

PETERBILT 567 | DAF CF | GMC SAVANA | HONDA REBEL 500

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

FEBRERO

MAGAZINE

2024

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com

CAMIONETA



GMC CANYON

AMERICANO

VOLVO ES UN REFERENTE MUNDIAL EN EL TRANSPORTE DE LARGA DISTANCIA Y LA SERIE VNL ES UN CLARO TESTIMONIO DE ELLO. CON UNA TRABAJADA AERODINÁMICA, OFRECE UNA BAJA RESISTENCIA AL VIENTO Y LOS JUEGOS ÓPTICOS DE LED GARANTIZAN UNA GRAN VISIBILIDAD. EL INTERIOR ES SUMAMENTE CÓMODO Y BIEN EQUIPADO, LO QUE HACE LAS DELICIAS DE LOS CONDUCTORES QUE PASAN DÍAS A BORDO.

VNL



**ACELERANDO
LOS CAMIONES ELÉCTRICOS.**



DAF



PAG.

18

VOLVO VNL

Volvo es un referente mundial en el transporte de larga distancia y la Serie VNL es un claro testimonio de ello. Con una trabajada aerodinámica, ofrece una baja resistencia al viento y los juegos ópticos de LED garantizan una gran visibilidad. El interior es sumamente cómodo y bien equipado, lo que hace las delicias de los conductores que pasan días a bordo.

26

DEL MUNDO



DAF CF 2024

En el mundo de los vocacionales europeos, el DAF CF es uno de los más versátiles, con un excelente desempeño en cualquier tipo de trabajo; desde entrega y recogida hasta el demandante sector de la construcción. Con un eficiente y poderoso tren motriz, así como un confortable y atractivo interior, ponerse al volante es un verdadero placer.

32

VOCACIONAL



PETERBILT 567 2024

La durabilidad es uno de los rasgos más importantes para un camión vocacional, pues tendrá que rodar por caminos mucho más complicados y demandantes que otros camiones nunca pisan. Con seis motores disponibles, incluyendo uno de gas natural, cubre prácticamente todas las necesidades del exigente segmento de los vocacionales.

42

UTILITARIO



GMC SAVANA 2024

Los últimos diez años han visto una reinvencción del segmento de las vans de trabajo con la llegada de varios modelos de inspiración europea. Pero en GMC están convencidos que su fórmula probada y comprobada es la correcta. Eso sí, despídanse del motor diesel porque ya no está disponible.

CONTENIDO | DIRECTORIO

4

FEBRERO DE 2024 | TRANSPORTE LATINO



ÚNETE A NOSOTROS EN EL NTEA WORK TRUCK SHOW MARZO 5-8



NTEA
THE WORK TRUCK ASSOCIATION
MEMBER

WWW.ISUZUCV.COM

© 2024 Isuzu Commercial Truck of America, Inc.



**ENCUENTRA
LA NUEVA APP DE**



**PARA IPAD,
IPHONE Y
ANDROID**



ES GRATIS!



Available on the App Store



HONDA REBEL 500 2024

Es difícil dejar de lado el encanto que tienen las motos de antaño, aunque es inevitable negar el impacto que ha tenido la tecnología en los últimos años. La Rebel 500 une lo mejor de dos mundos, pues es una máquina con diseño de la vieja escuela, pero equipada con asistencias y comodidades del siglo XXI.



GMC CANYON

Si rodar fuera de la carretera es lo que hace latir tu corazón, las renovadas Canyon te van a encantar. Ahora hay solo un motor en lugar de tres, pero es más potente y tiene más torque.



EVITA FRAUDES

Las tarjetas de combustible son un gran aliado para los transportistas y gerentes de flota, pues no solo te permiten tener una cuenta específica para los gastos en combustible, sino que en muchas ocasiones incluyen descuentos y beneficios adicionales.



RIENDA CORTA

Los sistemas de postratamiento de gases contaminantes han hecho maravillas por el medio ambiente y el consumo de combustible, pero también han añadido costos antes inexistentes a los gastos en mantenimiento.



TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.

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

Advertising: 888.628.2188

Distribution T.L.P. Distribution 310.429.0250

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

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

PR Director Leslie Johnson
[pr@transportelatino.com]

Executive Editor Steve Sturgess
[sturgess@transportelatino.com]

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

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

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

Transporte Latino Magazine serves the commercial market truck and trucks of Class 3 to 8. Entire contents of Transporte Latino Magazine are copyright ©2024 by Transporte Latino Publishing Inc. No part of this magazine may be reproduced or transmitted in any form or by any means. Statements, opinions and points of view expressed by the writers and advertisers are their own and do not necessarily represent those of the publisher. Published in the USA.



Audited Circulation
95,500 monthly

Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.



CONTENIDO | DIRECTORIO

6

FEBRERO DE 2024 | **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.

©SOPUS Products Todos los derechos reservados.



Las reglas que rigen la clasificación de contratistas independientes del DOT volverán a los cambios anteriores a 2021 el 11 de marzo - cambios en las reglas que afectan a los contratistas en todas las carreras, pero que tienen enormes implicaciones para los conductores de camiones propietarios-operadores y las flotas que los utilizan. La clasificación actualizada de la administración Biden de contratistas independientes vuelve a enfatizar cómo se deben "considerar" seis factores económicos al determinar la clasificación de contratista independiente (CI) versus empleado. El DOT llama a esto un análisis de la "totalidad de las circunstancias", por lo que ningún factor tiene más peso que otros para determinar el estatus de un trabajador. Por el contrario, las reglas de la era Trump enfatizaron dos factores centrales al tomar una determinación de clasificación: la naturaleza y el grado de control sobre el trabajo, y la oportunidad del trabajo de obtener ganancias o riesgo de pérdida.

El DOT dijo en su norma final que, como cuestión general, la mayoría de los empleados, sindicatos y grupos de defensa de los trabajadores expresaron su apoyo a la propuesta de rescindir la norma de la era Trump. Por el contrario, los comentaristas que se identificaron como contratistas independientes y entidades comerciales en general se opusieron a la propuesta, "criticando la prueba de realidad económica propuesta por el departamento como ambigua y parcial en contra de la contratación independiente". El presidente de la Asociación de Camioneros de Montana, Duane Williams, dijo que la subjetividad de las reglas puede sofocar el espíritu empresarial de los CI que podrían iniciar sus propios negocios. "Creo que estas reglas tienen muchas consecuencias no deseadas, como la seguridad", dijo Williams. "No es bueno. No nos gustan las nuevas reglas".

No todos los transportistas se ven igualmente afectados por el cambio de reglas. Smith Transfer, con sede en Evansville, Indiana, cuenta con 32 camiones en su flota y se especializa en transporte y carga de alimentos dentro de un radio de 500 millas. John Dyer, presidente de Smith Transfer, dijo que su empresa no tiene ningún CI en su cuerpo de conductores, por lo que el cambio de reglas no tiene ningún impacto.

En otros lugares, el impacto de la norma CI depende de cómo haya evolucionado la industria camionera local. "El CI no es un gran problema aquí, ya que no conozco ninguna empresa que

¿AFECTARÁ LA NORMA DE CI?



utilice ese sistema", dijo Gareth Sakakida, presidente y director ejecutivo de la Asociación de Transporte de Hawaii. La falta de contratistas independientes se debe a la cultura camionera única de las islas, que carece de un verdadero componente OTR.

Sakakida dijo que algunas compañías de transporte en Hawái han probado el sistema propietario-operador en el pasado, pero no ha tenido éxito, y no tiene conocimiento de que nadie en Hawái lo esté haciendo ahora. Incluso en el continente, hay lugares donde la preocupación por las reglas de los contratistas no es tan alta. Rick Clasby, director ejecutivo de la Asociación de Camioneros de Utah, dijo que el modelo de contratista independiente no es un factor importante allí. "No estoy seguro de por qué, pero simplemente no hay muchos de nuestros miembros que

contraten contratistas independientes", dijo Clasby. FedEx es una excepción que mencionó. Debido a que son muy pocos los que se ven afectados por las reglas del estado, Clasby dijo que aún no ha sido un tema de mucha discusión.

Ese no es el caso en Alaska, donde varias grandes empresas de transporte utilizan contratistas independientes. Josh Norum es el presidente de Sourdough Express, una empresa de transporte y mudanzas con sede en Fairbanks que cuenta con 100 conductores. Utiliza alrededor de 30 conductores por contrato. Los operadores actúan como entidades empresariales independientes que compran y poseen sus propios camiones. Norum, ex presidente de la Asociación de Camioneros de Alaska, dijo que la prueba de seis puntos es demasiado vaga y abierta a interpretación.

"La pregunta más importante cuando veo la definición, y aquí es donde nos quedamos atrapados, es de dónde provienen sus ingresos. Para algunos de nuestros conductores independientes, sus ingresos provienen 100% de nosotros", dijo Norum, añadiendo que bajo su contrato, mañana los conductores independientes podrían salir y trabajar en otro lugar. En Alaska, el transporte por carretera puede ser estacional, por lo que los conductores pueden buscar trabajo en otros lugares cuando las cosas van lentas. Actualmente, el negocio está muy activo ya que las carreteras de hielo hacia North Slope están abiertas para los camiones. Norum dijo que los litigios son la mayor amenaza debido a la subjetividad y que las normas para contratistas independientes afectan a unas cinco empresas de transporte por carretera de Alaska. [7/15](#)

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





ATRI QUIERE TU OPINIÓN SOBRE EL TIEMPO DE DETENCIÓN


¿Cómo afecta el tiempo de detención a tu día a día? El Instituto Americano de Investigación del Transporte quiere saberlo y está pidiendo a los transportistas y propietarios-operadores que completen una encuesta en el sitio web de ATRI sobre las consecuencias de la detención de conductores en la industria del transporte por carretera.

"La detención de conductores es un problema de todos y no va a desaparecer", Stephen A. Truono, vicepresidente ejecutivo y director de riesgos de Industrias NFI, dijo en un comunicado de prensa de ATRI. "Si bien los transportistas se han esforzado por abordarlo en los últimos años, la investigación exhaustiva sobre detenciones del ATRI arrojará luz sobre el impacto y la escala de la detención de conductores tanto en los camiones como en las cadenas de suministro en general".

La encuesta permitirá a los conductores compartir experiencias detalladas sobre el tiempo de detención y cómo se relaciona con sus operaciones. ATRI dijo que el estudio tendrá como objetivo proporcionar "nuevas investigaciones para documentar las consecuencias negativas generalizadas de la detención de conductores para los transportistas, los camioneros, los transportistas y la economía en su conjunto". El instituto publicará encuestas separadas sobre el tiempo de detención para los conductores y transportistas/receptores de la empresa a finales de este año. Los participantes recibirán una copia anticipada del informe completo, dijo ATRI.

El pasado mes de diciembre, la Fundación

OOIDA envió un estudio a sus miembros para proporcionar a las agencias gubernamentales una mejor comprensión de los impactos del tiempo de detención en la industria del transporte por carretera. La Fundación dijo que el tiempo de detención no remunerado no sólo es una carga financiera sino que también tiene un impacto negativo en la seguridad. Los resultados de la encuesta permitirán a la Fundación presentar soluciones para solucionar ese problema. Una encuesta anterior de la Fundación reveló que los conductores pierden más de \$1,500 cada semana en tiempo de detención no compensado.

La Administración Federal de Seguridad en el Transporte también está inmersa en un estudio que incluye un análisis de la prevalencia del tiempo de detención. FMCSA habló sobre el estudio en la Feria de camiones de América Central 2023 y planea publicar los hallazgos en 2025. Como parte del estudio, la FMCSA recopilará datos para determinar la frecuencia y gravedad del tiempo de detención, evaluará las soluciones tecnológicas de sistemas de transporte inteligentes existentes para medir el tiempo de detención y redactará un informe final respondiendo preguntas de investigación y ofreciendo estrategias para reducir el tiempo de detención. "Tenemos la esperanza de que la realización de estos estudios y la publicación de los informes aumenten la visibilidad de lo que yo llamo fallas de los micromercados, que han existido durante un tiempo", dijo Tom Keane, administrador asociado de la FMCSA, en marzo pasado en MATS. 

El presidente de Volvo Trucks Norteamérica, Peter Voorhoeve, calificó el debut del VNL de próxima generación como "un gran salto adelante", y señaló que los bocetos del diseño del camión comenzaron "con una hoja de papel en blanco", añadiendo que la aerodinámica y la ingeniería reestructuradas resultantes logran una mejora en la eficiencia del combustible de hasta un 10% con respecto a los modelos de la generación anterior. "Este es nuestro camión más innovador, más seguro y con menor consumo de combustible hasta la fecha", afirmó. El aumento de hasta el 10% en la economía de combustible es una combinación de una mejora del 7% en la aerodinámica y un 3% en la mejora del tren motriz.

El nuevo VNL será la plataforma que Volvo utilizará para introducir todas sus próximas tecnologías, incluidos sistemas de propulsión eléctricos de batería, pilas de combustible y motores de combustión interna de combustible renovable e hidrógeno. La primera infraestructura eléctrica de 24 voltios en la industria camionera de América del Norte permitió que los ingenieros utilizaran componentes más pequeños y livianos. El sistema de 24 voltios también era necesario para soportar sistemas redundantes y autónomos.

El nuevo Volvo VNL tiene cuatro niveles de equipamiento exterior e interior (Core, Edge, Edge Black y Ultimate) y seis configuraciones de cabina: VNL 300 Day Cab; VNL 440 Cama con techo medio de 42 pulgadas; VNL 640 Cama con techo medio de 62 pulgadas; VNL 660 Cama de altura completa de 62 pulgadas; VNL 840 Cama con techo medio de 74 pulgadas; y VNL 860 con cama de altura completa de 74 pulgadas.

Según el director de diseño global de Volvo, Jonathan Disley, el NextGen VNL presenta un diseño de cabina aerodinámico y angular inspirado en el Super Truck 2 en forma de cuña y un parabrisas curvo y unido: factores clave para lograr una mejora de hasta un 10% en la eficiencia del




NUEVO VNL VOLVO RENUEVA SU BUQUE INSIGNIA



combustible. Se crearon ganancias aerodinámicas adicionales a partir de la integración de espacios libres más estrechos alrededor de áreas de aire turbulento como las aberturas de las ruedas, la defensa y el cofre, los carenados del chasis y la promoción de un espacio más estrecho para el remolque.

El motor D13 de última generación, disponible con 405 a 500 HP y 1,750 a 1,950 lb-pie, está equipado con una transmisión I-Shift optimizada, que presenta velocidades de cambio hasta un 30% más rápidas. El Turbo Compounding de 13 litros seguirá siendo el motor estándar en el nuevo VNL.

El nuevo VNL incluye una variedad de características de seguridad activa y pasiva patenta-

das nuevas y mejoradas, incluido Volvo Active Driver Assist Plus con Pilot Assist, que proporciona centrado activo en el carril. Volvo Active Driver Assist Plus funciona con Volvo Dynamic Steering, que mejora las maniobras en todas las velocidades, incluido un retroceso más controlado, aumenta la estabilidad en todas las velocidades de la carretera y se adapta y corrige los vientos cruzados, las curvas de la carretera, los arcones blandos o situaciones de emergencia como falla de un neumático. La nueva función de detección de peatones alerta al conductor cuando un peatón o ciclista puede estar en su camino o en puntos ciegos y activará el frenado automático de emergencia frontal para objetos directamente en el camino. 




CAE TRANSPORTE EN 2023 EL TONELAJE CAYÓ UN 1.7%

Aunque a muchos propietarios-operadores y flotas pequeñas que lo vivieron durante el último año no les sorprenda la caída en el volumen de carga, las calculadoras lo han hecho oficial: los camiones transportaron menos carga en 2023 que en 2022, según el índice de tonelaje de camiones de alquiler de la Asociación de Transportistas Americanos.

El índice desestacionalizado mostró un aumento del 2.1% en el tonelaje transportado en diciembre con respecto a noviembre, con una lectura del índice de 115.7 en comparación con 113.3 en noviembre. El economista jefe de ATA, Bob Costello, señaló, sin embargo, que el tonelaje permaneció en recesión durante el año a pesar del mejor final.

"El transporte de mercancías por contrato, que es lo que compone nuestro índice, en diciembre estuvo un 2.6% por encima del mínimo de abril", dijo Costello. "Durante todo el año, el tonelaje se contrajo un 1.7% con respecto a los niveles de 2022. Esto convierte a 2023 en la peor lectura anual desde 2020, cuando el índice cayó un 4% con respecto a 2019, y el único año desde 2020 en el que el tonelaje se contrajo".

En comparación con diciembre de 2022, el índice cayó un 0.5%, lo que supuso la décima disminución interanual consecutiva, aunque la más pequeña durante ese período. En noviembre, el índice bajó un 1.6% respecto al año anterior. El índice no desestacionalizado, que representa la variación del tonelaje efectivamente transportado por las flotas, alcanzó 110.7 en diciembre, un 1.9% por debajo del nivel de noviembre (112.8). Al calcular el índice, 100 representa 2015. El índice de tonelaje de camiones de alquiler de ATA está dominado por flete por contrato en contraposición al flete del mercado al contado. 

MÁS EXIGENCIAS AL TRANSPORTE AUMENTARÍAN EXIGENCIAS EN CALIFORNIA

Un senador del estado de California ha presentado una legislación que incluye dos disposiciones que afectarían a los camioneros y fabricantes de equipos que tienen su sede o hacen negocios en el estado. El proyecto de ley del Senado 961, presentado por el senador de California Scott Wiener (D-San Francisco) el 23 de enero, requeriría que todos los vehículos (vehículos de pasajeros, "camiones" y autobuses) fabricados o vendidos en el estado estén equipados con limitadores de velocidad que impiden que el conductor exceda el límite de velocidad en más de 10 millas por hora. Los limitadores de velocidad según el proyecto de ley "sólo podrían ser desactivados temporalmente por el conductor del vehículo". El requisito comenzaría con el año modelo 2027, en caso de que el proyecto de ley se apruebe y se convierta en ley. Los vehículos de emergencia estarían exentos del requisito.

Además de los limitadores de velocidad, el proyecto de ley también requeriría que cada "camión, remolque o semirremolque" con un peso bruto vehicular de más de 10,000 libras que

se fabrique, venda o registre en California esté equipado con protecciones laterales. También requeriría que los conductores de estos vehículos "realicen inspecciones periódicas de las protecciones laterales en busca de daños y funcionalidad y reparen o reemplacen las unidades dañadas según sea necesario".

El proyecto de ley define las protecciones laterales como un "sistema de protección lateral" que brinda "protección contra choques para un automóvil mediano para evitar la intrusión del espacio de supervivencia de los ocupantes cuando se golpea en cualquier lugar y desde cualquier ángulo [a] cualquier velocidad de hasta 40 millas por hora. También se requeriría que los guardias cubran y protejan "cualquier espacio expuesto entre las ruedas delanteras y traseras" de los vehículos incluidos.

Por supuesto, tanto los limitadores de velocidad como las protecciones laterales contra el empotramiento también están bajo el microscopio con posibles mandatos para los transportistas y fabricantes a nivel federal. La Administración



Federal de Seguridad de Autotransportes publicará una propuesta de reglamentación en cualquier momento para exigir limitadores de velocidad en camiones pesados. Asimismo, el año pasado la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en Carreteras publicó un aviso anticipado de la reglamentación propuesta, lo que indica que seguirá adelante con la elaboración de normas que exigirían que los remolques estén equipados con protecciones laterales inferiores. [TTL](#)

300 MILLONES PARA ESTACIONAMIENTO DOT ANUNCIA SUBVENCIONES

El Departamento de Transporte de Estados Unidos anunció el jueves más de 4,900 millones de dólares en financiación para proyectos de infraestructura de dos programas de subvenciones federales. La financiación del Programa de Subvenciones Infraestructura para la Reconstrucción de Estados Unidos (INFRA por sus siglas en inglés) para la última ronda incluyó más de 300 millones de dólares para cinco proyectos de estacionamiento de camiones en todo el país.

"Cuando los camioneros no tienen un lugar seguro para estacionar, nos encontramos en una situación sin salida", dijo Todd Spencer, presidente de la Asociación de Conductores Independientes Propietarios-Operadores. "Debemos continuar conduciendo mientras estamos fatigados o fuera del tiempo legal de conducción, o estacionarnos en un lugar no designado e inseguro como al costado de la carretera o en un lote abandonado. Obliga a los camioneros a elegir entre seguridad y seguimiento de las reglas federales de horas de servicio." [TTL](#)

LOS CINCO PROYECTOS DE ESTACIONAMIENTO PARA CAMIONES QUE ESTÁN RECIBIENDO FINANCIACIÓN SON:

- \$92,883,609 para el DOT de Missouri, que financiará tres segmentos de un programa más amplio para reconstruir 191 millas de la I-70 en todo Missouri. El proyecto incluye nuevas instalaciones de aparcamiento para camiones y sistemas de información sobre aparcamientos para camiones.
- \$12,287,247 para un proyecto conjunto entre los DOT del estado de Washington, California y Oregón para un sistema regional de gestión de información de estacionamiento de camiones en aproximadamente 54 instalaciones de estacionamiento para camiones a lo largo del corredor I-5 en los tres estados.
- \$8 millones para el DOT de Wisconsin para reconstruir un área de descanso ubicada cerca de Sparta, Wisconsin, a lo largo de la I-90. Este proyecto ampliará el estacionamiento para camiones de 16 a aproximadamente 70 lugares, reemplazará el pavimento deteriorado y construirá una nueva instalación modernizada con baños que cumplan con la ADA.
- \$180,009,420 para el Departamento de Transporte de Florida para agregar aproximadamente 917 espacios de estacionamiento para camiones en cuatro sitios a lo largo de la I-4 en Florida Central, que incluye ubicaciones en los condados de Volusia, Seminole y Osceola.
- \$40,798,046 para la Autoridad del Aeropuerto Lehigh-Northampton para construir una instalación de carga multimodal consolidada en el Aeropuerto Internacional de Lehigh Valley con conectividad al Sistema Nacional de Carreteras. La instalación incluirá un camino de acceso exclusivo y mejoras en las intersecciones; un edificio de carga; área de operaciones de carga directa de camión a avión; y mejoras en la infraestructura de aguas pluviales. El proyecto también creará una zona segura de estacionamiento para camiones, como alternativa a la práctica actual de estacionar fuera del sitio en lugares cercanos no autorizados.

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



VENTAS RÉCORD PARA ISUZU EN 2023

ISUZU
Isuzu Commercial Truck of America, Inc.


Isuzu Commercial Truck of America, Inc., distribuidor de los camiones de cabina baja delantera más vendidos en Estados Unidos, anunció que estableció múltiples récords de ventas en 2023, lo que convirtió el año pasado en su nuevo punto de referencia para las ventas mayoristas y minoristas de camiones Isuzu.

Isuzu estableció récords en vehículos entregados a concesionarios, los concesionarios Isuzu entregaron más camionetas Isuzu y vendieron más repuestos que en cualquier otro año en los

40 años de historia de Isuzu en los EE. UU.; todos récords para camiones y repuestos Isuzu en los Estados Unidos.

"A pesar de algunos problemas continuos en la cadena de suministro en el primer semestre, 2023 resultó ser un año excepcional para las ventas de camiones Isuzu", dijo Shaun C. Skinner, presidente de Isuzu Commercial Truck of America e Isuzu Commercial Truck of Canada. "Las razones son simples: la lealtad de nuestros clientes, el compromiso de nuestro concesionario, la diligen-

cia de nuestro equipo de campo y una línea de productos que está sincronizada con el mercado".

Skinner continuó: "Esperamos que en 2024 nuestro impulso crezca. En los próximos doce meses presentaremos una cabina completamente rediseñada, una nueva y sofisticada tecnología de asistencia al conductor y nuestro primer camión eléctrico, el NRR EV. A pesar de las preocupaciones regulatorias y la incertidumbre habitual de un año electoral, creemos que estamos bien posicionados para hacer de 2024 otro año récord para Isuzu". 

SE VA HUTCHESON RENUNCIA A LA FMCSA

La Administración Federal de Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés) anunció el 10 de enero que Robin Hutcheson, administradora de la agencia desde septiembre de 2022, planeaba renunciar a partir del 26 de enero. Sue Lawless, directora ejecutiva y directora de seguridad de FMCSA, se desempeñará como administradora adjunta interina y dirigirá la agencia. Hutcheson fue la elección de la administración Biden en enero de 2022 para dirigir la FMCSA después de que la primera administradora interina de la administración, Meera Joshi, dejara el puesto.

"Ha sido el honor más profundo servir en la Administración Biden-Harris, y agradezco al presidente Biden por nombrarme para estos roles", dijo Hutcheson. "Agradezco al Secretario

Buttigieg por su liderazgo y confianza y reconozco el dedicado equipo de profesionales del Departamento de Transporte que trabajan mano a mano con socios de la industria para servir al pueblo estadounidense y hacer que nuestro país siga avanzando".

Antes de ser nombrada administradora adjunta de la FMCSA, Hutcheson se desempeñó como subsecretario adjunto de Política de Seguridad para el Departamento de Transporte de EE. UU. en la administración Biden-Harris, liderando la política de seguridad para el departamento y coordinando otros esfuerzos como la respuesta y recuperación de COVID-19.

Antes de Hutcheson, la FMCSA no había tenido un administrador de tiempo completo desde Ray Martinez, quien renunció al cargo en octubre

de 2019. Mientras tanto, el trabajo lo ocuparon Jim Mullen, Wiley Deck, Joshi y luego Hutcheson, cada uno como administrador interino.

Como administradora, Hutcheson se centró en la seguridad de los conductores de camiones y autobuses para mejorar los resultados de seguridad y fortalecer la cadena de suministro, dijo la FMCSA. Durante su mandato, bajo la dirección del Congreso, la FMCSA estableció la Junta Asesora de Mujeres en el Transporte, el Grupo de Trabajo de Arrendamiento de Camiones y más.

Cabe destacar también que, durante su mandato, la agencia comenzó a actuar en respuesta a las peticiones de la industria en torno a una mayor aplicación de las regulaciones de transparencia del transporte de mercancías intermedias y normas finalizadas destinadas en parte a

ATA RELANZA WOMEN IN MOTION AHORA SERÁ UN CONSEJO

La Asociación de Transportistas Americanos relanzó a mediados de enero su programa Mujeres en Movimiento (WIM por sus siglas en inglés) como un Consejo ATA. La organización dijo que la medida permitirá que las mujeres de la industria del transporte y el transporte se unan a una comunidad dinámica y en crecimiento centrada en el desarrollo profesional y la tutoría. "Desde sus inicios, Women in Motion se ha centrado en promover el papel de las mujeres en la industria del transporte por carretera", dijo la directora de operaciones de ATA, Sarah Rajtik, copresidenta de Women in Motion. "Con esta transición, esperamos capitalizar el trabajo que ya hemos realizado para llegar a un grupo mucho más grande, creando más oportunidades para que las mujeres se conecten y se empoderen entre sí para hacer que esta gran industria sea mejor para todos".


"Al relanzar WIM como un Consejo ATA esperamos crear una comunidad de mujeres con ideas afines en esta industria", dijo la presidenta y directora ejecutiva de la Iowa Motor Truck Association, Brenda Neville, copresidenta de Women in Motion. "Animo a



LOS MIEMBROS DE WIM SON ELEGIBLES PARA RECIBIR UNA SERIE DE BENEFICIOS EXCLUSIVOS, QUE INCLUYEN:

- Acceso al anuario electrónico WIM.
- Boletines informativos trimestrales con artículos especiales escritos por miembros de WIM, próximos eventos y formas de participar.
- Alertas de acción con actualizaciones legislativas.
- Precios para miembros en productos, cursos, eventos y más.
- Ubicación prioritaria cuando se envían solicitudes de oradores de la Oficina de Oradores de WIM.
- Acceso a eventos de networking WIM en reuniones ATA.
- Cinta WIM en eventos ATA.
- Elegible para cualquier premio WIM.
- Los miembros corporativos figuran en el sitio web de WIM con un enlace a la página web de la empresa.
- Los miembros corporativos recibieron un logotipo especial que pueden utilizar para identificarse como afiliados.

cualquier mujer en esta industria, desde conductores hasta técnicos y despachadores hasta la alta dirección, a que se unan a nosotros mientras trabajamos para dar forma al

futuro de esta industria, derribando barreras y allanando el camino para una nueva era de inclusión y liderazgo en el transporte por carretera". 

apretar los tornillos contra el fraude en los mercados de transporte de mercancías, permitiendo suspensiones de autoridad más rápidas con reclamos.


La agencia también comenzó a trabajar para realizar cambios en su sistema de medición de seguridad y el sistema para determinar la aptitud de seguridad de un transportista, entre otras cosas, incluido el reinicio de la búsqueda de un mandato para el uso de limitadores de velocidad y sistemas automáticos de frenado de emergencia en camiones pesados.

La Asociación de Conductores Independientes Propietarios-Operadores agradeció a Hutcheson por su tiempo como administradora de la FMCSA. "Agradecemos a la administradora Hutcheson por su servicio a nuestra nación y sus esfuerzos para mantener las carreteras de Estados Unidos seguras para los camioneros y todos los usuarios de las carreteras", dijo el presidente de OODA, Todd

Spencer. "Le deseamos lo mejor y esperamos trabajar con el nuevo liderazgo de FMCSA".

El presidente y director ejecutivo de la Asociación de Transportistas Americanos, Chris Spear, también elogió el mandato de Hutcheson como jefe de la FMCSA. "La administradora Hutcheson dirigió a la FMCSA en un momento crítico en el que la pandemia, los desastres naturales, la escasez de mano de obra y las interrupciones de la cadena de suministro desafiaron la economía del transporte de carga de maneras nunca antes vistas", dijo Spear. "La industria del transporte por carretera de Estados Unidos es el corazón de esta nación, y dependemos de socios en el gobierno como la Administradora Hutcheson, quienes valoran los datos y los aportes de las partes interesadas para satisfacer las necesidades del mundo real y garantizar el movimiento seguro de carga a través de las carre-



teras de nuestra nación. Aplaudimos su comunicación, transparencia y compromiso con ATA y nuestros miembros, y le deseamos lo mejor en sus proyectos futuros". 

“OLVIDAN” APNEA EN MANUAL DE FMCSA

La Administración Federal de Seguridad en el Transporte publicó a finales de enero su Manual del Médico Examinador (MEH por sus siglas en inglés) actualizado, que incluye actualizaciones de los Criterios de Asesoramiento Médico publicados en el Código de Reglamentos Federales.

El MEH proporciona información sobre los requisitos reglamentarios y orientación a los examinadores médicos (ME por sus siglas en inglés) que figuran en Registro Nacional de Examinadores Médicos Certificados de la FMCSA, que realizan exámenes físicos del DOT para conductores comerciales de todo tipo. La edición de enero de 2024 del MEH reemplazará todas las ediciones anteriores del manual.

La agencia señaló que el MEH "es un documento de orientación que no modifica ninguna regulación de la agencia ni establece ningún requisito para los ME o los conductores que no se encuentren en las regulaciones existentes".

La FMCSA publicó por primera vez el MEH en su sitio web en 2008, con la intención de brindar orientación a los médicos sobre los estándares de calificación física reglamentarios y la realización del examen físico del DOT. La FMCSA también ha publicado una guía para ME en forma de Criterios de asesoramiento médico, ahora publicados en 49 CFR parte 391, Apéndice A.

A estas alturas, el manual lleva oficialmente retirado casi una década. En 2015, debido a que parte de la información era obsoleta o de naturaleza prescriptiva, la FMCSA dijo que informó a los examinadores y a las organizaciones de capacitación que el manual ya no estaba en uso y no debía considerarse como una guía de la agencia. En 2022, la agencia lanzó un borrador del manual con cambios propuestos, luego aceptó comentarios públicos sobre el borrador. El nuevo manual incluye "numerosos cambios para mejorar la claridad, calidad y sustancia generales" del libro, "basados en sugerencias de los comentaristas", dijo la agencia.

Durante la última década, ha sido de especial preocupación para los camioneros la orientación sobre la Apnea obstructiva del sueño (OSA por sus siglas en inglés). En 2013, después de una explosión de referencias de candidatos a tarje-



tas médicas para pruebas y tratamiento de apnea durante los exámenes físicos del DOT, y una considerable confusión en torno al tema, el Congreso aprobó una legislación que prohibía a la FMCSA seguir pautas oficiales de apnea fuera de un proceso de reglamentación completo.

Sin embargo, un primer borrador del manual contiene directrices detalladas similares a las que la agencia había escrito cuando estaba llevando a cabo un proceso de elaboración de normas. (Luego retirado) en torno a la condición. Un borrador de manual posterior, de 2022, incluía simplemente un enlace a esas mismas recomendaciones de detección de apnea del sueño emitido en 2016 por la Junta Asesora de Revisión Médica y el Comité Asesor de Seguridad de Autotransportes de la FMCSA. La agencia continúa incluyendo ese enlace a la información de apnea para los examinadores en la versión final, con texto agregado para indicar que las recomendaciones conjuntas incluyen información sobre la detección y el diagnóstico de personas con AOS de moderada a grave, y no solo la certificación de dichas personas.

La FMCSA señaló que hizo "grandes esfuerzos en todo el MEH para distinguir entre requisitos regulatorios y orientación no vinculante", y

agregó que el manual deja claro que los médicos son libres de elegir si utilizan orientación y recomendaciones como base para la toma de decisiones. La agencia señaló además que debido a que el manual revisado no es un procedimiento de elaboración de reglas, no puede atender las solicitudes de ciertos comentaristas de exigir a los examinadores que utilicen criterios objetivos y específicos para la detección, el tratamiento y la evaluación del tratamiento de la apnea del sueño.

El manual también establece claramente que las regulaciones federales "no incluyen requisitos para que los ME examinen a las personas para detectar AOS o recomienden que un individuo sea remitido para una prueba de AOS", dijo la FMCSA, "y no incluyen métodos de prueba de diagnóstico preferidos, métodos de tratamiento, o requisitos para evaluar el cumplimiento del tratamiento. En cambio, el MEH presenta varias consideraciones para los EM al tomar una determinación de calificación física". La agencia añadió que "la guía del MEH deja en manos del ME determinar si un individuo necesita ser examinado [para detectar apnea del sueño] en función de las circunstancias individuales".

El manual actualizado también elimina la tabla de hipertensión (presión arterial alta), porque tenía "el potencial de crear confusión". En cambio, la FMCSA continuará con la guía en los Criterios de Asesoramiento Médico relacionado con la hipertensión. La FMCSA también proporcionó información adicional relacionada con personas con diabetes mellitus no tratada con insulina, incluidas consideraciones para los ME al realizar una determinación de calificación física para estas personas. La agencia dijo que está trabajando para obtener la aprobación de la Oficina de Gestión y Presupuesto para un nuevo Formulario de Evaluación de Diabetes Mellitus No Tratada con Insulina que, si se aprueba, los ME podrían utilizar como herramienta voluntaria y opcional para solicitar información adicional, con el consentimiento del conductor, al tomar una determinación de calificación física. La agencia dijo que espera revisar la guía contenida en el manual a más tardar cinco años después de su publicación y considerará en ese momento si debe ser retirado, reeditado o incorporado a la reglamentación. [FTL](#)



E-ACTT Modelo Monstrado

Diseño a su medida. Soporte Técnico de Fabrica

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

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



MARCA EL CAMINO

VOLVO VNL

VOLVO ES UN REFERENTE MUNDIAL EN EL TRANSPORTE DE LARGA DISTANCIA Y LA SERIE VNL ES UN CLARO TESTIMONIO DE ELLO. CON UNA TRABAJADA AERODINÁMICA, OFRECE UNA BAJA RESISTENCIA AL VIENTO Y LOS JUEGOS ÓPTICOS DE LED GARANTIZAN UNA GRAN VISIBILIDAD. EL INTERIOR ES SUMAMENTE CÓMODO Y BIEN EQUIPADO, LO QUE HACE LAS DELICIAS DE LOS CONDUCTORES QUE PASAN DÍAS A BORDO. »







POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

La reputación de Volvo como fabricante de camiones a nivel mundial es de las mejores del negocio, particularmente en el transporte de larga distancia. En Estados Unidos, una de sus series más prestigiadas desde hace más de 25 años es la VNL, la cual está compuesta por tractores que satisfacen las necesidades actuales de quienes se dedican a los arrastres largos mediante innovaciones en eficiencia, productividad, seguridad y tiempo en servicio. Está disponible en cinco diferentes modelos: VNL 300, 400, 740, 760 y 860. El primero es ideal para rutas cortas en las que el camión regresa a casa

cada día; mientras que el segundo tiene una cabina dormitorio de techo plano con una litera de 36" de ancho y está pensado para las aplicaciones de transporte a granel. El 740 tiene un dormitorio de techo medio y está diseñado para exprimir al máximo cada gota de combustible en rutas largas y aplicaciones donde el peso es especialmente importante.

En la parte alta de la gama tenemos al 760, que ha resultado el modelo más vendido de esta serie. Este camión está disponible una cabinas dormitorio de 70 x 96 pulgadas, la cual le otorga a los conductores todo el espacio que necesitan para realizar sus labores, desde llenar papeles, comer o descansar tras una larga jornada de trabajo. El 860

tiene un frente más aerodinámico y un parabrisas panorámico, así como un tablero y asiento optimizado para que el conductor esté muy cómodo. La cabina dormitorio de techo alto de 77" tiene espacio, amenidades y sitios de almacenamiento para que te sientas como en casa.

DISEÑO

Los diseñadores del Volvo VNL combinaron elementos de lenguaje de diseño de la marca sueca con nuevas características dinámicas. Los faros inclinados incluyen luces de día de LED y enmarcan el nuevo cofre y parrilla. Esta última lleva unas modernas y elegantes franjas onduladas horizontales y la clásica

americano: **VOLVO VNL**



ca franja inclinada con el logotipo de Volvo en el centro, además de un vistoso marco metálico alrededor que se extiende hasta la defensa -de tres piezas, para acelerar y reducir costos en las reparaciones-.

La toma de aire fue rediseñada y recolocada

para que el ingreso del mismo sea menos turbulento; además, el flujo de aire alrededor y arriba de la cabina fue optimizado con un nuevo chasis y carenado en el techo. Los espejos retrovisores dan una excelente visibilidad, pues además de los de las puertas lleva otros dos en el cofre que mejoran el ángulo de visión.

INTERIOR

Volvo es famoso por su atención a los acabados y obviamente la nueva serie orientada a los arrastres largos no iba a ser la excepción. Por ello, los diseñadores de la marca pusieron mucho énfasis en crear un ambiente confortable que incremente la productividad. El nuevo tablero coloca

los controles más usados al alcance de la mano del conductor y en el centro del panel de instrumentos hay una pantalla a color de cinco pulgadas donde se despliega información relevante, la cual puede ser configurada según las preferencias del conductor.

Si prefieres un poco más de equipamiento, está disponible un sistema de infotención con una pantalla táctil de 7 pulgadas, navegación y cámara de reversa. Este paquete incluye un sistema de sonido Premium con Bluetooth y Apple Carplay. Arriba del tablero encontrarás salidas de corriente de 12 volts y puertos USB para mantener completamente cargada la batería de dispositivos. »



Un elemento que nos gustó mucho es el volante inteligente de Volvo, el cual pone los controles para prácticamente todas las funciones de la interfaz del conductor al alcance de los dedos. Este volante está sujeto a la columna de la dirección con ajustes infinitos Volvo Position Perfect, la cual te permite mover el volante no solo en altura y profundidad sino también modificar el ángulo del mismo.

Por supuesto hay una gran variedad de opciones de asiento para la serie VNL, los cuales han sido diseñados para satisfacer las necesidades actuales y futuras de los conductores. Los asientos tienen una gran posición, una mayor cantidad de ajustes en altura y profundidad, y controles más accesibles. Además, está disponible uno que lleva una hielera incorporada bajo el asiento del pasajero, para que guardes bebidas y refrigerios. Si pides los tope de gama, además podrás regular la temperatura de los mismos.

Las 4 cabinas dormitorio disponibles en la Serie VNL están diseñadas para proveer a los conductores con un lugar de descanso cómodo y están equipadas con varias innovaciones para ahorrar espacio e incrementar la comodidad, entre las que destaca una nueva cabina de 70" disponible para los modelos 740 y 760.



Todas las cabinas llevan gabinetes curvos que se abren hacia atrás para maximizar el espacio, además de una litera con respaldo reclinable, algo nunca antes visto en Estados Unidos.

La iluminación de LED reduce el consumo de energía y provee una ambientación más suave, que te ayuda a relajarte. Además, el rediseñado panel de control del dormitorio te permite manipular la calefacción, el aire acondicionado y el sistema de sonido sin tener que contorsionarte en la litera. Pensando en la seguridad, también puedes utilizar este panel para poner los seguros o activar una alarma de pánico, de ser necesario.

Otra gran novedad para nuestro mercado es que por fin llega el nivel de equipamiento Globetrotter, el cual estará disponible únicamente para los "hermanos mayores" de la Serie VNL, el 760 y el 860. Estas cabinas son las más lujosas del portafolio de Volvo e incluyen un paquete aerodinámico completo, rines pulidos, los asientos más cómodos, un



refrigerador y un inversor, entre otras cosas.

MOTORES Y TRANSMISIONES

Cuando haces un camión que prácticamente va a vivir en la carretera, la eficiencia en los motores es lo más importante. El motor de serie de esta familia de camiones es el Volvo D13, el cual tiene una potencia de 405 a 500 HP y un torque que oscila entre las 1,450 y



1,850 lb-pie. Una de las novedades para este año es que el motor D13 Turbo Compound ahora viene de serie en todos los modelos VNL. Esta mecánica utiliza un sistema mecánico de recuperación del calor residual para capturar energía en el sistema de escape que le da al motor hasta 50 HP adicionales y una mejora en el consumo de combustible de hasta un 6.5 por ciento. >>

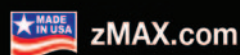
MAXIMA PROTECCION


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.



Quienes no necesiten tanta potencia pueden optar mejor por el Volvo D11, el cual tiene de 325 a 425 HP y un par motor de 1,250 a 1,550 lb-pie. También está disponible un Cummins X15, el cual tiene el mismo torque que el D13, pero una potencia que va de 400 a 565 caballos de fuerza. En cuanto a la transmisión, Volvo recomienda utilizar su altamente eficiente caja automatizada I-Shift, la cual está totalmente integrada con los motores e incorpora varios sensores que detectan la velocidad, inclinación y carga del camión, de modo que puede engranar la relación más adecuada para optimizar el consumo de combustible. Otras opciones son cajas Eaton Fuller manuales y automatizadas de 10, 13 y 18 velocidades o una automática Allison de 6 relaciones. 

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- Volvo D11 de 10.8 litros, 325 a 425 HP y 1,250 a 1,550 lb-pie
- Volvo D13 de 12.8 litros, 375 a 500 HP y 1,450 y 1,850 lb-pie
- Cummins X15 de 14.9 litros, 400 a 565 HP y 1,450 a 1,850 lb-pie

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos
- Neumática

TRANSMISIONES

- Automatizada Volvo I-Shift de 12, 13 o 14 velocidades
- Manuales Eaton Fuller de 10, 13 y 18 velocidades
- Automatizadas Eaton Fuller de 10, 13 y 18 velocidades
- Automática Allison de 6 velocidades

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática





**TOTAL HI-PERF 4T RACING
10W-50**







CAMALEÓNICO

DAF CF 2024

EN EL MUNDO DE LOS VOCACIONALES EUROPEOS, EL DAF CF ES UNO DE LOS MÁS VERSÁTILES, CON UN EXCELENTE DESEMPEÑO EN CUALQUIER TIPO DE TRABAJO; DESDE ENTREGA Y RECOGIDA HASTA EL DEMANDANTE SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN. CON UN EFICIENTE Y PODEROSO TREN MOTRIZ, ASÍ COMO UN CONFORTABLE Y ATRACTIVO INTERIOR, PONERSE AL VOLANTE ES UN VERDADERO PLACER. »

DAF rediseñó su camión vocacional, el CF, de punta a punta hace cinco años. En pocas palabras, pusieron en las calles un camión mejor en todos y cada uno de los aspectos: es más eficiente, cómodo y capaz que el modelo al que reemplazó y también, como no podía ser de otra manera, es menos amigable con el medio ambiente. El CF es la carta fuerte de DAF en el mercado de camiones de más de 18 toneladas. Las innovaciones para el motor, las nuevas cadenas cinemáticas y la aerodinámica optimizada lograron una significativa reducción del 7 % en el consumo de combustible. Además, la



nueva generación del CF es más ligera, lo que automáticamente te da una mayor capacidad de carga útil, y el renovado diseño del interior y exterior logran el máximo confort para

el conductor y unos vehículos más atractivos.

La normativa Euro 6 es quizá la más exigente del mundo en cuanto a emisiones con-





taminantes se refiere, lo que significa que todos los fabricantes han estado trabajando arduamente en los últimos años para asegurarse que sus vehículos cumplan con la

norma. Esta es una de las razones por las cuales DAF renovó el CF apenas cuatro años después de haber presentado el CF Euro 6 a mediados del 2013, presentando un camión con bajo costo de operación, además de muy cómodo y versátil. Existen tres diferentes cabinas (de día, dormitorio y Space Cab), tres motores, y numerosas configuraciones de chasis y eje, las cuales aseguran que el nuevo CF ofrece justo lo que necesitas.

DISEÑO

Durante el desarrollo del nuevo CF, DAF se inspiró en el aclamado XF Euro 6, lo cual queda patente en el diseño exterior, con una parrilla superior e inferior prominente que

resalta el parecido familiar, que se acentúa más con el panel cromado central que alberga el logotipo de DAF. La parrilla contribuye en gran medida a la eficaz refrigeración del motor para reducir el consumo de combustible al mínimo.

Los ingenieros de la firma holandesa prestaron mucha atención a la optimización del flujo de aire, por ello la nueva defensa de acero galvanizado con tomas de aire mejora la refrigeración del motor y reduce el consumo de combustible. Las salpicaderas, defensas y faldones laterales también se han rediseñado para optimizar la aerodinámica y evitar la acumulación de suciedad. >>





INTERIOR

La cabina del nuevo CF tiene numerosas innovaciones que mejoran el confort, la facilidad de uso y manejo, el diseño y la seguridad, la gran facilidad de acceso y el excelente espacio interior. Nuevos colores cálidos y de buen gusto en el tablero, asientos, cortinas, colchones y paredes que dotan al interior de una apariencia que hace que el conductor se sienta en un ambiente de lujo.

El panel de instrumentos se ha rediseñado con letras nuevas para lograr un aspecto más atractivo y moderno y mejorar la facilidad de lectura. Las funciones del panel de información del conductor también se han mejorado, y se ha incluido un contador del tacógrafo donde el conductor puede ver los tiempos de conducción y descanso que le restan.



Estas características mejoran el confort y la eficiencia, como sucede con los interruptores configurables por el conductor (MUX), que permiten al conductor ubicarlos en el salpicadero según prefiera. Los interruptores MUX también permiten una distribución óptima de otras funciones relacionadas con el funcionamiento de la superestructura o componentes como sistemas adicionales y patas

de apoyo para grúas.

Lo que permanece sin cambios son la mesa deslizante y el gran espacio de almacenamiento. El nuevo interruptor de las luces interiores es de muy fácil uso con atenuación para los modos de "conducción nocturna" y "relax". Todas las funciones relacionadas con la velocidad (incluidas el control de crucero, control de crucero predictivo y control de crucero adap-



table) se agrupan ahora de forma lógica y perfecta a la derecha del volante configurando una excelente interfaz hombre-máquina.

MOTOR Y TRANSMISIONES

En un principio, la nueva generación del CF estuvo disponible únicamente con los motores MX; pero el clamor popular hizo que añadieran una mecánica más pequeña para un mejor rendimiento en el rubro de reparto en ciudad. Nos referimos al motor PX-7, el cual utiliza tecnología de riel común y turbo de geometría variable para una máxima eficiencia. Su potencia va de los 235 a 325 HP y el torque de 665 a 885 lb-pie.

Le sigue el MX-11, pensado para las aplicaciones de distribución y acarreo, para lo cual tiene diferentes potencias nominales. Cuando se utiliza para distribución, hay dos configuraciones, la primera tiene 300 HP y un torque de 996 lb-pie desde 900 rpm. La segunda tiene 340 HP y 1,106 lb-pie también a 900 rpm. En cambio, al ser empleado para acarreo, la potencia va de 370 a 450 caballos de fuerza y el torque oscila entre las 1,330 y 1,700 lb-pie. Si requieres más poder, la opción es utilizar el MX-13, pues el menos potente tiene casi tanta potencia como el MX-11 más capaz. En otras palabras, hablamos de cifras de 430 a

530 caballos de fuerza, mientras que el torque oscila de 1,585 a 1,920 lb-pie.

En cuanto a la transmisión, el nuevo CF lleva la más reciente generación de cajas de cambios automatizadas TraXon con una caja de 12 velocidades de serie y otra de 16 de manera opcional. Menos pérdidas por fricción, cambios ascendentes más rápidos y el uso extendido de EcoRoll contribuyen a reducir el consumo de combustible. Por su parte, el confort del conductor aumenta gracias a su funcionamiento silencioso y suave, además de la precisión del embrague.

Un aspecto que hay que destacar es que el nuevo sistema de postratamiento de gases es 40% más pequeño y pesa 50 kg menos, lo cual da como resultado más espacio en el chasis

para instalar depósitos de combustible de mayor volumen, compresores, cajas de herramientas o brazos de grúa, por ejemplo. Gracias a otros ajustes adicionales, como la optimización del peso del chasis y el motor, el peso del nuevo CF se ha reducido en hasta 100 kg, lo que se traduce directamente en 100 kg más de carga útil o menos consumo de combustible.

Por último, hay que mencionar los intervalos de servicio, que van de 150,000 a los 200,000 km (93,200 a 124,200 millas). Incluso con unas dimensiones tan compactas, la nueva unidad EAS tiene una funcionalidad inmejorable, como demuestran los intervalos de eliminación de cenizas de hasta 310,000 millas, lo que contribuye a un tiempo máximo en las carreteras. >>>



Asegúrate de tener el ELD indicado.

Disponible sin Cuotas Mensuales

www.vdoroadlog.com

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

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

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

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

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

REGISTRADO ANTE LA FMCSA

DISPOSITIVO DE REGISTRO ELECTRÓNICO (ELD) VDO CERTIFICADO

VDO y RoadLog son marcas registradas de Continental Corporation.

COMO UN TANQUE

PETERBILT 567 2024

LA DURABILIDAD ES UNO DE LOS RASGOS MÁS IMPORTANTES PARA UN CAMIÓN VOCACIONAL, PUES TENDRÁ QUE RODAR POR CAMINOS MUCHO MÁS COMPLICADOS Y DEMANDANTES QUE OTROS CAMIONES NUNCA PISAN. CON SEIS MOTORES DISPONIBLES, INCLUYENDO UNO DE GAS NATURAL, CUBRE PRÁCTICAMENTE TODAS LAS NECESIDADES DEL EXIGENTE SEGMENTO DE LOS VOCACIONALES.»





EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- Paccar PX-9 de 260 a 450 HP y 720 a 1,250 lb-pie
- Paccar MX-11 de 355 a 430 HP y 1,250 a 1,500 lb-pie
- Paccar MX-13 de 380 a 500 HP y 1,450 a 1,850 lb-pie
- Cummins ISX12 de 310 a 425 HP y 1,150 a 1,650 lb-pie
- Cummins X15 de 400 a 600 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie
- Cummins L9N de 8.9 litros, 320 HP y 1,000 lb-pie

TRANSMISIONES

- Manuales Eaton FR/RT de 9, 10, 11, 13, 15 y 18 cambios

AUTOMATIZADAS:

- Paccar TX-18 y TX-12
- Endurant XD de 18 velocidades
- Endurant HD de 12 velocidades
- Eaton UltraShift Plus de 10, 11, 13 y 18 relaciones

AUTOMÁTICAS

- Allison Series 3000, 4000 y 4700

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Peterbilt Front Air Leaf
- Taper Leaf
- Split Progressive
- Hendrickson SOFTEK

SUSPENSIÓNES TRASERAS

- Peterbilt Air Trac, Flex Air, Air Leaf, Low Air Leaf y Low-Low Air Leaf
- Hendrickson HMX EX
- Neway ADZ
- Reycó
- Chalmers



vocacional: **PETERBILT 567 2024**



POR: TRANSPORTE LATINO / DIEGO GUERRA

Hace diez años, Peterbilt presentó el 567, un poderoso vocacional que de inmediato se colocó como un referente del segmento. A lo largo de esta década, la marca ha hecho cambios constantes para mantenerlo vigente. Hace siete años incluyeron una versión con eje delantero adelantado (set-forward), la cual es ideal para usar como mezcladora y otras aplicaciones sensitivas al peso. Para 2017, la novedad fue la incorporación de tres motores nuevos, el ultra eficiente Paccar MX-11 y dos Cummins Westport de gas natural, para quienes necesiten tener las emisiones bajo control.

Ahora, la seguridad recibió una gran mejora con la utilización del sistema Wingman de Bendix, el cual está equipado con tecnología de mitigación de colisiones avanzada y de asistencia al conductor. Éste combina información de la cámara de reversa, el radar, los frenos y sensores laterales para construir una imagen integral del camino y detectar condiciones poco seguras de manejo. Si llega a ser necesario, activa automáticamente los frenos en situaciones peligrosas.

En el centro del 567 está una cabina de aluminio que fue construida de una manera reforzada para asegurar la durabilidad de la misma incluso bajo las condiciones de trabajo más demandantes. Para ello colocaron estratégicamente varios refuerzos de acero en la parte superior de los postes, así como en las esquinas traseras, los cuales aumentan la fuerza y optimizan la rigidez. De hecho, la cabina del 567 fue sometida a rigurosas pruebas en el Centro Tecnológico Paccar en Mount Vernon, Washington.

DISEÑO

Lleva la clásica parrilla ovalada de acero inoxidable característica de Peterbilt, la cual provee de protección contra grava y otras suciedades del camino gracias a la rejilla que lleva integrada. Por otro lado, el nuevo cofre Metton es bastante resistente gracias a la elasticidad de sus materiales, pudiendo absorber impactos que lo abollarían o cuartearían si estuviera fabricado de manera diferente. En cuanto al sistema de apertura del cofre, lleva una protección que dirige la energía alrededor del módulo de enfriamiento en caso de un impacto.

Es excelente también el sistema de iluminación, el cual está diseñado para mejorar la visibilidad en el camino, reduciendo la fatiga en el conductor. Las luces "bajas" tienen un ciclo de vida de alrededor de dos mil horas, mientras que las altas son de reflectores complejos. Además, incluyen una protección que ayuda a mantenerlos a salvo de los comunes "toques" en una zona de trabajo que de otro modo los dañarían quizá de manera irreversible. >>





El parabrisas panorámico te da un dominio total del panorama e incluye localizadores integrados en la estructura de la cabina que permiten realizar reparaciones de buena calidad en poco tiempo. Por otro lado, como los postes A llevan soportes estratégicamente colocados

para añadirles resistencia, estos pueden ser 13% más delgados que otros diseños, algo que repercute de manera positiva en la visibilidad.

El 567 está disponible en dos configuraciones BBC, de 121 y de 115 pulgadas, para uso de día o con una selección de diferentes configuraciones

de literas retráctiles. Estos últimos vienen en tres longitudes disponibles, 44, 70 y 80 pulgadas, todos con suficiente espacio habitable. Aunque sin duda la de 80 es la más cómoda y, gracias a la manera en que está construida, da la sensación de un diseño de cabina dormitorio integrado,

vocacional: **PETERBILT 567 2024**



al tiempo que mantiene la practicidad de una cabina para uso de día. Algo que puede afectar favorablemente el precio de reventa.

Por otro lado, el 567 puede ser ordenado con una amplia variedad de componentes de uso rudo y en diversas configuraciones que aumen-

tan la capacidad de carga y optimizan la distribución del peso. El 567 está disponible como cabina detrás del eje (set-back front axle) para una mayor maniobrabilidad en zonas de trabajo congestionadas y con clasificaciones de carga de hasta 22,000 libras.

Gracias a la instalación en ángulo del sistema de dirección, el cual incrementa en 9 grados el tope de las llantas respecto a otros diseños, el 567 tiene un diámetro de giro hasta nueve pies menor, algo que sin duda agradecerán los conductores que trabajen en lugares "apretados". El 567 está disponible con eje delantero de giro sencillo, tándem o tridem, así como una amplia variedad de ejes de carga.

INTERIOR

Peterbilt puso mucho empeño tanto en la construcción como en los acabados de la cabina del 567. Adentro hay una mezcla de rudeza, durabilidad, confort y desempeño para el mercado vocacional. La cabina mide 2.1 metros de ancho, lo cual provee un interior espacioso, que además es suficientemente silencioso y ergonómico para reducir al mínimo posible la fatiga del conductor.

El tablero resulta muy fácil de leer, pues todos los indicadores se ven claramente a través del volante; además, lleva una nueva pantalla de 15 pulgadas, la cual despliega información importante como el número de RPM en que el conductor puede ahorrar más combustible. También está disponible un panel opcional que puede albergar hasta seis indicadores o el sistema de navegación y sonido de Peterbilt. La parte superior del tablero está fabricada con materiales suaves y durables, y lleva una charola donde podrás guardar las cosas que uses con mayor frecuencia.

Todos los controles e interruptores son fáciles de alcanzar para distraer lo menos posible al conductor. Los segundos tienen iluminación trasera para una buena visibilidad nocturna, y la cabina lleva luces LED, las cuales le dan una imagen más actual y son hasta diez veces más duraderas que los focos incandescentes convencionales. En cuanto al volante, hay dos opciones. El estándar es de 18 pulgadas y cuatro brazos, mientras que el Premium está forrado de piel y tiene controles del sistema de sonido y de crucero. Ambos son ajustables en altura y profundidad, con lo que será fácil que encuentres una posición cómoda de manejo.

MOTORES


Este vocacional tiene seis posibilidades de motorización bajo el cofre, tres de Paccar y tres Cummins. El primero de "casa" es el PX9-, cuya potencia oscila de 260 a 450 HP y su torque de 720 a 1,250 lb-pie; le sigue el MX-11, con 355 a 430 caballos y 1,250 a 1,500 lb-pie. Un escalón más arriba está el MX-13, con una potencia de 405 a 510 HP y un torque de 1,450 a 1,850 lb-pie. >>

En cuanto a los motores Cummins, está disponible el ISX12 con 310 a 425 HP y 1,150 a 1,650 lb-pie; así como el más poderoso X15, que tiene una potencia de 485 a 605 caballos y un torque de 1,650 a 2,050 lb-pie. Las incorporaciones más recientes en este apartado, aunque ya tienen unos años, son tres Cummins. El primero es un ISX12, cuya potencia va de 310 a 425 HP y torque de 1,150 a 1,450 lb-pie. Luego tenemos el más potente X15, con hasta 600 HP y 2,050 lb-pie.

Por último está el L9N, que es una versión mejorada del ISL G, la opción de gas natural de la marca. Certificado por la Junta de Recursos del Aire de California y el estándar de bajas emisiones NOx opcional de la Agencia de Protección Ambiental de 0.02 g/bhp-hr, tiene 90 % menos emisiones NOx que el estándar EPA actual. Con una potencia de 320 HP y un torque de 1,000 lb-pie, tiene emisiones casi nulas, por lo que es ideal para aplicaciones de tránsito, de recolección de desechos y camiones. En cuanto a las transmisiones, hay disponibles Fuller manuales de 9, 10, 11, 13, 15 o 18 velocidades, automatizadas de 10, 11, 13 o 18 relaciones o automáticas Allison de 4, 5 o 6 cambios.



En resumen, el Peterbilt 567 es un vocacional con todos los atributos necesarios para desempeñar distintas tareas, desde las aplicaciones que demandan mucha potencia, para lo cual tiene el Cummins ISX15; o para las que necesitan un camión ultralimpio, para

lo que tiene disponible el Cummins Westport ISL-G Near Zero. Esto lo convierte en uno de los modelos más versátiles del mercado, una característica que es muy apreciada en un segmento donde las tareas pueden ser bastante variadas. 



vocacional: **PETERBILT 567 2024**



EFICIENCIA CONSECUENTE

MAN es Gama de Camiones





LA OPCIÓN CORRECTA





INMUTABLE



GMC SAVANA 2024

LOS ÚLTIMOS DIEZ AÑOS HAN VISTO UNA REINVENCIÓN DEL SEGMENTO DE LAS VANS DE TRABAJO CON LA LLEGADA DE VARIOS MODELOS DE INSPIRACIÓN EUROPEA. PERO EN GMC ESTÁN CONVENCIDOS QUE SU FÓRMULA PROBADA Y COMPROBADA ES LA CORRECTA. ESO SÍ, DESPÍDANSE DEL MOTOR DIESEL PORQUE YA NO ESTÁ DISPONIBLE. »

Hace 28 años, GMC presentó una van de trabajo que inmediatamente se colocó como una de las favoritas del público (eso sí, un escalón abajo de la superventas Serie E de Ford); aunque la competencia en aquellos tiempos era mucho menos numerosa que hoy en día. Aún así, la Savana se ha mantenido casi intacta con el paso de los años, pues como dice el dicho “si algo no está roto, ¿para qué arreglarlo?”. Por supuesto, hubo varias mejoras a lo largo de su historia, como cuando en el 2003 recibió frenos de disco en las cuatro ruedas o un sistema de tracción total (el cual ya no está disponible, por cierto).

La Savana tiene dos versiones, de carga y de pasajeros. La Savana Cargo está disponible en dos diferentes longitudes (135 y 155 pulgadas) y dos diferentes modelos (2500 y 3500). La Serie 2500 tienen una clasificación de peso bruto vehicular (GVWR por sus siglas en inglés) de 8,600 libras, mientras que la 3500 tiene un GVWR de 9,600 libras. Ambas llevan un V8 de 4.3 litros a gasolina como

motor base, pero está la opción de pedir uno a gasolina de 6.6 litros y uno turbodiesel de 2.8, cuyo GVWR aumenta a 9,900 libras.

En honor a la verdad, su naturaleza casi completamente utilitaria ha hecho que la Savana, en sus dos variantes, lleve un buen tiempo sin presentar mayores novedades estéticas. Los mayores el año pasado fueron la adición de conectividad 4G LTE con Wi-Fi hotspot para 7 dispositivos de manera simultánea y el sistema de infotainment GMC IntelliLink.

DISEÑO

Las diferencias exteriores entre la GMC Savana y su prima la Chevrolet Express son pocas; de hecho, solamente la parrilla y el logotipo lucen distintos. Durante el más reciente rediseño, los diseñadores le dieron una pequeña nariz 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



utilitario: **GMC SAVANA 2024**



la cabina.

Por otro lado, si tomamos en cuenta que la Savana ya casi está en edad de votar, hay que reconocer que ha envejecido bien. La cintura que la recorre 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, GMC no consideró pertinente dotarla de una también del lado del conductor. >>



INTERIOR

La cabina 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 resultan útiles para llevar agua, café o simplemente poner tu teléfono.

Los asientos están disponibles en vinil o tela y no son precisamente cómodos, algo de soporte lateral les vendría bien. Como es de esperar en un vehículo de estas características, el espacio de carga es enorme. En las versiones regulares hay 270 pies cúbicos, mientras que en las extendidas el volumen aumenta hasta 314 pies cúbicos.

En cuanto a tecnología, está disponible de manera opcional el sistema de infotención 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

En este apartado está una de las novedades para este año, pues ahora solo hay dos motores disponibles en lugar de tres. El motor más pequeño es un V6 de 4.3 litros con 276 HP y 298 lb-pie; le sigue otro ocho cilindros de 6.6 litros cuya potencia es de 401 HP y torque de 464 lb-pie. La transmisión es automática de ocho cambios.

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 lo que cabe 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 situaciones de emergencia. Además, los frenos de disco en las cuatro ruedas y la utilización de ABS hace que frenar sea pan comido. >>



SUSCRÍBETE A TRANSPORTE LATINO ¡ES GRATIS!



Envía tu suscripción a:
Transporte Latino Publishing, Inc.
880 West First St. Suite #310, Los Angeles, CA 90012
Visítanos en:
www.transportelatino.com

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

¿Cuál es su papel en la compra de lubricantes?

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

¿Cuál es su título y posición

- Gerente de flota Técnico
 Encargado de mantenimiento Chofer
 Gerente concesionario

¿Cuál es su camión preferido?

- Freightliner Peterbilt
 International Western Star
 Kenworth Mack
 Volvo Sterling

¿Quién repara su camión?

- Lo hace usted mismo Taller independiente
 Truck Stop Concesionario

¿Dónde trabaja?

- California 48 Estados
 11 Western Otros

¿Cuál es su aceite preferido?

- Shell Chevron
 Lucas Oil Texaco
 Mobil Otro

¿Qué compañía de celular usa?

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

¿Cuánto hace que tiene su licencia comercial?

- 6 meses 2 años
 1 año 3 o más años

Su motor preferido es:

- S-60 Detroit Volvo
 CAT Mack
 Cummins International

Su neumático preferido

- Firestone BFGoodrich
 Michelin Goodyear
 Dayton Dunlop
 Hankook Bridgestone

Lo más importante del camión para usted es:

- El consumo La potencia
 La comodidad La velocidad

Su edad es:

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

¿A dónde quieres recibir tu revista?

Nombre _____

Email _____

Domicilio _____

Ciudad _____ Estado _____ ZIP _____

Teléfono _____ Fecha _____

Firma _____

Desea suscribirse a la revista: SI NO



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


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



SEGURIDAD

Además del ya mencionado ABS, la Savana 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 durabili-

dad, 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 recomendaríamos comprar una usada con muchas millas en el odómetro. Pero de ahí en fuera, son una gran compra, pues están construidas como un tanque y su precio arranca en 40,700 dólares. 



utilitario: **GMC SAVANA 2024**

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- V6 de 4.3 litros con 276 HP y 298 lb-pie
- V8 de 6.6 litros con 401 HP y 464 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática de 6 velocidades
- Automáticas de 8 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos



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.





Despídate del asfalto

GMC CANYON

Si rodar fuera de la carretera es lo que hace latir tu corazón, las renovadas Canyon te van a encantar. Ahora hay solo un motor en lugar de tres, pero es más potente y tiene más torque. Además, sus capacidades todo terreno no tienen rival en este segmento, especialmente si hablamos de la tope de gama AT4X. »

GMC renovó completamente la Canyon el año pasado, buscando pegar un home-run con una apariencia y un enfoque renovados para el altamente competitivo segmento de camionetas medianas. Cuando decimos que fue una renovación total, lo decimos en serio, ya que la versión actualizada de la Canyon llegó poco tiempo después que la de su prima, la Chevrolet Colorado, que también recibió una actualización desde cero. Como brazo de lujo de GM, la línea GMC Canyon se destaca en las reuniones familiares al recurrir a lo que se encuentra en el estante superior dentro de la gama de la Colorado y creciendo a partir de ahí. Esto va más allá de los habituales interiores mejorados y detalles de estilo únicos, ya que la nueva línea Canyon cuenta con un pedigrí todoterreno real con más suspensión, distancia al suelo y rendimiento. Entonces, ¿cuál es el tema de la Canyon 2023? Más. Más de todo. Para probar lo que hay disponible, nos dirigimos a Asheville, Carolina del Norte, donde probamos los cuatro modelos en pavimento, caminos de grava y senderos forestales.

La historia de la Canyon comienza con el rendimiento porque la apariencia solo te lleva hasta cierto punto en el camino. Todas las versiones – Elevation, AT4, Denali, y AT4X –, tienen una postu-



ra robusta y masculina, gracias a la suspensión de vía ancha que aumenta el ancho de vía delantera y trasera. Más allá de eso, se ofrece un elevador de suspensión de fábrica estándar de 2.0 pulgadas en todas las Canyon, mientras que el AT4X recibe un elevador de suspensión de 3.0 pulgadas y amortiguadores Multimatic DSSV (válvula de carrete de suspensión dinámica) probados de GM.

La tope de gama AT4X está lista para cualquier terreno con los diferenciales de bloqueo electrónico delantero y trasero, pero al resto de la línea le va bien con un bloqueo trasero automático

Eaton que puede ser opcional en la Elevation. También recibe numerosas cámaras debajo de la carrocería para detectar líneas en caso de necesidad; pueden ser útiles cuando te detienes para evaluar una situación complicada en el sendero. Continuando con la charla técnica, presenta el modo de conducción "Baja" que casi no tiene restricciones, anteriormente conocido internamente como modo "divertido" por los empleados de GM. Parte del programa son accesorios adicionales de protección del tren de aterrizaje, ganchos de recuperación y rines compatibles con beadlock.

EN DETALLE
FICHA TÉCNICA

MOTOR

- 4L de 2.7 litros con 310 HP y 430 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática de 8 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente

SUSPENSIÓN TRASERA

- Multibrazo



camioneta: **GMC CANYON**



Con una temática centrada en la vida fuera del asfalto, las apropiadamente llamadas Canyon se ofrecen casi exclusivamente con tracción en las cuatro ruedas, incluyendo cambios de rango bajo. El único caso atípico es el modelo base Elevation, que está disponible en 2WD o 4WD, pero carece de la caja de transferencia AutoTrack de dos velocidades. La mayoría de los compradores de camionetas medianas probablemente no se encontrarán en situaciones en las que sea necesaria y, a menos que estés concentrado en la conduc-

ción por senderos, no la extrañarás.

Están en juego algunas llantas de aleación y tamaños de neumáticos, pero los robustos neumáticos todoterreno en casi todos los modelos refuerzan las aspiraciones todoterreno de la gama. Incluso la Denali, experta en la calle, utiliza neumáticos AT de perfil comparativamente bajo en llantas de 20 pulgadas apropiadas para Denali, mientras que la AT4X cuenta con gruesos neumáticos de 33 pulgadas para terreno fangoso para un rendimiento todoterreno puro.

Como aprendimos con la Colorado, las GMC

Canyon solo están disponibles en una cabina doble con una plataforma de cinco pies y dos pulgadas. Las cabinas dobles de cuatro puertas y las camionetas de plataforma corta están de moda, por lo que GM simplemente responde a esos deseos.

MÁS DE LO QUE VES

Los diseñadores se inclinaron por una apariencia más angular y agresiva con la nueva Canyon, y las salpicaderas ensanchadas añaden estilo todoterreno al asunto como si la hoja de especificaciones no fuera suficiente. Las líneas de la carrocería son mucho más cuadradas hoy en día y cada Canyon tiene varios detalles de color o ligeros ajustes estéticos para que su acabado se sienta único. Por ejemplo, la Denali tiene una parrilla específica del modelo que se alinea más con una elegante camioneta de calle.

Las camionetas medianas tienden a tener una sensación "plástica" por dentro, lo que sin duda cumple los requisitos: la durabilidad es una preocupación en las pickups. Aún así, una camioneta mediana no tendrá el mismo nivel de lujo que una camioneta grande, y no podemos esperar las mismas comodidades que se encuentran en algunas Sierra o Silverado, por ejemplo. >>





GMC tiene más margen de maniobra con sus precios más altos y lo está utilizando, equipando lujosos asientos y tableros de cuero, según el acabado, y llamativa madera de poros abiertos grabada con láser en la Denali. Incluso la Elevation de "nivel básico" está muy por encima de la competencia, gracias a adornos mejorados en los paneles de las puertas y el tablero. Sí, se exhibe plástico práctico, pero se compensa con detalles de calidad que elevan el estándar. El espacio es apropiado para la clase. Los asientos ajustables de la primera fila son cómodos y brindan apoyo, lo que subraya las comodidades mejoradas. Sin embargo, las personas más altas sentirán la presión cuando estén en los asientos traseros.

A la lista de sutilezas se suma el sistema de infoentretenimiento con pantalla táctil incorporada de Google estándar de 11.3 pulgadas, acompañado de un grupo totalmente digital en dos tamaños: 11.0 pulgadas para las AT4X y Denali; 8.0 pulgadas para las Elevation y AT4. Las animaciones y la información son increíblemente ingeniosas mientras se exploran las subpantallas todoterreno, que muestran información como el ángulo de inclinación y mucho más.

GMC y otros fabricantes han dejado salir al genio de la botella en lo que respecta a ordenar el tablero, permitiendo que se digitalicen más controles. Para Canyon y Colorado, eso incluye



los interruptores de faros, que ahora están integrados en la interfaz de usuario de la pantalla táctil. Los faros automáticos son casi omnipresentes y es raro que necesites encontrar un interruptor físico de los faros en cualquier automóvil o camión; es un cambio que sólo parece ofender a los puristas quisquillosos o a aquellos que se aferran a un clavo ardiendo.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Las Canyon son más altas, tienen más distancia al suelo, mejores ángulos de aproximación y de salida, y tienen una distancia entre ejes más larga. Los entusiastas del todoterreno estarán encantados con esa noticia, aunque todo funciona bien cuando se circula por la civilización. »»

JAKE GYLLENHAAL

Road House



TAKE IT OUTSIDE

BASED ON THE "ROAD HOUSE" MOTION PICTURE SCREENPLAY BY DAVID LEE HENRY AND HILARY HENKIN STORY BY DAVID LEE HENRY
STORY BY ANTHONY BAGAROZZI & CHARLES MONDRY AND DAVID LEE HENRY SCREENPLAY BY ANTHONY BAGAROZZI & CHARLES MONDRY DIRECTED BY DOUG LIMAN



AMAZON MGM STUDIOS

prime | MARCH 21
New Movie

El responsable de impulsar a todas las Canyon es el motor turboalimentado de cuatro cilindros y 2.7 litros de "alto rendimiento" que genera 310 caballos de fuerza y una impresionante torsión de 430 libras-pie, acoplado a una transmisión de 8 velocidades de funcionamiento suave. Sólo hay una opción de motor, pero en el lado positivo, tiene un rendimiento líder en su clase y eclipsa al motor V6 de la generación anterior. La Nissan Frontier ofrece caballos de fuerza similares, pero no puede compararse con las impresionantes cifras de torque de la Canyon.

En ese sentido, la potencia en la parte baja de las revoluciones es una característica destacada y genera potencia de manera predecible, lo que resulta útil ya sea que estés desplazándote por la ciudad o trepando por un sendero complicado. Naturalmente, ese tipo de torsión ofrece una capacidad de remolque de 7,700 libras, líder en su clase. La carga útil comienza en unas amplias



1,640 libras, pero a medida que subes la escalera de equipamiento, recibe golpes: más cosas significa más peso y las cifras de carga útil máxima disminuyen.

Por supuesto, un cuatro en línea suena un poco básico en comparación con otras configuraciones de motor, pero la única queja real con el High Output 2.7 es que el rendimiento no ha mejorado. Las cifras de la EPA citan 17 mpg en ciudad y 21 en carretera, que está a

unas pocas MPG por debajo del ahora desaparecido V6. Cumplir con esas expectativas de millaje no es demasiado difícil, aunque un conductor enérgico probablemente verá números en la mitad de la adolescencia cuando participe en una combinación de conducción en la calle y en los senderos.

Al lanzar cualquiera de las Canyons a la carretera abierta, te encontrarás con una camioneta de tamaño mediano, ágil y de dirección ligera, con una calidad de marcha encomiable. Estas son variaciones de un tema, aunque Denali y AT4X son los sabores más distintos dentro de la línea, ya que tienen algunos cambios apreciables específicos del modelo. La Elevation marca la pauta con su estabilidad y confianza en las curvas. Mejor aún, no exhibe una cantidad ofensiva de balanceo de la carrocería a pesar de la elevación de la suspensión de 2.0 pulgadas. Vamos, incluso la sensación de los frenos es buena. >>



WHY ADVERTISE WITH ARBOL PUBLISHING

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



automundo

TRANSPORTE
LATINO

MODA

ESTILOHOGAR

¿Qué pasa?
VEGAS

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



HISPANIC DEMOGRAPHICS

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

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

ARBOL
PUBLISHING



Lo mismo ocurre con la AT4 de mayor especificación, ya que tiene una configuración de chasis idéntica, aunque le faltan bloqueos y control de descenso de pendientes. Los neumáticos AT con agarre funcionan bien en asfalto mojado y en carreteras locales, mientras que la absorción de baches es agradable en general. Hacer que la parte trasera se mueva es una tarea difícil en caminos tranquilos de tierra, excepto en la Denali, donde su caucho de pared lateral más rígido y sus ruedas más grandes crean una marcha más dura. La Denali es fácilmente la camioneta más transitable del grupo, gracias a neumáticos más firmes y rines de 20 pulgadas, superando al resto en cuanto a comportamiento en la carretera.

Por supuesto, la estrella del espectáculo fuera de la carretera es la AT4X, y pasamos una mañana completa conduciendo hasta la tienda. Las autopistas, los caminos forestales y los senderos estrechos y llenos de baches nos permitieron probar todas las comodidades. El veredicto: es absolutamente genial. Cargar a través de secciones rápidas todoterreno nos permitió probar el modo Baja menos restrictivo, donde la tracción y el control de estabilidad son mínimos. Al apretar el acelerador se obtiene un deslizamiento seguro, todavía hay una red de seguridad si pierdes demasiado



la forma. Los amortiguadores Multimatic mantienen todo ordenado en el camino, a pesar de tener una pulgada adicional de elevación de la suspensión y neumáticos MT más blandos de 33 pulgadas la AT4X no chapotea como muchos matones con mentalidad todoterreno.


Tiene delicadeza. Entre las 10.7 pulgadas de distancia al suelo y la excelente articulación de las ruedas, hay poco que detenga a la AT4X con





sus excelentes bloqueos electrónicos y su sistema 4WD. Lo que es más impresionante es que cuando te diriges hacia y desde el sendero por caminos pavimentados, los amortiguadores Multimatic continúan haciendo su magia. Es un acto difícil de seguir para la competencia (excepto la Cheyenne ZR2), y una camioneta de tamaño mediano siempre dará vueltas alrededor de vehículos todoterreno más grandes como la Ford

Raptor. Estamos francamente impresionados.

Sí, las cosas se están poniendo caras hoy en día, pero sería difícil encontrar una camioneta de tamaño mediano con detalles de estilo de calidad y rendimiento en el mismo paquete. ¿Cuál es mi opinión? En la mayoría de los casos, me encantaría la Elevation, pero para un todoterreno sin concesiones, no puedes equivocarte con el AT4X. 



BUSINESSFUNDING4YOU
BUSINESS LENDING EXPERTS

**PRESTAMOS PARA
TODO TIPO DE NEGOCIOS!**

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

REQUISITOS:

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



UTILIZARLO PARA:

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

**MAL CREDITO
NO HAY PROBLEMA!**

**RAPIDO
Y FACIL!**

Si ha sido rechazado por su banco
nosotros le podemos ayudar

¿ADIÓS A LOS CARBOHIDRATOS?

CÓMO DEJAR LOS CARBOHIDRATOS PARA PRINCIPIANTES

LAS PROTEÍNAS MAGRAS, LAS FRUTAS BAJAS EN CARBOHIDRATOS Y LAS VERDURAS SIN ALMIDÓN SON ELEMENTOS BÁSICOS DE UNA DIETA BAJA EN CARBOHIDRATOS, LO QUE PUEDE TRAER VARIOS BENEFICIOS A TU VIDA, COMO BAJAR DE PESO, MEJORAR TUS NIVELES DE COLESTEROL Y MUCHOS OTROS MÁS.»



Si estás buscando perder algunas libras, seguramente has leído o escuchado que dejar los carbohidratos es un paso importante. Pero ¿qué significa esto? De la dieta Atkins a la dieta cetogénica, la alimentación baja en carbohidratos tiene un gran poder de permanencia en el mundo de las dietas. Para empezar de manera paradójica, es importante saber que lo que es bajo en carbohidrato para una persona no lo es para otra. "No existe una definición médica de lo que es una dieta baja en carbohidratos", dice Kelly Schmidt, RD, basada en Columbus, Ohio. Básicamente, se trata de reducir la cantidad de carbohidratos que consumes de manera normal. Sin embargo, en general, una dieta baja en carbohidratos puede incluir de 50 a 100 gramos de carbohidratos por día, dice Schmidt. Por debajo de eso se considera una dieta muy baja en carbohidratos, como la dieta cetogénica, mientras que de 100 a 200 g de carbohidratos por día es una dieta moderada en carbohidratos. En resúmenes cuentas, en este tipo de dietas minimizas la ingesta de alimentos ricos en azúcar, pastas y panes, sustituyéndolos por otros ricos en proteínas y vegetales.

BENEFICIOS POTENCIALES

Probablemente la mayor ventaja de reducir la ingesta de carbohidratos -o de la que más se habla al menos- es bajar de peso, pero para algunas personas, este enfoque también podría ayudar a optimizar su salud, dice Schmidt. "Las investigaciones muestran que las mujeres que son obesas o tienen problemas metabólicos [pueden]

obtener mejores resultados hormonales con menos carbohidratos", dice Schmidt, señalando que otros resultados de la dieta pueden incluir un mejor sueño, claridad mental y mayor saciedad.

Como dietista bajo en carbohidratos Franziska Spritzler, RD, que vive en el condado de Orange, California, señala que cuando se reduce el consumo de carbohidratos, los niveles de azúcar en la sangre y de insulina generalmente bajan, lo que puede ser bueno para bajar los niveles A1C (el promedio de dos a tres meses de niveles de azúcar en sangre). Esto también puede ayudar a perder peso, otro objetivo común de las personas con diabetes tipo 2. Este tipo de beneficios se pueden obtener casi de inmediato. Investigaciones anteriores muestran que las personas que comieron tres comidas bajas en carbohidratos (con menos del 30 por ciento de carbohidratos cada una) redujeron su resistencia a la insulina en más del 30 por ciento en comparación con las personas que consumieron comidas ricas en carbohidratos (60 por ciento de carbohidratos). Investigaciones adicionales indican que la resistencia a la insulina se puede mejorar con una dieta baja en carbohidratos en tan solo un mes.

También puedes ver los resultados. Un pequeño ensayo clínico aleatorio en adultos mayores con obesidad encontró que, en comparación con una dieta baja en grasas, una dieta muy baja en carbohidratos eliminaba 3 veces más grasa visceral, un tipo de grasa abdominal que abraza los órganos y está relacionada con las enfermedades. El grupo bajo en carbohidratos también perdió el 9.7 por ciento de la grasa total en comparación con sólo el 2 por ciento en el grupo bajo en grasas. Un meta-análisis también concluyó que en las personas obesas, una dieta baja en carbohidratos reducía la



grasa en el transcurso de un año (pero no el peso corporal), y los mayores beneficios se observaban en una dieta muy baja en carbohidratos.

Dicho esto, no hay acuerdo en que una dieta baja en carbohidratos sea superior a cualquier otro tipo de dieta o que sea más saludable a largo plazo. Una revisión que analizó la dieta entre las personas con diabetes señaló que cuando se trata de perder peso, una dieta baja en carbohidratos no funciona mejor que otras dietas altas en carbohidratos; y que tampoco produce un mejor control glucémico. Otro informe también encontró que durante un año, aquellos que seguían una dieta baja en carbohidratos perdieron peso más rápido que aquellos que seguían una dieta baja en grasas, pero después de un año, la pérdida de peso y niveles de A1C (un promedio de



salud: **CÓMO DEJAR LOS CARBOHIDRATOS**



glucosa en sangre durante aproximadamente tres meses) fueron notablemente similares.

RIESGOS PARA LA SALUD

Si bien existen numerosos beneficios de llevar una dieta baja en carbohidratos, este tipo de alimentación puede resultar riesgosa

para determinados grupos. Si estás embarazada o amamantando, no se recomienda seguir una dieta baja en carbohidratos (salvo que padezcas diabetes gestacional, en cuyo caso consulte con su equipo sanitario). "Muchas mujeres embarazadas descubren que la idea de comer proteínas y grasas les

enferma", dice Spritzler. Esto puede ser especialmente común en el primer trimestre. "Naturalmente, quieren más carbohidratos. Siempre debes escuchar a tu cuerpo", dice.

Aparte del embarazo, considera tu estilo de vida. Si eres alguien que hace entrenamientos intensos estilo CrossFit, es posible que una dieta baja en carbohidratos no te proporcione el combustible adecuado, dice Schmidt. Y las cosas que te pesan también importan. "Cualquier persona que se encuentre en un estado estresante, como un divorcio o una muerte en la familia, necesita carbohidratos para apoyar su sistema suprarrenal", señala.

En cuanto a si tienes problemas de salud, consulta a tu médico. Por ejemplo, si tienes una enfermedad renal, también querrás hablar con tu médico sobre la ingesta adecuada de proteínas. Si tienes una enfermedad cardíaca, aún puedes llevar una dieta baja en carbohidratos, pero es mejor que optes por grasas monoinsaturadas (aguacates, nueces y aceite de oliva) sobre grasas saturadas (mantequilla y carnes rojas). De hecho, esto es válido para todos, independientemente del estado de la enfermedad cardíaca.▶▶

¡No asumas riesgos!

Rastreo Satrack GPS

Te alerta cuando encienden o mueven tu camión sin autorización.

¡COTIZA AHORA!

(786) 8339897
(786) 3326933
www.satrack.com

satrack

▲ Vehículo Encendido X

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

Aunque hay algunos datos que sugieren una dieta baja en carbohidratos que contiene más grasa saturada que las recomendaciones actuales no aumentaron los niveles de colesterol LDL (también conocido como colesterol malo y un factor de riesgo para enfermedades del corazón), aún debes prestar atención a la calidad de los alimentos en tu dieta baja en carbohidratos.

Los niveles de colesterol de cada persona responden de manera diferente a una dieta baja en carbohidratos, por lo que si los tuyos aumentan, cambia a fuentes de grasas insaturadas, recomienda Spritzler. "En general, ésta es una dieta que la mayoría de la gente puede hacer. Si tienes una enfermedad crónica, trabaja con un médico que comprenda las dietas bajas en carbohidratos para que te controle", añade. Por último, si tienes antecedentes de trastornos de la alimentación, una dieta baja en carbohidratos (o cualquier plan de alimentación que sea restrictivo) puede ser riesgosa, coinciden los expertos en nutrición y salud mental.

TIPOS DE DIETAS BAJAS EN CARBOHIDRATOS

Las dietas bajas en carbohidratos han sido populares durante décadas. Solían ser muy controvertidas, pero recientemente han ganado aceptación generalizada. Las dietas bajas en carbohidratos tienden a provocar una mayor pérdida de peso que las dietas bajas en grasas, al menos a corto plazo. También mejoran numerosos marcadores de salud, como los triglicéridos en sangre, el colesterol HDL (bueno), el azúcar en sangre y la presión arterial. Sin embargo, existen muchos tipos de este patrón alimentario.

1. BAJA EN CARBOHIDRATOS TRADICIONAL

La típica dieta baja en carbohidratos no tiene una definición fija. Simplemente se la conoce como dieta baja en carbohidratos o restringida en carbohidratos. Este patrón de alimentación tiende a ser más bajo en carbohidratos y más alto en proteínas que una dieta occidental típica. Suele hacer hincapié en carnes, pescados, huevos, frutos secos, semillas, verduras, frutas y grasas saludables. Debes minimizar la ingesta de alimentos ricos en carbohidratos como cereales, papas, bebidas azucaradas y comida chatarra con alto contenido de azúcar.

La ingesta de carbohidratos recomendada por día generalmente depende de tus objetivos y preferencias. Una rúbrica común podría ser algo como esto:

- 100-150 gramos. Este rango está desti-



nado al mantenimiento del peso o al ejercicio frecuente de alta intensidad. Deja espacio para mucha fruta e incluso algunos alimentos ricos en almidón como las patatas.

- 50 a 100 gramos. Esta gama está destinada a la pérdida de peso o al mantenimiento del peso de forma lenta y constante. Hay espacio para muchas verduras y frutas.

- Menos de 50 gramos. Esto está orientado hacia la pérdida de peso rápida. Consume muchas verduras, pero limita el consumo de frutas a moras, que tienen un índice glucémico (IG) bajo.

2. DIETA KETO

La dieta cetogénica, más conocida como Keto, es una dieta muy baja en carbohidratos y alta en grasas. El objetivo es mantener los carbohidratos tan bajos que su cuerpo entre

en un estado metabólico llamado cetosis. En este estado, los niveles de insulina caen en picado y el cuerpo libera grandes cantidades de ácidos grasos de sus reservas de grasa.

Muchos de estos ácidos grasos se transfieren al hígado, lo que los convierte en cetonas. Las cetonas son moléculas solubles en agua que pueden cruzar la barrera hematoencefálica y suministrar energía al cerebro. Luego, en lugar de funcionar con carbohidratos, tu cerebro comienza a depender en gran medida de las cetonas. Tu cuerpo puede producir la pequeña cantidad de glucosa que aún necesita tu cerebro mediante un proceso llamado gluconeogénesis. Algunas versiones de esta dieta incluso restringen la ingesta de proteínas porque demasiada proteína puede reducir la cantidad de cetonas que se producen. »

LOS CAMIONEROS

LOSCAMIONEROS.US



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

**NATIONAL TV
ADVERTISING**



CLICK TO WATCH

**NATIONWIDE CO-OP
ADVERTISING PROGRAM**



**TRANSPORTE LATINO
PRINT MAGAZINES**

a **360**
APPROACH

**NATIONAL RADIO
PROGRAMS**



CLICK TO LISTEN

CALL CENTER



**TL APP DIGITAL
PLATFORMS**



PH: 310.429.0250 / publisher@transportelatino.com



La dieta cetogénica, utilizada tradicionalmente para tratar la epilepsia resistente a los medicamentos en niños, también puede tener beneficios para otros trastornos neurológicos y problemas metabólicos como la diabetes tipo 2. También se ha vuelto popular para perder grasa, incluso entre algunos culturistas, ya que es una forma muy eficaz de perder grasa y tiende a provocar una reducción importante del apetito.

Una dieta cetogénica involucra alimentos altos en proteína y ricos en grasas. Los carbohidratos generalmente se limitan a menos de 50 gramos por día (y a veces a tan solo 20 a 30). Un patrón de alimentación cetogénico convencional se conoce como dieta cetogénica estándar. Sin embargo, existen otras variaciones que implican agregar carbohidratos estratégicamente:

- Dieta cetogénica dirigida. En esta versión, agregas pequeñas cantidades de carbohidratos alrededor de los entrenamientos.
- Dieta cetogénica cíclica. En este tipo, sigues una dieta cetogénica la mayoría de los días, pero cambias a una dieta alta en carbohidratos durante 1 o 2 días por semana.

3. DIETA LCHF

Este plan de alimentación lleva ese nombre porque es el acrónimo de "bajo en carbohidratos alto en grasas". Es una dieta bastante estándar, muy baja en carbohidratos, pero con un énfasis aún mayor en alimentos integrales y no procesados. Se centra principalmente en carnes, pescados y mariscos, huevos, grasas saludables, verduras, productos lácteos, nueces y moras. La ingesta de carbohidratos recomendada en esta dieta puede oscilar entre 20 y 100 gramos por día.

4. DIETA PALEO

Actualmente es una de las formas de comer más populares del mundo. Fomenta el consumo de alimentos que probablemente estaban disponibles en la era Paleolítica, antes de las revoluciones agrícola e industrial. Según los defensores de la dieta Paleo, volver a la dieta de sus ancestros prehistóricos debería mejorar la salud porque supuestamente los humanos evolucionaron y se adaptaron a comer dichos alimentos. Varios pequeños estudios muestran que una dieta paleo puede provocar pérdida de peso, reducir los niveles de azúcar en la sangre y mejorar los factores de riesgo de enfermedades cardíacas.

Una dieta paleo no es baja en carbohidratos por definición, pero tiende a serlo en la práctica. Destaca las carnes, pescados, mariscos, huevos, verduras, frutas, tubérculos, frutos secos y semillas. Una dieta paleo estricta elimina los alimen-

tos procesados, el azúcar añadido, los cereales, las legumbres y los productos lácteos. Existen otras versiones populares, como el modelo primario y las dietas de salud perfecta. Todos ellos tienden a ser mucho más bajos en carbohidratos que una dieta occidental típica.

5. DIETA ATKINS

La dieta Atkins es el plan de alimentación bajo en carbohidratos más conocido. Implica reducir todos los alimentos ricos en carbohidratos y al mismo tiempo consumir tanta proteína y grasa como se desee. La dieta se divide en cuatro fases:

- **FASE 1:** Inducción. Consumes menos de 20 gramos de carbohidratos al día durante 2 semanas.
- **FASE 2:** Equilibrio. Agregas lentamente más nueces, verduras bajas en carbohidratos y frutas.
- **FASE 3:** Puesta a punto. Cuando te acerques a tu objetivo de peso, agrega más carbohidratos hasta que tu pérdida de peso sea más lenta.
- **FASE 4:** Mantenimiento. Come tantos carbohidratos saludables según lo tolere tu cuerpo sin recuperar el peso perdido.

La dieta Atkins fue satanizada originalmente, pero las investigaciones actuales indican que es segura y efectiva siempre que la ingesta de fibra sea adecuada. Esta dieta sigue siendo popular hoy en día.



Una dieta denominada Eco-Atkins es esencialmente una versión vegana de la dieta Atkins. Incluye alimentos e ingredientes vegetales con alto contenido de proteínas y/o grasas, como gluten, soya, nueces y aceites vegetales. Aproximadamente el 25% de sus calorías provienen de los carbohidratos, el 30% de las proteínas y el 45% de las grasas. Como tal, tiene más carbohidratos que una dieta Atkins típica, pero aún así es mucho más baja que una dieta vegetariana típica. Un estudio de seis meses demostró que





una dieta Eco-Atkins provocaba una mayor pérdida de peso y una mayor mejora en los factores de riesgo de enfermedades cardíacas que una dieta vegetariana alta en carbohidratos.

6. DIETA CERO CARBOHIDRATOS

Algunas personas prefieren eliminar todos los carbohidratos de su dieta. Esto se llama dieta cero carbohidratos y generalmente incluye solo ali-


mentos de origen animal. Las personas que siguen una dieta cero carbohidratos comen carne, pescado, huevos y grasas animales como mantequilla y manteca de cerdo. Algunos también añaden sal y especias. No hay estudios recientes que demuestren que una dieta sin carbohidratos sea segura. Sólo existe un estudio de caso, de 1930, en el que dos hombres no comieron más que carne y órganos durante un año, pero parecían gozar de buena salud. Una dieta sin carbohidratos carece

de algunos nutrientes importantes, como la vitamina C y fibra. Por este motivo, generalmente no se recomienda.

7.- DIETA MEDITERRÁNEA

Es muy popular, especialmente entre los profesionales de la salud. Se basa en las comidas tradicionales de los países mediterráneos de principios del siglo XX. Los estudios demuestran que esta dieta puede ayudar a prevenir enfermedades cardíacas, cáncer de mama y diabetes tipo 2. Un patrón de alimentación mediterráneo bajo en carbohidratos sigue el modelo de su dieta homónima, pero limita los alimentos ricos en carbohidratos como los cereales integrales.

A diferencia de una dieta baja en carbohidratos normal, ésta enfatiza más pescado graso en lugar de carne roja y más aceite de oliva virgen extra en lugar de grasas como la mantequilla. Una dieta mediterránea baja en carbohidratos puede ser mejor para la prevención de enfermedades cardíacas que otras dietas bajas en carbohidratos, aunque esto debe confirmarse en estudios.

Si vas a probar una dieta baja en carbohidratos, elige un plan que se adapte a tu estilo de vida, preferencias alimentarias y objetivos de salud personales. Lo que funciona para una persona puede no funcionar para otra, por eso la mejor dieta para ti es la que puedes convertir en un estilo de vida. 





CÓMO ELEGIR UN ELD

¿QUIERES SER

CA
MIO
NE
RO?

TODO CONDUCTOR DE CAMIÓN SABE LO IMPORTANTES QUE SON LOS ELD (DISPOSITIVOS DE REGISTRO ELECTRÓNICO) Y LAS APLICACIONES ELD PARA UN SEGUIMIENTO PRECISO Y FIABLE. ESTOS DISPOSITIVOS GARANTIZAN QUE TODOS CUMPLAN CON LA LEY FEDERAL, RECIBAN EL PAGO ADECUADO Y PERMANEZCAN SEGUROS EN LA CARRETERA. POR ESO, HEMOS COMPILADO UNA LISTA DE LAS MEJORES APLICACIONES ELD QUE EXISTEN, LAS DIFERENCIAS CLAVE A TENER EN CUENTA Y CÓMO ELEGIR LA APLICACIÓN ELD ADECUADA PARA SUS NECESIDADES.

Para cumplir con las Reglas de Horas de Servicio del Departamento de Transporte (DOT), los conductores de camiones deben llevar un registro preciso del tiempo de conducción, los descansos y las millas recorridas en cada recorrido. Un ELD se conecta al puerto de diagnóstico a bordo (OBD) y registra automáticamente varios indicadores que necesita para cumplir con las normas, así como otra información útil para la gestión y la seguridad de la flota. Los ELD hacen que los informes sobre HOS sean una tarea mucho más sencilla y permiten a los conductores automatizar gran parte del proceso.

LOS MEJORES ELD PUEDEN REGISTRAR (E INFORMAR) LO SIGUIENTE:

- Potencia y velocidad del motor.
- Estado del combustible.
- Si el vehículo está en movimiento o no.
- Frenadas bruscas y colisiones.
- Cuántas millas has conducido.
- ¿Cuánto tiempo ha estado funcionando el motor.
- Su identificación como conductor autorizado.
- Estado de servicio (ya sea que estés de servicio o fuera de servicio).



Una aplicación ELD está diseñada para facilitar el cumplimiento al conectarse y transmitir datos a un teléfono o tableta. Las aplicaciones ELD ofrecen una vista complementaria para que los conductores puedan administrar sus informes desde cualquier lugar.

Los ELD le ahorran tiempo a los conductores y administradores de flotas automatizando los requisitos de cumplimiento, pero hay algunos factores clave a tener en cuenta al elegir el más adecuado para tu negocio.

1. CUMPLIMIENTO. La prioridad número uno para tu ELD es el cumplimiento. Todos los ELD deben ser aprobados por la FMCSA (Administración Federal de Seguridad de Autotransportes) para poder sincronizarse con el software de registro de estado de servicio (RODS) de la FMCSA. Los ELD registrados entregan datos a los funcionarios de seguridad para su revisión y le permiten informar su HOS.


Puedes comprobar la lista oficial de ELD aceptados para asegurarte de que tu dispositivo sea compatible. Esta lista también incluye dispositivos que han sido revocados y ya no están permitidos.

2. MANTENIMIENTO. Debido a que un ELD está conectado directamente al OBD de tu motor, debería poder notificarte cuando se necesita mantenimiento. El mejor ELD te ayudará a completar los informes electrónicos de inspec-

ción de vehículos del conductor (DVIR) proporcionándote datos de mantenimiento.

3. SEGURIDAD. Además de las notificaciones de mantenimiento, los mejores ELD tienen características que mejoran tu seguridad en la carretera. Los giroscopios y acelerómetros integrados permiten a los ELD detectar automáticamente la conducción peligrosa, lo que resulta beneficioso para los administradores de flotas y una herramienta importante para determinar la responsabilidad del conductor. El seguimiento de la ubicación y la seguridad también puede ayudar a prevenir el fraude de transporte.

4. INFORMES. Los ELD que se destacan van más allá cuando se trata de informar sobre puntos de datos cruciales. Además de los informes HOS, los ELD que brindan información completa sobre la seguridad y la eficiencia del conductor se destacan frente a la competencia.

5. PRECIO. Otra consideración importante es el precio. El mejor ELD para tu negocio variará según tus necesidades específicas. Los ELD más caros a menudo vienen con una oferta más sólida de características que definitivamente pueden dar sus frutos a largo plazo. Y una suscripción mensual más alta puede significar más eficiencia, mayor rentabilidad y mejores alertas de mantenimiento preventivo. 





0000 0000 0000 0000

CARDHOLDER NAME
123-45 0001



EVITA FRAUDES

CÓMO DETECTAR EL FRAUDE CON TARJETAS DE COMBUSTIBLE
LAS TARJETAS DE COMBUSTIBLE SON UN GRAN ALIADO PARA LOS TRANSPORTISTAS Y GERENTES DE FLOTA, PUES NO SOLO TE PERMITEN TENER UNA CUENTA ESPECÍFICA PARA LOS GASTOS EN COMBUSTIBLE, SINO QUE EN MUCHAS OCASIONES INCLUYEN DESCUENTOS Y BENEFICIOS ADICIONALES. LA OTRA CARA DE LA MONEDA ES QUE EL MAL USO QUE SE PUEDE HACER DE ELLAS LAS HACE SUSCEPTIBLES DE FRAUDES O SUPLANTACIÓN DE IDENTIDAD. AQUÍ TE DECIMOS CÓMO EVITARLO. »

El combustible es uno de los mayores gastos de los camioneros, con un promedio de alrededor de \$70,000 por año. Con números como ese, tiene sentido registrarse para obtener una tarjeta de compra para ahorrar combustible, y la mayoría de los administradores de flotas y propietarios-operadores lo tienen.

Como cualquier método de pago, una tarjeta de combustible conlleva riesgos para los transportistas. Y el fraude con tarjetas de combustible que implica el uso indebido de estas tarjetas por parte de conductores o estafadores ha ido en aumento en la industria del transporte por carretera.

Para proteger tu negocio contra el fraude con tarjetas de combustible, es fundamental estar atento y tomar medidas preventivas. En este artículo, aprenderás más sobre los tipos comunes de fraude con tarjetas de combustible, cómo prevenirlo y qué señales debes observar en tu negocio de transporte por carretera.

¿QUÉ ES EL FRAUDE CON TARJETAS DE COMBUSTIBLE?

Los propietarios-operadores y transportistas usan tarjetas de ahorro de combustible para obtener un descuento en combustible. Estas tarjetas pueden ser prepago, tarjetas de empresa con un límite de crédito establecido o tarjetas de crédito generales. Los administradores de flotas suelen utilizar una empresa de tarjetas de combustible para gestionar los métodos de pago de todos sus conductores.

El fraude con tarjetas de combustible implica el uso indebido de una tarjeta de compra diseñada específicamente para los conductores para pagar los costos de combustible. Y cuando se trata de repostajes frecuentes de combustible, realizar un seguimiento de los gastos puede resultar difícil y, a menudo, conduce al fraude con las tarjetas de combustible.

El fraude con tarjetas de combustible puede ocurrir dentro o fuera de una organización. El fraude interno ocurre cuando un conductor de camión usa su tarjeta de combustible para comprar algo que no sea su propio combustible. Los conductores pueden repostar el vehículo de otra persona, llenar un contenedor de gasolina extra, comprar provisiones en una gasolinera o solicitar una asignación superior a la necesaria. Esto también se conoce como desvío (slippage en inglés).

El fraude externo con tarjetas de combus-



SEÑALES DE ADVERTENCIA COMUNES

¿Cómo sabría una empresa sobre el fraude con tarjetas de combustible? Como otras tendencias comunes de fraude en el transporte, hay señales de advertencia a las que hay que prestar atención, especialmente al revisar los informes de gastos. Algunos indicadores de fraude con tarjetas de combustible son:

- Patrones de gasto inusuales o aumentos en las compras de combustible.
- Transacciones que ocurren fuera del horario comercial normal.
- Transacciones en lugares alejados de las rutas habituales.
- Múltiples transacciones en un corto período de tiempo.
- Los tipos de combustible comprados no coinciden con las especificaciones de los vehículos de la empresa.
- Los costos de combustible no coinciden con el millaje ni la capacidad del tanque.
- Cargos desde ubicaciones extrañas.

tible implica el uso indebido de la tarjeta por parte de alguien ajeno a tu organización. Esto puede suceder de diferentes maneras:

- **Skimmers de tarjetas de crédito:** Se trata de un dispositivo fraudulento adjunto a un sistema de pago que intercepta transacciones. Los skimmers suelen parecerse a un lector de tarjetas típico, pero también pueden tener la forma de una cámara oculta

(para ver su PIN o código postal) o un dispositivo de calce (una banda magnética utilizada para la clonación).

- **Tarjetas perdidas o robadas:** Este es un hecho común en el fraude con tarjetas de combustible. Un conductor extravía su tarjeta y un ladrón comienza a usarla inmediatamente para compras diversas antes de que se pueda alertar a la compañía de la tarjeta para

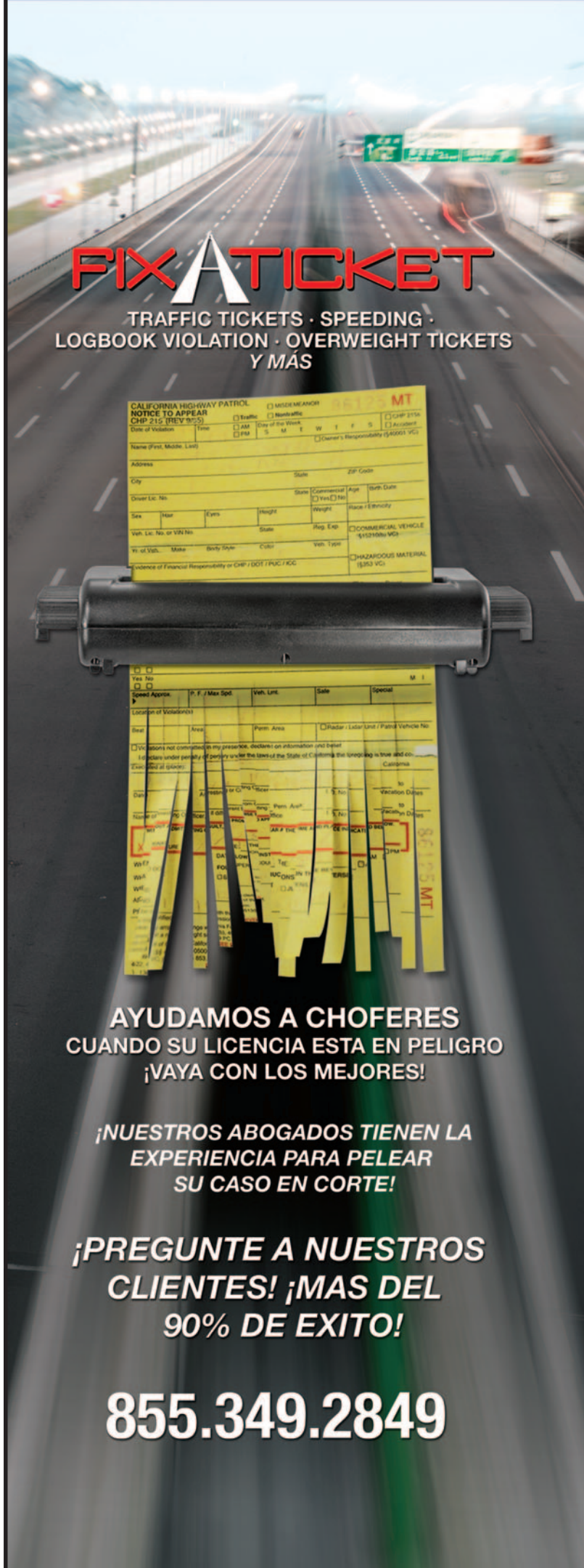


MUCHOS CASOS DE FRAUDE CON TARJETAS DE COMBUSTIBLE SON SUTILES, POR LO QUE CIERTAS HERRAMIENTAS TECNOLÓGICAS PUEDEN AYUDARTE A DETECTAR ANOMALÍAS.

- **HERRAMIENTAS DE ANÁLISIS DE DATOS:** El software de despacho y gestión de flotas te permite realizar un seguimiento de varios puntos de datos clave, como la frecuencia de las paradas para repostar. El proveedor de tu tarjeta de combustible también debe proporcionar análisis de datos para que los revises. Si el gasto parece mayor de lo habitual, puedes bloquear o congelar tarjetas de conductor específicas hasta que tengas más información.
- **TECNOLOGÍAS DE GEOLOCALIZACIÓN:** El uso de la geolocalización también puede ayudar a detectar señales de alerta. Muchas aplicaciones de dispositivos electrónicos de registro (ELD por sus siglas en inglés) contienen sistemas telemáticos que rastrean la ubicación del conductor. Si un conductor se ha desviado o está llenando combustible en una estación que normalmente no frecuenta, regístrate inmediatamente.

que congele la cuenta.

- **Robo en línea:** Este tipo de robo ocurre cuando delincuentes piratean una cuenta de tarjeta de combustible. Pueden utilizar estafas de phishing (por correo electrónico) o estafas de smishing (por mensaje de texto) para obtener datos personales confidenciales que pueden utilizarse para acceder a cuentas en línea y robar información. »



FIX A TICKET

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

CALIFORNIA HIGHWAY PATROL
 NOTICE TO APPEAR
 CHP 215 (REV 9/05) MT
 Date of Violation: Time: AM PM State of the Violation: M T W T F S S
 Name (Print, Middle, Last): Driver's Responsibility (90000 VCL)
 Address: State: ZIP Code:
 City: State: ZIP Code:
 Driver Lic. No.: State: Commercial: Yes No Age: Birth Date:
 Sex: Hair: Eyes: Height: Weight: Race: Ethnicity:
 Veh. Lic. No. or VIN No.: State: Reg. Exp.: COMMERCIAL VEHICLE (110298b) VC
 Mfg. of Veh.: Make: Body Style: Color: Veh. Type:
 Evidence of Financial Responsibility or CHP / DOT / PUC / KOC: HAZARDOUS MATERIAL (1353 VCL)



Speed Approx. P. F. / Max Spd. Veh. Lic. Sale Special M I
 Location of Violation(s):
 Date: Time: P.M. / A.M. State: City: County: District: Division: Unit: Vehicle No.:
 I, the undersigned, being duly sworn, depose and say that the foregoing is true and correct. I declare under penalty of perjury under the laws of the State of California that the foregoing is true and correct. Executed at (place): California

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 PREVENIR EL FRAUDE CON TARJETAS DE COMBUSTIBLE

Con un enfoque proactivo, el robo de tarjetas de combustible se puede prevenir. Estos consejos pueden ayudar a que sus conductores sean responsables y protejan tu negocio.

1. EDUCA A TUS CONDUCTORES

Advierte a los conductores sobre los tipos de fraude externo con tarjetas de combustible, como estafadores, estafas de phishing y robos. Házles saber también las sanciones asociadas con el fraude interno con tarjetas de combustible: el uso indebido de fondos puede resultar en la pérdida inmediata de empleo.

2. REQUERIR UN PIN PARA CADA CONDUCTOR

Cada conductor de su flota debe tener un PIN único que debe ingresar antes de autorizar el uso de una tarjeta de combustible. Recuerda a los conductores que nunca compartan este PIN y que sean discretos al ingresarlo en una estación de servicio.

3. ESTABLECE LÍMITES DE ENVÍO

La mayoría de las tarjetas de combustible te permitirán establecer un límite de gasto diario para tus conductores. Calcula cuánto debe gastar un conductor en función de su ruta y los precios actuales del combustible, y permita solo lo


necesario. Esto ayudará a evitar desvíos.

4. LIMITA LOS TIEMPOS DE REPOSTAJE

También es posible que desees establecer pautas específicas sobre a qué hora del día un conductor puede repostar combustible. Por ejemplo, permitir el uso de la tarjeta de combustible durante el horario laboral, pero no durante la noche ni en los días libres. También puedes poner un límite a la cantidad de veces que un conductor puede usar la tarjeta por día para ayudar a prevenir el fraude externo con tarjetas de combustible.

Prevenir el fraude con tarjetas de combustible es una forma crucial de proteger tu



negocio. Permanece atento a señales de alerta, como repostajes frecuentes, ubicaciones extrañas y costos de combustible no coincidentes en comparación con el millaje del viaje. Tan pronto como detecte algo fuera de lo común, comunícate con el conductor y congela las tarjetas de combustible cuando sea necesario. Educa a tus conductores sobre la gravedad del fraude interno con tarjetas de combustible y ayúdalos a mantenerse seguros con PIN individuales, limitaciones e información sobre estafadores y estafadores. Mantente alerta y proactivo en la lucha contra el fraude con tarjetas de combustible y asegúrese de utilizar la tecnología a tu favor. 







RIENDA CORTA

MINIMIZAR LOS COSTOS DE REPARACIÓN

LOS SISTEMAS DE POSTRATAMIENTO DE GASES CONTAMINANTES HAN HECHO MARAVILLAS POR EL MEDIO AMBIENTE Y EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE, PERO TAMBIÉN HAN AÑADIDO COSTOS ANTES INEXISTENTES A LOS GASTOS EN MANTENIMIENTO. AFORTUNADAMENTE, HAY UN CAMINO QUE TE PUEDE AYUDAR A REDUCIR AL MÁXIMO LOS GASTOS DE REPARACIÓN DEL SISTEMA DE EMISIONES. »

Por muy traumático que fuera en su momento, la incorporación de la reducción catalítica selectiva (SCR por sus siglas en inglés) y el postratamiento del filtro de partículas diésel a los camiones modernos probablemente pasará a la historia como uno de los mayores triunfos tecnológicos de la industria. Todavía en 2005 y 2006, los fabricantes de motores diésel ni siquiera estaban seguros de que las estrictas normas de emisiones de la EPA de 2010 fueran alcanzables para los camiones diésel de servicio pesado. Como dijo un ingeniero en ese momento: "Tendremos que programar algunos inventos a lo largo del camino si queremos hacer esto".

Pero la industria finalmente cumplió, con creces. Es cierto que hubo una desagradable fase provisional de recirculación de gases de escape que todavía evoca pesadillas para los administradores de flotas que la vivieron. Pero con la introducción de los sistemas SCR que utilizan una fórmula de líquido de escape de diésel para eliminar químicamente los óxidos nitrosos del humo de escape de diésel, los camiones finalmente contaban con sistemas de postratamiento de gases de escape confiables que no solo ayudaban a mantener el aire limpio, sino que también ofrecían un impulso significativo en la economía de combustible.

De acuerdo con el Diesel Technology Forum, los sistemas de postratamiento SCR son parte de un complejo sistema de reducción de emisiones que ha reducido las emisiones de NOx hasta en un 90%, las de hidrocarburos y dióxido de carbono entre un 50% y un 90%, y las emisiones de partículas entre un 30% y un 50% en comparación con los motores diésel anteriores a 2010.

Según el Diesel Technology Forum, "la tecnología SCR está diseñada para permitir que se produzcan reacciones de reducción de óxidos de nitrógeno (NOx) en una atmósfera oxidante. Se llama 'selectiva' porque reduce los niveles de NOx utilizando amoníaco como reductor dentro de un sistema catalizador. La reacción química se conoce como "reducción", en la que el líquido de escape diésel (DEF) a base de urea es el agente reductor que reacciona con los NOx para convertir los contaminantes en nitrógeno, agua y pequeñas cantidades de CO2. El DEF se puede descomponer rápidamente para producir el amoníaco oxidante en la corriente de escape. La tecnología SCR por sí sola puede lograr reducciones de NOx de hasta un 90 por ciento".

Además, los fabricantes de equipos originales de camiones y motores diésel argumentan que los sistemas de postratamiento que desarrolla-



ron han demostrado en gran medida ser seguros y confiables, aunque es cierto que la nueva tecnología vino con nuevos requisitos de mantenimiento para mantener los sistemas limpios y funcionando correctamente. En el gran esquema de las cosas, según el argumento, éste es un pequeño precio a pagar por un aire más limpio y una mejor economía de combustible. Pero realmente no estamos hablando de algo muy pequeño.

EL MONSTRUO DE LOS COSTES DE REPARACIÓN POSTRATAMIENTO

Jim Buell es vicepresidente ejecutivo de ventas y marketing de FleetNet America. También es el funcionario de enlace que trabaja en una iniciativa de evaluación comparativa conjunta con el Consejo de Tecnología y Mantenimiento de las Asociaciones de Transporte Americanas (ATA). Desde 2017, el grupo ha estado rastreando varias reparaciones y costos de mantenimiento para los miembros de TMC como una forma de recopilar datos que permitirán a las flotas comparar su propio desempeño con el de las flotas de todo el país e identificar áreas para mejorar el desempeño o reducir costos. Una de las métricas que este grupo de trabajo ha estado siguiendo son los sistemas de postratamiento de gases de escape.

"Quinientos catorce dólares", dice sin rodeos Buell cuando se le pregunta sobre los costos de reparación de emisiones de vehículos pesados. "En realidad, cuesta \$513 y algo de cambio, pero ese es el costo promedio de cualquier reparación de emisiones de diésel hoy en día asociada con el código VRMS 043. Y ese costo ha aumentado un 27% desde el primer trimestre de 2017, cuando

comenzamos a recopilar estos datos. Hace un año, una flota podía esperar pagar un promedio de \$405 por reparación del sistema de escape".

El hecho de que las flotas estén reportando problemas de costos no sorprende a Buell. "Cuando nos fijamos en los datos que tenemos hasta ahora sobre cuántos millas duran los sistemas de postratamiento de gases de escape hasta que fallan, todo está fuera de lugar", afirma. Señala que actualmente, las flotas en todo el país tienen un promedio de 213,967 millas antes de averiarse. "Pero tenemos una flota que registra 1.4 millones de millas en sus sistemas antes de que fallen. Así que definitivamente hay mucho margen de mejora".

UNA NUEVA REALIDAD DEL MANTENIMIENTO

"Dices 514 dólares y la gente dice: 'Bueno, eso no está tan mal'", dice Randy Obermeyer, gerente de terminal de Batesville Logistics, una flota privada de larga distancia con sede en Batesville, Indiana. "Pero ten en cuenta que estamos hablando de un sistema de vehículo con el que hasta hace muy poco nunca habías tenido que meterte, a menos que un tubo de escape se oxidara, algo se agrietara o hubiera una falla del turbo". No hay duda de que los costos asociados a los sistemas de escape están aumentando, afirma Obermeyer. "En 2004, gastábamos alrededor de 1,200 dólares al mes en el mantenimiento del sistema de escape", afirma. "El año pasado, obtuvimos un promedio de \$27,000 al mes en toda nuestra flota para esas reparaciones. Eso es un aumento del 1,837%. Y este es un gasto completamente nuevo para nosotros". >>



Mantener y reparar los sistemas de escape diésel de servicio pesado de hoy significa ingresar a un mundo de válvulas y refrigeradores EGR de alta temperatura, filtros de partículas diésel obstruidos, fallas en el sistema de dosificación de DEF y sensores muy importantes con el poder de reducir la potencia de un camión para "cojear" si la computadora decide que no se están cumpliendo los estándares de emisiones de la EPA. "Estos sistemas funcionan como se anuncia", reconoce Obermeyer. "Pero en el lado de los gastos de la ecuación, los costos de mantenimiento de la flota asociados con ellos se han disparado".

Pero ese no tiene por qué ser el caso. "Creo que los fabricantes de equipos originales tienen razón", dice Joel Morrow, jefe de conducción y jefe de investigación y desarrollo de Ploger Transportation, una flota regional pequeña e innovadora con sede en Bellevue, Ohio, que se especializa en carga de calidad alimentaria. "Hoy en día, en términos generales, no tenemos muchos problemas con los sistemas de escape. Pero solíamos hacerlo. Y la razón por la que no los tenemos hoy es que estamos cambiando fundamentalmente nuestra forma de pensar y nuestros procedimientos para abordar el problema".

En los primeros días de la era SCR, Morrow dice que los camiones Ploger experimentaban

"CUANDO NOS FIJAMOS EN LOS DATOS QUE TENEMOS HASTA AHORA SOBRE CUÁNTOS MILLAS DURAN LOS SISTEMAS DE POSTRATAMIENTO DE GASES DE ESCAPE HASTA QUE FALLAN, TODO ESTÁ FUERA DE LUGAR", AFIRMA.

fallas en los gases de escape, particularmente en los DPF obstruidos, con los que muchas flotas todavía están luchando. "Seguimos las directrices de los OEM para los sistemas", explica. "Y llevábamos los camiones a los concesionarios para solucionar los mismos malditos problemas una y otra vez y nos decían las mismas malditas

razones de las fallas una y otra vez. Y cuanto más pensaba en los intervalos que sugerían (que son 400,000 millas para las limpiezas del DPF), más se me ocurrió que esos números se basaban en flotas grandes con ciclos comerciales relativamente rápidos que no quieren tocar los camiones más de lo necesario". >>



mantenimiento: MINIMIZAR LOS COSTOS DE REPARACIÓN

REDUCE TU COSTO DE PROPIEDAD

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

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

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

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



Cuando Morrow comenzó a sumar todas las variables que entraban en juego con los sistemas de escape (diferente geografía, calidad del combustible, clima, aplicaciones, etc.), se dio cuenta de que los intervalos de mantenimiento de mayor kilometraje que los OEM recomendaban para los componentes del sistema de escape simplemente no funcionaban para las operaciones de Ploger.

Morrow finalmente decidió que la respuesta era comenzar a evaluar el sistema de postratamiento y realizar todo el mantenimiento de los gases de escape internamente. Fue una apuesta enorme, que mantuvo a Joel y su hermano, copropietario de Polger Transportation, despiertos por la noche preguntándose si estaban tomando la decisión correcta. "Nos arriesgamos y gastamos mucho dinero", dice Morrow. "Contratamos a algunos técnicos con capacitación en postratamiento y les pagamos salarios que no estábamos acostumbrados a pagar. Y me asustó muchísimo. Porque teníamos que hacerlo funcionar".

Mirando hacia atrás, Morrow dice que la medida fue una obviedad. Se niega a revelar las cifras de Mantenimiento Preventivo que finalmente decidió el equipo de Ploger, pero dice que los desgloses de emisiones prácticamente no son un problema para la flota. "Hoy somos muy agresivos en el mantenimiento de las emisiones", afirma. "Nuestro cronograma de MP es mucho más temprano de lo que exigen los OEM. Y verificamos todo en el sistema: los sensores se limpian y reemplazan según sea necesario, verificamos todos los valores en el sistema de combustible y verificamos todas las presiones del sistema, y tenemos nuestros propios números para las cifras diferenciales que queremos ver. Observamos todas esas cosas cada vez que el camión está en el taller".

CONTRA LA CORRIENTE

Obermeyer dice que Batesville también se está desvinculando de las recomendaciones del OEM sobre el mantenimiento al sistema de escape. Dice que sus técnicos descubrieron que si esperaban hasta 300,000 o 400,000 millas para sacar el filtro y limpiarlo, como recomendaban los fabricantes de equipos originales, el carbón quedaba tan apretado en la unidad que todo el ejercicio era inútil. Hoy en día, sus técnicos rutinariamente extraen los DPF cada 100,000 millas para limpiarlos, lo que ha ayudado tanto con los costos de mantenimiento como con los promedios de economía de combustible de la flota.


Obermeyer también cree que muchas flotas cometen el error de tratar el sistema de escape como si fuera una entidad autónoma que de



alguna manera está separada del resto del motor. "Todo va río abajo", señala. "Pero muchas flotas y distribuidores simplemente reemplazan una pieza que falla y nunca se molestan en rastrear el problema para determinar si el problema se debe a un problema aparentemente no relacionado".

Por ejemplo, Obermeyer dice que si se trata de fallas prematuras del DPF debido a una obstrucción, podría deberse a algo que está sucediendo en el motor, como una fuga en la junta que permite que el refrigerante entre en el aceite del motor. "Llevas el camión al taller con un turbo o un enfriador de EGR averiado y el concesionario diagnostica el problema, te da una cotización y

reemplaza la pieza", dice. "Y el camión vuelve a la carretera. Y unas semanas más tarde está de vuelta en el taller con otro DPF defectuoso. Hay que entender que estos no son hechos aislados y abordarlos adecuadamente".

Aunque muchas flotas todavía están luchando con problemas de emisiones y costos, Morrow dice que su experiencia le ha enseñado que el problema se puede contener, una vez que te esfuerzas y comprendes los valores que funcionan para tu flota y tu aplicación. "Una vez que tienes a mano esa información", dice, "los motores realmente funcionan bien. Hay muy pocos problemas con el sistema de postratamiento. Y la economía de combustible mejora". 



No Espere.



Comuníquese.

Haga su plan de emergencia hoy.

Visite [Listo.gov](https://www.Listo.gov)







CORREDORES DE CARGA: QUÉ HACEN Y CÓMO CONTRATARLOS

AGILIZAN EL TRANSPORTE

TRABAJAR EN EQUIPO ES UNA DE LAS MEJORES MANERAS DE HACERLO, PUES CADA QUIEN PUEDE DEDICARSE A LO QUE HACE MEJOR Y ASÍ TODO MUNDO OBTIENE MEJORES RESULTADOS. NO IMPORTA SI ERES UN TRANSPORTISTA O UN EXPEDIDOR, TRABAJAR CON UN CORREDOR DE CARGA PUEDE FACILITAR TU TRABAJO E INCREMENTAR TUS GANANCIAS. »

Si eres nuevo en la industria de la logística de carga y el transporte por carretera, probablemente hayas escuchado el término corredor de carga, pero es posible que no sepas lo que pueden hacer por ti y tu negocio. Un buen agente de transporte puede facilitarte mucho el trabajo porque no tendrás que preocuparte por el origen de tu próxima carga.

Los buenos agentes de transporte también pueden brindarte tranquilidad al conectarte con clientes acreditados. Quizás lo más importante que hacen los corredores de carga es establecer conexiones: conectan a los expedidores con los transportistas adecuados y viceversa. ¿Cómo hace esto un agente de transporte y cómo se contrata uno?

Un corredor de carga es la conexión entre el expedidor y el transportista. Podrías pensar en ellos como el coordinador ofensivo de un equipo de fútbol. Si bien nunca manejan la carga, "llaman las jugadas" para transportar la carga de un lugar a otro asignando jugadores, rastreando lo que hace cada uno y asegurando un resultado exitoso.

El trabajo principal de un corredor de carga es la comunicación. A los transportistas les gusta trabajar con ellos porque los corredores son un único punto de contacto para garantizar que sus mercancías lleguen de forma segura y a tiempo. Esto evita que los expedidores tengan que encontrar transportistas por su cuenta, planificando el transporte y la logística de rutas, comunicándose con los conductores y rastreando su propia carga. Por otro lado, a los transportistas les gusta trabajar con agentes de transporte porque ayudan a optimizar las rutas y, a menudo, suministran cargas para evitar millas muertas.

CORREDORES DE CARGA VS DESPACHADORES

La principal diferencia entre un agente de transporte y un despachador es para quién trabajan. Un agente de transporte trabaja tanto con el remitente como con el transportista, esencialmente conectando a los dos y cobrando una pequeña tarifa, generalmente algún tipo de comisión. Debido a la forma en que les pagan, los corredores intentan negociar la mejor tarifa con un transportista. Al mismo tiempo, sus tarifas deben seguir siendo competitivas, para que el transportista pueda seguir obteniendo beneficios.

Un despachador de carga trabaja para el transportista. Dado que les pagan un porcentaje del salario del transportista, también intentan negociar las mejores tarifas posibles. Un despa-

chador puede comunicarse directamente con un transportista o comunicarse con un corretaje de fletes para encontrar cargas que se ajusten a las necesidades de sus conductores. Al igual que con cualquier otro servicio que ayude a tu negocio, es importante conocer las diferencias y las tarifas que cobran un corredor y un despachador. Algunos cobran tarifas diferentes y ofrecen servicios adicionales, como enviar facturas a una empresa de factoraje. Dependiendo del tamaño de tu empresa, puedes utilizar tanto agentes de transporte como despachadores.

¿QUÉ HACE UN CORREDOR DE CARGA?

Detrás de escena, un agente de transporte exitoso hace mucho más que facilitar la comunicación. Los corredores de carga utilizan sus habilidades y experiencia para conectar a los transportistas con los mejores transportistas para cumplir con los plazos de envío. Su éxito se basa en gran medida en las relaciones que han construido tanto con los expedidores como con los transportistas, por lo que deben asegurarse de que todo salga bien. Las agencias de corretaje también toman medidas para obtener capacidad adicional, negociar contratos, examinar y embarcar a los transportistas, manejar la logística y monitorear el cumplimiento de los transportistas.

Para ganar dinero, los corredores de carga deben conectar a los remitentes con los transportistas. Esto significa constante abastecimiento de transportistas y capacidad de seguimiento. Este es uno de los trabajos más importantes que realizan los corredores porque deben poder encontrar suficiente capacidad de transporte para satisfacer las necesidades de los transportistas.

Los corredores saben que cuando relacionan a un expedidor con un transportista, la reputación de la correduría está en juego. Por lo tanto, quieren trabajar con transportistas confiables y de alta calidad. Los mejores corredores investigan las credenciales de los transportistas, seguros, calificaciones de seguridad y cumplimiento como parte del proceso de incorporación del transportista.

MONITOREO DEL CUMPLIMIENTO DEL OPERADOR

Los corredores también exigirán a los operadores que cumplan con los estándares de la industria para garantizar que cumplan con las reglas y regulaciones. Ellos van a responsabilizar a los transportistas de entregar el flete a tiempo, libre de daños y dentro de los parámetros del acuerdo.



MANEJAR LA LOGÍSTICA DE ENVÍO

Una vez que un agente de transporte haya encontrado un transportista confiable para su carga, planificará el envío y gestionará todo de principio a fin para garantizar que su transporte se realice de la mejor manera posible.

Si bien lo mejor para un agente de transporte es obtener las tarifas más altas posibles de los transportistas, también conocen la industria y lo que los transportistas esperan pagar por tipo de carga en un área determinada. Cuanto mejor sea el trato que puedan conseguir, mayor será su comisión. Pero cuanto mejor servicio de intermediación brinden, más probabilidades habrá de que el transportista pague sus tarifas y vuelva a hacer negocios con ellos.

Un buen corredor de transporte también sabrá dónde operan sus transportistas, las tarifas que buscan y su tipo de equipo. Hacer referencias cruzadas de todas estas cosas ayuda a brindar a los transportistas el servicio que necesitan y, al mismo tiempo, brinda a los transportistas calificados las cargas más deseables.

Es un equilibrio complicado, pero una agencia de transporte de carga confiable lo hace repetidamente.



AL COMBINAR ESTAS HABILIDADES, LOGRAN VARIAS COSAS:

- Mejorar los tiempos de entrega.
- Asegurarse de que la carga llegue de forma segura y sin daños.
- Incrementar la eficiencia de la cadena de suministro.
- Facilitar relaciones a largo plazo entre expedidores y transportistas.

¿CUÁNTO GANAN LOS AGENTES DE TRANSPORTE?

Las ganancias promedio de un corredor de carga son difíciles de determinar porque dependen de para quién y cómo trabaja. Existen algunos tipos de corredores de transporte en la industria del transporte:

- Corredor de carga autorizado. Normalmente poseen su propia empresa, tienen su autoridad de transporte y autoridad del corredor y, a menudo, emplean a varios otros agentes de transporte. Ganan más dinero pero asumen el mayor riesgo.

- Corredor de carga W-2. Trabajan para un corredor autorizado u otra empresa. Se les

paga como a un empleado, con beneficios estándar, seguro de compensación laboral, etc. Por lo general, ganan un salario base más comisión, por lo que su salario está directamente relacionado con su desempeño.

- Corredor de carga 1099. Corren el transporte de mercancías para una empresa con licencia de corredor de transporte y trabajan como contratistas independientes en lugar de empleados. A los corredores 1099 también se les paga una comisión y, por lo general, un porcentaje más alto que un corredor W-2. Esto se debe a que pagan sus propios impuestos sobre el empleo y el corredor de carga autorizado no tiene que brindarles beneficios a los empleados ni cubrirlos con un seguro de compensación para trabajadores. Su salario también está ligado al desempeño.

Incluso las estimaciones salariales varían mucho. El salario medio anual es de 42,971 dólares, según PayScale.com. Indeed.com enumera el salario promedio en \$66,845 y también señala que los corredores pueden ganar comisiones de hasta \$30,000 además del salario.

¿Cómo saber cuándo tu empresa necesita servicios de corredor de carga? La respuesta depende de si eres expedidor o transportista. Hay tres razones principales para que un trans-

portista contrate a un corredor de carga:

- Reducir costos. Un buen corredor de carga puede garantizar que tus rutas sean eficientes y que reduzcas o elimines los tiempos muertos. Las rutas ineficientes y las millas muertas realmente pueden acumularse y reducir las ganancias.

- Operaciones de escala. Manejar todas las relaciones con los transportistas directamente puede llevar mucho tiempo y es fácil pasar por alto los detalles. Los agentes de transporte se encargan de eso por ti. También pueden ayudarte a encontrar más cargas en las que te especialices.

- Ahorrar tiempo. Muchas de las tareas que realizan los agentes de transporte requieren mucho tiempo. Dejar que otra persona las haga te ayuda a centrarte en operaciones más importantes del día a día o a disfrutar de más tiempo libre.

Los expedidores pueden tener otras razones para utilizar los servicios de corredores de carga:

- Cumplir con los plazos. Los envíos tardíos pueden dañar su reputación y enviar clientes a la competencia. Un corredor de carga puede garantizar que sus cargas lleguen a tiempo. »»

- Aumentar la seguridad y reducir los daños. Los corredores de carga saben quién tiene el equipo adecuado para manejar su carga de manera segura y eficiente, reduciendo así el riesgo.

- Garantizar la satisfacción del cliente. Los corredores de carga garantizan que su cliente obtenga recogidas, entregas y comunicación oportunas.

Ya seas un expedidor o un transportista, utilizar un excelente agente de transporte puede ayudarte a mejorar la eficiencia, la seguridad y tus resultados.

¿CÓMO SE ELIGE AL AGENTE DE TRANSPORTE ADECUADO?

La parte más importante al elegir un agente de transporte es saber qué preguntas hacer.

- ¿Cuánta experiencia tiene el corredor? En el caso de empresas nuevas, ¿el propietario trabajó antes para otro agente de transporte? ¿Cómo contratan y capacitan a los empleados?

- ¿Tiene licencia el agente de envío? Nunca contrate a un corredor sin licencia. Si algo suena demasiado bueno para ser verdad, probablemente lo sea. La mayoría de los transportistas y transportistas de buena reputación no trabajarán con corredores sin licencia. Revisa la documentación minuciosamente.

- ¿El corredor está garantizado y asegurado? Esto suele ser un requisito si un corredor tiene licencia, pero verifique de todos modos.



Haga preguntas ahora para evitar problemas más adelante.

- ¿Qué tipo de conexiones entre intermediarios y operadores se han establecido ya? Si usted es un transportista o un transportista, quiere un agente de carga con conexiones. Esas conexiones son una de las cosas que pueden diferenciarlos de otros corredores.

- ¿Qué herramientas utilizan los corredores?

¿Cómo encuentran operadores disponibles? La mayoría de los buenos corredores de carga no solo dependen de las conexiones, sino que también utilizan herramientas como tableros de carga de corredores para ayudarlos a garantizar que su camión no esté inactivo para que pueda evitar millas muertas o tiempo de inactividad. Pregúnteles qué servi-

- ¿Ofrecen múltiples modos de envío? Si bien



en la ruta: **AGILIZAN EL TRANSPORTE**



la mayoría de los corredores brindan transporte de carga, algunos ofrecen servicios intermodales o multimodales, incluidos marítimos, ferroviarios y aéreos. Los corredores multimodales pueden encontrar capacidad de envío en un área si la capacidad es limitada en otra. Algunos corredores también actuarán como transitarios y tener su propia autoridad operativa FMCSA para mover mercancías o sus propios almacenes.




• ¿Cómo se comunican con los conductores y transportistas? Quiere un corredor que ponga todo por escrito y tenga una forma de realizar un seguimiento de la recogida, el transporte y la entrega de la carga para evitar sorpresas.

En última instancia, el agente de transporte será una gran parte de su equipo, por lo que debe sentirse cómodo con él, tener confianza en sus habilidades y capacidades, y estar seguro de que se preocupa por sus mejores intereses y los de sus otros clientes.

Pregunta por ahí. Es posible que sus pares tengan corredores con los que les encanta trabajar y otros con los que no. Si eres nuevo, obtén referencias y compruébalas. Y confía

en tu instinto. Si algo no funciona con un corredor, probablemente haya una razón.

Los corredores de carga son una parte esencial del negocio de cualquier empresa de transporte por carretera. Pueden mantener sus camiones en marcha, ayudarlo a reducir costos, mejorar la eficiencia y desarrollar relaciones con clientes regulares quien le proporcionará un ingreso estable.

Debe comprender qué hacen, la diferencia entre un corredor y un despachador, cómo les pagan, cuánto ganan y cuándo contratarlos. Una vez que comprenda esas cosas, le resultará más fácil encontrar agentes de transporte adecuados para usted y su negocio. 



¿Cuántos Códigos Expresos lleva?

CONSULTE Y CARGUE AL INSTANTE EL SALDO DE SUS CÓDIGOS EXPRESOS

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

www.comdata.com/expresscode



COMDATA
Payment Innovation

NUEVA



VIEJA

ESCUELA

HONDA REBEL 500 2024

Es difícil dejar de lado el encanto que tienen las motos de antaño, aunque es inevitable negar el impacto que ha tenido la tecnología en los últimos años. La Rebel 500 une lo mejor de dos mundos, pues es una máquina con diseño de la vieja escuela, pero equipada con asistencias y comodidades del siglo XXI. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / MANUEL HUICI

Hace ya siete años que Honda actualizó por completo una de las familias más reconocidas de su portafolio, la gama Rebel, cuya versión 250 inició a miles de motociclistas en el mundo de las dos ruedas a mediados de los ochentas. En un principio, había solo dos modelos disponibles, de 300 y 500 centímetros cúbicos, cuyos motores están enfriados por agua y con inyección de combustible; hoy en día la hermana mayor es una cruiser en toda la extensión de la palabra con un motor de 1100cc (pero esa es una historia para otra ocasión). La Rebel tiene una estética mucho más deportiva que antes, que deja claro que busca atraer a un público joven, o no tanto, pues a este cuarentón le llena bastante la pupila. Además, resulta una opción ideal para quienes buscan una opción al coche para ir al trabajo, ya que su bajo peso le da una excelente agilidad en la ciudad.

Presentada en 1985, la Rebel fue diseñada para reflejar la cultura custom de las motos cruiser de aquel entonces, por lo cual las



moto: HONDA REBEL 500 2024

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR	Bicilíndrico de 471 cc, refrigerado por líquido
POTENCIA	45 HP y 35.5 lb-pie
TRANSMISIÓN	Seis velocidades, por cadena
SUSPENSIÓN	Horquilla telescópica y trasera de doble amortiguador
FRENOS	Discos de 296 y 240 mm
TANQUE	11.3 litros
PESO	185 kg
PRECIO	\$7,199



defensas recortadas, baja altura del asiento y las manijas tipo “buckhorn” fueron muy bien aceptadas. Sin embargo, todo por servir se acaba y la verdad ya se notaba el paso del tiempo. Sin duda, el ojo entrenado podrá notar las similitudes estéticas entre ambas generaciones, pero de ahí en fuera son tan diferentes como el agua y el aceite. >>





Las Rebel del siglo XXI llevan una llanta rueda ancha delante, salpicadera corta y un tanque de gasolina sobre los miembros expuestos del bastidor que, fiel al estilo bobber, también parece estar recortado. Una de las diferencias más evidentes con la generación previa es que el asiento es individual -y no para dos personas-, con un poco habitual bastidor metálico alrededor que funciona como base para los amortiguadores traseros.

El "esqueleto" de la Rebel es un chasis tubular de acero que se conecta con el motor en tres puntos con un par de tubos diagonales donde va montado el radiador, justo detrás de la tijera. En lugar del viejo bastidor tubular, la nueva generación de la Rebel lleva una estructura externa similar a la de un bastidor Trellis y un subchasis de fundición



de aluminio que soporta los amortiguadores traseros, manteniendo bajo el peso en la parte posterior. Un basculante tubular y amortiguadores con resortes completan la suspensión en el eje trasero. Entre las novedades para este año tenemos un faro de LED reposicionado y unas luces de freno, también LED, que mejoran la visibilidad en ambos frentes. Las horquillas delanteras de 41

mm con 12.11 centímetros de recorrido son bastante robustas para una moto tan pequeña y hacen que la Rebel sea muy cómoda de manejar; incluso ahora que las renovaron por unas con resortes más firmes en ambos ejes. Atrás, los amortiguadores dobles con coilovers tienen un recorrido de 9.57cm y tienen un ajuste mínimo de precarga. Lo que no ha cambiado es la altura del asiento, pues con 69cm, el del nuevo modelo es apenas 1.2cm más alto que el original.


El freno trasero es de disco de 240 mm con pinzas de un pistón que, sumado al de 296 del frente, resultan más que suficientes para detener a una moto ligera. Además, está disponible un sistema ABS que en Estados Unidos incrementa el precio en solo 300 dólares, una cifra bastante





razonable para la seguridad que ganas. Los rines son de 16 pulgadas en ambas ruedas, con llantas 130/90 delante y 150/80 atrás.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Si bien las cifras de potencia y torque del motor de 471 cc no son nada impresionantes por sí solas (45 HP y 35.5 lb-pie), hay que tener en cuenta que se trata de una moto muy ligera, de apenas 185 kg de peso, por lo cual tiene potencia de sobra para moverse con agilidad. En cuanto a la transmisión, hay una caja de seis velocidades con un clutch "a secas", sin un sistema antirrebote o asistencia hidráulica -a fin de cuentas, se trata de una moto de entrada para gente que no está acostumbrada a tales "exquisiteces". 



XPO Logistics

XPOLOGISTICS | 855.295.7504

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

WAL*MART TRANSPORTATION

WAL*MART | 800.803.7348

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

LANDSTAR

LANDSTAR | 800.435.4010

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

SCHNEIDER NATIONAL

SCHNEIDER | 800.447.7433

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

SAIA

SAIA | 800.765.7242

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



servicios: **BOLSA DE TRABAJO**



¿BUSCAS EMPLEO?



BOLSA DE TRABAJO



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

LA RELACIÓN CALIDAD PRECIO TE ESTÁ ESPERANDO



En los negocios, el tiempo lo es todo. Entregar a tiempo, utilizar vehículos en los que pueda confiar todo el tiempo: todo es cuestión de tiempo. Es por eso que ya es hora de que invierta en la relación calidad-precio comprobada que ofrece el confiable camión Croner de UD. Le ahorra dinero porque le ahorra tiempo.



UD TRUCKS



HASTA 9.5%
EN AHORRO DE
COMBUSTIBLE*

MEJOR
ACELERACIÓN

MENOR
CONSUMO DE
COMBUSTIBLE

MÁS
EFICIENTE



MENORES
EMISIONES

MENOR
PESO

Convierte las MPG en OMG.

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



Escanea con tu
teléfono para acceder

Descubre más en MackTrucks.com/OMG

*Comparado con un motor distinto al MP8HE.

BORN READY.