

SCANIA SERIE G | INTERNATIONAL CV SERIES | CHEVY EXPRESS

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

AGOSTO

MAGAZINE

2020

# TRANSPORTE LATINO

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

CAMIONETA



FORD F-SERIES  
SUPER DUTY 2020

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

AMERICANO



**LA OPCIÓN CORRECTA**





## VOLVO VNX 2020

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

PAG. 18



26

DEL MUNDO

### SCANIA SERIE G 2020

No hay camino ni zona de trabajo que se le resistan a la Serie G Off Road. Diseñado para los trabajos más demandantes, probablemente sea el modelo más robusto creado por Scania. La defensa de acero de una pieza, chasis elevado con suspensión neumática y los modos de manejo todo terreno son solo algunos de sus argumentos.



32

VOCACIONAL

### INTERNATIONAL CV SERIES

International está de vuelta en el segmento de Clase 4-5 con la CV Series, un camión que desarrollaron de manera conjunta con General Motors. Gracias a esto, conjuga la experiencia en vehículos comerciales del primero con la comodidad y equipamiento de un fabricante de automóviles.



40

UTILITARIO

### CHEVROLET EXPRESS 2020

Con más de dos décadas en la espalda, la Express tiene una de las siluetas más reconocibles entre las vans de carga. Recientemente, recibió un motor diesel de 2.8 litros que le inyectó sangre nueva pero, ¿será esto suficiente para mantenerse competitiva ante el embate de sus rivales en un segmento cada vez más peleado?

CONTENIDO | DIRECTORIO

4

AGOSTO DE 2020 | TRANSPORTE LATINO



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



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

**Shell  
ROTELLA®**

El aceite de motor que trabaja tan duro como usted.

**ENCUENTRA  
LA NUEVA APP DE**

**MAGAZINE  
TRANSPORTE  
LATINO**

**PARA IPAD,  
IPHONE Y  
ANDROID**



**ES GRATIS!**



Available on the  
**App Store**



**HARLEY-DAVIDSON SOFTAIL**

Harley-Davidson no afloja el paso para cumplir su promesa de lanzar un promedio de 10 motos nuevas al año. Esta vez tocó el turno a una nueva Softail, que impulsada por el poderoso motor Milwaukee 107, es un placer egoísta y un lienzo en blanco para los customizadores de motos.



**MANTENIMIENTO**

**¿DENTRO O FUERA?**

¿Sabes si te conviene realizar el mantenimiento de tus camiones en casa o contratar algún servicio que lo haga? Encontrar a técnicos altamente capacitados para realizar trabajos de flota más complejos es cada día más difícil. Por ello, tal vez lo más lógico sería enfocarte en tu negocio y dejarle esta parte a los expertos.



**SALUD**

**10 CONSEJOS  
VS EL COVID-19**

La llegada del Coronavirus ha trastocado por completo la forma en que vivimos. Más en una profesión como la del transporte, donde estás en constante movimiento y yendo de un sitio a otro. Por ello, te traemos una serie de recomendaciones para que te mantengas seguro.



**FINANZAS**

**OJO CON  
EL DINERO**

Conducir camiones es una carrera bien pagada donde puedes ganar buen dinero, pero si trabajas en la carretera encontrarás muchas tentaciones de gastar ese dinero duramente ganado.

**MAGAZINE  
TRANSPORTE  
LATINO**

**TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.**

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

**Advertising:** 888.628.2188

**Distribution** T.L.P. Distribution 310.429.0250

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

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

**PR Director** Leslie Johnson  
[pr@automundomagazine.com]

**Executive Editor** Steve Sturgess  
[sturgess@transportelatino.com]

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

**Contributors** 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](http://WWW.TRANSPORTELATINO.COM)  
[contactus@transportelatino.com](mailto: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 ©2020 by Transporte Latino Publishing Inc. No part of this magazine may be reproduced or transmitted in any form or by any means. Statements, opinions and points of view expressed by the writers and advertisers are their own and do not necessarily represent those of the publisher. Published in the USA.



Audited Circulation  
**95,500** monthly

Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.



automundo



MODA

ESTILO HOGAR



**CONTENIDO | DIRECTORIO**

**6**

AGOSTO DE 2020 | **TRANSPORTE LATINO**



**ISUZU**  
**TRUCK**

# *Estamos Aquí para Ayudar*

Durante esta época de incertidumbre y problemas económicos, estamos aquí para ayudarte con cualquier cosa que necesites. Si requieres de un camión nuevo o usado, tienes que darle mantenimiento a tu camión para mantener tu negocio funcionando, estás teniendo problemas con los pagos o un vehículo fuera de servicio, estamos aquí para ayudarte.

Contacta a Tu Distribuidor Local Isuzu para Asistencia.



**WWW.ISUZUCV.COM**

Vehículos mostrados con equipamiento opcional; parte del equipamiento es instalado por el distribuidor. Los vehículos se ensamblan con componentes fabricados por Isuzu Motors Limited y por proveedores independientes que fabrican dichos componentes bajo los rigurosos estándares de calidad, desempeño y seguridad de Isuzu. Las carrocerías que aparecen aquí son productos de Supreme, Morgan Corporation y Thermo King. Por favor visita a tu distribuidor Isuzu Autorizado para más información. © 2020 ISUZU COMMERCIAL TRUCK OF AMERICA, INC.

# THE APPLE POPUP THAT'S ABOUT TO TORPEDO THE ONLINE AD INDUSTRY

Is Apple about to ruin everything for the digital ad agency? Judging by the collective gasp from agencies and marketers during Apple's recent WWDC2020 Keynote event, something big just happened. That "thing" is the privacy feature announced during the event for the upcoming iOS14, explains Anupam Chugh in Medium.

"When iOS 14 rolls out to the public this fall, users would be greeted with a dialog that asks them to 'Allow Tracking' or 'Ask App Not To Track' their ad identifiers," Chugh writes. "No user in their right consciousness would look to opt-in for personalized ads considering it's used for monetization purposes.

"This makes Apple's own IDFA obsolete as advertising agencies can't use it to precisely retarget a specific user," Chugh continues, although he notes that apps running on the iPhone would still be able to track ads.

Back in April Basecamp's founder David Heinemeier Hansson suggested to Congress that the solution to consumer backlash over ad targeting is to simply ban targeted digital ads.

"If companies couldn't use our data to target ads, they would have no reason to gobble it up in the first place, and no opportunity to do mischief with it later," wrote Gilad Edelman in Wired describing Hansson's testimony before Congress. "From that fact flowed a straightforward fix: 'Ban the right of companies to use personal data for advertising targeting.'"

Meanwhile, Apple went ahead and made it the user's choice... a rather stunning example of how tech can enhance consumer choice when it wants to.

User tracking is the fuel that keeps the digital ad industry running; as consumers push back the current model is at serious risk of collapsing. Digital ad giants Facebook and Google can't be happy about this either; both are billions deep into the need for consumer tracking. And where Apple goes, Google probably needs to follow or risk losing more




Android customers to Apple and their pro-privacy stance.

"But being the most popular mobile ecosystem gives [Apple] leverage over others to come up with such masterful strokes," Chugh concludes. "They've given the world hope for an ad-free privacy-focused future which will surely win the hearts of consumers all over the world."

For brands, it's time for a reckoning on how those dollars are being spent. We know the industry is rife with fraud and waste; and

now consumers can act on their stated preference to not be tracked. So while digital ads will continue to be cheap and easy, their value will continue to plummet.

Meanwhile, marketers are rediscovering the true value of printed ads, especially in trusted magazine media. This move by Apple only makes the case stronger. So thanks, Apple, for doing the right thing. The ad industry will survive, innovate and evolve like they always do. And maybe it might even grow up. 

**FREEPORTPRESS**  
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




# NAVISTAR ESTRENA CEO

**N**avistar anunció este junio que Persio Lisboa fue nombrado presidente y jefe director ejecutivo, reemplazando a Troy Clarke, quien ocupó los cargos de presidente de Navistar, director general y miembro de la junta directiva desde abril de 2013 y presidente de la junta directiva desde febrero de 2017. Ahora, Clarke se ha convertido en presidente ejecutivo de la marca, un puesto de reciente creación.

Lisboa se unió a Navistar en 1988 y se ha movido a través de las filas de la compañía, sirviendo como vicepresidente ejecutivo y director de operaciones desde marzo de 2017. Antes de eso, ocupó varios puestos en los Estados Unidos y América del Sur, incluyendo presidente de operaciones y director de compras. Lisboa tiene una licenciatura en administración de empresas con

especialización en marketing de la Pontificia Universidad Católica de São Paulo, en Brasil.

"Ahora es el momento ideal para que Persio se convierta en el próximo director ejecutivo de Navistar", dijo Clarke. "He disfrutado la oportunidad de dirigir Navistar durante los últimos siete años, pero ahora es mi intención avanzar hacia la jubilación". En el nuevo cargo de presidente ejecutivo, Clarke dedicará su tiempo a garantizar una transición de liderazgo sin problemas y continuará gestionando las conversaciones con Traton, incluido la propuesta actual, recibida el 30 de enero de 2020, de adquirir Navistar a una oferta de \$35 por acción. Como presidente y director ejecutivo, Clarke encabezó el regreso de Navistar a la rentabilidad y lideró la carga en la actualización de la línea de vehículos de International. 



Persio Lisboa



Troy Clarke



**H**yllion presentó un sistema de propulsión eléctrico en un tractor Clase 8 que, según la compañía, tiene un alcance de más de 1,300 millas y no requiere infraestructura de carga. Los motores eléctricos del Hypertruck ERX (extensor de rango eléctrico) se alimentan mediante una batería cargada por un generador a bordo que funciona con gas natural o gas natural renovable con corte de carbono (RNG), los cuales ya tienen una red de infraestructura bien desarrollada. Hyllion está aceptando reservas por \$5,000 cada una, cuyos ingresos ayudan a financiar el desarrollo del tren motriz que actualmente se está probando en un Freightliner Cascadia con cabina de día.

El Hypertruck ERX contará con las tecnologías de motor eléctrico, inversor y eje de Dana, y ésta planea proporcionar sus capacidades de fabricación para ayudar a Hyllion a alcanzar la producción en serie de sus sistemas de tren motriz. Los vehículos de demostración de la flota inicial Hypertruck ERX se han asignado a los clientes para su entrega en 2021, con envíos en serie programados para 2022. Agility



# ELECTRICIDAD VÍA GAS

Logistics, que define al Hyllion Hypertruck como algo revolucionario, ha pedido 1,000 camiones.

El generador producirá electricidad para proporcionar energía auxiliar a la cabina, cargar las baterías y proporcionar energía directa al motor que impulsa el camión cuando sea apropiado, dijo la compañía. Ninguna transmisión convencional o eje de transmisión mecánico está conectado al generador. El fundador y CEO de Hyllion, Thomas Healy, dijo que los incentivos gubernamentales, junto con los menores costos de combustible y operativos del camión, ayudarán a las flotas a que se animen a pagar el precio estimado de

\$220,000, pues estima un plazo de retorno de la inversión de siete años. Otro aliciente, claro, será el reciente requisito de la Junta de Recursos del Aire de California que exigirá a los fabricantes de camiones la venta gradual de camiones y vans comerciales sin emisiones, la cual otros 14 estados y DC han decidido apoyar.

Aunque no reveló el nombre del fabricante detrás del motor de gas natural que actualmente impulsa el prototipo Hypertruck ERX, Healy dijo: "Estamos utilizando un motor equivalente a uno de 7.0 litros. Eso es lo que descubrimos que es capaz de producir suficiente electricidad para

mantener las baterías cargadas mientras conducen". Independientemente del generador utilizado, "tenemos más caballos de fuerza y par motor que un camión diesel convencional", afirma Healy. "Es realmente agradable de conducir".

Hypertruck vendrá con un puerto de carga que permite que la batería de titanato de litio de Toshiba se cargue rápidamente en unos 10 minutos "porque sabemos que hay algunas aplicaciones en las que la recarga de la red tiene mucho sentido", dijo Healy. Gracias al generador a bordo del camión, el tamaño de la batería se puede reducir a aproximadamente una décima parte del tamaño de un paquete requerido para un camión eléctrico que funciona exclusivamente con baterías. "Nuestro tren motriz en realidad permite aumentar la capacidad de carga del camión en un par de miles de libras y no tiene ese problema de alcance", dijo Healy. "Traes el combustible contigo para producir electricidad en lugar de tratar de llenar las baterías y conducir todo el día". La idea es atractiva, sin duda, ahora falta ver si Healy y compañía son capaces de entregar lo que prometen. 

# INVEST IN AMERICA

## ¿DE QUÉ SE TRATA?

La propuesta de ley Invest in America, presentada por el Comité de Transporte e Infraestructura de la Cámara en el mes de junio, sería un posible sucesor de la Ley FAST y propone más que simplemente rechazar las próximas reformas de HOS. La ley designaría \$250 millones para expandir la capacidad de estacionamiento de camiones en todo el país, requeriría que el Departamento del Transporte (DOT por sus siglas en inglés) establezca límites en el tiempo de detención no pagado y establezca un grupo de trabajo para examinar y potencialmente regular los acuerdos de arrendamiento-compra alevoso entre transportistas y conductores, entre otras disposiciones reglamentarias.

La Ley Invest in America ofrece un vistazo hacia dónde los legisladores podrían orientar las políticas reguladoras en su próximo proyecto de ley a largo plazo, ya sea Invest in America o alguna otra. En lugar de centrarse en acciones algo rígidas para tratar de regular la seguridad, el proyecto de ley aparentemente intenta resolver los problemas que enfrentan los conductores a diario, como el estacionamiento inadecuado de los



camiones o el excesivo tiempo de detención en los muelles, y los trata como problemas de seguridad en las carreteras que deben abordarse.

Para expandir el estacionamiento de camiones, el proyecto de ley designa específicamente \$250 millones para subvenciones para construir nuevas áreas de estacionamiento o expandir

lotes existentes. Esto incluiría posibles subvenciones para que los estados construyan nuevas áreas de descanso con estacionamiento para camiones, pero también para construir nuevos lotes adyacentes a las instalaciones de estacionamiento públicas y privadas existentes, como paradas de camiones, almacenes, centros de distribución y estaciones de pesaje, así como "desvíos", según se lee en el proyecto de ley, a lo largo de las carreteras federales existentes. Las subvenciones también podrían utilizarse en tecnologías que ayudan a los conductores a encontrar estacionamiento a través de sistemas de notificación.

La legislación exige al DOT que, dentro de un año, comience una reglamentación sobre el tiempo de detención no pagado al establecer un límite en la cantidad de tiempo que un conductor puede ser detenido en un embarcador o receptor sin que se le pague por ese tiempo. Asimismo, exige un sistema mediante el cual los transportistas y los conductores puedan informar los tiempos de detención más allá de los límites establecidos por el DOT. Aún hay detalles que resolver, como quién pagará por ese tiempo, pero es bueno leer que se está haciendo algo.

Para regular los acuerdos de compra-arrendamiento alevosos, el proyecto de ley exige que el DOT establezca un grupo de trabajo para estudiar dichos acuerdos y determinar qué tan frecuentes son los acuerdos problemáticos. También requeriría que el DOT produzca recursos para ayudar a los conductores a saber cómo detectar acuerdos alevosos y evitarlos.

Por último, el proyecto de ley Invest in America requeriría que la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA por sus siglas en inglés) instituya un nuevo sistema de puntaje para el programa CSA y vuelva a hacer públicos los puntajes dentro de un año. También requeriría que la FMCSA reanude la normativa de determinación de seguridad física (SFD). La regla SFD, eliminada en 2017, buscó reemplazar el sistema de calificación Satisfactorio, Insatisfactorio y Condicional con una simple designación de Apto o No Apto. Sin embargo, habría permitido a FMCSA dejar a los operadores fuera de servicio basándose únicamente en las clasificaciones de CSA. Al renovar la metodología de puntuación CSA, y las puntuaciones en sí mismas consideradas poco confiables, la FMCSA pospuso la regla hasta haber revisado las puntuaciones CSA. 



**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)**

## EN PRÉSTAMOS PPP

**E**l Programa de Protección de Nómina (PPP) proporcionó cientos de miles de millones de dólares para negocios que no tenían dinero en efectivo durante la pandemia de COVID-19, y con muchos clientes inactivos por cierres obligatorios del gobierno, decenas de miles de compañías de camiones se encontraban entre los que esperaban una porción de los fondos PPP.

La Administración de Pequeñas Empresas (SBA por sus siglas en inglés) dio a conocer el mes pasado que había aprobado 4.9 millones de préstamos hasta fines de junio por un total de más de \$ 521 mil millones como parte de la Ley de Ayuda, Alivio y Seguridad Económica de Coronavirus (CARES por sus siglas en inglés) de \$2 billones que fue aprobada en primavera. Según las listas de la SBA, más de 100,000 compañías de camiones recibieron fondos que van desde préstamos de menos de \$10 (sí, diez dólares) hasta algunos que superan los \$5 millones. Las compañías de transporte local y de larga distancia obtuvieron hasta \$12 mil millones, más del 2% de todo el efectivo PPP entregado por los bancos en los Estados Unidos. Esos listados excluyen a los transportistas de artículos para el hogar.

Casi 11,000 compañías de camiones (10,872), según la clasificación del Sistema de Clasificación de la Industria de América del Norte de la SBA, recibieron préstamos PPP por montos superiores a \$150,000, según documentos de divulgación publicados por el Departamento del Tesoro de los Estados Unidos y la SBA el mes pasado. Entre las compañías que recibieron \$150,000 o más, las compañías de transporte de mercancías obtuvieron colectivamente entre \$3.1 mil millones y \$ 7.4 mil millones. Los transportistas de carga de larga distancia recibieron entre \$1.3 mil millones y \$3 mil millones, dejando entre \$176.7 millones y \$ 411.9 millones para los transportistas de carga parcial (LTL por sus siglas en inglés) y entre \$1.68 mil millones y \$4 mil millones para los transportistas locales. Las flotas especializadas de larga distancia recibieron entre \$371.75 millones y \$870.7 millones, mientras que los transportistas especializados locales recibieron entre \$658.25 millones y \$1.6 mil millones.

Los préstamos de más de \$150,000 representan casi el 75% del total de dólares PPP aprobados, pero solo una fracción del número de préstamos reales. Según la SBA, alrededor del 87% de todos los préstamos totalizaron menos de \$150,000. Más de 91,000 compañías de camiones obtuvieron más de \$2.1 mil millones en préstamos por debajo de \$150,000. Texas lideró el camino con \$219 millones, con California (\$180 millones) en segundo lugar. Illinois (más de \$164 millones) completó el podio. 



## NUEVAS LLANTAS

**C**ooper Tire presentó recientemente la llanta Roadmaster RM258 WD para transportistas regionales, la cual presenta un diseño de hombro abierto con cuatro hileras de orejas y está certificado por Three-Peak Mountain Snowflake debido a sus muescas en los hombros y ranuras en zigzag para un mejor agarre. Viene en tamaños 11R22.5 y 11R24.5 con rango de carga H.

El neumático tiene un nuevo patrón de banda de rodadura y protectores contra banquetas, junto con un compuesto mejorado y una banda de rodadura profunda de 26/32 de pulgada, junto con rebordes 3D de profundidad completa, ayuda a que el neumático se conecte estrechamente con la carretera para mejorar la tracción.

Las barras de sujeción en los hombros impiden que la banda de rodadura se retuerza para ayudar con el desgaste uniforme, mientras que los expulsores de piedras en las ranuras de la banda de rodadura ayudan a evitar que las rocas pequeñas perforen la carcasa, mejorando la vida útil de la misma. Una construcción de cuatro correas de acero permite múltiples vulcanizados.

Por su parte, Toyo Tires dio a conocer la nueva NanoEnergy M171 Super-Regional para todas las posiciones con certificación SmartWay, la cual está diseñada para una mayor eficiencia de combustible, la tracción, la vida útil y la estabilidad con compuestos de huella mejorados desarrollados a través de la tecnología Nano Balance y su diseño E-Balance, que mantiene el perfil de la banda de rodadura al tiempo que reduce la tensión en el área del cordón y el borde de la banda.

El neumático también presenta un patrón de banda de rodadura ancho optimizado para facilitar un perfil de presión de contacto uniforme que ayuda a reducir el desgaste irregular para una vida útil más larga. La combinación de una correa superior de alta elongación, ranuras centrales en zigzag y hendiduras centrales funciona en conjunto para fomentar un desgaste prolongado y uniforme, y la eficiencia del combustible se mejora a través de la uniformidad del compuesto base que ayuda a aumentar la resistencia al desgaste irregular. El neumático está disponible en tamaños 11R22.5 14 / G, 11R22.5 16 / H, 295 / 75R22.5 14 / G y 295 / 75R22.5 16 / H. 



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

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

GENUINA • COMPLETA • CONFIABLE

1-844-68-TIRES • [gcrtires.com/service](http://gcrtires.com/service)

**GCR**  
TIRES & SERVICE



**S**i eres uno de los transportistas que están teniendo problemas para mantenerse al día con los exámenes de detección de drogas para conductores de camiones en medio de la pandemia de COVID-19, puedes relajarte un poco. Recientemente, la Administración Federal de Seguridad de Autotransportistas (FMCSA por sus siglas en inglés) dio a conocer que tratará de ser indulgente respecto al requisito de 2020 de que las flotas emitan pruebas de drogas al azar para el 50% de sus conductores.

La medida destaca un desafío continuo que enfrentan las flotas en el frente de las pruebas de drogas: debido a las crisis económicas y de salud global que han obstaculizado muchas pruebas de drogas previas al empleo e impedido las pruebas aleatorias, los proveedores de detección de drogas luchan por mantenerse a flote financieramente. Eso ha limitado la capacidad de los transportistas para evaluar a los conductores, ya sea antes del empleo, al azar o después de un accidente, y su capacidad para mantener el cumplimiento de regulaciones de pruebas de drogas.

"Si eres una flota a nivel nacional, no hay forma de saber qué instalaciones en qué esta-

## SUBEN PEDIDOS DE CAMIONES


**L**os pedidos netos de camiones Clase 8 en América del Norte llegaron a 15,500 unidades en junio, según datos preliminares publicados el viernes por FTR, rompiendo la marca de 10,000 unidades por primera vez desde febrero. El recuento de junio aumentó un 130% desde mayo y aumentó un 20% respecto al mismo periodo del año pasado. Los pedidos netos de Clase 8 para los últimos 12 meses totalizan 158,000 unidades.

"Los datos preliminares muestran que los pedidos de junio para vehículos de servicio mediano y pesado aumentaron a un máximo de cuatro meses, superando el recuento combinado de pedidos de abril y mayo", dijo Kenny Vieth, presidente de investigación y analista senior de ACT Research Co. Don Ake, vicepresidente de vehículos comerciales de FTR, dijo que debería continuar una "recuperación lenta y constante", pero no se espera un aumento significativo en la actividad de pedidos hasta octubre, cuando las grandes flotas comienzan a hacer pedidos para entrega en 2021.



Una economía que se mantiene firme y los mercados de carga que se recuperan de las restricciones relacionadas con la pandemia están mejorando gradualmente la confianza de las flotas, pero Ake señaló que el volumen de pedidos de junio puede no ser sostenible en julio porque algunos de los pedidos de flotas más grandes pueden ser difíciles de replicar a corto plazo. Sin embargo, espera que el volumen de pedidos supere la marca de 10,000 uni-

dades durante el verano a medida que los volúmenes de carga continúan mejorando.

"Lo mejor del incremento de pedidos en junio es que debería permitir que los OEM continúen produciendo a un ritmo constante, pero aún reducido, durante un par de meses", dijo. "Sin embargo, algunos de los fabricantes de equipos originales necesitan mayores volúmenes de pedidos en julio para mantener a la industria alejándose del lodo causado por el virus". 

# CLEMENCIA DE FMCSA

dos estarán abiertos u operando en horarios limitados", dijo Andrew Easler, fundador de DrugTestingCourses.com, que trabaja con docenas de flotas en cumplimiento de pruebas de drogas del conductor "Muchos de estos negocios [de prueba de drogas y alcohol] están en bancarrota en este momento".

"Lo más importante para las pruebas aleatorias es programarlas con anticipación", dijo Luke Kibby, director de marketing de Compliance Navigation Specialists. Algunos sitios de recolección han dejado de aceptar visitas sin cita previa, dijo, ya sea para pruebas aleatorias o evaluaciones previas al empleo. La red de CNS de alrededor de 5,000 sitios de recolección no ha cerrado ninguna oficina, aunque Kibby dijo que escuchó que ha sido un problema en toda la industria.


Con respecto a la indulgencia de la FMCSA en la aplicación, los transportistas deben asegurarse de documentar cualquier problema con su capacidad para cumplir con los exámenes de drogas al azar, dijo Kibby. "La FMCSA está proporcionando esa flexibilidad si puedes demos-



trar que no puedes cumplir [el requisito de prueba aleatoria]", dijo. "Si puedes mostrar documentación de que los sitios de recolección no están abiertos y has intentado encontrar

otros sitios y no están abiertos, la FMCSA ha dicho que mostrará flexibilidad para no castigar las violaciones con respecto a las pruebas de drogas". Esa clemencia durará hasta el final del año, y la agencia está considerando extenderla hasta 2021, dijo Kibby.

Además de la exención anunciada el martes, FMCSA dijo el mes pasado que permitirá a los transportistas omitir las pruebas de drogas previas al empleo para los conductores que regresan al trabajo después de ser suspendidos o despedidos, siempre que estuvieran en un programa de pruebas de drogas dentro de los 90 días anteriores. Esa exención es válida hasta septiembre.

Aunque la serie de exenciones ha proporcionado opciones de flexibilidad limitadas para las flotas, todavía deben seguir las regulaciones. Si bien las flotas ciertamente pueden aprovechar estas exenciones, no son un pase gratuito a no cumplir las reglas. Para dejarlo claro, la FMCSA señaló que "este aviso no está destinado, y no debe ser percibido, como la suspensión de los requisitos actuales de pruebas aleatorias". 

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

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

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

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

**bandag**  
HECHO PARA SER MEJOR



# LA BELLA Y LA BESTIA

## **VOLVO** VNX 2020

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



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

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



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

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

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



americano: **VOLVO VNX 2020**



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

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

## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTOR

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

#### TRANSMISIÓN

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

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Neway ADZ
- Hendrickson Primmaxx





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

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

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

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

## INTERIOR

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



# MAXIMA PROTECCION

Para su motor, transmisión y el sistema de combustible

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

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

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



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

Advance  
Auto Parts

AutoZone

BENNETT  
Auto Supply

O'Reilly AUTO PARTS  
PROFESSIONAL PARTS PEOPLE

Pep Boys

Walmart



zMAX.com



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

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

## MOTOR Y TRANSMISIÓN

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



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

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

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

■ 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)





# A PRUEBA DE BALAS

**SCANIA** SERIE G 2020

NO HAY CAMINO NI ZONA DE TRABAJO QUE SE LE RESISTAN A LA SERIE G OFF ROAD. DISEÑADO PARA LOS TRABAJOS MÁS DEMANDANTES, PROBABLEMENTE SEA EL MODELO MÁS ROBUSTO CREADO POR SCANIA. LA DEFENSA DE ACERO DE UNA PIEZA, CHASIS ELEVADO CON SUSPENSIÓN NEUMÁTICA Y LOS MODOS DE MANEJO TODO TERRENO SON SOLO ALGUNOS DE SUS ARGUMENTOS. ¿LA CEREZA EN EL PASTEL? PUEDE USAR COMBUSTIBLES RENOVABLES COMO EL BIODIÉSEL O EL HVO. »





POR: **TRANSPORTE LATINO / STEVE STURGESS**

**S**cania es un fabricante de camiones sueco muy conocido por sus vehículos de carretera, la famosa Serie R, que ha colocado muy alto el estándar de lo que los conductores de larga distancia -sobre todo los europeos- buscan en una cabina. Pero hoy nos ocupa una Serie diferente, capaz de afrontar las condiciones de manejo más exigentes. El Serie G que nos ocupa este mes es un camión tan versátil como cualquiera de sus hermanos y lleva el mismo diseño fluido que tanto gusta a los camioneros de todo el mundo.

Existen solamente dos opciones para impulsar a este robusto camión, un seis en línea de 13 litros y uno cinco cilindros de 9 litros. Gracias a un carácter versátil, este camión se ofrece con cuatro especificaciones pre-configuradas para diferentes aplicaciones; lo cual se ve aún más acentuado por la posibilidad de obtenerlo con configuraciones 4x2, 4x4, 6x2, 6x4, 6x6, 8x2, 8x4, 8x6, 8x8 y 10x4 con cabinas corta, de día y dormitorio con tres diferentes alturas.

## DISEÑO

Casi todo el mundo del transporte reconoce que el diseño de Scania es el mejor del planeta y la Serie G no es la excepción. Sin duda, el elemento más dramático visualmente es la parrilla en forma de V, la cual crea un patrón dinámico muy agradable comenzando desde la parte inferior del parabrisas envolvente y fluyendo para abajo hacia la defensa. La parrilla está atravesada por franjas horizontales y usualmente está pintada de un color diferente al resto de la carrocería, para acentuar aún más su presencia. En cuanto a la defensa, también tiene un diseño muy dinámico y está equi-



pada con dos juegos ópticos rectangulares y faros de niebla redondos.

## MOTORES Y TRANSMISIONES

Como ya mencionamos, hay dos mecánicas disponibles, de 13 y 9 litros. El motor de 9 litros tiene un rango de potencia que va de 280 a 360 caballos de fuerza, y un par motor

que oscila entre 995 y 1,250 lb-pie. En cuanto al seis en línea de 13 litros, la potencia va de 370 a 540 HP y el torque de 1,400 a 1,990 lb-pie. En cuanto a la transmisión, hay disponibles cajas manuales de 8 y 12 velocidades, y semi-automáticas Opticruise de 12 relaciones y 12+2.

Una gran ventaja que tienen las mecáni-



cas Scania es que pueden funcionar con otros combustibles además de diésel. Dependiendo de la configuración de potencia, pueden utilizar etanol, biodiésel o HVO (aceite vegetal hidrolizado). Esto forma parte de la estrategia del país para reducir el impacto ambiental de la industria del transporte en un 70% para 2030.

## INTERIOR

Al entrar a la cabina encontrarás el diseño característico de Scania, el cual comparten todos los camiones construidos por la compañía sueca. Sí, la cabina de la Serie G es un poco más chica que la de la Serie R, pero esto no quiere decir que te vaya a faltar espacio para moverte o guardar tus cosas.

También hay que destacar los plásticos y materiales con que la ensamblaron, de primer nivel, al igual que los acabados, los cuales encuentras solamente en otras dos marcas, Volvo y Mercedes-Benz. En cuanto a equipamiento, puedes pasar un día entero navegando las opciones de personalización que Scania ofrece para la Serie G. »



El tablero lleva un diseño envolvente alrededor del conductor, que alguna vez fue característico de los camiones europeos pero cada vez es más frecuente verlo también en los que se construyen aquí en Estados Unidos. Sin embargo, a pesar de su forma curva no resulta muy intrusivo y, como cada control ha sido colocado en una posición intuitiva, resulta fácil alcanzarlos sin hacer mayor esfuerzo o desviar la mirada del camino. Por supuesto, la Serie G está equipada con un sistema de navegación de alta tecnología con radio y reproductor de CD y MP3. El panel de instrumentos es uno de los más modernos en su clase y cada indicador se puede leer sin ningún problema. Además, como este camión viene equipado con botones en el volante, puedes controlar funciones como el sistema de sonido o el control de crucero sin quitar los dedos del mismo.

Los asientos son muy cómodos gracias a que puedes ajustarlos de varias formas y tienen un gran soporte para la espalda. El volante también es ajustable en altura y profundidad, lo que sumado a su diseño




ergonómico y moderno garantiza un buen agarre. Como el motor no está ubicado en la parte delantera, la posición de manejo es elevada y el parabrisas es enorme, la visibilidad es impresionantemente buena, algo que agradecerás al conducir por los acci-

dentados senderos de las zonas de construcción. Los enormes espejos retrovisores también te ayudarán al momento de hacer maniobras en reversa o revisar lo que ocurre a tus espaldas, pues los puntos ciegos son casi nulos.



## MANEJO

La Serie G está equipada con muelles parabólicos, barra antivuelco y amortiguadores en el eje delantero, así como suspensión neumática con nivelación totalmente automática en el trasero, por lo que reduce al

mínimos los brincos de los accidentados terrenos que está destinado a recorrer. Además, la dirección asistida te ayudará a no hacer esfuerzos hercúleos al dar una vuelta sin quitarte la retroalimentación de lo que pasa en el camino. 

## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTORES

- L5 de 9 litros, 280 a 360 HP y 995 y 1,250 lb-pie
- L6 de 13 litros, 370 a 540 HP y 1,400 a 1,990 lb-pie

#### TRANSMISIONES

- Manual de 8 y 8+1 velocidades
- Automatizada Opticruise de 12 y 12+2 velocidades

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos
- Neumática

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática
- Muelles semielípticos
- Muelles parabólicos



# DE VUELTA AL RUEDO

## INTERNATIONAL CV SERIES

INTERNATIONAL ESTÁ DE VUELTA EN EL SEGMENTO DE CLASE 4-5 CON LA CV SERIES, UN CAMIÓN QUE DESARROLLARON DE MANERA CONJUNTA CON GENERAL MOTORS. GRACIAS A ESTO, CONJUGA LA EXPERIENCIA EN VEHÍCULOS COMERCIALES DEL PRIMERO CON LA COMODIDAD Y EQUIPAMIENTO DE UN FABRICANTE DE AUTOMÓVILES. »



**H**ace cinco años, International le dijo adiós al segmento de Clase 4-5 con la desaparición del TerraStar; pero en 2018 remediaron esta situación con el lanzamiento de la CV Series, la más reciente adición a una agresiva renovación de su portafolio que incluye la LT Series para largas distancias, la RH para transporte regional y camiones cisterna, los vocacionales de uso rudo HV y HX Series, y el MV Series para transporte mediano. Además, claro, de los ya conocidos Durastar, Lonestar, Transtar y Workstar. Una oferta de modelos más que impresionante.

Como dos mentes trabajan mejor que una, International unió fuerzas con General Motors para desarrollar la CV Series. En pocas palabras, GM aportó la cabina y el motor, mientras que International puso su conocimiento de vehículos comerciales y la fábrica. Este camión se adapta a varios tipos



de carrocería, lo que deja claro que International apunta a pequeñas empresas, flotas en crecimiento y clientes actuales de los equipos más grandes de la compañía.

La CV series fue probada en ambientes extremos, incluyendo temperaturas de 40

grados bajo cero en Fairbanks, AK, y 115 grados en Apache, AZ, así como pruebas de gran altitud a 12,000 pies en Loveland Pass, CO. Además, tiene la capacidad de acomodar una amplia gama de carrocerías especializadas. Los rieles de bastidor rectos sin remaches en



vocacional: **INTERNATIONAL CV SERIES**



la brida superior proporcionan un área limpia desde la cabina hasta el eje, lo que facilita el montaje de carrocerías para prácticamente cualquier aplicación de grado comercial.

El enfoque de la CV Series en negocios en crecimiento se refleja en las características

de grado comercial del vehículo, que incluyen una caja de transferencia impulsada por engranajes, un riel de bastidor de acero de baja aleación de alta resistencia y un chasis pintado para una mayor longevidad y resistencia a la corrosión. International también

está buscando atraer flotas más grandes que ya sean clientes de los MV y LT Series. La idea es que estas empresas encuentren todo lo que necesitan en un mismo distribuidor. De hecho, cuando estaban desarrollando el camión, incluyeron en la conversación a gente de Miller, Jerr-Dan o Altec para que los ayudaran a definir los requisitos del vehículo.

## INTERIOR

La mano de General Motors es evidente una vez que entras a la cabina. De hecho, inmediatamente te sentirás como en casa si eres fanático de las cabinas e interiores de la Silverado y la Sierra. La cabina está cargada de comodidades, incluido un volante inclinable con controles de sistema de infoentretenimiento, así como asientos eléctricos, ventanas y espejos. La instrumentación es puro General Motors, con gráficos llamativos, iluminación nítida e instrumentos diseñados para escaneos rápidos y fáciles por parte del conductor. >>



El gran y colorido centro de información y entretenimiento del tablero central resulta un poco extraño de ver en un camión vocacional International, pues las opciones incluyen una pantalla táctil a color de 8 pulgadas con navegación y, por primera vez en un camión International, Apple CarPlay y Android Auto. International dice que ofrece la única suspensión de conducción neumática opcional del segmento con un compresor montado en el motor, la cual se puede utilizar para ajustar la altura y proporcionar una conducción suave para la protección de la carga y la comodidad de la tripulación.

## MOTOR

Para un servicio más rápido y conveniente, la CV Series incluye un cofre que se abre hacia el frente de estilo comercial, el cual proporciona un fácil acceso al motor y a los puntos de mantenimiento de rutina. Debajo de ese cofre se encuentra el motor diesel de 6.6 litros y 350 caballos de fuerza con 700 lb-pie de torque. Equipado con ese motor y dos opciones de transmisión Allison, el CV Series es capaz de alcanzar una clasificación de peso bruto combinado (GCWR por sus siglas en inglés) máximo de 22,900 libras.

Al igual que otros camiones de la marca, la CV Series está equipada con tornillos de HuckBolt en el chasis que brindan una fuerza de sujeción superior de forma consistente sin tener que reapretarlos y que no se aflojan incluso en entornos extremos. Para satisfacer las opciones de configuración requeridas por diferentes carrocerías, ofrece una caja de batería dual montada debajo de la cabina. También incluye múltiples opciones de tanques de combustible de 25 y 40 galones, salidas de escape opcionales para adaptarse a los diferentes usos y carrocerías, y múltiples opciones de distancia entre ejes que pueden adaptarse a casi cualquier aplicación.

Los clientes de la CV Series también tienen acceso a la misma experiencia del Centro de Especialidades de Camiones que todos los clientes de International. En estos centros, que son propiedad y están operados por International Truck, los expertos brindan soluciones de ingeniería personalizadas rápidas, eficientes y rentables. Las más de 700 ubicaciones de servicio de la red internacional de distribuidores cuentan con más de 7,600 técnicos comerciales capacitados en diésel con certificación ASE en los Estados





**EN DETALLE**  
FICHA TÉCNICA

**MOTOR**

- 6.6 litros con 350 HP y 700 lb-pie

**TRANSMISIÓN**

- Automáticas Allison 1700, 1750 y 2700

**SUSPENSIÓN DELANTERA**

- Muelles de hoja cónica

**SUSPENSIÓN TRASERA**

- Muelles parabólicos
- Neumática International


Unidos y más de 1,900 en Canadá, una ventaja crítica sobre las redes de servicio automotrices.

**MANEJO**

La potencia de los 350 caballos del motor se siente en cuanto pisas el acelerador, pues notas cómo te empuja firmemente contra el

asiento. La respuesta del acelerador es nítida y la transmisión automática Allison hizo clic a través de sus engranajes sin sudar una gota. Vale la pena señalar cuán silenciosos se han vuelto los motores diesel de rango medio durante la última década, y el International 6.6 no decepciona en ese frente. Pon tu pie en el acelerador y serás recompensado con

un rugido gutural y retumbante que no es abrumador y que no tiene ni una pizca del ruido que solía ser estándar en los motores de esta clase.

La CV Series también obtiene altas calificaciones por sus características de manejo, pues se nota el trabajo conjunto que hicieron los ingenieros de International y los de Meritor, quienes afinaron la suspensión del camión para ofrecer una conducción suave con un mínimo balanceo lateral. Moviendo el volante de un lado a otro a unas 30 mph te deja claro cuán apretada es la suspensión; es impresionante encontrar las características de manejo de una camioneta de media tonelada en un Clase 5. 

# DAF

A **PACCAR** COMPANY






# LA EFICIENCIA DEL TRANSPORTE DAF IMPULSA LA EXCELENCIA PURA

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





# CABALLO DE BATALLA

## CHEVROLET EXPRESS

CON MÁS DE DOS DÉCADAS EN LA ESPALDA, LA EXPRESS TIENE UNA DE LAS SILUETAS MÁS RECONOCIBLES ENTRE LAS VANS DE CARGA. RECIENTEMENTE, RECIBIÓ UN MOTOR DIESEL DE 2.8 LITROS QUE LE INYECTÓ SANGRE NUEVA PERO, ¿SERÁ ESTO SUFICIENTE PARA MANTENERSE COMPETITIVA ANTE EL EMBA-  
TE DE SUS RIVALES EN UN SEGMENTO CADA VEZ MÁS PELEADO? »



POR: TRANSPORTE LATINO / EDGARDO IORIO



**H**ace unos cuantos años, el segmento de las vans de carga era tan interesante como ver un partido de golf sobre hielo. Ahora, es uno de los más movidos en la industria del transporte, pues han llegado muchos modelos nuevos que combinan la capacidad de carga y conveniencia de toda la vida, con motores eficientes y equipamiento que hace más fácil la vida del conductor. Vamos, algunas, como la Ford Transit, la Ram ProMaster o la Mercedes-Benz Sprinter,

incluso se dan el lujo de lucir bien!

Chevrolet, por su parte, se ha mantenido fiel al modelo que le ha dado buenos resultados durante más de dos décadas (¿si no está roto para qué arreglarlo?). A primera vista, uno creería que esto le pasaría una mayor factura a sus cifras de ventas, pero todo parece indicar que saben que están en un segmento donde la confiabilidad y abundancia de refacciones le da un valor extra al vehículo. La van grande más vendida en 2018 fue la Ford Transit, con casi 154 mil unidades, pero la segunda fue la Chevrolet Express, que

utilitario: **CHEVROLET EXPRESS**



colocó en las calles 77,457 mil vans. Sí, están bastante lejos de la líder, pero su más cercana competidora, la ProMaster, vendió 21 mil unidades menos.

Lo que sí es una realidad es que la época en que la Express podía considerarse la van de carga más sofisticada y moderna quedaron en el pasado; aunque sigue siendo una buena opción para quienes buscan un vehículo asequible, capaz y versátil. Ciertamente, los 20 años de vida son notorios, pero una Clasificación de Peso Bruto Combinado (GCVR por sus siglas en inglés) 16,000 libras, cuatro

motores disponibles y dos longitudes de chasis la mantienen como una buena opción para quien no busca mayores refinamientos.

### **DISEÑO**

Durante su más reciente rediseño, los diseñadores de Chevrolet trataron de darle una nariz más pronunciada a la Express, lo cual no solo mejoró el aspecto del exterior, sino que también ayudó a hacer más amplio el interior. El motor sigue estando colocado bastante atrás y arriba del eje, aunque sin que esto afecte el espacio en la cabina. >>





Por otro lado, si consideramos que la Express ya está en edad de votar, hay que reconocer que ha envejecido bien. La cintura que recorre la van de la salpicadera delantera a la trasera ayuda a darle un toque de dinamismo a lo que de otra manera sería un diseño muy aburrido. Las puertas de carga traseras son de bisagras, al igual que la lateral del lado del pasajero, por alguna razón, Chevrolet no consideró pertinente dotarla de una también del lado del conductor.

## INTERIOR

La cabina de la Express gira completamente alrededor de la funcionalidad, sin mayores concesiones al confort, salvo por los elevadores eléctricos de las ventanas y el aire acondicionado. Acceder a la cabina es un poco complicado para personas con movilidad limitada, pues está colocada a una altura considerable. El tablero está hecho en plástico duro, pensado para durar y no para complacer el tacto. Hay tres posavasos que resulta útiles para llevar agua, café o simplemente poner tu teléfono. >>



## EN DETALLE FICHA TÉCNICA

### MOTORES

- 4L diésel de 2.8 litros con 181 HP y 369 lb-pie
- V6 de 4.3 litros con 276 HP y 298 lb-pie
- V8 de 6.0 litros con 342 HP y 373 lb-pie
- V8 de 6.0 litros CNG con 282 HP y 320 lb-pie

### TRANSMISIÓN

- Automática de 6 velocidades
- Automática de 8 velocidades

### SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos

### PRECIO

- Desde \$33,295

### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente





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

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

**UNIROYAL**



Los asientos están disponibles en vinil o tela y no son precisamente cómodos, algo de soporte lateral les vendría bien. La elección de qué material elegir quizá se vea. Como es de esperar en un vehículo de estas características, el espacio de carga es enorme. En la Express 2500 Regular hay 270 pies cúbicos con una Clasificación de Peso Bruto Vehicular (GVWR por sus siglas en inglés) de 8,600 libras; por su parte, la 3500 Extended tienen 314 pies cúbicos de espacio de carga con un GVWR de 9,600 libras.

En cuanto a tecnología, está disponible de manera opcional el sistema de infotainment MyLink con pantalla táctil de 7 pulgadas, varias tomas de corriente de 120V y un puerto USB. Pero lo más útil es que tiene conectividad 4G LTE Wi-Fi que permite conectar hasta siete dispositivos a la vez, convirtiendo a la van un hotspot para que a tu equipo de trabajo no le falte acceso a internet. No debemos dejar de mencionar que el volante lleva algunos controles integrados, lo cual hace más placentero y seguro el manejo.

## MOTORES Y TRANSMISIONES

Bajo el cofre de la Express hay cuatro posibles alternativas. El motor más pequeño es la gran novedad, pues es un turbodiesel de apenas 2.8 litros con 181 HP y 369 lb-pie. Le sigue un V6 de 4.3 litros con 276 HP y 298 lb-pie; luego tenemos otro ocho cilindros de 6.0 litros cuya potencia es de 342 HP y torque de 373 lb-pie; luego cambiamos de combustible a gas natural comprimido con otro V8 de 282 HP y 320 lb-pie, aunque este último está disponible solo para la Express 2500.

Quizá haya algunos que añoren el Duramax de ocho cilindros con 265 HP y 525 lb-pie de torque, pero no creemos que haya sido una decisión tomada a la ligera. Además, en esta época las restricciones ambientales son cada vez más fuertes, por lo cual es necesario hacer más eficientes los motores. Y el propulsor turbodiesel, con inyección directa de combustible y la mitad de cilindros y tamaño que el Duramax, claramente es un paso en esta dirección. En cuanto a la transmisión, es automática de seis velocidades de uso rudo para los V8 de gasolina y una más nueva de 8 cambios (también automática) para los motores de menor cilindrada.

## MANEJO


La calidad del manejo no es precisamente la más cómoda, pero tampoco castigará demasiado tu espalda aunque pases en ella todo el día. La van "flota" un poco al pasar sobre terreno rugoso y tiene un poco de body roll, pero es el que cabe



esperar en un vehículo de estas características. Además, los frenos de disco en las cuatro ruedas y la utilización de ABS hace que frenarla sea pan comido.

## SEGURIDAD

Además del ya mencionado ABS, la Express lleva otros sistemas de seguridad de serie, como el Control de Estabilidad y la Distribución Electrónica de la Frenada, los cuales resultan muy útiles en frenadas de pánico. También encontrarás bolsas de aire frontales y laterales para la cabeza y el tórax (estas últimas montadas en los asientos).

Lo que sí es impresionante es la durabilidad, pues hemos sabido de varias que han superado las 200,000 millas con el motor y transmisión originales. Como es de esperarse, la suspensión y los frenos de las de carga son elementos que resienten el paso del tiempo, por lo cual no te recomendamos comprar una usada con muchas millas en el odómetro. 

esperar en un vehículo de estas características.

Debido a su gran tamaño, resulta poco práctica para maniobrar en lugares muy transitados o espacios reducidos. Poco ayuda el radio de giro, que es bastante grande. Lo que sí funciona muy bien es la dirección, pues es bastante responsiva y responde bien en situa-

**ROYAL  
ENFIELD**

ROYALENFIELD.COM

# MONTAR AHORA

**EMBARCARSE EN UN NUEVO VIAJE**

Ya sea en las montañas o montando a través de llanuras, con su legado y rendimiento probado, esta es una máquina con la que puede contar.



# SIGUE SIENDO EL REY

## FORD F-SERIES SUPER DUTY 2020

FORD SE SIENTE MUY BIEN CON EL PRIMER LUGAR EN VENTAS QUE TIENE LA SERIE F, POR LO CUAL NUNCA AFLOJAN EL PASO EN CADA MODELO QUE FABRICAN. LA VERSIÓN 2020 DE LA SUPER DUTY MEJORÓ EN VARIOS ASPECTOS, PERO UNO DE LOS MÁS IMPORTANTES ES UN NUEVO MOTOR V8 DE 7.3 LITROS. SIN EMBARGO, SUS RIVALES SE RENOVARON TOTALMENTE PARA ESTE AÑO, LO QUE HA CERRADO LA BRECHA Y VUELTO MÁS INTERESANTE EL SEGMENTO. »



**D**esde finales de los años 90, la línea de pickups Super-Duty de Ford ha sido diseñada para satisfacer las necesidades de los clientes que realmente utilizan sus vehículos para trabajo rudo, no solamente para llevar a los perros al veterinario. Al igual que la gran oferta de camionetas Heavy Duty de Ford, la Super Duty es una opción popular en numerosas industrias, incluidos los servicios gubernamentales, petroleros y de servicios públicos.

Con eso en mente, tiene sentido que Ford se centre principalmente en las especificaciones de rendimiento para la actualización del año modelo 2020. "Nuestro nuevo Super



Duty tiene más potencia, más carga útil y capacidad de remolque, y mejor tecnología que nunca", dijo Kumar Galhotra, presidente de Ford en América del Norte.

## DISEÑO E INTERIOR

Como se esperaba, la Super Duty 2020

también obtiene algunas piezas nuevas para los diseños exteriores e interiores. En el frente, encontrarás nuevos faros LED y una nueva fascia, la última de las cuales funciona para mejorar la refrigeración general del motor. Mientras tanto, el interior obtiene nuevos apliques y materiales decorativos,

### EN DETALLE FICHA TÉCNICA

#### MOTORES

- V8 de 6.2 litros con 385 HP y 430 lb-pie
- V8 de 7.3 litros con 430 HP y 475 lb-pie
- V8 diésel de 6.7 litros con 475 HP y 1,050 lb-pie

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos

#### TRANSMISIONES

- Automáticas de uso rudo de 6 y 10 velocidades

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente (F-250 y F-350 4x2)
- Monobrazo (F-450)



camioneta: **FORD F-SERIES SUPER DUTY 2020**



además de una suite tecnológica renovada para mayor comodidad y conveniencia, sin mencionar la capacidad de trabajo mejorada.

Una característica destacada es la Asistencia de respaldo para remolque profesional, que incluye una perilla para dirigir el remolque directamente a través del sistema

de cámara de reversa incorporado. Esta asistencia también incluye un sistema de guía que te muestra el ángulo y la dirección correctos del remolque, así como sugerencias de dirección sugeridas para colocar con precisión el remolque donde lo desees (algo que te puede ahorrar varios dolores de cabe-

za cuando estás maniobrando en espacios reducidos).

Cada modelo Super Duty viene con el sistema de infotretenimiento FordPass Connect, que incluye una conexión Wi-Fi 4G LTE con alojamiento para hasta 10 dispositivos. Complementando el sistema hay una función de carga de dispositivos inalámbricos y puertos USB-C para soporte adicional para teléfonos inteligentes.

Finalmente, los compradores pueden obtener los suyos con sistemas de conducción semiautónomos como la alerta opcional de mantenimiento de carril, el sistema de información de punto ciego y la asistencia previa a la colisión con frenado automático de emergencia y detección de peatones. >>



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



## MOTORES Y TRANSMISIÓN

Bajo el cofre de esta poderosa camioneta hay una nueva línea de motores, que incluye opciones de gas y diesel. Para comenzar, está el mismo V8 de 6.2 litros que utilizaba el modelo anterior. Y para que vean cuánta confianza le tiene Ford a este motor, no se molestaron en hacer ningún cambio, tiene los mismos 385 caballos de fuerza y 430 libras-pie de torque.

Sin embargo, por encima de éste hay un nuevo V8 de gasolina de 7.3 litros, que Ford espera que sea "el V8 de gasolina más potente de su clase". Los detalles de este enorme motor incluyen un nuevo diseño de cabeza en bloque, así como una arquitectura de válvula superior, bloque de hierro fundido, cigüeñal de acero forjado, inyección de puerto, sincronización variable de válvulas y chorros de aceite para enfriar los pistones bajo cargas pesadas.

Este V8 de 7.3 litros produce 430 caballos y 475 lb-pie de torque. Las tareas de transmisión son atendidas por una nueva caja de cambios automática TorqueShift de servicio pesado de 10 velocidades. Esta mecánica también llegará a sus hermanas mayores, la F-450, F-550, F-600, F-650, los camiones de servicio mediano F-750 y los modelos de chasis desnudo F-53 y F-59, también de serie. Sin embargo, estos camiones ofrecerán una versión ligeramente descafeinada del motor, con 350 caballos y 468 libras-pie de torque. Los camiones F-650 y F-750 conservarán la transmisión automática de seis velocidades, mientras que los otros se acoplarán a la nueva



caja de cambios de 10 velocidades.

Ford no incluyó la tecnología de desactivación de cilindros en su nuevo V8, aunque no ha descartado la idea de hacerlo más adelante. Dado que es un motor de alto desplazamiento y funciona con gasolina, tragará combustible como un camello sediento en un desierto. Una tecnología como esta ayudaría a ahorrar combustible bajo cargas más livianas y entregaría más millas por galón. Este nuevo motor también cuenta con una bomba de aceite de desplazamiento variable que proporciona más aceite cuando el camión se conduce en condiciones difíciles y estresantes. Cuando lleva una carga ligera, el motor reduce el flujo en consecuencia. >>

# 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 está involucrado  
 Aprueba la compra       Técnico / Mantenimiento

### ¿Cuál es su título y posición

- Gerente de flota       Técnico  
 Encargado de mantenimiento       Chofer  
 Gerente concesionario

### ¿Cuál es su camión preferido?

- Freightliner       Peterbilt  
 International       Western Star  
 Kenworth       Mack  
 Volvo       Sterling

### ¿Quién repara su camión?

- Lo hace usted mismo       Taller independiente  
 Truck Stop       Concesionario

### ¿Dónde trabaja?

- California       48 Estados  
 11 Western       Otros

### ¿Cuál es su aceite preferido?

- Shell       Chevron  
 Lucas Oil       Texaco  
 Mobil       Otro

### ¿Qué compañía de celular usa?

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

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

- 6 meses       2 años  
 1 año       3 o más años

### Su motor preferido es:

- S-60 Detroit       Volvo  
 CAT       Mack  
 Cummins       International

### Su neumático preferido

- Firestone       BFGoodrich  
 Michelin       Goodyear  
 Dayton       Dunlop  
 Hankook       Bridgestone

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

- El consumo       La potencia  
 La comodidad       La velocidad

### Su edad es:

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

### ¿A dónde quieres recibir tu revista?

Nombre \_\_\_\_\_

Email \_\_\_\_\_

Domicilio \_\_\_\_\_

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

Teléfono \_\_\_\_\_ Fecha \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_

Desea suscribirse a la revista:      SI       NO



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

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



Finalmente, la Super Duty ofrece una vez más un motor diesel Power Stroke de 6.7 litros, que ahora cuenta con una inyección de combustible de 36,000 psi más nuevos inyectores, un turbo de geometría variable, así como mayor resistencia para la cabeza, bloque, bielas, rodamientos y pistones de acero. Las cifras de potencia son impresionantes, pues eroga 450 caballos de fuerza y 1,050 libras-pie de torque.

La Super Duty 2020 también tiene una nueva opción de transmisión para este modelo, que ahora incluye una automática TorqShift de 10 velocidades. Ofrecido como un reemplazo para la caja automática de seis velocidades del modelo saliente, ofrece una mayor relación de transmisión; más modos de manejo electrónico que incluyen Normal, Remolque / Arrastre, Eco, Resbaladizo y Arena y Nieve profundas. Curiosamente, la caja de 10 velocidades es del mismo tamaño que la de seis del modelo saliente y pesa tan solo 3.5 libras más.

En cuanto a precios, la Super Duty 250 arranca en 34,029 dólares para la terrenal



versión XL, pero las cosas suben rápidamente en cuanto brincas a la Lariat (\$46,279) o la Platinum (\$64,609). Aunque claro, se queda muy lejos del estratosférico precio de la Limited, que cuesta más de 81,000 dólares. Un gran inconveniente para Ford es que la Super Duty se ha vuelto "vieja", si tomamos en cuenta que sus rivales estrenaron modelos totalmente renovados para este año.

La Chevrolet Silverado HD 2020 está equipada con un V8 de gasolina de 6.6 litros de serie, que produce 401 caballos de fuerza y

464 libras-pie de torque. También hay una opción V-8 de turbodiesel de 6.6 litros que genera 445 caballos de fuerza y 910 libras-pie de torque, lo que aumenta la capacidad de remolque a 35,500 libras.

En cuanto a la Ram HD, las opciones de motor incluyen un Hemi V-8 de 5.7 litros que genera 383 caballos de fuerza y 400 lb / ft de torque. La carga útil tiene una capacidad de 3,060 libras y la de remolque es de 13,890 libras. En la parte superior del montón está el turbodiesel de 6.7 litros Cummins en línea de seis cilindros, que reparte 400 caballos de fuerza y 1,000 libras-pie, con una capacidad de carga de 7,680 libras y una capacidad de remolque de 35,100 libras.

En este momento, hay quienes piensan que la Ram HD ha rebasado a la Super Duty como la reina del segmento de pickups de uso rudo. Y tal vez así sea, pues es increíblemente capaz. Sin embargo, la siguiente generación de la Super Duty está a la vuelta de la esquina y, con toda seguridad, le devolverá a Ford el lugar de honor que por méritos propios ha ocupado por muchos años. **TL**





# LA VENTAJA DE ALLIANCE

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



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



[alliancetruckparts.com](http://alliancetruckparts.com)



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



[facebook.com/alliancetruckparts](https://facebook.com/alliancetruckparts)

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

**DAIMLER** | Alliance Truck Parts - Una marca del grupo Daimler



¿QUIERES SER

# CA MIO NE RO?





# NO SEAS UN SABELOTODO

HAY MUCHAS COSAS QUE NOS PONEN NERVIOSOS RESPECTO A LOS NUEVOS CONDUCTORES. EVIDENTEMENTE, UNA ES LA FALTA DE EXPERIENCIA, QUE HACE QUE LAS MANIOBRAS SE SIENTAN EL DOBLE DE COMPLICADAS DE LO QUE EN REALIDAD SON.


**P**ero lo que realmente nos pone los pelos de punta es cuando vemos a un conductor novato que trata de decirle a los más experimentados cómo son las cosas o cómo serán las cosas. Este tipo de conductor a menudo minimiza sus infracciones de manejo, historial de drogas o ética laboral, lo que demuestra que no respetan la carretera ni a los demás. Asumen que lo saben todo, y menosprecian el conocimiento y la experiencia que los conductores reales han adquirido a lo largo de los años.

Ser un camionero es una profesión que te dejará exhausto al principio, así que trata de mantenerte enfocado. No te preocupes por gastar dinero en pasatiempos o en la universidad en línea. No tendrás tiempo. No estamos tratando de desanimarte. Lo que queremos es contarte la realidad sobre la transición a un nuevo estilo de vida con un horario de trabajo de 24 horas y un cambio constante. Si deseas hacer una carrera manejando camiones, deberás comprometerte y adaptarte a tu nuevo estilo de vida.

Aprovecha todas las oportunidades para aprender. Si tu camión necesita ir al taller, haz un montón de preguntas al mecánico. Si es posible, camina alrededor del camión con él pidiéndole más información (si lo encuentras receptivo, a muchos no les gusta esto y no se trata de generar tensión). Chatea con tu despachador y observa un poco cómo hace su trabajo. Escucha las situaciones ridículas en las que se ponen los conductores y toma nota mental de no ser "ese conductor". Si eres un

## **NO SEAS TU PROPIO PEOR ENEMIGO. SIGUE ALGUNOS PRINCIPIOS BÁSICOS PARA LOS CONDUCTORES NOVATOS:**

- No esperes más de ti mismo de lo que es humanamente posible.
- Sé feliz con tus resultados si estás haciendo lo mejor que puedes.
- No sobreestimes tu valor, estás comenzando una profesión donde hay mucha gente experimentada.
- Ten disposición a hacer concesiones.
- Mantente estable.
- Considera la diferencia entre deseos y necesidades.
- Se realista sobre lo que puedes lograr.
- Espera cometer errores y no te castigues por ello.
- Mantén una mente abierta.
- Escucha a aquellos que han tenido éxito en esta industria.
- Haz que cada experiencia sea una oportunidad de aprendizaje.

conductor nuevo, disfruta del aprendizaje. Si eres un conductor experimentado, continúa aprendiendo y transmitiendo ese conocimiento a otros. Buena suerte y cuídate. 

# ¿DENTRO O FUERA?

## **MANTENIMIENTO** INTERNO VS EXTERNO

¿SABES SI TE CONVIENE REALIZAR EL MANTENIMIENTO DE TUS CAMIONES EN CASA O CONTRATAR ALGÚN SERVICIO QUE LO HAGA? ENCONTRAR A TÉCNICOS ALTAMENTE CAPACITADOS PARA REALIZAR TRABAJOS DE FLOTA MÁS COMPLEJOS ES CADA DÍA MÁS DIFÍCIL. POR ELLO, TAL VEZ LO MÁS LÓGICO SERÍA ENFOCARTE EN TU NEGOCIO Y DEJARLE ESTA PARTE A LOS EXPERTOS. PERO, ¿EN REALIDAD ES ASÍ? »



Los avances y cambios en los nuevos camiones están afectando el mantenimiento general de la flota de camiones. Mantenerse al día con estos cambios puede ser un desafío. Y los proveedores de servicios más grandes tienen la enorme ventaja de que pueden ofrecer descuentos debido a la escala y el tamaño de su operación. Al mismo tiempo, nadie conoce tus camiones y su operación como los técnicos internos de tu empresa. Entonces, ¿qué debe hacer un administrador de flota? ¿Enviar sus camiones al taller de reparación o seguir realizando mantenimiento preventivo de rutina en la empresa? Para responder esta pregunta, hagamos una valoración sobre las ventajas y desventajas de cada uno

## BENEFICIOS DEL MANTENIMIENTO INTERNO

El mayor y más importante beneficio del mantenimiento interno es a menudo el control de calidad. "Con un equipo especial y específico para la forma de operación de tu negocio, tener un mecánico que sabe que conozca el equipo dentro y por fuera te puede dar tranquilidad", dijo Jake Civitts, director de operaciones de franquicia para PacLease. "Si una flota elige al socio adecuado, puede haber un beneficio real al manejar algunas reparaciones en casa. En PacLease, tenemos varios clientes donde manejamos el mantenimiento de la cabina, el chasis y el tren motriz y el cliente maneja el mantenimiento de la carrocería (o del remolque) porque somos mejores con la cabina y el chasis y ellos son mejores con la carrocería".

Según Civitts, a menudo tiene más sentido utilizar servicios internos para las flotas que operan con equipos muy especializados, donde se realiza mantenimiento en el chasis y la carrocería del camión. "Además, tienes más control sobre el programa de mantenimiento, ya que depende de ti elegir qué equipo recibe el tratamiento prioritario", agregó.

Para las flotas interesadas en mantener el mantenimiento interno pero que no cuentan con los técnicos para satisfacer sus necesidades, YourMechanic.com puede actuar como un proveedor de mantenimiento interno/externo para flotas. "Además, nuestro mantenimiento interno es mucho menos costoso que el mantenimiento tradicionalmente subcontratado porque eliminamos la

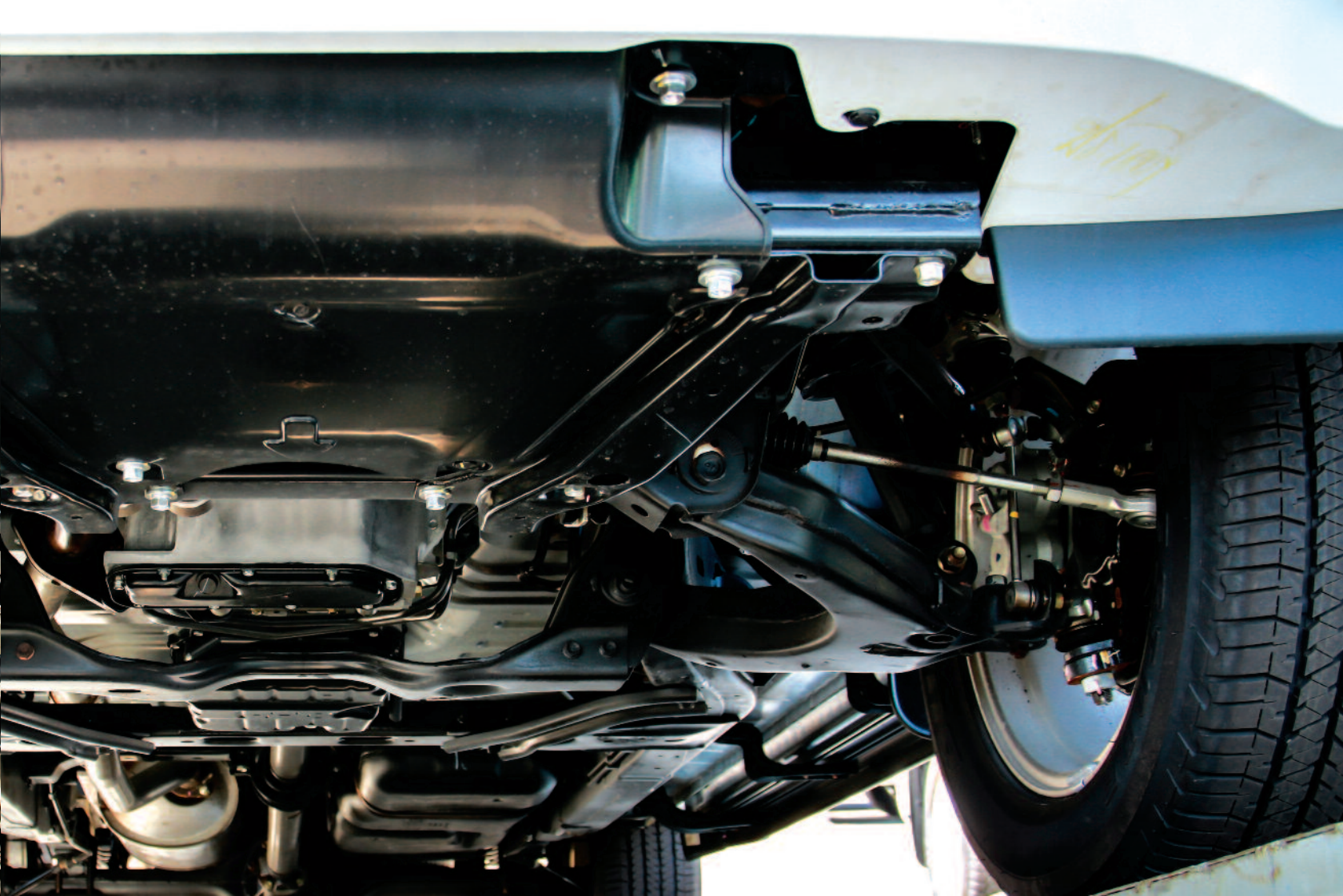


conducción hacia y desde el taller, y podemos proporcionar servicios después del horario comercial para que los camiones de trabajo puedan permanecer en uso", dijo Anthony Rodio, presidente y CEO de YourMechanic.com. "Nuestra plataforma cubre todos los aspectos de la reparación,

incluidas las piezas, la mano de obra y la cobertura de responsabilidad civil. Podemos hacer más del 90% de las reparaciones de vehículos en lotes de flotas al aire libre. En una situación ideal, si un cliente tiene una instalación interior con elevador, podemos proporcionar casi el 100% de las reparaciones sin que el camión salga del lote".

## BENEFICIOS DEL MANTENIMIENTO EXTERNO

Si bien el control de calidad y el conocimiento de las necesidades de equipos especializados son algunas de las razones por las que las flotas deberían considerar mantener el mantenimiento interno, hay varias razones para considerar un proveedor subcontratado. "El beneficio general de la subcontratación del mantenimiento de vehículos para las flotas es una mayor utilización de activos, mayores ingresos y un mayor cumplimiento", dijo Rodio de YourMechanic.com. Además, el tiempo y la programación son beneficios significativos. >>



## ¿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)



**COMDATA**  
Payment Innovation

“Pero ten en cuenta que no estamos discutiendo los costos de tener un equipo de mecánicos interno. En el cálculo real, los dólares ahorrados generalmente no son tan significativos como uno podría esperar”, dijo William Holden, gerente del programa Operaciones de vehículos comerciales de Ford Motor Company. “El salario de los empleados, los gastos generales de las instalaciones y la atención médica, además de encontrar un gerente dedicado, aumenta los costos generales”.

Las flotas no pueden ignorar la realidad de que la mayoría de las organizaciones enfrentan desafíos reales al ejecutar sus programas de mantenimiento. “Estos desafíos incluyen la superación de la burocracia interna y la resistencia organizacional para implementar iniciativas o hacer cambios, la competencia con otros departamentos por capital y recursos humanos limitados y la dificultad de mantenerse al día con la altísima tasa de cambio en nuestra industria”, dijo Glenn Sieja, director de desarrollo de negocios para Serco Business.

Estos desafíos comunes pueden agravarse según la ubicación de los vehículos. “Si una flota gestiona el mantenimiento interno, ¿quién realiza un seguimiento del millaje, las fechas y las acciones de mantenimiento de sus vehículos? Los cambios de personal, así como los camiones en diferentes ubicaciones en todo el país pueden afectar la eficiencia y la precisión de los informes. La externalización de estas tareas a los distribuidores y a una red nacional de distribuidores de servicio puede optimizar el mantenimiento de registros y aumentar la precisión de los informes”, agregó Holden.

En la mayoría de las organizaciones, el departamento de mantenimiento no es una parte integral de la estrategia operativa de la compañía y, como resultado, a menudo obtiene lo que queda de los recursos presupuestarios y humanos, explicó Sieja. “Un contrato sólido con un socio comercial experimentado puede proporcionar flexibilidad y control junto con ahorros de costos y una mayor efectividad operativa del programa”, agregó Sieja.

Cuando se trata de externalizar el mantenimiento de la flota de camiones para camiones de trabajo de servicio mediano y pesado, cada operación es única. “Cuando se nos pregunta si tiene sentido externalizar, a menudo decimos 'depende'. En muchos casos, el out-

## “HAZ PREGUNTAS A TODOS TUS VENEDORES.

NO TENGAS MIEDO DE LOS DETALLES. DESAFÍA LAS SUPOSICIONES SOBRE CÓMO ESTÁ FUNCIONANDO TU FLOTA O QUÉ ES LO MEJOR PARA TI. LA TECNOLOGÍA ESTÁ CAMBIANDO TAN RÁPIDO QUE LO QUE ESTABA ‘ESCRITO EN PIEDRA’ HACE TRES AÑOS YA NO ES RELEVANTE. ACEITES, ADITIVOS, BATERÍAS, LLANTAS: CADA PARTE DE UN CAMIÓN HA MEJORADO DURANTE EL ÚLTIMO CICLO DE DISEÑO”

sourcing tiene sentido, especialmente si el transporte por camión no es una parte central de la operación de una empresa. El costo de operar un taller, el inventario de piezas, la contratación de técnicos y la capacitación son costosos. Sin embargo, estos beneficios

deben ser evaluados consistentemente contra los costos internos de algunas reparaciones y para encontrar el equilibrio correcto de control proporcionado por las reparaciones internas versus las externas”, dijo Civitts de PacLease.



Según Sieja, tener un proveedor que se encargue del mantenimiento de tus camiones puede ser la solución adecuada para organizaciones con estas características generales:

- Presiones significativas presupuestarias y/o de costos.
- Cambios organizacionales como fusiones, adquisiciones o reorganizaciones importantes.
- Organizaciones que enfrentan una pérdida de experiencia a través del retiro del personal u otros cambios en su fuerza laboral técnica.
- Organizaciones con activos de misión crítica que están teniendo problemas para lograr un rendimiento de primer nivel en disponibilidad de flota, cumplimiento de Mantenimiento Preventivo y/o cumplimiento normativo.
- Organizaciones más pequeñas que carecen de la amplitud y profundidad de la expe-

riencia en gestión de flotas.

"Existen ahorros de costos potenciales al externalizar el mantenimiento, como no afrontar el costo de emplear técnicos altamente remunerados que trabajen asegurándose de que tus vehículos estén en la carretera, no en los elevadores. El mantenimiento de outsourcing para Ford también significaría técnicos capacitados por OEM que usan lubricantes OE y piezas diseñadas para proteger su flota. El mantenimiento no es el área que deseas economizar de más. A la larga, éste te ahorra dinero y reduce los posibles problemas a largo plazo", agregó Holden.

Y, por muchas de las mismas razones por las que desearías mantener un mantenimiento especializado del vehículo en la empresa, es posible que desees considerar externalizar las

necesidades de mantenimiento de tus camiones de servicio mediano. "Los vehículos de servicio mediano necesitan herramientas, instalaciones y técnicos específicos para operar el equipo de diagnóstico de la computadora mientras realizan el mantenimiento. Muchos de estos vehículos tienen carrocerías especiales y accesorios como brazos, cabrestantes y otros equipos especiales que un técnico interno puede no saber cómo reparar", dijo Holden.

## EL MEJOR ENFOQUE: UNA COMBINACIÓN

Probablemente una de las frases más escuchadas en el mundo de las flotas de camiones es que un mismo tamaño o solución no sirve para todos. Teniendo esto en cuenta, considera utilizar una combinación de servicios internos y externos. "La gestión de piezas y FMIS son dos servicios que se pueden separar y subcontratar a un proveedor con el propietario manteniendo la responsabilidad del mantenimiento", señaló Sieja de Serco Business.

"Otro ejemplo puede ser cuando un propietario externaliza el mantenimiento de un subconjunto de su flota, como vehículos de servicio liviano o equipo especializado, pero conserva la responsabilidad de mantener el resto de la flota. La subcontratación también se puede hacer con un enfoque geográfico que brinde vehículos en ubicaciones remotas a un proveedor mientras mantiene los vehículos en ubicaciones centrales en la empresa. La solución que en última instancia es la más efectiva para la organización depende en gran medida de cada situación".

Existen numerosas maneras de separar tu flota para determinar si el mantenimiento interno o externo funciona mejor. "Algunos optan por dividir las flotas en vehículos con un kilometraje constante y horas y otros que no tienen un uso o kilometraje constante", señaló Holden de Ford. "Los vehículos de kilometraje constante se subcontratan, mientras que los vehículos que no son consistentes son candidatos para el mantenimiento interno, donde la urgencia para realizar el mantenimiento no es tan sensible al tiempo o perjudicial para el vehículo".

Holden agregó que los técnicos especializados en motores a diesel son muy difíciles de encontrar y agregan altos costos a un negocio. "Si tienes una flota que tiene una alta combinación de camiones diesel, la contratación externa del mantenimiento puede ser una opción rentable. Lo mismo puede aplicarse a los motores de gasolina de servicio mediano", agregó. >>



## DESAFÍOS ACTUALES

Hoy en día, los principales desafíos relacionados con el mantenimiento de la flota de camiones se pueden resumir en una palabra: cambio. "Los mayores desafíos para quienes necesitan mantenimiento en camiones de servicio mediano y pesado es el cambio de tecnología y disponibilidad de técnicos altamente capacitados. Las herramientas y el software también están cambiando todo el tiempo. Hay mucho para mantenerse al día con el equipo de hoy y mantenerse actualizado afecta la gestión del tiempo. El mundo cambiante de la tecnología está llevando a muchos a externalizar su mantenimiento", dijo Civitti de PacLease.

"Históricamente, la industria automotriz ha adoptado la tecnología a un ritmo más lento que la industria en general. Recientemente, la tecnología ha dominado los cambios en los vehículos nuevos. Esto es particularmente cierto en el caso de los vehículos livianos, pero también ocurre en los camiones pesados. El impacto en las actividades de mantenimiento es dramático", señaló Sieja de Serco Business.

Esto también significa que los técnicos deben ser más conocedores de la tecnología y mantenerse al día con la tecnología que cambia drásticamente cada nuevo modelo de año. "La curva de aprendizaje para los técnicos es significativa, y para los técnicos de más edad que no han trabajado mucho con computadoras y tecnología, puede ser un verdadero desafío. Además, se necesita un equipo de diagnóstico más sofisticado para diagnosticar fallas y este equipo también está cambiando a medida que cambia la tecnología del vehículo", agregó Sieja.

La programación puede ser difícil, especialmente con los desafíos de retención de conductores y técnicos a tener en cuenta. "Hemos aprendido que la mayoría de los gerentes de flotas de servicio liviano y mediano tienen dificultades para tratar de programar servicios de reparación fuera del horario laboral, encontrar mecánicos calificados e incentivar a sus conductores a cumplir con los horarios de mantenimiento", dijo Rodio de YourMechanic.com.

Hablando específicamente del reclutamiento y retención de técnicos, el mercado laboral para estos es muy estrecho. "La demografía de los técnicos refleja la sociedad en general y muchos técnicos experimentados se están acercando a la edad de



jubilación. La industria no está atrayendo talento a nivel de aprendiz en los números necesarios para compensar las pérdidas debidas a la jubilación y el desgaste ", explicó Sieja. "Como resultado, el grupo de mano de obra de técnicos se está reduciendo, lo que aumenta los costos laborales y afecta negativamente la prestación de servicios. Las organizaciones de mantenimiento necesitan encontrar formas de mejorar la eficiencia

de los servicios prestados para contrarrestar la reducción de la mano de obra y para compensar el creciente costo de la mano de obra ".

Si bien la tecnología presenta un desafío importante para el mantenimiento, también presenta una oportunidad. "Los datos operativos para los sistemas y componentes del vehículo ahora están disponibles, y los análisis pueden proporcionar información sobre el funcio-



namiento del vehículo que antes no estaba disponible. Las organizaciones de mantenimiento necesitan tener la experiencia, las habilidades y la capacitación para poder aprovechar esta información para tomar decisiones de mantenimiento y operación que reduzcan los costos totales", dijo Sieja.

Además, las normas ambientales están impactando la tecnología y el mantenimiento del vehículo. "Las regulaciones ambientales,

particularmente con respecto a la reducción de contaminantes del escape de camiones pesados, han resultado en la aplicación de nuevas tecnologías. Estas tecnologías aún no se han perfeccionado y están afectando las operaciones y el mantenimiento del vehículo. Las organizaciones de mantenimiento deben estar al tanto de estos cambios y tomar medidas para abordar los problemas que están causando", agregó Sieja.

Un consejo que dio Civitts de PacLease fue "haz preguntas a todos tus vendedores. No tengas miedo de los detalles. Desafía las suposiciones sobre cómo está funcionando tu flota o qué es lo mejor para ti. La tecnología está cambiando tan rápido que lo que estaba 'escrito en piedra' hace tres años ya no es relevante. Aceites, aditivos, baterías, llantas: cada parte de un camión ha mejorado durante el último ciclo de diseño", dijo. >>




## TENDENCIAS Y AVANCES EN EL MANTENIMIENTO

Para aquellos que manejan camiones de servicio mediano y pesado, la inteligencia y la comunicación continúan evolucionando. "Los camiones más nuevos tienen diagnósticos remotos que pueden proporcionar información a una flota o instalación de mantenimiento, acelerando el proceso de reparación. Esto permite a los técnicos hacer que el camión vuelva a funcionar más rápido que nunca. Además, los motores de hoy se pueden programar con actualizaciones a distancia, lo que brinda un mejor rendimiento del motor y ahorra tiempo en el proceso. En cuanto al futuro, vemos que el mantenimiento preventivo pasa al mantenimiento predictivo. Con todos los datos recopilados en camiones, no estamos lejos de que llegue el día en que el mantenimiento se lleve a cabo basado en experiencias y datos del mundo real, en lugar de con un programa de servicio estático", dijo Civitts de Pa Lease.

**LOS GERENTES DE FLOTA TAMBIÉN BUSCAN CONVENIENCIA. "LA TENDENCIA PRINCIPAL QUE HEMOS NOTADO ES QUE LAS FLOTAS BUSCAN LA MISMA CONVENIENCIA, TRANSPARENCIA Y EFICIENCIA QUE LOS CONSUMIDORES ESPERAN DE LA TECNOLOGÍA EN SUS VIDAS", DIJO RODIO DE YOURMECHANIC.COM. HOLDEN DE FORD SEÑALÓ QUE ALGUNOS AVANCES DE LAS FLOTAS DEBERÍAN CONSIDERARSE A PARTIR DE LAS TENDENCIAS ACTUALMENTE OBSERVADAS PARA LAS FLOTAS DE SERVICIO LIGERO Y MEDIANO, QUE INCLUYEN:**

1. Invertir en algunas de las últimas herramientas de diagnóstico.
2. Utilizar centros dedicados de vehículos comerciales para clientes de flotas.
3. Aumentar el uso de la telemática, los fluidos sintéticos, las características de seguridad avanzadas, los híbridos y la tecnología de los vehículos eléctricos con batería (BEV), que son todas tendencias que han visto que se fortalecen.

El mayor despliegue de dispositivos telemáticos que proporcionan datos en tiempo real sobre el rendimiento del vehículo y del operador ha llevado a los proveedores de mantenimiento a centrarse cada vez más en el análisis de datos. "Históricamente, el uso del análisis de tendencias de fallas para ajustar los procedimientos de mantenimiento preventivo era la herramienta principal para evitar el manteni-

miento no programado. Ahora, podemos combinar las herramientas de tendencias de fallas históricas con datos en tiempo real para encontrar las condiciones de desgaste que son las precursoras de las fallas. Esto nos permite intervenir con un eficiente enfoque correctivo planeado para evitar costosas acciones de mantenimiento no planificadas", dijo Sieja de Serco Business. 

# 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**



# EL LADO POSITIVO

## LECCIONES QUE DEJA EL COVID-19 AL TRANSPORTE

LA APARICIÓN DEL CORONAVIRUS TRASTOCÓ POR COMPLETO LA FORMA EN QUE VIVIMOS, TRABAJAMOS Y CONSUMIMOS. LE DIO UN GIRO DE 180 GRADOS A LAS COSAS Y, BUENA PARTE DE LOS CAMBIOS, NO FUERON PARA BIEN. SIN EMBARGO, INCLUSO EN ESTE COMPLICADÍSIMO ESCENARIO, HAN APARECIDO ALGUNAS COSAS BUENAS PARA LA INDUSTRIA QUE VALE LA PENA RESALTAR. »



**2**020 ha sido uno de los años más complicados de los que yo, a mis 43 años, tengo memoria. Evidentemente, lo principal son el más de medio millón de vidas humanas que se han perdido frente al

Coronavirus. Pero las implicaciones económicas de esta pandemia han sido enormes y le han pasado factura a casi todo el mundo -a excepción de algunos como Jeff Bezos, que ha incrementado muchísimo su ya vasta fortuna, pero eso es harina de otro costal-. Las ventas han bajado, muchos comercios ni siquiera pue-

den abrir sus puertas, se han perdido puestos de trabajo... en fin, hay muchas razones para deprimirse de solo pensarlo.

Sin embargo, a mi me educaron para ver el lado positivo de las cosas, pues incluso en las circunstancias más difíciles hay algo bueno que ver. Y en esta nueva forma de vida que



tenemos, hemos visto cómo muchas personas y empresas han tomado cartas en el asunto para mejorar su forma de operación. Por ejemplo, muchas compañías de camiones han adoptado un manifiesto de carga sin papeles y orientación virtual y procesos de incorporación para eliminar las interacciones en perso-



na durante la pandemia. ¿Pero el transporte por camión continuará enfocándose en más flujos de trabajo virtuales en el futuro?

A principios de este año, era casi imposible imaginar el alcance que tendría la pandemia COVID-19 en las cadenas de suministro mundiales y el transporte comercial. Sin embargo, la industria en su conjunto ha sido capaz de seguir adelante al encontrar los aspectos positivos y continuar centrándose en la innovación.

Una encuesta reciente realizada por el Instituto Americano de Investigación en el Transporte (ATRI por sus siglas en inglés) y la Asociación de Conductores Independientes Propietarios-Operadores (OOIDA por sus siglas en inglés), encontró que el 80% de los encuestados que eran propietarios-operadores o pequeñas flotas no tenían un plan de continuidad comercial establecido para prepararse por los cambios significativos provocados por el nuevo coronavirus.

"Creo que en el futuro, a todos en la industria les correspondería pensar qué lecciones aprendimos y cómo podemos documentar eso en nuestra investigación y en las operaciones [de transporte por camión]", dijo Rebecca Brewster, presidenta y directora de operaciones de ATRI, durante un webinar sobre los cambios a largo plazo que las compañías de transporte han realizado debido a la pandemia organizado por WorkHound. "¿Cómo podemos asegurarnos de que en el futuro esto tenga un impacto menor en nosotros como industria y en la satisfacción de las necesidades de la nación?". Brewster agregó que uno de los aspectos positivos de ATRI ha sido la "gran cantidad de datos" de los que la

**"NO SE PUEDE QUITAR EL VALOR DE PODER HABLAR CON ALGUIEN EN PERSONA, PERO, CIERTAMENTE, DESCUBRIREMOS CÓMO LOGRAR UN MEJOR EQUILIBRIO ENTRE ESOS EVENTOS EN PERSONA Y REALIZAR LAS COSAS VIRTUALMENTE"**

DIJO: BREWSTER

industria puede beneficiarse al avanzar.

Muchas compañías de camiones han adoptado rápidamente los manifiestos de carga electrónicos y han adoptado orientaciones virtuales para eliminar muchas interacciones en persona para ayudar a los conductores y al personal administrativo a mantenerse seguros en medio de la pandemia. Jackie Giefer, directora de operaciones de Bay & Bay Transportation, dijo que cree que esas innovaciones continuarán en el futuro. Dijo que espera que la pandemia también arroje luz sobre la necesidad de tener más acceso al estacionamiento seguro de camioneros en todo el país. >>



Durante el seminario web, Mark Walker, presidente y CEO de TransLand, señaló que este es un momento emocionante para la industria. "De cada una de estas situaciones de crisis surgen maravillosas oportunidades para la innovación, y estamos viendo eso en todos los ámbitos", dijo. "Las palabras agilidad y resistencia vienen a la mente. Tuvimos que cambiar rápidamente. De repente, teníamos más empleados capaces de trabajar desde casa. En dos semanas, pasamos de tener a solo a nuestros staff de guardia capaz de trabajar desde casa a tener prácticamente el 100% de nuestro personal de oficina capaz de trabajar desde casa".

La cultura de la compañía también se ha puesto a prueba últimamente, y es algo que probablemente continuará siendo destacado después de COVID-19. Bay & Bay Transportation siempre ha tenido un enfoque orientado a la familia, explicó Giefer. Sin embargo, en los últimos meses, el personal se ha acercado aún más. "Nuestros conductores son invaluable, y ahora cuentan con nosotros todos los días", dijo Giefer. "No pueden sentarse y conversar en las paradas de camiones entre ellos y compartir sus experiencias; se quedan en sus camiones. Ahora, nos están llamando y diciéndonos qué está pasando allá afuera. Realmente nos mantenemos en contacto con nuestros conductores. Realmente nos ha unido a todos como una gran familia".

## CAMBIOS FUNDAMENTALES

Desde marzo, el transporte comercial se ha adaptado para descubrir cómo conectarse y comunicarse a través de la crisis de salud. Para Brewster, eso ha significado difundir virtualmente los resultados de la investigación de ATRI. También señaló que cree que el COVID-19 cambiará fundamentalmente la forma en que vemos los eventos en persona en el futuro. "No se puede quitar el valor de poder hablar con alguien en persona, pero, ciertamente, descubriremos cómo lograr un mejor equilibrio entre esos eventos en persona y realizar las cosas virtualmente", dijo.

Brewster agregó que otros en la cadena de suministro, y el país en general, están reconociendo la necesidad de centrarse en los conductores de camiones. Algunos de los impactos positivos que podrían resultar de esto son menos tiempo de detención y un mejor tratamiento para los conductores en las instalaciones del cliente, señaló. También explicó que con tantos estadounidenses



***"CREO QUE EN EL FUTURO, A TODOS EN LA INDUSTRIA LES CORRESPONDERÍA PENSAR QUÉ LECCIONES APRENDIMOS Y CÓMO PODEMOS DOCUMENTAR ESO EN NUESTRA INVESTIGACIÓN Y EN LAS OPERACIONES [DE TRANSPORTE POR CAMIÓN]",***

DIJO REBECCA BREWSTER

desempleados, esta es una oportunidad para promover el transporte por camión como una industria sostenible en lo que respecta a la seguridad laboral.


En el futuro, la entrega de última milla probablemente se convertirá en una parte aún mayor de la cadena de suministro, agre-

gó Walker. La forma en que los consumidores desean y esperan recibir bienes afectará en última instancia a los fabricantes, distribuidores y a todos en toda la cadena de suministro. En los últimos meses, Walker dijo que el Plan de Protección de Cheques de pago (PPP por sus siglas en inglés) ha sido una "tremen-



da red de seguridad que ayudó a aliviar mucha ansiedad y miedo" para las pequeñas empresas.

"[El PPP] nos permitió implementar algunos programas de compensación híbrida para los conductores cuya implementación antes podríamos haber dudado un poco", explicó. "Es un híbrido de un programa de pago de garantía, y eso ha sido un cambio de juego para nosotros y cómo los conductores perciben a nuestra empresa y su satisfacción con nosotros".

En el futuro, Walker dijo que le preocupa demasiado el enfoque virtual de los negocios. "Estamos contruidos en torno a relaciones sólidas", dijo. "Tenemos que ir a más alta tecnología, pero también tenemos que mantener las relaciones cercanas. Esas relaciones que tenemos son críticas. Esa es la única cosa que siempre me preocupa cuando hacemos estas transformaciones". 



# FIX A TICKET

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

CALIFORNIA HIGHWAY PATROL NOTICE TO APPEAR (REV. 9/25) MT

DATE OF VIOLATION: \_\_\_\_\_ TIME: \_\_\_\_\_

NAME (First, Middle, Last): \_\_\_\_\_

ADDRESS: \_\_\_\_\_

CITY: \_\_\_\_\_ STATE: \_\_\_\_\_ ZIP CODE: \_\_\_\_\_

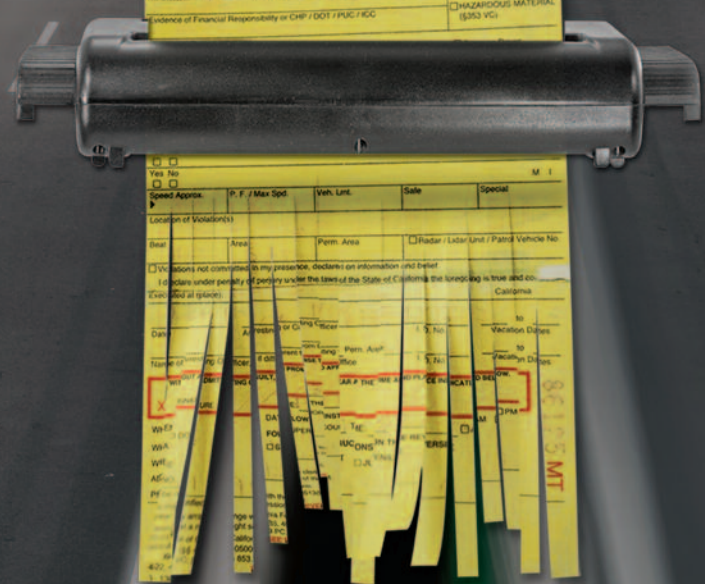
DRIVER LIC. NO.: \_\_\_\_\_ COMMERCIAL:  YES  NO AGE: \_\_\_\_\_ BIRTH DATE: \_\_\_\_\_

SEX: \_\_\_\_\_ HAIR: \_\_\_\_\_ EYES: \_\_\_\_\_ HEIGHT: \_\_\_\_\_ WEIGHT: \_\_\_\_\_ HAIR COLOR: \_\_\_\_\_

VEH. LIC. NO. OR VIN NO.: \_\_\_\_\_ STATE: \_\_\_\_\_ REG. EXP. \_\_\_\_\_ COMMERCIAL VEHICLE:  \$152,000+ VCI

VEH. MAKE: \_\_\_\_\_ BODY STYLE: \_\_\_\_\_ COLOR: \_\_\_\_\_ VEH. TYPE: \_\_\_\_\_

HAZARDOUS MATERIAL:  YES  NO




**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**



# CÓMO CUIDARTE DEL CORONAVIRUS

## **10 CONSEJOS VS EL COVID-19**

LA LLEGADA DEL CORONAVIRUS HA TRASTOCADO POR COMPLETO LA FORMA EN QUE VIVIMOS. MÁS EN UNA PROFESIÓN COMO LA DEL TRANSPORTE, DONDE ESTÁS EN CONSTANTE MOVIMIENTO Y YENDO DE UN SITIO A OTRO. POR ELLO, TE TRAEMOS UNA SERIE DE RECOMIENDACIONES PARA QUE TE MANTENGAS SEGURO. »



**E**n este momento, hay una crisis sanitaria no solo en todo Estados Unidos, sino en todo el mundo. Los camioneros están en una de las primeras líneas de la pandemia COVID-19 que está arrasando el país, y la preocupación en la mente de todos es -o debería ser- la seguridad. Ya sea que manejes durante largas horas o en distancias cortas, a través del país o dentro de las fronteras estatales, este país depende de los valientes hombres y mujeres a la vanguardia de la entrega de suministros. A través de sucesos en lugares como China, Europa y América del Norte, hemos reunido algunos consejos y métodos útiles para practicar medidas de precaución seguras para garantizar una menor probabilidad de infección y transmisión durante las rutas diarias de los camioneros

### 1. USA EQUIPO DE PROTECCIÓN

Esto es de vital importancia y una de las maneras más fáciles de cuidarte. Sí, puede que usar una mascarilla no sea lo más cómodo, pero tampoco es el fin del mundo y el costo-beneficio es inmenso. Respecto a la nariz y boca, los Centros para el Control y la Prevención de

Enfermedades (CDC por sus siglas en inglés) recomiendan que el público en general utilice mascarillas de tela para detener la propagación del virus, ya que esto ayuda a que las personas que posiblemente estén infectados y sean asintomáticos contagien a otros. ¿Qué ocurre con las más eficientes N95? Pues que el CDC no lo recomienda para la población en general, ya que

los considera equipo médico crítico que debe reservarse para los trabajadores de la salud.

En términos de guantes, si no tienes unos, amárrate un suéter viejo a la cintura para poder usar las mangas para abrir y cerrar puertas y para poner gasolina en la estación. El uso de lentes (de cualquier tipo) al entrar en contacto con personas puede minimizar la





exposición. Cualquier cosa para ayudar a proteger tu cara, especialmente si alguien cerca de ti está tosiendo o estornudando.

## 2. EN LA GASOLINERA

Si bien puedes usar fácilmente un suéter viejo o incluso un trapo para cargar gasolina, a menudo aún debes pagar con un teclado. Si

puedes, usa un trapo o una servilleta como barrera entre tu dedo y el teclado. Esto puede ayudar a minimizar la exposición. Cuando no tengas más remedio que usar las manos, intenta usar uno de tus nudillos en lugar del extremo de tu dedo en cosas como teclados y, por supuesto, lávate las manos inmediatamente.

## 3. EFECTIVO O CRÉDITO

Si es posible, evita usar efectivo. Los billetes y monedas nunca están limpios, incluso sin un virus contagioso. Cuando sea posible, usa una tarjeta para pagar. Y, si tienes la oportunidad, usa métodos de pago sin contacto a través de un teléfono inteligente como ApplePay, SamsungPay o GooglePay. Esto puede ayudar a limitar el contacto con superficies duras donde el virus COVID-19 puede vivir hasta 3 horas si no se desinfecta adecuadamente (según información del CDC).

## 4. COMER

Tener un refrigerador en la cabina siempre ha sido una excelente idea que te ayuda a controlar tu presupuesto, pero ahora es casi un requisito para reducir al mínimo la exposición al virus. Es importante intentar evitar el contacto con otros cuando sea posible; lo que significa que debes pedir comida para llevar en lugar de comer dentro de restaurantes (si encuentras alguno abierto). Además, si necesitas entrar a una tienda para comprar algo, intenta comprar alimentos y bebidas a granel, de modo que puedas reducir el contacto con otras personas limitando la cantidad de veces que visitas lugares. >>



**BUSINESSFUNDING4YOU**  
BUSINESS LENDING EXPERTS

# PRESTAMOS PARA TODO TIPO DE NEGOCIOS!

Tel: 866.832.9991 — 562.665.5397 — [info@businessfunding4you.com](mailto:info@businessfunding4you.com) — [www.businessfunding4you.com](http://www.businessfunding4you.com)

### REQUISITOS:

- DEPÓSITOS POR LO MÍNIMO \$3,000 MENSUALES
- NO ES NECESARIO VENDER SUS INVOICES
- CUENTA BANCARIA DE NEGOCIOS (3 MESES)
- COPIA DE LICENCIA DE CONDUCIR
- CRÉDITO 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!**

Si ha sido rechazado por su banco  
nosotros le podemos ayudar

**RAPIDO  
Y FACIL!**



## 5. BAÑOS PÚBLICOS

Cuando la naturaleza llama, es imposible ignorarla. Una cosa para la que debes estar preparado (que nadie podría haber predicho) es la posibilidad de que el papel higiénico no se almacene en los baños públicos. Entonces, lo más conveniente es llevar el tuyo como una red de seguridad. Tip: si compras comida para llevar, pide servilletas adicionales! Pueden ser un sustituto que te "salvará la vida". Y sabemos que lo has escuchado incontables veces, pero lávate las manos durante al menos 20 segundos. Cuando abras las puertas, háglo con el codo si la puerta empuja hacia adentro, o tire con una prenda de vestir o una servilleta.

## 6. REGADERAS PÚBLICAS

Algunos conductores recorren largas distancias y no se puede evitar la necesidad de ducharse. Llevar un par de chanclas es esencial, no solo para protegerte del Covid-19, sino de muchos otros hongos y bacterias que viven en el piso de la ducha. Asegúrate de llevar una bolsa de plástico para colocar las chanclas después de usarlas para mantener las suelas lejos de ti y de tus cosas. Evita el uso de secadores de cabello y secadores de manos debido a su capacidad de esparcir micropartículas que podrías inhalar. Es mejor utilizar toallas de papel. Como precaución



adicional, lleva tu propio jabón y champú, ya que como muchas empresas ahora trabajan con menos personal, es más probable que se pase por alto la reposición de estos artículos.

## 7. DORMIR

Si decides alquilar una habitación de hotel o motel mientras estás de viaje, no confíes en la limpieza solo por la apariencia de la superficie. Usa las mejores prácticas como lavarte las manos después de tocar cualquier cosa en la habitación y vuelve a sacar esas chan-

clas. También sería buena idea llevar tus propias mantas, sábanas e incluso una funda de almohada. Esto no quiere decir que estos lugares no estén limpios, sino que pueden estar sobrecargados o con poco personal, lo que puede crear incertidumbre. Recuerda el dicho: "más vale prevenir que lamentar". Consejo: llévate los pañuelos desechables y el papel higiénico cuando dejes la habitación. Ya pagaste por ellos y tienen una gran demanda; nunca se sabe cuándo podrías necesitarlos más adelante. >>

# WHY ADVERTISE WITH ARBOL PUBLISHING

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



automundo

MAGAZINE  
TRANSPORTE  
LATINO

MODA

ESTILOHOGAR

¿Qué pasa?  
VEGAS

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



## HISPANIC DEMOGRAPHICS

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

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

ARBOL  
PUBLISHING



## 8.- SIGNOS Y SÍNTOMAS

Algunas personas no muestran ningún síntoma cuando se infectan con el virus Covid-19. Sin embargo, muchos otros sí. Es crucial conocer los síntomas del virus para saber cuándo puedes necesitar asistencia médica. Los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades mencionan los siguientes síntomas comunes para Covid-19:

- Fiebre
- Tos
- Falta de aliento

Estos síntomas pueden aparecer entre 2 y 14 después de la exposición. Si sospechas que has contraído coronavirus, comunícate con tu médico. Muchas personas pueden tener el virus sin necesidad de hospitalización, sin embargo, esto es caso por caso. Si deseas hablar con un médico, considera usar la telemedicina (un servicio médico disponible en tu teléfono o computadora designado por tu proveedor de seguros. Pregúntale a tu proveedor si ofrecen este servicio a través de videoconferencia). Su proveedor/médico determinará si necesitas hacerte la prueba y te indicará a dónde ir para realizarla.


## 9. GUANTES

Aunque los medios han demostrado que muchas personas usan guantes desechables cuando están en público, en muchos casos esto puede ayudar a propagar la infección. Puede parecer que los guantes desechables protegen tus manos, sin embargo, su uso adecuado es complicado y pueden propagar gérmenes a todo lo que tocas. En cambio, la mejor manera de mantenerte seguro es protegerte la cara, lavarse las manos y usar desinfectante para manos.

## 10.- MEDICAMENTOS

Aunque todavía no hay suficientes datos para probar esto, la evidencia sugiere que es mejor evitar el uso de ibuprofeno debido al posible riesgo de mayores complicaciones. Asegúrate de consultar con tu proveedor de atención primaria sobre el tema, e informe a tu médico sobre cualquier medicamento nuevo que puedas estar tomando, incluso vitaminas y suplementos. Si te molestan los dolores y molestias, existen otros medicamentos antiinflamatorios útiles que pueden ser tan efectivos como el ibuprofeno. Tylenol y Aleve son otros dos medi-

camentos útiles que alivian el dolor y la inflamación y reducen la fiebre. Recuerda, si comienzas a desarrollar signos de fiebre persistente y tos seca, comunícate con tu proveedor. Si tienes dificultad para respirar, no dudes en llamar al 911. No tomes ningún medicamento que no te hayan recetado. Y siempre consulta a tu médico antes de modificar cualquier consumo diario de vitaminas o medicamentos.

Por último es altamente recomendable obtener la información de fuentes confiables como los CDC y la OMS. Es importante recordar que la información falsa a menudo se abre paso en las plataformas en línea, como los sitios de redes sociales. Cuidate y mantente seguro, que vamos a salir adelante. 



# bandag

PROGRAMA VENTAJAS+™

## INCREÍBLE VENTAJA DEL LÍDER EN RECACHUTAJE

Garantía limitada de por vida\*

Producto armado en los EUA

Recauchutaje grado A

Proceso de manufactura avanzado de Bandag

Compuestos y diseños para banda de  
rodadura Bandag de alta calidad

**\$169**

Cubierta y  
recauchutaje

**B195™**  
Remolque  
11/32 pulg.

**\$189**

Cubierta y  
recauchutaje

**B726™**  
Tracción con  
flanco cerrado  
22/32 pulg.

**\$199**

Cubierta y  
recauchutaje

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



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

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

# OJO CON EL DINERO

## **CÓMO SOBREVIVIR FINANCIERAMENTE EN EL TRANSPORTE**

CONducir camiones es una carrera bien pagada donde puedes ganar buen dinero, pero si trabajas en la carretera encontrarás muchas tentaciones de gastar ese dinero duramente ganado. Por ello, es importante que vigiles tus gastos y hagas algunas decisiones inteligentes para que tu paga no se te vaya como arena entre las manos. >>



**C**uando comiences a conducir camiones, probablemente empezarás con un salario base semanal. Este pago puede variar mucho de una compañía a otra. Algunas empresas pagan más de \$500 por semana por el pago de capacitación, mientras que otras pagan tan poco como \$200. Después de todo, estás recibiendo entrenamiento Y estás ganando dinero. Muchas otras industrias no pagarán para que obtengas tus certificaciones / capacitación. En general, el entrenamiento durará de 4 a 6 semanas, pero tal vez más. Entonces, si es posible, es bueno tener algo de dinero ahorrado en el banco para ayudar a cubrir tus facturas en casa, así como cualquier gasto en el camino que puedas encontrar. Trata de establecer un presupuesto para ti también, para saber exactamente cuánto puedes gastar cada semana. Unos pocos cientos de dólares por semana no te llevarán lejos, por lo que es mejor ser muy frugal cuando estás comenzando (tampoco es mal consejo aunque tengas mucha experiencia).

Después de que termine el entrenamiento, la gran mayoría de las personas que hacen viajes por carretera recibirán un pago en función de cuántas millas conducen en una semana determinada. Esto también varía mucho según la compañía, pero puede ser de 25 a 35 centavos por milla cuando comienzas, con aumentos después de un período de tiempo determinado o millas recorridas. En general, recibirás 2500 millas por semana. A veces más, a veces menos. Mucho depende de la economía, la época del año y si tienes algún problema con su camión, lo que te llevará al taller para reparaciones.

Una estimación honesta sobre el ingreso del primer año estará en el rango de \$30,000 a \$40,000, inclinándose más hacia \$30,000. La razón por la que existe tal rango es porque cada compañía es diferente. Algunas empresas de plataforma pagan más que las empresas de carga seca, por ejemplo. Pero ganar menos de \$30,000 o más de \$40,000 en tu primer año es muy poco probable. Es decir, a menos que decidas arrendar o convertirte en un propietario-operador durante tu primer año, lo cual desaconsejamos (hay mucho que aprender y es mejor no ponerte la presión financiera adicional de los pagos mensuales del camión, además de gastos como combustible, refacciones, etcétera).



### TU MAYOR GASTO

Entonces, ¿cuál es tu mayor gasto en el camino? Esa es una pregunta muy fácil de responder. Sin duda, tu mayor gasto es la comida. Es muy fácil acumular \$ 30 o más en un solo día comiendo en el camino. ¡Eso representa más de \$200 por semana y más de \$10,000 por año!

¡Impresionante! No hay muchos lugares donde los conductores puedan comer, excepto las paradas de camiones o los restaurantes que tienen estacionamiento para camiones. Es bastante difícil preparar una gran variedad de comidas en el camión, y la mayoría de los conductores tampoco tienen mucho tiempo para



prepararlas. Sin embargo, muchos usan ollas eléctricas, hornos eléctricos miniatura, microondas portátiles y otros dispositivos para preparar algunas comidas bastante buenas. Pero la gran mayoría termina comiendo comida rápida y comida de restaurante. Puedes imaginar lo caro que esto se pone.

Las paradas de camiones también dominan el marketing a la perfección. Una de las principales cadenas anuncia con frecuencia todas las costillas que puedas comer por solo \$9.99. ¡Y las costillas son bastante sabrosas! (sí, las hemos comido). Pero después de impuestos y una propina, esos \$9.99 se con-

vierten rápidamente en casi 15 dólares. Los buffets para cenar suelen rondar los \$10. Una vez más, después de impuestos y una propina, estarás pagando más de \$10 por tu comida. La peor parte de los buffets es que no puedes llevar las sobras de comida contigo para más tarde. >>



Incluso los restaurantes de comida rápida pueden ser caros. Una comida de McDonald's ronda los 6 o 7 dólares. Y eso si te mantienes lejos de las hamburguesas Angus, que cuestan alrededor de \$9. Todo esto suma en el transcurso de una semana y disminuye seriamente un sueldo.

¡No te olvides de tus bebidas! ¿Quieres un

litro de Coca-Cola o un litro de agua embotellada? Eso será \$ 1.50 cada uno. ¿Quieres un bocadillo para el camino? Agrega otros pocos dólares. Todo es más costoso en una parada de camiones, y encuentran maneras de "exprimirle" centavos a los conductores. La trampa es que los precios son más caros en los artículos más baratos. Entonces, realmen-

te no te das cuenta de cuánto dinero extra estás gastando. Pero con el tiempo, realmente suma mucho dinero.

### **ENCONTRAR FORMAS DE AHORRAR DINERO**

Entonces, ¿cuál es la solución? Bueno, realmente no hay una definitiva. Gastar es



solo una parte de conducir un camión. Pero hay cosas que puedes hacer para ayudar a suavizar el golpe. Cuando te contratan una empresa, deberían tenerte en lo que se conoce como pago "per diem". Este es básicamente un sistema que te brinda un cierto porcentaje de tu pago, libre de impuestos. Este pago es para que no tengas que guardar

todos tus recibos de alimentos y deducirlos al final del año a la hora de presentar tu declaración de impuestos. Hemos hablado con especialistas en impuestos y nos indicaron que el pago "per diem" es mucho mejor que guardar todos los recibos y deducirlos, porque todos los conductores de camiones que han encontrado han ahorrado más dinero en el pago per diem que si hubieran deducido compras reales. Pero si tu empresa no tiene un pago diario, asegúrate de guardar cada recibo de comida, ya que todas las comidas en el camino son deducibles de impuestos. También puedes deducir otras compras realizadas mientras estás de viaje. Si te registras en un hotel para pasar la noche, compras un DVD, una radio de banda civil, guantes de trabajo ... todo es deducible de impuestos! ¡Guarda todos tus recibos!

Sé inteligente con tus comidas. En lugar de pedir el buffet, ordena del menú. Por lo general, tiene el mismo precio (y muchas veces más barato), y las porciones suelen ser lo suficientemente grandes como para que te sobre comida. ¡Llévala contigo y te ahorrarás una comida! La mayoría de los camiones tienen un espacio / conexión para un pequeño refrigerador eléctrico. Coleman tiene uno que cuesta alrededor de \$50. Vale la pena la conveniencia de tenerlo en el camión y se amortiza después de muy poco tiempo. También puedes llevar un pequeño microondas en el camión. Obtén uno barato en una

tienda Goodwill. Los hemos visto allí por tan solo 5 o 10 dólares. Comer sobras es una excelente manera de ahorrar dinero. Ahora, en lugar de gastar \$30 en dos comidas tipo buffet para el almuerzo y la cena, has gastado \$8 para el almuerzo y \$7 para la cena.

### **RECOGE COMESTIBLES PARA LLEVAR**

Cuando tengas la oportunidad de ir a Walmart o una tienda similar, lleva toda la comida que puedas acomodar en tu camión (sin retacarlo, claro está). Compra cajas de tu refresco favorito. Compra unos galones de agua. ¿Recuerdas que una botella de agua de 1 litro cuesta \$1.50 en la parada de camiones? Bueno, un galón de agua de Walmart cuesta alrededor de 75 centavos. ¿Recuerdas ese refrigerador del que estábamos hablando? Consigue un poco de carne para sandwich, mostaza, mayonesa, etc., y abastece ese refrigerador. Mientras estás sentado frente a un cliente esperando a ser descargado, a veces un buen sándwich es justo lo que necesitas. Compra pequeños paquetes de carne de sandwich de una compañía llamada Buddig; cualquier Walmart los tiene. Los paquetes individuales de 2 onzas cuestan alrededor de \$1 por pieza. Se supone que tienen suficiente carne para dos sándwiches, pero queda más rico usar el paquete completo en un sándwich. Duran mucho más tiempo ya que están en pequeños paquetes sellados. »

## ENCONTRAR COMIDAS BARATAS PARA LLEVAR ES CLAVE

Subway es el rey. La mayoría de las paradas de camiones de Pilot tienen un Subway adentro, y es uno de nuestros lugares favoritos para parar. Una buena idea es pedir un sándwich de 1 pie de largo (\$5) y comer la mitad, guardando la otra parte para más tarde. Después de los impuestos, eso es un poco más de \$3 por comida. ¡No está mal! Y un poco más saludable que un restaurante, un buffet o una hamburguesa grasienta y papas fritas.

## AHORRAR DINERO EN OTRAS COMPRAS


Aparte de la comida, que es una necesidad obvia, el gasto de dinero depende realmente de ti y de cómo quieres vivir en el camino. Los casinos casi siempre tienen estacionamiento para camiones. Intenta no quedarte envuelto en el juego. Muchos conductores de camiones tienen hábitos de juego. ¿Quieres un pequeño televisor para el camión? ¿Quieres TV satelital? ¿Un reproductor de DVD? ¿Qué tal un sistema de juego que vaya junto con tu TV? ¿Quieres una radio CB? ¿Una computadora portátil? ¿Internet inalámbrico para esa computadora portátil? ¿Un sistema de sonido reforzado? ¿Radio por satélite? ¿Planeas visitar las salas de máquinas de las paradas de camiones con frecuencia?

Un conductor amigo mío eligió comprar una radio CB, obtuvo un televisor viejo de sus padres y ya tenía un sistema de juego que funciona como un reproductor de DVD. Su computadora portátil tiene internet inalámbrico, que a menudo usa para ver televisión y películas a través de Hulu (un servicio excelente y gratuito con comerciales mínimos). Compró el refrigerador Coleman para el camión, la radio satelital y su mayor gasto en entretenimiento son las películas en DVD (generalmente compra un DVD usado de \$9 cada dos semanas). Aparte de eso, no tiene mucho. Pero todavía se las arregló para estar muy feliz en la carretera.

La conducción de camiones desafiará tu capacidad financiera. Esta no es una carrera glamorosa, y no es para aquellos que necesitan cosas materiales para ser felices. Esta carrera nunca te hará rico. Pero si te



encanta conducir, quieres la libertad y tienes la autodisciplina para vigilar tus gastos, podrás reírte de las pobres almas que intentan ir a trabajar a las 8 de la mañana

en sus trajes de negocios, mientras tú comienzas el día yendo a trabajar con tu camiseta favorita, tenis y pants, con 400 millas por delante. 

# LIBERATE

con un

# MES GRATIS DE PREPASS.



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



Servicio proporcionado por HELP Inc.

[PrePass.com/Regalo](http://PrePass.com/Regalo)  
877-836-8412

Utilizar el código "Transporte" por un mes gratis.

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

# COMPROMISO CUMPLIDO

## HARLEY-DAVIDSON SOFTAIL

HARLEY-DAVIDSON NO AFLOJA EL PASO PARA CUMPLIR SU PROMESA DE LANZAR UN PROMEDIO DE 10 MOTOS NUEVAS AL AÑO. ESTA VEZ TOCÓ EL TURNO A UNA NUEVA SOFTAIL, QUE IMPULSADA POR EL PODEROSO MOTOR MILWAUKEE 107, ES UN PLACER EGOÍSTA Y UN LIENZO EN BLANCO PARA LOS CUSTOMIZADORES DE MOTOS. »



<b>MOTOR</b>	V-twin de 1,746 cc refrigerado por aire.
<b>TORQUE:</b>	110 lb-pie
<b>TRANSMISIÓN:</b>	Manual de 6 velocidades por correa dentada.
<b>SUSPENSIÓN:</b>	Horquilla Showa y monoamortiguador.
<b>TANQUE:</b>	3.5 galones



POR: **TRANSPORTE LATINO / MANUEL HUICI**

Con el reciente lanzamiento de la Softail Standard, Harley-Davidson da un paso más en la promesa de producir "100 motocicletas nuevas en 10 años" que hicieron hace tres años. Esta nueva motocicleta presenta una combinación de características de la vieja escuela y de personalización sobre un diseño bastante minimalista, y eso tiene el efecto de mantener el precio bajo para hacer de éste el Big Twin menos costoso que Harley tiene para ofrecer. También es un excelente punto de partida para los posibles personalizadores de motos que estén a la búsqueda de una plataforma adecuada.

## DISEÑO

Nítido, limpio y monocromático, la imagen de la Softail Standard se basa en el contraste entre la oscuridad y el brillo para su aspecto general. Comienza con rines de rayos para un



poco de brillo justo al salir de la puerta. El bisel de los faros, las carcasas de las direccionales estilo bala, los espejos y el manubrio mini-ape están cromados para combinar con las cubiertas pulidas de la horquilla para hacer que la parte delantera sea realmente brillante.



Una salpicadera delantera y un faro reducidos se pueden pedir en negro para atenuar un poco el brillo y preparar el escenario para el contraste que está por venir. Las cajas de balancines, los tubos de la varilla de empuje, la nariz, el escape tipo escopeta y la puerta de la transmisión se unen a la cubierta pulida



de la transmisión primaria para completar el trabajo brillante sobre el marco opaco, cilindros, tapas y puntales de la salpicadera trasera.

Dado que toda la instrumentación está incluida en la pantalla digital en la abrazadera superior del manillar, el área de control

está súper limpia, sin nada que interrumpa la elegante elevación de la barra del mini-ape. El tanque de combustible tiene una capacidad de solo 3.5 galones con la finalidad de dejar visible lo más posible del bastidor para acercar la Softail Standard a la cultura de la personalización.

Además, esto define la línea que se encuentra delante del asiento solitario que está a 26.8 pulgadas (sin carga) del piso. Así que si lo tuyo es rodar acompañado, primero tendrás que hacer unas cuantas modificaciones, ya que la Standard no incluye ni siquiera los soportes para colocar un asiento para el pasajero. Eso sí, hay que reconocer que esto le da una apariencia ultra limpia que recuerda las motos de antaño.

La salpicadera trasera está recortada para caer en el estilo Bobber y lleva las carcasas de bala cromadas para las luces intermitentes traseras, además de montar el porta placas en el centro para extender la cobertura un poco más. Harley tomó una página de algunos de sus competidores y ofrece la Softail Standard en un cuarteto de paquetes de accesorios preempaquetados para darle un comienzo rápido a tu proyecto de personalización. >>

## CHASIS

Harley-Davidson reimaginó el marco Softail que lanzó en 1984, y el nuevo esqueleto repara algunos de los pecados del pasado. El tubo de acero templado en el área del tubo inferior / cuna y la columna vertebral cuadrada permanecen, pero se eliminó aproximadamente el 50 por ciento del marco general para reducir el peso. No solo es más liviano, sino que es más rígido, maniobrable y mucho más cómodo en viajes largos que el marco anterior.

El ángulo del cabezal de dirección de 30 grados se traslada directamente a la horquilla y se acopla con el avance de 6.2 pulgadas y la distancia entre ejes de 64.2 pulgadas para brindar a la Standard de cierta estabilidad adicional durante vientos cruzados sin sacrificar mucha capacidad de giro. Las horquillas Showa no son ajustables, pero ofrecen una conducción que es superior a la habitual a través de la amortiguación uniforme que se ajusta automáticamente a la carga (una función que Showa llama Dual Bending Valve).



En la parte posterior hay un amortiguador escondido debajo del asiento para controlar el basculante triangular especial Softail, y si bien es ajustable en precarga, tienes que quitar el asiento para hacerlo. No nos queda muy claro por qué tomaron esta decisión, ya que Harley tiene un volante manual remoto para ajustes en los modelos FL. Un solo disco de 300 mm y una pinza de cuatro cilindros reducen la velocidad de la rueda delantera frente a un disco de 292 mm y un ancla de doble pistón en la trasera. Si

quieres protección ABS, puedes tenerlo por unos módicos 800 dólares adicionales.

## MOTOR

Para impulsar este nuevo modelo, Harley aprovechó el motor Milwaukee-Eight 107, que tiene una carrera de 100 mm y un diámetro de 111.1 mm que le dan un desplazamiento total de 107 pulgadas cúbicas (1,746 cc) con una relación de compresión de 10 a 1. Con 110 lb-pie de torque disponibles a 3,000 rpm, las



moto: **HARLEY-DAVIDSON SOFTAIL**




sensaciones características de las motos de Harley están más que aseguradas.

Como de costumbre, se enfría con aire, aunque los bordes de la aleta de enfriamiento sin pulir son bastante discretos bajo el acabado opaco. Entre los tubos inferiores, un enfriador de aceite oscurecido está colocado donde puede respirar y proteger la sangre del motor del calor residual excesivo.

Un sistema de transmisión primaria de estilo cadena combina la potencia del motor con la transmisión de seis velocidades a través de un embrague de deslizamiento y asistencia que ofrece un ligero tirón de la palanca y mitigación del torque de arrastre para cambios descendentes seguros y agresivos. Dado que el nuevo motor utiliza un solo árbol de levas para las cuatro varillas de empuje de la válvula, la geometría vuelve a su configuración anterior a la Twin Cam junto con una reducción concurrente en el tamaño de la nariz. Cada cabeza lleva cuatro obturadores para ayudar en la aspiración y ventilación completas, y el control de la inducción se maneja mediante un solo cuerpo de aceleración de inyección electrónica en un colector de admisión común para alimentar ambos cilindros.

Eso es todo en cuanto a la electrónica. La Softail Standard no lleva ninguno de los equipos de seguridad y calidad de conducción más nuevos; vamos, fuera del ABS, ni siquiera se menciona que el equipo esté disponible como opción. La transmisión final es mediante una correa reforzada con carbono, y la relación de transmisión general gira a una velocidad máxima de alrededor de 110 mph. Más que suficientes para sentir cómo el viento te empuja con ganas.

En cuanto al color, el esquema pintura inaugural con el que sale de la fábrica es un Negro Vivo con unos discretos gráficos en el tanque de gasolina. El precio es bastante asequible para la marca, pues arranca en \$13,599; aunque este puede subir rápidamente si "le das vuelo a la hilacha" con la lista de artículos opcionales del vasto catálogo de Harley-Davidson.

La Softail Standard no solo es un paso más en la estrategia de la marca de Milwaukee de crear 100 motos nuevas, sino que es testimonio de que la marca está escuchando al mercado y lanzando máquinas no tan grandes que le ayuden a llegar a un segmento que pide motos más prácticas para el día a día. 

# NO PAGUE IMPUESTOS DE MAS, CONSULTE CON LOS EXPERTOS



## STUDIO

**BUSINESS MANAGEMENT  
CONSULTANTS, INC.**

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

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



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

## XPO Logistics

XPOLOGISTICS | 855.295.7504

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

## WAL\*MART TRANSPORTATION

WAL\*MART | 800.803.7348

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

## LANDSTAR

LANDSTAR | 800.435.4010

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

## SCHNEIDER NATIONAL

SCHNEIDER | 800.447.7433

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

## SAIA

SAIA | 800.765.7242

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



servicios: **BOLSA DE TRABAJO**

96

AGOSTO DE 2020 | TRANSPORTE LATINO



# ¿BUSCAS EMPLEO?



## BOLSA DE TRABAJO



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

elexity<sup>VHH</sup>  
Hamburg fährt elektrisch





Mercedes-Benz





# Sigamos rodando.

Arrendamiento desde \$1,899 al mes.  
\$0 de enganche.

Sólo para clientes calificados



Cuando el camino se pone difícil, un poco de ayuda sirve de mucho. Por eso estamos haciendo más fácil que nunca el ponerte a rodar en un Mack® Anthem® Dormitorio de 70" con pagos desde \$1,899 al mes y \$0 de enganche en los modelos 2019 y 2020 para clientes calificados. Visita [MackTrucks.com/FairValue](http://MackTrucks.com/FairValue) o acude a tu distribuidor local para más detalles.

**Actúa ahora. Oferta válida hasta 9/30/20.**

Ejemplo de pago de arrendamiento basado en un plan de 60 meses y 110,000 millas al año. El/los pago(s) mensuales están sujetos a cambio con cualquier modificación de especificaciones que afecte el precio de lista o valor residual. Oferta válida únicamente para clientes calificados de Flotas. Mack Financial Services se reserva el derecho de modificar o cancelar este programa en cualquier momento sin necesidad de aviso y a su propia discreción. Los términos finales aprobados de la transacción incluyendo el pago de renta inicial están sujetos a las normas y políticas estándar de otorgamiento de créditos de Mack Financial Services. Las aprobaciones indicarán los términos del programa y cualquier otra condición que Mack Financial Services considere apropiada. No todos los clientes calificarán. Esta oferta está disponible únicamente para residentes de los Estados Unidos. Esta oferta expira el 30 de septiembre de 2020.

**BORN  
READY.**