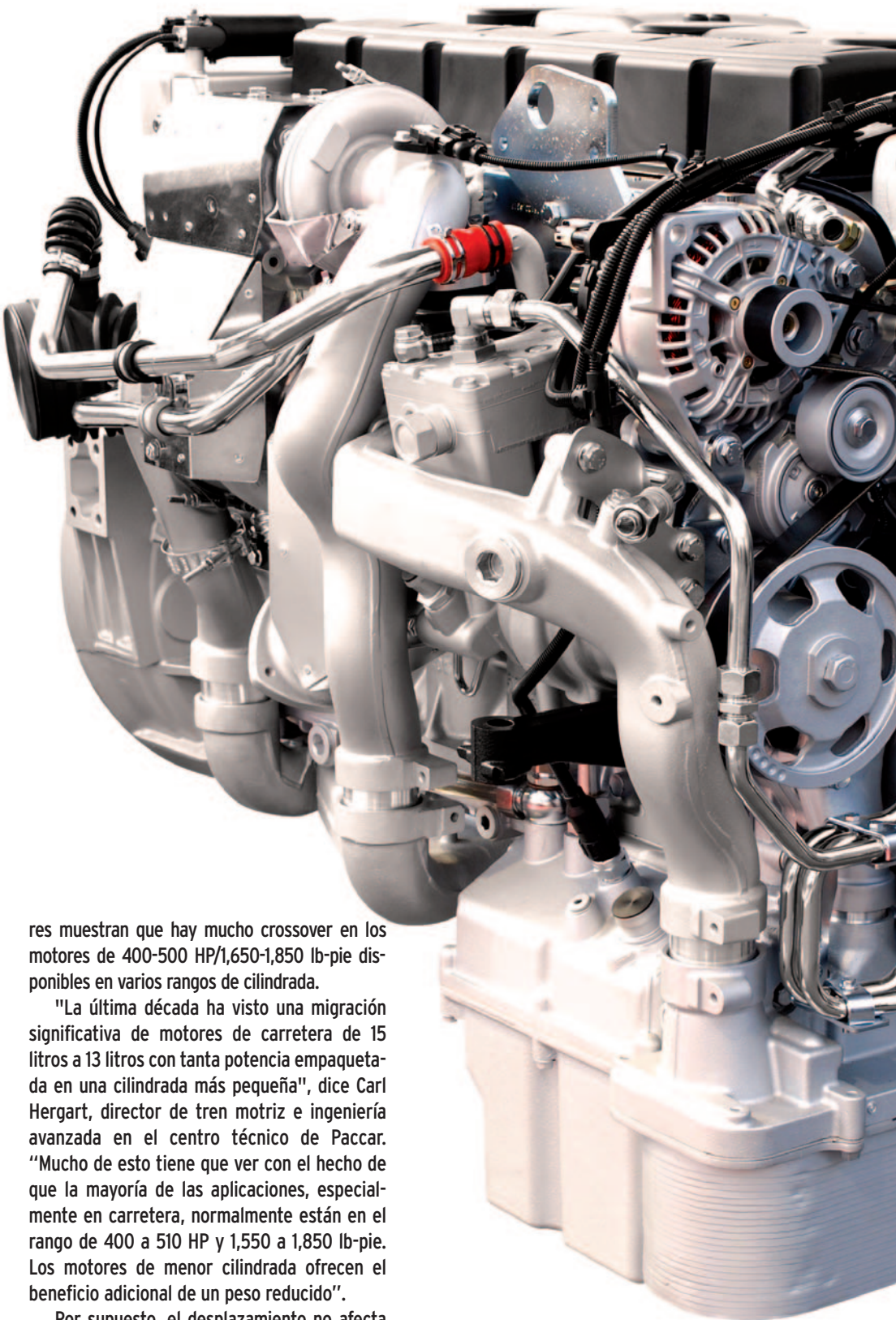
¿Qué tan rápido quieres ir, cuánto peso planeas levantar y cuánto estás dispuesto a gastar para lograr tus objetivos? De manera indirecta, esas son las tres preguntas que debes hacerte antes de decidir las especificaciones de tu motor. De manera realista, hay mucho más que considerar, pero toma en cuenta esto: si estás planeando arrastrar lo que podría llamarse una carga típica estadounidense (80,000 lb/36,000 kg) en un terreno bastante plano, un motor que produzca 350 caballos de fuerza y 1,450 lb-pie de el par es todo lo que realmente necesitas. Eso te ubicaría en el territorio de los 11 litros, con potencias de 325 a 425 hp y 1,250 a 1,550 lb-pie.

Por otro lado, si estás remolcando trenes B de ocho ejes a través de las Montañas Rocallosas, estarás mucho más feliz con algo en el rango de los 15 litros que produzca entre 550 a 605 HP y 1,850-2,050 lb-pie. Dicho esto, muchas flotas llevan felizmente trenes B por terrenos menos exigentes con motores de 13 litros con potencia de hasta 500 caballos y un torque de 1,750 a 1,850 lb-pie. Realmente no hay una respuesta sencilla a la pregunta: "¿cuánto motor necesito?" Las especificaciones de tu motor dependen de lo que planees hacer con el camión.

Los representantes de ventas de los concesionarios suelen ser tu mejor recurso cuando se trata de especificar sistemas de propulsión. "La primera pregunta que solemos hacer a nuestros clientes es: ¿buscan la mejor economía de combustible, el mejor rendimiento o un equilibrio de ambos?" dice Mike Stricker, director de ventas de componentes de Daimler Trucks North America. "También les preguntamos si están satisfechos con las especificaciones del camión que poseen o conducen actualmente". Luego se utiliza el software Manager, propiedad de Detroit Spec, para simular las rutas de los clientes y las configuraciones de los vehículos.

Estos programas de especificaciones también pueden hacer referencia a las experiencias de miles de camiones en servicio junto con métricas de rendimiento específicas del fabricante establecidas, como la capacidad de arranque y la capacidad de ascenso. "Estas métricas suelen corresponderse con la mejor eficiencia de combustible", dice Stricker.

El par y los caballos de fuerza son obviamente consideraciones primordiales, pero también hay que pensar en el tamaño físico del motor. Están disponibles hoy en día en cilindradas de 11, 12, 13, 15 y 16 litros. Las tablas de clasificación de moto-



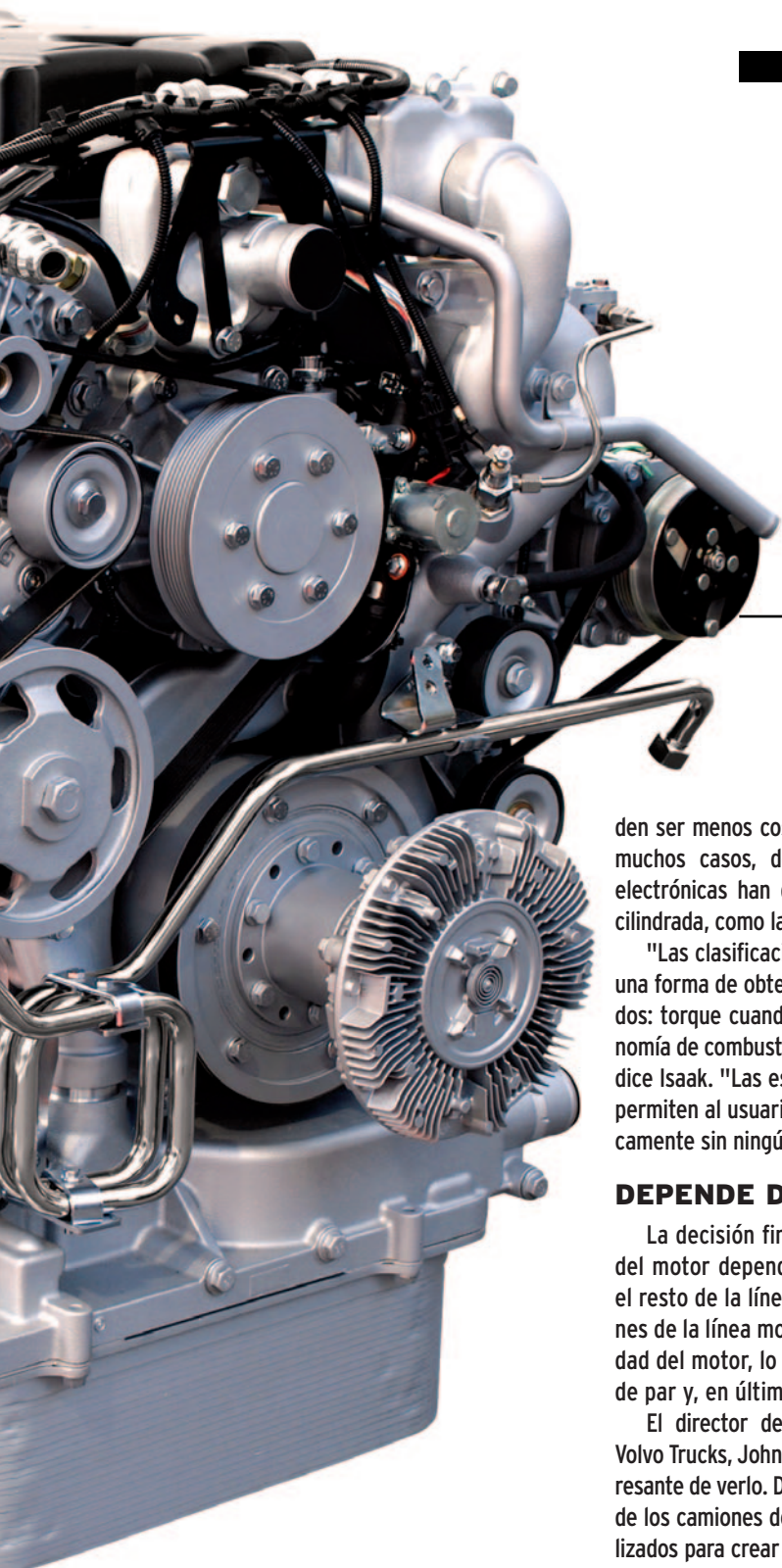
res muestran que hay mucho crossover en los motores de 400-500 HP/1,650-1,850 lb-pie disponibles en varios rangos de cilindrada.

"La última década ha visto una migración significativa de motores de carretera de 15 litros a 13 litros con tanta potencia empaquetada en una cilindrada más pequeña", dice Carl Hergart, director de tren motriz e ingeniería avanzada en el centro técnico de Paccar. "Mucho de esto tiene que ver con el hecho de que la mayoría de las aplicaciones, especialmente en carretera, normalmente están en el rango de 400 a 510 HP y 1,550 a 1,850 lb-pie. Los motores de menor cilindrada ofrecen el beneficio adicional de un peso reducido".

Por supuesto, el desplazamiento no afecta la economía de combustible en una situación similar. Un motor 450/1850 de 13 litros te brindará el mismo consumo de combustible que un motor de 15 litros de potencia similar. Entonces, ¿el desplazamiento hace alguna diferencia?

"Puede haber diferencias claras en los des-

plazamientos que deben considerarse", dice RaNae Isaak, TCO del tren motriz y líder de consultoría en Cummins. "Un motor 450/1850 de 15 litros funcionará de manera diferente a un motor similar de 12 litros. Como un par de ejem-



## "MUCHOS NUEVOS COMPRADORES NO SE DAN CUENTA DE TODAS LAS OPCIONES QUE TIENEN A SU DISPOSICIÓN",

DICE ROY HORTON, DIRECTOR DE ESTRATEGIA DE PRODUCTO DE MACK.

den ser menos costosos desde el principio. En muchos casos, determinadas características electrónicas han desdibujado la distinción en cilindrada, como las opciones multitorque.

"Las clasificaciones de torque múltiple son una forma de obtener lo mejor de ambos mundos: torque cuando lo necesitas y mayor economía de combustible cuando no lo necesitas", dice Isaak. "Las estrategias de gestión del par permiten al usuario optimizar mejor automáticamente sin ningún cambio en el hardware".

### DEPENDEN DE LAS MARCHAS

La decisión final sobre las clasificaciones del motor depende de cómo se especificará el resto de la línea motriz. Las especificaciones de la línea motriz determinarán la velocidad del motor, lo que afecta la disponibilidad de par y, en última instancia, el combustible.

El director de marketing de motores de Volvo Trucks, John Moore, tiene una forma interesante de verlo. Dice que los datos recopilados de los camiones de los clientes en servicio utilizados para crear modelos de viaje predictivos ahora permiten a los clientes tener en cuenta los tiempos de viaje en su decisión, no solo la economía de combustible y el rendimiento.

"La mayoría de los conductores dirían que hay una gran diferencia de rendimiento entre un motor de 450 y 500 HP", dice Moore. "De hecho, puede ser de tan sólo dos o tres millas

por hora en una pendiente del 6%. Difícilmente se puede notar la diferencia, sin embargo, probablemente tendrás que pagar más por una línea motriz más robusta para el motor de 500 HP, y tal vez incluso un precio más alto por la cobertura de la garantía para esa línea motriz. ¿Realmente vale la pena todo eso por dos o tres millas por hora?

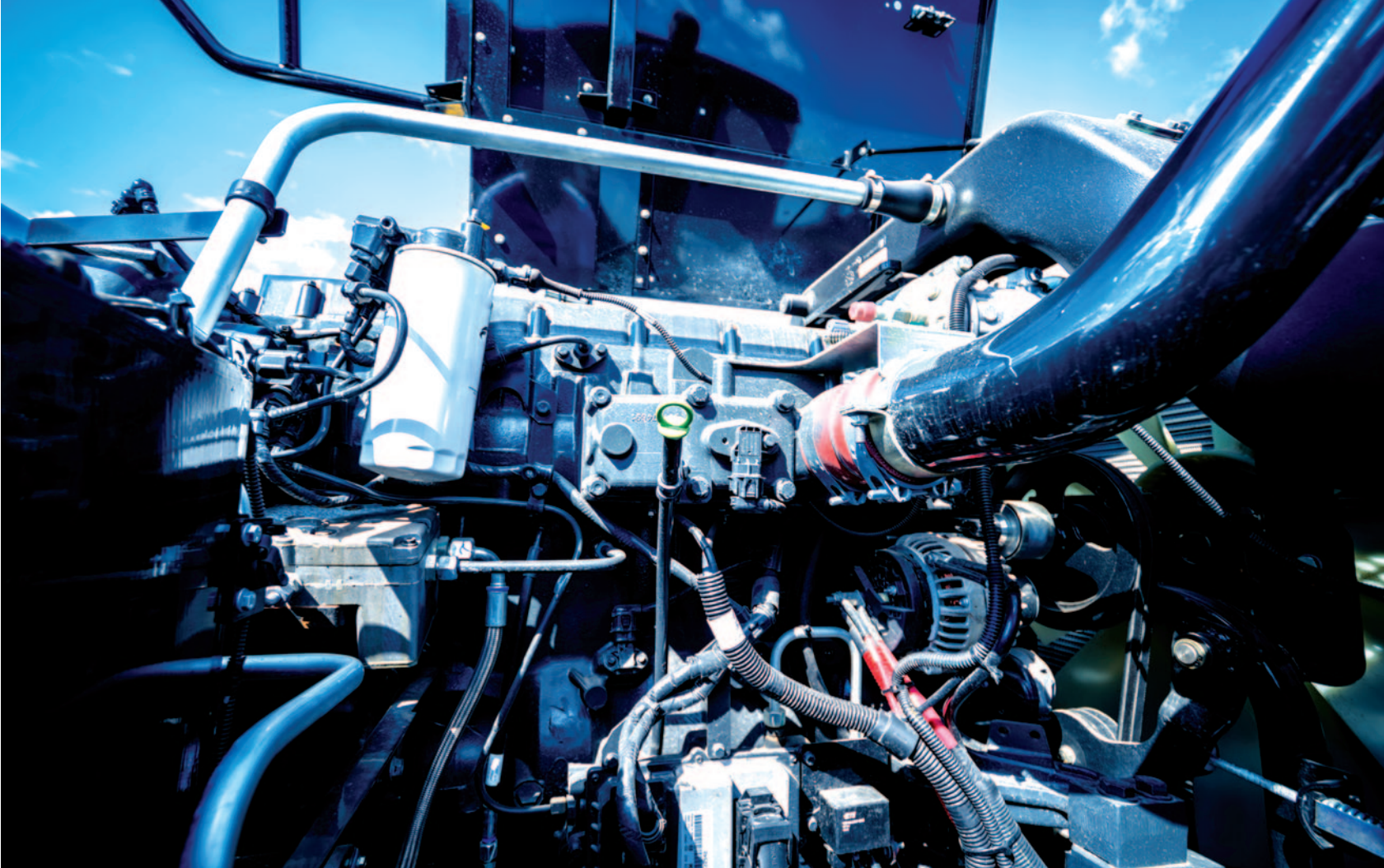
Moore dice que cuando Volvo realiza cálculos de tiempo de viaje comparando diferentes líneas motrices (las relaciones numéricas de ejes más altas y más bajas, con velocidades de motor y caballos de fuerza más altos y más bajos), las diferencias en el tiempo de viaje para tramos específicos pueden ser de apenas minutos. Pero el ahorro de combustible puede ser significativo.

La mayoría de los distribuidores ahora pueden hacer ese tipo de cálculos basándose en modelos y datos reales de los clientes. Dile al representante de ventas del concesionario lo que planeas hacer con la camioneta y él te propondrá opciones. Esto realmente puede ayudar a tomar decisiones basadas en datos, no en impresiones espontáneas o historias de otros conductores.

Sin embargo, los compradores deben ser sinceros acerca de su intención. No le digas al representante de ventas que planeas conducir a 105 km/h todo el tiempo si conducirás por muchas carreteras de dos carriles a 90 km/h. >>

plos, la vida útil del motor puede variar según la forma en que se utiliza y el rendimiento del freno del motor puede ser diferente".

En la mayoría de los casos, el motor de mayor cilindrada será más pesado que su primo más pequeño. Desde el punto de vista presupuestario, los motores de menor cilindrada pue-



## PARÁMETROS PROGRAMABLES


"Hay muchas más oportunidades para mejorar la economía de combustible y el rendimiento con la programación", dice Jim Nachtman, gerente de marketing del segmento de productos de servicio pesado de Navistar. "Hay parámetros que se pueden modificar más allá de la configuración estándar de fábrica, por ejemplo, configurar el control de cruce para permitir que el camión se desplace ligeramente por encima de la configuración de freno motor activado te permite conservar el impulso y ahorrar combustible. Ese es un parámetro ajustable".

Hay docenas, si no cientos, de parámetros del motor que se pueden ajustar para modificar las especificaciones del motor. Un representante de ventas experto puede ayudar a configurar el motor para obtener un rendimiento y economía de combustible óptimos.

Las especificaciones de los motores actuales difícilmente pueden considerarse de forma aislada. Los sistemas de propulsión ahora están completamente integrados con motores y transmisiones que trabajan juntos para lograr una eficiencia o rendimiento de combustible óptimos. Muchos de los parámetros opcionales, como el control de cruce

predictivo o el control de cruce adaptativo, están disponibles en todos los fabricantes, pero cada uno lo hace de forma un poco diferente. Quizás prefieras uno sobre otro.

"Muchos nuevos compradores no se dan cuenta de todas las opciones que tienen a su disposición", dice Roy Horton, director de estrategia de producto de Mack. "El distribuidor hará muchas preguntas al cliente en las etapas iniciales del proceso de especificación para determinar qué está buscando. Cuando surjan las prioridades, podrán comenzar a profundizar en opciones y parámetros específicos".

Para obtener el mejor rendimiento del camión, se debe considerar toda la línea motriz, desde el motor hasta las relaciones del eje trasero. La elección de la transmisión y la relación del eje trasero forman parte de las especificaciones del sistema de propulsión junto con el motor y la transmisión. Todos los componentes del tren motriz deben seleccionarse cuidadosamente para obtener el rendimiento y la eficiencia óptimos. Si eres nuevo en esto, aprovecha al máximo lo que el distribuidor puede ofrecerte en términos de sugerencias de especificaciones. Ellos son los expertos. 



■ V7-38-ARTCAR

# B.R.M.

.. Chronographes ..



■ V12-44-ARTCAR



C  
A R T  
R

  
DAORO

18117 Biscayne Blvd Aventura Florida 33160 TLF: 305-933-1358 / 305-933-1361

[www.daoromiami.com](http://www.daoromiami.com)





# CONFORT TOTAL

## HARLEY-DAVIDSON CVO STREET GLIDE 2023

LA COMODIDAD ES UNA DE LAS CARACTERÍSTICAS MÁS IMPORTANTES EN UNA MOTO DE TURISMO, Y LO QUE HARLEY-DAVIDSON HA HECHO CON SUS MODELOS CVO ES UNA MASTERCLASS A ESTE RESPECTO. ESTAS EXCLUSIVAS MÁQUINAS SON UN GRAN ESCAPARATE DONDE H-D MUESTRA LO QUE ESTÁ POR VENIR PARA EL RESTO DE LA GAMA EN LOS AÑOS VENIDEROS, COMO LA APERTURA VARIABLE DE VÁLVULAS, UNA PRIMICIA EN SUS MOTORES BIG TWIN. »

**D**esde 1999, Harley-Davidson produce los modelos CVO (Custom Vehicle Operations) de edición limitada. La receta típica es incluir algunas piezas de rendimiento del catálogo Screamin' Eagle en algunos modelos actuales, aumentar el desplazamiento, conectar algunos componentes electrónicos mejorados, luego rociarlos con pintura premium y ofrecerlos en cantidades limitadas a un precio superior. Si bien las Harley CVO son consistentemente costosas y exclusivas, no siempre son interesantes. Hemos montado más de una CVO y, si no fuera por el color de la pintura o la forma del filtro de aire, no habríamos notado la diferencia. Pero esta vez es diferente.

El equipo de Harley-Davidson quiere asegurarse de que todos comprendan que casi todo lo relacionado con estas motos es totalmente nuevo. "Este es el motor de mayor rendimiento que jamás hayamos fabricado", se jacta Mike Carlin, ingeniero jefe de Harley-Davidson. Vale, tienen mi atención. Al igual que el motor Revolution Max (que se encuentra en las Pan America, Sportster S y Nightster), el motor Milwaukee-Eight 121 en la CVO Street Glide ahora tiene sincronización variable de válvulas. Es una novedad para un motor Harley-Davidson Big Twin. En resumen, un nuevo árbol de levas de alto rendimiento controlado por computadora mejora el rendimiento del combustible hasta en un 5%, genera 115 caballos de fuerza (un aumento del 10%) y genera 139 libras-pie de torque (un aumento del 8%), según Harley Davidson. Las culatas de nuevo diseño ahora están refrigeradas por líquido, lo que reduce la temperatura del motor en casi 60 grados y permite una mayor relación de compresión de 11.4:1, en comparación con 10.2:1.

Algunos componentes importantes del motor encontraron nuevos hogares. El radiador y el ventilador ahora están bajos en la parte delantera del bastidor y el tubo de admisión se desplazó para permitir un mejor flujo de aire y un mayor diámetro del cuerpo del acelerador. El diseño de la caja de aire es ahora un 50% más grande, requiere menos piezas, no tiene sujetadores expuestos y, al más puro estilo Harley, aún ofrece un masaje constante para la pantorrilla derecha. Sorprendentemente, el silenciador, que también creció en diámetro, suena muy bien. Por último, pero quizás lo más amigable de todo, un tambor de cambio mejorado te permite meter neutral más fácilmente.

Durante la presentación de esta moto, Harley-Davidson pidió ayuda a Travis Wyman y



su hermano, Kyle, quienes son dos de los motociclistas más rápidos del mundo en baggers. Kyle ganó el campeonato MotoAmerica Mission King of the Baggers 2021 y lidera la clasificación este año, y los hermanos terminaron segundo y tercero en la serie el año pasado. Juntos, guiaron al grupo de periodistas fuera de Milwaukee y a través de la zona rural de Wisconsin. A lo largo del día recorrimos una mezcla de rectas largas y tranquilas, curvas

cubiertas de árboles, barredoras panorámicas, carreteras congestionadas y, por supuesto, una buena dosis de tráfico urbano con paradas y arranques. En la calle, el motor es rápido y receptivo, con una velocidad suave y accesible disponible con solo girar el acelerador. Hay más potencia, en más lugares, que cualquier Harley que hayamos conducido.

De una manera responsable, aprobada por la empresa y completamente legal, Travis Wyman



## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTOR

- V-Twin de 1,977cc, enfriado por líquido

#### POTENCIA

- 115 HP y 135 lb-pie

#### TRANSMISIÓN

- 6 velocidades, por correa dentada

#### SUSPENSIÓN

- Horquilla invertida de 47mm, doble amortiguador atrás

#### FRENOS

- Discos de 320 mm delante y uno de 320 mm atrás

#### TANQUE

- 22.7 litros

#### PRECIO

- Desde \$42,999



se lanzó absolutamente a nuestra primera rampa de acceso a la autopista. Para él, probablemente se sintió lento. Pero yo sentí que estaba entrando a una nueva dimensión. Todo en tercera marcha provocó más de una sacudida dentro de mi casco. Este motor es rápido. Le doy un 10 sobre 10 en la escala yee-haw.

Pero esto no quiere decir que manejar la CVO Street Glide sea un rush de adrenalina constante, también puede ser educada, esta-

ble y receptiva. En la parte delantera hay una nueva horquilla Showa invertida de 47 mm que inspira confianza y tiene 4.6 pulgadas de recorrido. El árbol triple ha sido mejorado y ahora está hecho de aluminio en lugar de acero, lo que da como resultado una parte delantera más rígida, precisa y ligera (siete libras, para ser exactos). Los frenos delanteros Brembo de doble disco ahora accionan rotores más grandes para lograr un frenado

notablemente mejor. En la parte trasera, la suspensión trasera tiene un 50% más de recorrido y una perilla de ajuste de precarga manual decididamente poco tecnológica. Hay un puñado de ayudas electrónicas para el conductor, incluido ABS en curvas y control de tracción, además de frenado vinculado electrónicamente. Incluso en la parte más animada de nuestro viaje, la CVO Street Glide se sintió bien controlada y agradable. »

Además del primer motor Big Twin VVT, la Street Glide y la otro CVO 2023, la Road Glide, traen mejoras prácticas en tecnología, almacenamiento e iluminación. Por primera vez, los CVO vienen con modos de conducción, incluida la opción de almacenar configuraciones personalizadas. Se accede a ellos a través de un sistema Skyline OS relativamente intuitivo que se muestra en una enorme pantalla táctil a color TFT. Cambié los modos de conducción, verifiqué en qué marcha estaba, las rpm del motor, el rango de combustible y el GPS durante todo el día, pero no lo pensé demasiado. Para mí, eso es una señal de que el sistema operativo estaba bien diseñado. Pude olvidarme de eso.

¿Y qué pasa con el almacenamiento y la iluminación? Las alforjas, que parecían más pequeñas, ahora son más grandes. Hay un cajón de almacenamiento simple pero brillante para cargar y acceder cómodamente a tu teléfono o guardar unos cuantos dólares para las carreteras de peaje. No pude probar las nuevas luces LED "en forma de Omega" con señales de giro integradas porque nuestro viaje terminó cuando el sol aún estaba alto, pero desde una perspectiva de diseño, las encontré como una evolución bien considerada del icónico carenado de alas de murciélago. Ambos CVO también vienen con un sistema de audio de alto rendimiento de 500 vatios y los parlantes de alforja más grandes jamás ofrecidos por Harley. Para mí ocupan espacio y electricidad valiosos, pero bueno, a cada uno lo suyo.

Como muchos de los otros clientes de H-



D, he recorrido miles de millas a bordo de Harleys. Como piloto de turismo, la VVT 121 me pareció rápida. Tiene una gran potencia y se comporta de manera confiable, con un abastecimiento de combustible preciso y una respuesta cómoda del acelerador. Es una combinación útil de diversión e indulgencia, y


las mejoras en la velocidad por sí solas podrían llevar a los clientes más exigentes (y ricos) a acudir al concesionario hoy en día. Pero, una vez que el polvo se asiente y estas motos de edición limitada se hayan agotado, la impresión duradera de estas CVO puede no ser la velocidad, sino la comodidad y el lujo.





El sillín completamente nuevo es fantástico. Me senté todo el día y nunca pensé en eso. Los carenados de nuevo diseño ofrecen una enorme reducción de las sacudidas. El motor que funciona a menor temperatura es muy notable y muy bienvenido, especialmente en el tráfico con paradas y arranques. Cosas más pequeñas como encontrar el punto muerto fácilmente, poder ver en qué marcha estás incluso con la palanca del embrague puesta y tener un 20% más de capacidad de carga para accesorios y calefacción, todo hace que la experiencia sea

más cómoda. Todos los pequeños cambios, desde el almacenamiento mejorado e inteligente hasta la gestión mejorada del viento, eliminan parte de la fricción de los viajes de larga distancia. Si lujo significa "mucha comodidad", entonces Harley ha logrado ofrecer una experiencia turística de lujo.

No puedo decir que sentí la reducción de peso de 31 libras que promociona Harley-Davidson, pero esta Street Glide es tan deportiva como imagino que puede ser una cruiser de 838 libras y al mismo tiempo ofrece todas las comodidades para un gran viaje por carretera en Estados Unidos. La línea CVO es exclusiva por diseño y el precio, \$42,999 para la moto que probé (sube a \$48,999 si quieres la pintura Whiskey Neat/Raven Metallic) eliminará a la mayoría de los compradores. Pero Harley ha realizado importantes inversiones en el nuevo motor, la comodidad del conductor y la tecnología, y el beneficio para el resto de nosotros es que es fácil imaginar que estas mejoras se trasladarán al resto de la línea Grand American Touring en los próximos años. 



## XPO Logistics

XPOLOGISTICS | 855.295.7504

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

## WAL\*MART TRANSPORTATION

WAL\*MART | 800.803.7348

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

## LANDSTAR

LANDSTAR | 800.435.4010

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

## SCHNEIDER NATIONAL

SCHNEIDER | 800.447.7433

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

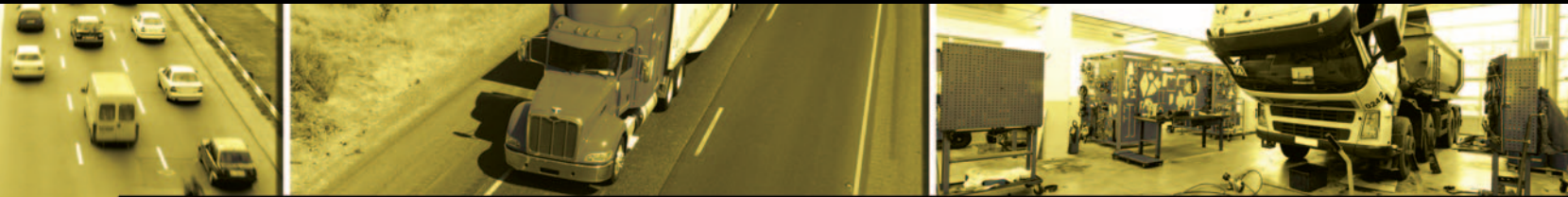
## SAIA

SAIA | 800.765.7242

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



servicios: **BOLSA DE TRABAJO**



# ¿BUSCAS EMPLEO?

## BOLSA DE TRABAJO

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





**LA OPCIÓN CORRECTA**





HASTA 9.5%  
EN AHORRO DE  
COMBUSTIBLE\*

MEJOR  
ACELERACIÓN

MENOR  
CONSUMO DE  
COMBUSTIBLE

MÁS  
EFICIENTE



MENORES  
EMISIONES

MENOR  
PESO

# Convierte las MPG en OMG.

Obtén hasta 11 millas por galón y más con  
la siguiente generación del motor MP<sup>®</sup> 8HE.



Escanea con tu  
teléfono para acceder

Descubre más en [MackTrucks.com/OMG](https://MackTrucks.com/OMG)

\*Comparado con un motor distinto al MP8HE.

**BORN READY.**