

FREIGHTLINER ECASCADIA | MACK MD SERIES | RAM PROMASTER

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



www.transportelatino.com



CAMIONETA

DEL MUNDO

EACTROS

EL EACTROS ES EL PRIMER CAMIÓN TOTALMENTE ELÉCTRICO DE MERCEDES-BENZ. CON UNA OPERACIÓN SILENCIOSA, ES UN VEHÍCULO IDEAL PARA ENTORNOS URBANOS. DISPONIBLE CON DOS PAQUETES DE BATERÍAS, Y POR ENDE DOS AUTONOMÍAS DIFERENTES, LA NUEVA ERA DE MOVILIDAD CERO EMISIONES ESTÁ MÁS CERCA QUE NUNCA.

**2024 CHEVROLET
SILVERADO EV**





**ACELERANDO
LOS CAMIONES ELÉCTRICOS.**



DAF

PAG. **18**

MERCEDES-BENZ EACTROS 2024

El eActros es el primer camión totalmente eléctrico de Mercedes-Benz. Con una operación silenciosa, es un vehículo ideal para entornos urbanos. Disponible con dos paquetes de baterías, y por ende dos autonomías diferentes, la nueva era de movilidad cero emisiones está más cerca que nunca.



26

VOCACIONAL



MACK MD SERIES

Si estás buscando un camión Clase 6 o 7, Mack te tiene cubierto con los multifacéticos MD Series, que con ocho distancias entre ejes de 10 a 26 pies, así como robustas transmisiones para las aplicaciones más exigentes, están equipados para labores diversas.

32

AMERICANO



FREIGHTLINER ECASCADIA

El Freightliner eCascadia combina un gran desempeño, comodidad y sistemas automatizados de seguridad en la plataforma de un camión que ha sido probado y comprobado: el Cascadia. Poco a poco, la electrificación en el transporte pesado -calificada por muchos como un "sueño de opio"-, se convierte en realidad.

42

UTILITARIO



GMC SAVANA 2024

Los últimos diez años han visto una reinención 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, despidánsese del motor diesel porque ya no está disponible.

CONTENIDO | DIRECTORIO

4

MARZO DE 2024 | **TRANSPORTE LATINO**

ISUZU

*Gracias a Nuestros
Distribuidores y
Clientes por*



**40 Años de
Camiones Isuzu en
Estados Unidos**

WWW.ISUZUCV.COM





**ENCUENTRA
LA NUEVA
REVISTA
EN EL WEB**

WWW.TRANSPORTELATINO.NET



**Y LO MEJOR ES
GRATIS!**

PAG

90

INDIAN ROADMASTER ELITE 2024

Indian añadió la moto que estaba ausente a su exclusiva línea Elite. Ahora, la Roadmaster puede adquirirse con este elegante "traje" que hará las delicias de quienes gustan de recorrer cientos de millas a bordo de una motocicleta cómoda, potente y con muchísimo estilo.



CHEVROLET SILVERADO EV WT

La llegada de la Silverado EV no solo marca el ingreso de Chevrolet a la pelea de las pickups de tamaño completo eléctricas, también es la primera muestra de lo que General Motors tiene planeado dentro de su estrategia de electrificación.



AHORRA PARA EL RETIRO

Invertir tu dinero es una de las cosas más inteligentes que puedes hacer, pero es especialmente importante cuando hablamos de ahorrar para cuando te retires.



ALARMA AUTÓNOMA

Los vehículos comerciales autónomos están cada vez más cerca tecnológicamente hablando. Pero la realidad es que tanto los conductores de la industria como el público en general no ven esta tecnología con los mejores ojos, temen por sus empleos y por la seguridad en la carretera.



TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.

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

Advertising: 888.628.2188

Distribution T.L.P. Distribution 310.429.0250

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

Executive Editor Steve Sturgess
[sturgess@transportelatino.com]

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

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

PR Director Leslie Johnson
[pr@transportelatino.com]

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

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

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



automundo



MODA

ESTILOHOGAR

¿Que pasa?
VEGAS

CONTENIDO | DIRECTORIO

6

MARZO 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.



AUTOMATIZACIÓN: LA PARADOJA

Una de las escenas más icónicas de la película 2001: Odisea en el espacio, es donde David Bowman está “negociando” con el ordenador HAL 9000 para abrir la puerta de la nave espacial. Hal dice: “Lo siento, Dave. Me temo que no puedo hacer eso”. Cualquiera que haya discutido con la “ayuda” activada por voz probablemente pueda identificarse con Dave. La automatización es inevitable y para bien o para mal, la resistencia es inútil. Parece que tenemos una necesidad colectiva de reemplazar los procesos humanos por otros automatizados, a veces sin ninguna lógica.

Llevo años preguntándome por qué mi lavadora tiene que tener conexión a Internet. Como si de repente me fuera a dar cuenta de que tengo que lavarme mientras estoy fuera de casa. El fabricante no explica cómo se supone que mi ropa sucia ingresa automáticamente a la lavadora, o cómo el detergente se carga automáticamente en la máquina, o cómo la ropa limpia y mojada ingresa por sí sola a la secadora. Pero ten la seguridad de que toda esa funcionalidad que falta se solucionará mediante actualizaciones de software inalámbricas en la próxima oportunidad.

Uno de los mayores desafíos que enfrentan los operadores de vehículos es comprender qué incorporaron realmente los ingenieros de software al software. Apuesto a que incluso hay ingenieros de software que también se preguntan esto, ya que el software ahora se está metiendo en millones de líneas de código, algunas de ellas realmente creadas por sistemas de inteligencia artificial, y pocos, si es que alguien, sabe realmente cómo funciona todo como sistema.

La razón por la que recibes actualizaciones de software casi continuas en su teléfono, computadora e innumerables dispositivos es que las empresas ya no pueden probar el 100% de las permutaciones de situaciones del mundo real, por lo que ponen en sus manos realizar sus pruebas en vivo. Este es el software equivalente a una frase que se suele decir en las películas:



“dispárales a todos y que Dios los clasifique”.

El aspecto más aterrador de la automatización es la fe humana aparentemente ineludible en que, de alguna manera, una computadora y su software son irreprochables en comparación con una persona. El mundo parece felizmente ignorante de que los humanos diseñaron y desarrollaron los sistemas que crearon el hardware y el software. Es como si los billetes de un dólar tuvieran impresa la frase “Confiamos en las computadoras”.

Me maravilla la creencia de que las actualizaciones de software pueden solucionar todos los males. Me maravilla la fe en que un vehículo automatizado siempre funcionará bien. Me maravilla que todos los accidentes ahora y en el futuro sean responsabilidad exclusiva de conductores humanos descuidados, porque, claramente, las computadoras no pueden cometer errores. Los conductores necesitarán saber qué software incorporaron los ingenieros para controlar los vehículos. Necesitarán saber qué puede (y más importante aún, qué no puede) hacer el vehículo en cada situación. El enorme vacío entre la formación y el inesperado mundo real requerirá pensar sobre el terreno. Llenar

ese vacío de capacidad con intuición y experiencia cuando el software y el hardware resultan incapaces de manejar la situación.

He dicho que los vehículos automatizados reducirán la tasa de accidentes, pero los accidentes que ocurren probablemente serán catastróficos. Espero que el 90% o más de los vuelos aéreos se puedan manejar fácilmente gracias a 80 años de maduración de la automatización. Quizás incluso el 99%. Aún así quiero que haya un piloto capacitado y capaz a bordo cuando suceden cosas y estoy en ese vuelo entre 100 que tiene una serie de eventos “fuera de lo nominal”.

El empuje para automatizar el transporte por carretera tiene un gran potencial, pero los ingenieros de software son personas y trabajan para empresas que necesitan obtener ganancias. Las compensaciones y las incógnitas son reales. El software nunca es, como dijo Mary Poppins, “prácticamente perfecto en todos los sentidos”. Dave y HAL son una lección profética para que los desarrolladores de camiones automatizados y sus equipos de marketing aparquen su arrogancia. Los seres humanos, por imperfectos que sean, son necesarios para afrontar lo inesperado. Si no en tu camión, entonces en el auto de al lado. 

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



47,000 CAMIONES QUEDAN FUERA, SON DE KENWORTH Y PETERBILT

Paccar está retirando del mercado más de 47,000 camiones debido a un problema que podría provocar una pérdida de control de la dirección, según documentos de la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (NHTSA por sus siglas en inglés). El retiro afecta a aproximadamente 47,208 modelos Kenworth T280, T380, T480, T680, T880, L770 y W990 del año 2024-'25, junto con los Peterbilt 389, 520, 535, 536, 537, 548, 567, 579 y 589 del año 2024-'25. En las unidades afectadas, Paccar dijo que los conjuntos del mecanismo de dirección pueden haberse ensamblado incorrectamente con menos bolas de recirculación de las necesarias, lo que puede resultar en una pérdida de control de la dirección.

Los distribuidores inspeccionarán y reemplazarán los mecanismos de dirección según sea necesario, sin cargo. Se espera que las cartas de notificación a los propietarios se envíen por correo el 25 de marzo. Los propietarios pueden comunicarse con el servicio de atención al cliente de Peterbilt al 940-591-4220 con el número de retirada 24PBC y/o con el servicio de atención al cliente de Kenworth al 425-828-5888 con el número de retirada 24KWC. El número de retirada de NHTSA es 24V-044.

Paccar también retiró del mercado 47 unidades adicionales por un problema separado.



En ciertos camiones Peterbilt 389, 520, 567 y Kenworth T880 2024, es posible que los muñones de los cojinetes no estén completamente asentados en los conjuntos de muñón de dirección, lo que impide la instalación adecuada de los conjuntos de maza de extremo de rueda. Un conjunto de cubo de extremo de rueda instalado incorrectamente puede perder aceite, lo que hace que los ejes del eje se aflojen o se fracturen y aumente el riesgo de un accidente.

Los distribuidores inspeccionarán y reemplazarán los conjuntos de muñón de dirección según sea necesario, sin costo alguno. Se espera que las cartas de notificación a los propietarios se envíen por correo el 25 de marzo. Los propietarios pueden comunicarse con el servicio de atención al cliente de Peterbilt con el número de retirada 24PBB y/o con el cliente de Kenworth con el número de retirada 24KWB. El número de retirada de NHTSA es 24V-043. 



Isuzu Commercial Truck of America, Inc., distribuidor de los camiones con cabina delantera baja más vendidos en Estados Unidos, comenzó a celebrar su cuarenta aniversario en el mercado estadounidense. Isuzu Commercial Truck of America, entonces llamado Isuzu Truck of America, Inc., se fundó el 16 de marzo de 1984. El primer camión Isuzu, el KS22, llegó al país en noviembre de 1984. Ese camión de 87 caballos de fuerza fue rápidamente adoptado por compradores que buscaban un camión de servicio mediano con durabilidad, eficiencia, capacidad y bajo costo de propiedad. En 1986, apenas un año después de su lanzamiento, Isuzu se convirtió en la camioneta con cabina delantera baja más vendida en Estados Unidos, posición que ha mantenido todos los años desde entonces: 37 años consecutivos. Isuzu controla casi el 80% de las ventas de camiones delanteros de cabina baja en Estados Unidos.

"Los camiones Isuzu no podrían haber disfrutado de este nivel de éxito sin el apoyo de un cliente leal y una sólida red de distribuidores", dijo Shaun Skinner, presidente de Isuzu Commercial Truck of America e Isuzu Commercial Truck of Canada. "Me enorgullece decir que, de nuestros casi 300 concesionarios en todo el país, cuatro han estado vendiendo camiones Isuzu durante las cuatro décadas de historia de Isuzu aquí, y compar-



¡FELICES 40! ISUZU TRUCKS CELEBRA 40 AÑOS EN EEUU

timos esta celebración con ellos". Los cuatro concesionarios Isuzu más antiguos son: Green Isuzu Truck, de Greensboro, Carolina del Norte; Midway Isuzu Truck Center, de Phoenix, Arizona; Pierre Isuzu Trucks of Everett, de Everett, Washington y Chapman Isuzu, de Tempe, Arizona.

"Además de nuestros distribuidores, debemos nuestro éxito a una línea de productos que siempre ha estado en sintonía con las necesidades de nuestros clientes", continuó Skinner. "Pero nunca nos hemos dormido en los laureles", dijo Skinner, "y no vamos a empezar ahora". Durante la primera mitad de 2024, Isuzu introducirá su primer modelo de producción totalmente eléctrico en Estados Unidos y Canadá. El modelo 2025 Clase 5 NRR EV contará con un peso bruto vehicular total de 19,500 libras, una plataforma eléctrica de batería desarrollada por Isuzu y un diseño de cabi-

na completamente nuevo.

"Solía haber un dicho: 'La vida comienza a los 40'. Y aunque los camiones Isuzu han tenido unos primeros 40 años sorprendentemente exitosos en el mercado estadounidense, esto realmente es sólo el comienzo", concluyó Skinner. "El nuevo camión eléctrico NRR EV, nuestra cabina completamente rediseñada, nuestro nuevo conjunto de funciones avanzadas de asistencia al conductor y más demuestran que, si bien estamos encantados de celebrar este importante aniversario, estamos realmente enfocados en el futuro. He dicho muchas veces que creo que Isuzu está mejor posicionada para el éxito ahora que en cualquier otro momento de nuestra historia. Así que brindemos por los próximos 40 años brindando innovación, calidad, confiabilidad y bajo costo de operación al mercado estadounidense". 

UAW VA POR DAIMLER SE ACERCAN NEGOCIACIONES DE CONTRATO COLECTIVO

Después de conseguir lo que el sindicato llamó victorias históricas en materia de contratos laborales en todo el sector de fabricación de automóviles de EE. UU. y hacer un paro de labores de casi mes y medio en las instalaciones de Mack Trucks en Pensilvania, Maryland y Florida el año pasado, el sindicato United Auto Workers (UAW) tiene puesta su mirada en el líder del mercado de camiones, Daimler Truck North America (DTNA).

UAW dijo que los casi 7,000 miembros del sindicato que construyen camiones Freightliner y Western Star y autobuses Thomas Built "se están preparando para una lucha contractual histórica", cuando su contrato laboral actual expire a las 12:01 a.m. del viernes 26 de abril. El acuerdo cubre a los trabajadores de seis instalaciones de DTNA en Carolina del Norte, Georgia y Tennessee.

En una campaña mediática lanzada el jueves por la mañana, los trabajadores del UAW en los sitios de DTNA en Cleveland, Mount Holly, Gastonia y High Point, Carolina del Norte, pusieron al descubierto su frustración con un lugar de trabajo que "no es como solía ser". Los empleados entrevistados por la UAW para la campaña citaron la necesidad de realizar trabajos adicionales para llegar a fin de mes, salarios no sincronizados con el ritmo de la inflación y falta de seguridad laboral, entre otras preocupaciones. 



La Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA por sus siglas en inglés) anunció el 29 de febrero que revocó la certificación de cinco dispositivos de registro electrónico de su lista de ELD registrados.

Notablemente, el ELD KSK y el ELD Logs de CI dispositivos ya habían sido revocados previamente por la FMCSA y reinstalados. La FMCSA dijo que colocó estos ELD en la lista de Dispositivos Revocados debido a que las empresas no cumplieron con los requisitos mínimos establecidos en la norma 49 CFR parte 395, subparte B, apéndice A, que detalla las "especificaciones funcionales" de los ELD. Si los proveedores de ELD corrigen todas las deficiencias identificadas en sus dispositivos, la FMCSA volverá a colocar los ELD en la lista de dispositivos registrados e informará a la industria sobre la actualización.

Los operadores y conductores que utilizan los dispositivos revocados deben dejar de usar dichos equipos y volver a los registros en papel o al software de registro para registrar las horas requeridas de datos de servicio, y reemplazar los ELD revocados con un dispositivo compatible antes del 28 de abril.

ADIÓS A 5 ELD MÁS FMCSA REVOCA PERMISOS



Durante el período de 60 días que los transportistas tienen para reemplazar los dispositivos, se alienta a los funcionarios de seguridad a no citar a los conductores que usan estos ELD revocados por "No tener registro de estado de servicio" o "No usar un ELD registrado". En cambio, los inspectores deben solicitar los registros en

papel del conductor, el software de registro o utilizar la pantalla ELD como método de respaldo para revisar los datos de las horas de servicio, señaló la FMCSA. Sin embargo, si un transportista o conductor todavía usa un dispositivo revocado después del 28 de abril, se considerará que está operando sin un ELD. **TFL**

CALIFORNIA VS AUTÓNOMOS APRUEBA CONGRESO NUEVO PROYECTO DE LEY

Los legisladores de California están haciendo otro intento de prohibir efectivamente los camiones sin conductor en las carreteras del estado. El año pasado, la legislatura estatal aprobó abrumadoramente un proyecto de ley similar, pero fue vetado en la línea de meta por el gobernador de California, Gavin Newsom. El nuevo proyecto de ley se presentó el 8 de febrero. por los miembros de la Asamblea de California Cecilia Aguilar-Curry, Laura Friedman y Ash Kalra. Este proyecto de ley prohibiría el uso de vehículos autónomos con un peso bruto de 10,001 libras o más en vías públicas sin un operador de seguridad humano presente en el vehículo.

"He reintroducido este proyecto de ley porque el papel de la legislatura es fundamental para decidir cuándo el transporte por carretera autónomo es seguro y cuándo existe un plan real para nuestros trabajadores del transporte por carretera", dijo Aguilar-Curry.



"La industria del transporte autónomo ha presentado este proyecto de ley como una prohibición de la tecnología cuando establece explícitamente que las pruebas y el despliegue se realizarán con un operador de seguridad humana. Usando su lógica, son

ellos los que apoyan una prohibición. Prohibición de que haya personas en los camiones. Una prohibición a la capacidad de los trabajadores de mantener a sus familias y proporcionar carreteras seguras para los californianos. No nos quedaremos quietos y dejaremos que antepongan las ganancias a las personas".

El lunes se llevó a cabo una manifestación frente al Capitolio estatal en Sacramento para apoyar el proyecto de ley, a la que asistieron líderes y legisladores de la International Brotherhood of Teamsters. "A medida que las empresas de vehículos autónomos intentan llevar su nueva tecnología no probada a nuestras carreteras, debemos priorizar la legislación que proteja nuestras calles y los empleos de conducción bien remunerados, y eso comienza con la AB 2286", dijo Peter Finn, vicepresidente de Teamsters International Western Region, presidente del Consejo Conjunto de Teamsters 7. **TFL**



Si manejas un camión

deberías ser Miembro.



Conviértete en miembro de OOIDA.

Representación • Información • Seguro de camión
Beneficios médicos • Servicios empresariales
Pruebas de drogas del DOT • Tarjeta de combustible
Descuentos en productos

800-444-5791 • www.ooida.com

VIENE NUEVO CUMMINS PASARÁ REGULACIONES CARB Y EPA 2027

El próximo propulsor que Cummins pondrá a la venta como parte de su plataforma de motor independiente del combustible será un X15 diésel de próxima generación que cumplirá con las regulaciones EPA y CARB 2027, dijo la compañía a finales de febrero. La nueva oferta diésel se sumará al motor de gas natural Cummins X15N en una alineación Cummins llama HELM (Higher Efficiency. Lower emissions. Multiple fuels): un nombre nuevo y más comercializable para las plataformas de motores independientes del combustible Serie B, X10 y X15 que vincula estos productos con la marcha de Cummins hacia cero emisiones.

A través de una mayor eficiencia, menores emisiones y múltiples combustibles, la vicepresidente del Negocio Global en Carreteras de Cummins, Jane Beaman, dijo que la plataforma HELM de Cummins brinda a los clientes control



"de cómo navegan en sus propios viajes como parte de la transición energética. Pueden elegir el tipo de combustible que funciona mejor para ellos, sus negocios y sus objetivos".

La plataforma de motor independiente del combustible de Cummins presenta una serie de versiones de motor derivadas de un motor base común. La similitud de los componentes debajo de la junta de cabeza reducirá los costos de producción y ayudará a reducir la curva de aprendizaje para los técnicos, mientras que la construcción del motor desde la junta de cabeza hacia arriba dependerá de las especificaciones del combustible. Cada versión de motor funcionará con un único combustible. La flexibilidad del combustible provendrá de tres fuentes principales: diésel, gas natural e hidrógeno.

El X15 diésel avanzado de próxima generación contará con beneficios mejorados de eficiencia de combustible y gases de efecto invernadero, al tiempo que conservará las mismas clasificaciones del X15 actual (hasta 605 HP y 2050 lb-pie de torsión) y optimiza-

DAN REVÉS A CARB, NO SE PROHIBIRÁ EL DIESEL

El primer intento real de prohibir los camiones diésel de transporte en el estado de la Junta de Recursos del Aire de California (CARB por sus siglas en inglés) fue derribado recientemente, al menos parcialmente, ante los tribunales. Las flotas y los propietarios-operadores ahora podrían preguntarse si la prohibición de transporte de diésel de CARB está muerta, en pausa o simplemente permanece en las sombras hasta el próximo ciclo regulatorio. Un seminario web reciente de Edison Energy, una consultoría que ayuda a las empresas a electrificar y descarbonizar las necesidades de transporte, brindó algunas respuestas y puntos de referencia en ese frente.

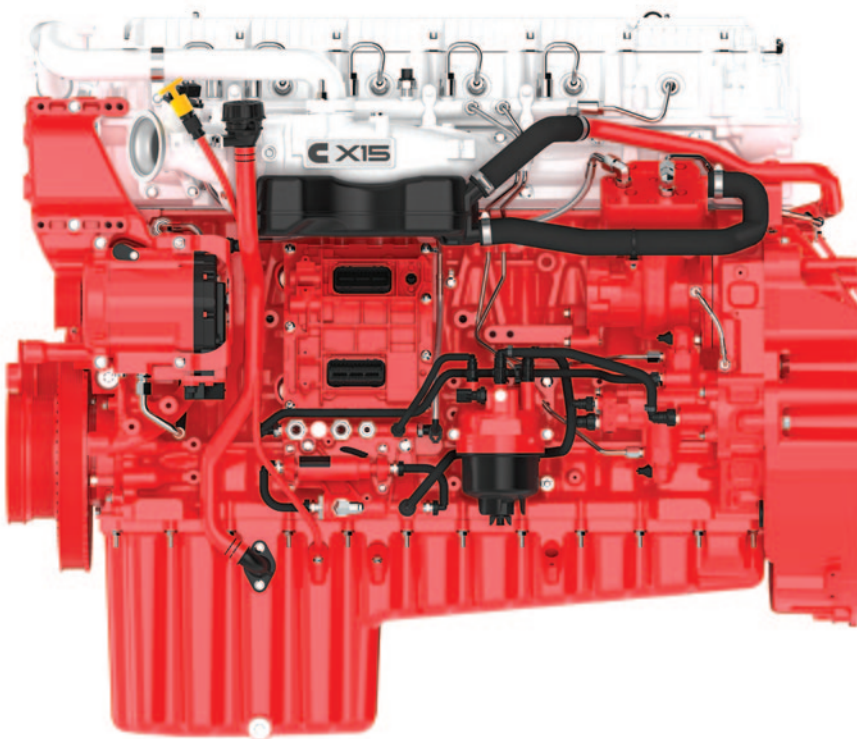
California buscó prohibir, a partir del 1 de

enero de este año, la incorporación de camiones diésel a su registro de camiones de acarreo. Otras disposiciones de la regla de Flotas Limpias Avanzadas (ACF por sus siglas en inglés) habrían restringido las "flotas de alta prioridad", o flotas con más de 50 camiones calificados o más de \$50 millones en ingresos brutos, para cumplir con los hitos de adquisición de vehículos de cero emisiones (ZEV por sus siglas en inglés) a partir del próximo año. Enero. Esas flotas de alta prioridad también tendrían que comenzar a presentar documentación sobre la composición de su flota para garantizar que estén alcanzando los hitos.

Sin embargo, esas prohibiciones nunca surtieron pleno efecto legal, ya que se descarriló el cumplimiento debido a una demanda de la Asociación de Camioneros de California (CTA por

sus siglas en inglés), pendiente de una exención de la Agencia de Protección Ambiental. "Las flotas pueden continuar agregando" camiones de acarreo "diésel de servicio mediano y pesado a sus flotas", dijo Iman Nordin, analista senior de Edison, "pero tenga en cuenta que una vez que se apruebe la exención o la EPA determine que no es necesario, estos vehículos corren el riesgo de no poder operar en los puertos de California".

Por ahora, la CTA ha abierto una ventana para que los nuevos camiones diésel continúen circulando en los concurridos puertos de California hasta que llegue una exención de la EPA, o se diga que California no necesita una exención. Sin embargo, Nordin dijo que probablemente sea una cuestión de "cuán-



rá la integración del tren motriz con Eaton Cummins y Cummins- Meritor. La arquitectura X15 utiliza un alternador de 48 voltios de alto rendimiento accionado por correa y una solución de calentador de postratamiento, optimizada para estándares de emisiones cada vez más estrictos.

Hexagon Agility, un proveedor de sistemas de combustible de gas natural, recibió nuevos pedidos para instalaciones de sistemas de combustible de gas natural en camiones piloto propulsados por el motor de gas natural X15N de Cummins. El X15N está actualmente disponible a través de los con-

cesionarios Peterbilt y Kenworth para su entrega a finales de este año. Estará disponible en los camiones Freightliner en 2025.

Introducido en octubre de 2021, el motor de gas natural X15N es capaz de generar hasta 500 HP y 1,850 lb-pie de torque y también es la base para un motor de combustión interna de hidrógeno anunciado recientemente y actualmente en desarrollo en Cummins.

"El hidrógeno puede ser el combustible del futuro... en los próximos 5 a 10 años", dijo Beaman, señalando que había desafíos de infraestructura que superar para "hacer que el hidrógeno sea comercialmente viable". A medida que la infraestructura del hidrógeno madura, Beaman señaló al gas natural -lo que llamó "un allanador del camino hacia el hidrógeno"- como un sustituto de la energía verde que también enfrenta algunos desafíos de infraestructura, aunque no tan pronunciados. "Desde una perspectiva de infraestructura, lo que realmente necesitamos ver es más estaciones de servicio", dijo, señalando que hay menos de 2,000 estaciones de servicio de gas natural, muchas de las cuales son privadas.

A pesar de que el mundo aparentemente está centrando su atención en soluciones de cero emisiones como las baterías eléctricas, "nuestros motores están aquí desde hace algún tiempo", dijo Brett Merritt, presidente del negocio de motores de Cummins. "El diésel y el gas natural serán la principal propulsión durante muchos años". 

EN CALIFORNIA

do", no "si" se aprueba una exención. "La mayoría" de las exenciones de la EPA, dijo, "generalmente se aprueban, pero el cronograma puede demorar hasta 18 meses, si no más". Nordin señaló que la exención más reciente de la EPA sobre este tema tomó 15 meses. Shannon Holzer, líder del equipo de políticas de Edison, dijo que la decisión de exención de la EPA podría llegar "tan pronto como en 6 meses", ya que el gobierno está "en un año electoral", lo que provocó que muchas agencias se apresuraran a terminar sus agendas "antes de mediados de abril".

En cuanto a las sanciones que enfrentaría una flota si California obtiene la autoridad para hacer cumplir su prohibición, Nordin dijo que CARB "no parece tener ninguna sanción

financiera" en mente, y el riesgo es "más operativo", con unidades de potencia potencialmente bloqueadas de los puertos. Los camiones varados -o camiones repentinamente considerados no aptos para trabajar en los puertos de California- representan la peor de las consecuencias de continuar con el diésel, al parecer, por ahora.

Debido a la victoria judicial de la CTA, CARB suspenderá cualquier acción de cumplimiento por ahora, dijo Nordin. Eso significa que la documentación de la flota, originalmente prevista para el 1 de febrero, aún no vence, aunque CARB aún alienta a las flotas a cumplir voluntariamente. Incluso con la falta de cumplimiento y de un cronograma para una nueva claridad regulatoria que podría llevar años, Nordin y otros en Edison alentaron a las flotas a continuar su viaje hacia la electrificación.

Debido a que los vehículos eléctricos

necesitan una infraestructura de carga que puede tardar años en instalarse correctamente, ni siquiera una interrupción en el ritmo regulatorio le permite ganar mucho tiempo a una empresa de transporte.

Existen muchas exenciones a las reglas del ACF. Por ejemplo, si el fabricante de los vehículos eléctricos no puede entregar el camión a tiempo, documéntalo, porque eso es una exención, señaló Edison Energy. Si la compañía eléctrica no puede llevar energía a los cargadores, esa es otra exención, lo que podría ganar más tiempo. Si la construcción de infraestructura de carga se retrasa en los permisos o por otras razones, eso también otorga a las flotas una exención. En última instancia, Edison consideró que las fechas límite para las regulaciones ZEV de California seguramente llegarán, a pesar de las lagunas en la política de aplicación. 

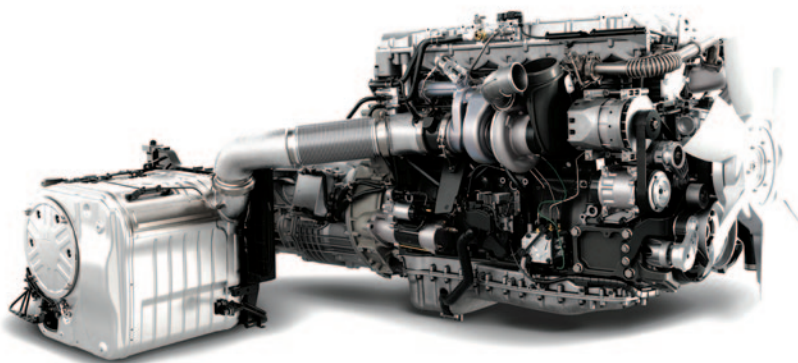


NAVISTAR ENTREGA MOTORES Y LLEGA AL MERCADO EL INTERNATIONAL S13

Navistar tardó más de 120 años en implementar un sistema de propulsión totalmente integrado, pero tardó menos de dos años en ponerlo finalmente en manos de los clientes. Las entregas del nuevo tren motriz integrado International S13, anunciado formalmente en agosto de 2022, están en marcha y las primeras entregas se destinarán a Gemini Motor Transport, Saddle Creek Logistics Services y Paschall Truck Lines. "Navistar está encantado de haber entregado las primeras unidades de tren motriz integrado S13", dijo Chet Ciesielski, vicepresidente del negocio de camiones pesados de carretera de Navistar.

El tren motriz integrado S13 construido en Huntsville, Alabama, es el tren motriz con mayor eficiencia de combustible de la compañía y marca la última generación de productos de combustión interna que Navistar desarrollará en medio de la transición hacia cero emisiones. Con un enfoque de diseño modular que permite una amplia personalización, el tren motriz integrado S13 consta de tres componentes distintos: un motor, una transmisión y un sistema de postratamiento, todos diseñados y desarrollados simultáneamente para garantizar la compatibilidad e integración entre los sistemas.

Gemini Motor Transport, un transportista de combustible a nivel nacional y parte de la familia



de empresas Love's, recibió recientemente su primer Serie LT impulsado por el tren motriz integrado S13, que fue ensamblado en la planta de ensamblaje de Escobedo de Navistar en México. "Como miembro de la familia de empresas Love's, Gemini Motor Transport se enorgullece de ser propiedad y operación familiar con ubicaciones en 42 estados. Proporcionar productos y servicios de calidad para los conductores significa asociarse con empresas como Navistar, que continúan desarrollando tecnología de punta en motores, transmisiones y sistemas de postratamiento de última generación que ayudan a los conductores de Gemini tanto en la seguridad del conductor como en la eficiencia vial", dijo

"Me encanta la ergonomía y el espacioso interior de la cabina, y la transmisión es la más suave que jamás haya experimentado", dijo Ed Hadley, conductor de Saddle Creek Logistics Services. "Encuentra la marcha adecuada de forma suave y rápida y tiene un gran par y potencia. Es simplemente una experiencia de conducción realmente agradable". Paschall Truck Lines probó un tractor dormitorio Serie LT equipado con tren motriz integrado S13 el otoño pasado, y el vicepresidente de mantenimiento de flotas, Vic Norris, dijo que durante ese tiempo experimentó "una economía de combustible muy sólida, una buena experiencia del conductor y un tiempo de funcionamiento del equipo del 100 %". 



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



NUEVA ESPECIE

MERCEDES-BENZ EACTROS 2024

EL EACTROS ES EL PRIMER CAMIÓN TOTALMENTE ELÉCTRICO DE MERCEDES-BENZ. CON UNA OPERACIÓN SILENCIOSA, ES UN VEHÍCULO IDEAL PARA ENTORNOS URBANOS. DISPONIBLE CON DOS PAQUETES DE BATERÍAS, Y POR ENDE DOS AUTONOMÍAS DIFERENTES, LA NUEVA ERA DE MOVILIDAD CERO EMISIONES ESTÁ MÁS CERCA QUE NUNCA. »







POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

Parece bastante obvio que el mercado de los autos de pasajeros e incluso el de los vehículos comerciales ligeros se está lanzando de cabeza hacia los vehículos eléctricos de batería como solución para poner en las calles vehículos con cero emisiones de escape. Por supuesto, esto no es una sorpresa, ya que la venta de vehículos nuevos diésel y gasolina se limitará en varios países a partir de 2030.

¿Qué pasa en Estados Unidos? En 2020, 15 estados y el Distrito de Columbia anunciaron un memorando de entendimiento (MOU por sus siglas en inglés) conjunto, comprometiéndose a trabajar en colaboración para avanzar y acelerar el mercado de vehículos eléctricos de servicio mediano y pesado, incluidas camionetas y vans grandes, camiones de reparto, camiones con caja, autobuses escolares y de tránsito, y camiones de



reparto de larga distancia. El objetivo es garantizar que el 100 por ciento de todas las ventas de vehículos nuevos de servicio mediano y pesado sean vehículos con cero emisiones para 2050, con un objetivo provisional de un 30 por ciento de ventas de vehículos con cero emisiones para 2030. Los estados que firmaron dicho MOU son: California, Connecticut, Colorado, Hawái, Maine, Maryland, Massachusetts, Nueva Jersey, Nueva York, Carolina del Norte, Oregón, Pennsylvania,



Rhode Island, Vermont y Washington.

Con este panorama en el futuro cercano, todos los fabricantes de camiones ligeros y pesados se encuentran en una carrera de velocidad para desarrollar vehículos eléctricos, ya se de batería o de otro tipo, como celdas de combustible de hidrógeno, por ejemplo. Como consecuencia de ello, cada fabricante de camiones se encuentra ante la poco envidiable tarea de decidir en qué tecnología invertir y, quizás la cuestión

del mundo: MERCEDES-BENZ EACTROS 2024




EN DETALLE
FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Eléctrico de 330 kW (400 kW máximo)

BATERÍAS

- 3 baterías de iones de litio de 336 kWh
- 4 baterías de iones de litio de 448 kWh

AUTONOMÍA

- 330 o 400 km

TIEMPO DE CARGA

- 20-80% en 75 minutos (3 baterías)
- 20-80% en 100 minutos (4 baterías)

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Neumática

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática

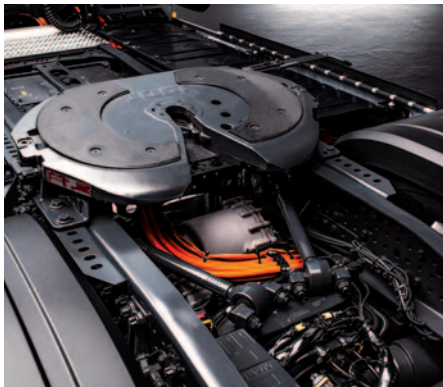
más importante, cuál prevalecerá a largo plazo en rangos de peso clave. Y ciertamente la decisión que tienen que tomar puede cambiar el rumbo de las compañías, por lo que se tiene que

sopesar con mucho cuidado todas las opciones.

Al igual que muchos de los principales fabricantes de camiones europeos, Mercedes-Benz Trucks está comprometido con el objetivo de

lograr un transporte de mercancías por carretera con emisiones de CO₂ neutrales a nivel local utilizando una combinación de tecnología de baterías y pilas de combustible basadas en hidrógeno. De hecho, ya se han comprometido a descarbonizar completamente su cartera de productos europeos pasando a camiones eléctricos para 2039.

La primera vez que Mercedes-Benz Trucks insinuó que estaban trabajando en un camión eléctrico fue en la IAA de Vehículos Comerciales de 2016 en Hannover, cuando se presentó un camión urbano "conceptual". Como consecuencia de esto, diez prototipos de eActros (denominados flota de innovación eActros) se sometieron a pruebas de clientes en Alemania y otros países europeos a partir de 2018. Definitivamente pertenecían al equipo de investigación y desarrollo y ayudaron al equipo a comenzar a comprender las complejidades operativas de un camión eléctrico urbano de servicio pesado. »



Después de tres años de pruebas en un entorno real, el eActros de segunda generación tuvo su estreno mundial a finales de junio de 2021 y formará la base de la oferta de camiones eléctricos de servicio pesado de Mercedes-Benz junto con el eEconic y una versión de largo recorrido para los próximos años.

En un evento de prensa reciente Mercedes-Benz llevó a varios medios de comunicación a la carretera para demostrar cómo funcionaban un par de camiones rígidos de tres ejes y, lo que es más interesante, con dos configuraciones de potencia. Se basan en un sistema de baterías modular que sigue la filosofía básica de todo el Grupo Daimler y se utiliza en sedanes, vans, autobuses y, por supuesto, camiones. En el caso de los eActros, cada paquete de baterías NMC tiene una potencia de 105 kWh y, según la versión, utilizan tres o cuatro paquetes de baterías que ofrecen 315 kWh o 420 kWh.

HERMANO MENOR

El eActros 300 6x2 utiliza el sistema de tres paquetes de baterías y tiene dos longitudes máximas de vehículo de 8700 mm y 9300 mm basadas en distancias entre ejes de 4000 mm y 4600 mm, respectivamente. Tiene un peso bruto vehicular de 27 toneladas y una carga útil de 17,7 toneladas en la distancia entre ejes más corta, que se reduce en 100 kg en la versión más larga basada en la cabina M ClassicSpace con, curiosamente, un túnel del "motor" de 170 mm. Los pesos de los ejes son de 8 toneladas en la parte delantera, 11.5 toneladas en el medio y 7.5 toneladas en la parte trasera, pero se pueden aumentar a 8 toneladas.

El paquete de baterías de 315 kWh está conectado no solo a un motor sino a dos, y estos tienen una potencia máxima de 400 kW con una configuración de potencia continua de 330 kW. También hay una transmisión de dos velocidades que ayuda a maximizar el rango de configuraciones de potencia y velocidades necesarias para brindar una experiencia de conducción suave y práctica.



Por supuesto, cuando hablas de vehículos eléctricos la autonomía y las capacidades de carga son tan importantes como las especificaciones de la línea motriz y el eActros no es una excepción. La combinación de motor y batería da como resultado una autonomía de aproximadamente 185 millas (300 km) con una velocidad máxima de 55 mph, justo por debajo de las 56 km/h del límite de velocidad en Europa para camiones pesados. En lo que respecta a la carga, el eActros se puede cargar con hasta 160 kW y los tres paquetes de baterías necesitan alrededor de 75 minutos para cargarse del 20 al 80 por ciento en un punto de carga rápida de CC normal con una corriente de carga de 400 A.

Uno de los muchos mitos urbanos que rodean a los vehículos eléctricos es que no pueden alimentar equipos auxiliares, pero este no es el caso de los nuevos eActros y de muchas vans y camiones eléctricos modernos en general. El eActros tiene una toma de fuerza de "motor" con una potencia máxima



de baja potencia de 32 kW y 20 kW continuos, y una potencia máxima de alta potencia de 52 kW con una potencia continua de 30 kW.

HERMANO MAYOR

El eActros de gama ampliada se basa en el modelo 300, pero es ligeramente más largo con 9.600 mm en total debido a la única distancia entre ejes de 4.900 mm y, aunque el peso bruto



del vehículo se mantiene en 27 toneladas, su carga útil es de 16.6 toneladas. El resto de la especificación "mecánica" sigue siendo la misma, pero como alude la nomenclatura "400", la capacidad de la batería se ha mejorado añadiendo un módulo adicional de 105 kWh, lo que lleva la potencia a 420 kWh, aumentando la autonomía a unas 250 millas (400 km) y ampliando el tiempo de carga en 25 minutos. »

MAXIMA PROTECCION

Para su motor, transmisión y el sistema de combustible

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

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

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



Advance
Auto Parts

AutoZone

BENNETT
Auto Supply

O'Reilly AUTO PARTS
PROFESSIONAL PARTS PEOPLE

Pep Boys

Walmart



zMAX.com

INTERIOR

Al subir al camión, cualquier conductor del Actros reconocería de inmediato la cabina, pero quizás el mayor cambio sea la pantalla en la cabina multimedia interactiva estándar del eActros, que mantiene al conductor actualizado sobre el nivel de carga de las baterías y la autonomía restante, así como así como el consumo energético actual y medio en kWh cada 100 kilómetros. El equipamiento de seguridad de serie incluye el sistema de alerta acústica del vehículo externo para una mejor detección acústica, por ejemplo, de peatones y ciclistas, sin mencionar el sistema Sideguard Assist SIR para mayor seguridad al girar hacia el lado cercano, y el asistente de frenado activo de quinta generación con peatones. detección.

Un zumbido apenas audible indica que el eActros está listo para trabajar y un rápido golpe del acelerador hace que el camión acelere casi en silencio; como los camiones también tenían cámara en lugar de espejos retrovisores, ni siquiera se escuchaba el ruido estándar del aire contra los espejos, una experiencia muy diferen-

te. Pero la verdad es que una cabina más silenciosa es algo que agradecerán todos y cada uno de los conductores.

El cambio de velocidad unido a una capacidad de respuesta inigualable junto con un funcionamiento casi silencioso hace que la conducción sea muy agradable y, de hecho, presagiará una nueva era de camiones eléctricos que operan en un entorno urbano, donde las restricciones de sonido son más estrictas. No deja de sorprenderme lo

rápido que llegaron los camiones comerciales eléctricos; hace diez años muchos pensaban que eran un sueño, que la tecnología de baterías jamás sería suficiente para impulsar estos leviatanes que mueven cargas pesadísimas. Sí, es cierto que actualmente los camiones tienen rangos limitados, pero si en una década pasaron de imposible a moverse 250 millas, ¿qué veremos dentro de diez años más? El futuro no podría ser más emocionante. 



del mundo: **MERCEDES-BENZ EACTROS 2024**



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



VOCACIONAL: MACK MD

VERSÁTIL

MACK MD SERIES 2023

SI ESTÁS BUSCANDO UN CAMIÓN CLASE 6 O 7, MACK TE TIENE CUBIERTO CON LOS MULTIFACÉTICOS MD SERIES, QUE CON OCHO DISTANCIAS ENTRE EJES DE 10 A 26 PIES, ASÍ COMO ROBUSTAS TRANSMISIONES PARA LAS APLICACIONES MÁS EXIGENTES, ESTÁN EQUIPADOS PARA LABORES DIVERSAS. »



Mack regresó al mercado de servicio mediano en 2020, después de una ausencia de 17 años. Si bien la marca no es conocida por luchar en este segmento, claramente se cansaron de que sus clientes se fueran a otros fabricantes cuando necesitaban un camión de estas características. La serie MD está compuesta por camiones rectos de Clase 6 y 7 destinados a flotas privadas y al sector de recogida y entrega. Esa no es la base de clientes tradicional de Mack, pero la red de distribuidores ha estado presionando fuertemente por una porción de los casi 100,000 camiones medianos construidos para el mercado estadounidense y canadiense cada año. “El segmento de uso medio (MD por sus siglas en inglés) es un mercado sólido y tiene sentido que Mack se convierta en un proveedor de línea completa Clase 6-8



para la industria”, dijo Jonathan Randall, vicepresidente senior de ventas y marketing de Mack Trucks en América del Norte.

En ese momento (unas semanas antes del inicio real de la pandemia de coronavirus), Randall pronosticaba pedidos de 240,000 camiones Clase 8 para 2020, con un ligero cambio en la mezcla de productos de registros

de productos, favoreciendo los camiones de trabajo y los camiones rectos a expensas de los camiones de carretera. Poco podía haber sabido entonces que los pedidos de todo tipo de camiones medianos y pesados serían recortados por la pandemia. A partir de junio, los pedidos de la Clase 8 bajaron aproximadamente un 37% y los pedidos de la Clase 5-7 baja-



vocacional: **MACK MD SERIES 2023**



ron un 54%, según ACT Research y FTR. Agregar el MD a la línea no ayudó mucho a Mack en 2020 por las razones ya mencionadas, pero junto con los modelos Granite y LR, la combinación de productos de la compañía será un poco menos susceptible a los cambios en la demanda que históricamente se han visto con los camiones de carretera.

EL MERCADO DE SERVICIO MEDIANO

El MD está inicialmente dirigido a los segmentos de camiones de caja y refrigerados junto con camiones de redilas, de volteo y camiones cisterna, dijo Randall. "Esos cuatro segmentos representan alrededor del 70-75% del mercado total de Clase 6-7. Dentro del mercado total de servicio mediano de 100,000 camiones, alrededor del 65% son de Clase 6, el resto son de Clase 7. "Muchos de nuestros clientes de Clase 8 también están en los segmentos medianos, pero tuvieron que ir a otro lugar para satisfacer a sus necesidades de camiones Clase 6 y 7 ", agregó Randall. "Ahora tienen una única fuente para sus necesidades de equipos, y el MD abre mercados adicionales para nosotros a medida que continuamos aumentando nuestra participación en el mercado". Es decir, Mack ya no quiere que

sus clientes vayan con otros fabricantes, sino que hagan "una sola parada" cuando salgan a comprar camiones. Mack construye el MD en una instalación hecha ex profeso en Roanoke Valley, Virginia.

Si bien el MD no es el segmento habitual de Mack, no es el primer camión de servicio mediano de la firma del bulldog. La compañía ofreció un modelo Clase 6 de cabina baja adelantada llamado Mid-Liner de 1979 a 2001, cuando fue reemplazado por el Mack Freedom. (Ambos fueron construidos por Renault en Francia, que tenía una participación en Mack a partir de 1979, y Mack se convirtió en una subsidiaria de propiedad total en 1990. Volvo compró Mack y Renault en 2001). Mack introdujo una versión convencional del Mid-Liner, el CS300P, en 1988. La compañía se retiró del mercado de servicio mediano en 2003 cuando detuvo la producción de la serie Freedom. >>





DOS OPCIONES

Mack tiene dos versiones del MD: el Clase 6 MD6 (19,501-26,000 libras de GVWR) y el Clase 7 MD7 (26,001-33,000 libras de GVWR). También hay una versión de Perfil Bajo del MD6. El MD6 no requiere una licencia de conducir comercial para operar, pero el MD7 sí la necesita. Ambas versio-

nes están equipadas con frenos de aire, pero el GVWR más ligero en el MD6 elimina la necesidad del respaldo de unos frenos de aire. Las clasificaciones de suspensión y eje en el MD6 son más ligeras, 10,000 y 17,000 libras, en comparación con 12,000 y 21,000 para el MD7. Los rieles del bastidor del MD6 son de 7 mm, mientras que el MD7 cuenta con rieles de 8 mm. Ambos tienen un límite elástico de 120,000 psi en comparación con los 80,000 psi estándar de la industria. Aparte de eso, los dos camiones son básicamente iguales.

Ambos ofrecen suspensiones neumáticas traseras opcionales AL 190 (19,000 libras) / AL 210 (21,000 libras) de Mack y mejoras en el eje trasero de hasta 21,000 libras. Las configuraciones del chasis se adaptan a longitudes de carrocería de 10 a 26 pies en ocho opciones de distancia entre ejes que van de 150 a 270 pulgadas. El MD6 también está disponible en una configuración de perfil bajo, que reduce la altura del chasis para facilitar la carga en la calle, lo que lo hace ideal para la entrega de última milla o incluso para remolque y recuperación. Este modelo viene con rines de 19.5 pulgadas en lugar de los neumáticos estándar más altos de 22.5".

INTERIOR

Buscando el confort de los conductores, Mack llevó muchas de las comodidades que se encuentran en la cabina del Anthem a la del MD, incluidos los elegantes paneles A y B del tablero y el

volante de fondo plano. Varias partes de las puertas interiores y las molduras de la cabina provienen de los Granite y Anthem. El armazón y las puertas de la cabina se basan en el Granite, y la cabina tiene suspensión de cabina con bolsas de aire dobles para mayor comodidad del conductor y durabilidad estructural. La única modificación significativa del diseño anterior de la cabina es la parte envolvente del panel B del tablero, que tuvo que adelantarse unos grados para dejar más espacio para las rodillas de las personas que se sientan en la posición central del banco.

Las características estándar incluyen ventanas eléctricas y seguros de puertas, control de crucero, aire acondicionado y un asiento del conductor con respaldo alto con suspensión neumática, que a veces están disponibles sólo como equipamiento opcional en otros modelos de Clase 6 y 7. Casi todo lo que un conductor puede desear viene de serie con el MD, por lo que no hay una lista larga de opciones disponibles.

La cabina tiene un aspecto decididamente retro de "nariz de toro" gracias a la corta distancia de 103 pulgadas entre la defensa y la parte trasera de la cabina. Esto ofrece la ventaja de un radio de giro más corto y la capacidad de poner un poco más de peso en el eje delantero en aplicaciones de mayor carga útil. La visibilidad es sobresaliente hacia el frente y los lados, y las ventanas laterales recortadas ofrecen una vista muy cercana al lateral. Una mirilla opcional



vocacional: **MACK MD SERIES 2023**

está disponible para la puerta del pasajero.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Dado que Mack no fabrica un tren motriz de servicio mediano, Cummins y Allison obtuvieron el visto bueno para la Serie MD. La versión para carretera del Cummins B6.7 está bien probada, ya que ha estado en producción durante 38 años. Cummins dice que los motores B6.7 en la clasificación de 200-260 HP generalmente pueden ofrecer un incremento en el ahorro de combustible del 8.5% con respecto a la versión EPA 2013, gracias a las mejoras en el diseño del sistema de combustión y post tratamiento de gases que dan como resultado un mayor flujo de aire al turbocargador de geometría variable. Mack ofrece el B6.7 en clasificaciones de 220 a 300 HP con un torque de 560 a 660 libras-pie.

El sistema de postratamiento de módulo único combina el filtro de partículas diésel, la reducción catalítica selectiva y la dosificación del fluido de escape diésel en una sola unidad. Los conductores que no tienen una licencia comercial de manejo probablemente necesitarán algo de capacitación sobre los requisitos de recarga de DEF y los procedimientos de regeneración de postratamiento, pero aparte de eso, el B6.7 tiene un rendimiento prolongado y requisitos de mantenimiento livianos. La transmisión automática Allison 2500 HS de 6 velocidades es un baluarte de la industria y prácticamente no necesita presentación. Viene de serie con FuelSense 2.0 Plus. La 2500 RDS es una mejora opcional y se puede especificar con FuelSense 2.0 Max y opciones de toma de fuerza.

Todo eso para decir, Mack está volviendo a las tareas medianas con una oferta de productos de apariencia sólida que le brinda a los compradores de camiones experimentados todo lo que necesitan en un camión de este tipo sin pensar demasiado en las especificaciones. Para los compradores que ven un camión simplemente como un medio para llevar el producto al mercado, puede ser necesario un pequeño empujón antes de que vean la propuesta de valor en comparación con una caja básica y utilitaria de seis ruedas. Pero el lema "Construido como un camión Mack" se mantiene firme y ha ayudado a vender el MD de la mano de su inteligente especificación estándar. 



Asegúrate de tener el ELD indicado.



www.vdoroadlog.com

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

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

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

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

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



VDO y RoadLog son marcas registradas de Continental Corporation.

RoadLog

VDO

ABRIENDO CAMINO

FREIGHTLINER ECASCADIA 2024

EL FREIGHTLINER ECASCADIA COMBINA UN GRAN DESEMPEÑO, COMODIDAD Y SISTEMAS AUTOMATIZADOS DE SEGURIDAD EN LA PLATAFORMA DE UN CAMIÓN QUE HA SIDO PROBADO Y COMPROBADO: EL CASCADIA. POCO A POCO, LA ELECTRIFICACIÓN EN EL TRANSPORTE PESADO -CALIFICADA POR MUCHOS COMO UN "SUEÑO DE OPIO"-, SE CONVIERTE EN REALIDAD. »







americano: **FREIGHTLINER ECASCADIA 2024**

El Cascadia es uno de los camiones más exitosos de Freightliner, pues han vendido más de 800,000 unidades desde su presentación en 2007. Ahora, en la tercera década del siglo XXI, el eCascadia ofrece a los clientes de Freightliner una versión sin emisiones del Cascadia líder en la industria. Construido a partir de un producto legendario y probado, el extenso desarrollo y las rigurosas pruebas de eCascadia a través de varios prototipos y camiones de prueba de clientes han dado como resultado un camión eléctrico potente y eficiente.

Con la producción en serie del eCascadia a partir de este año, Freightliner ingresa a una nueva era desde las pruebas y la validación hasta las aplicaciones de los clientes del mundo real y sigue un camino claro de fuerte enfoque comercial. El camión insignia, el Freightliner eCascadia, junto con el Freightliner eM2, ya ha recorrido más de un millón de millas en pruebas en vías públicas mientras estaba en manos de los clientes. Ahora, con las entregas a los clientes a partir de 2022, el nuevo camión eléctrico a batería eCascadia y sus servicios dedicados, llevan a Daimler Trucks y a sus clientes un paso más hacia el transporte neutral en CO₂.

Una cosa está clara: Daimler Truck es consciente del importante papel que juega el transporte para ayudar a alcanzar los objetivos necesarios de reducción de emisiones. DTNA no solo ha desarrollado productos para vehículos eléctricos, sino que también ha realizado importantes inversiones en consultoría de infraestructura, servicios de carga e infraestructura de carga pública para luchar por un futuro más sostenible. Con múltiples opciones de batería y eje motriz,



que brinda rangos típicos de 230 millas, el eCascadia es ideal para rutas de corta distancia que permiten la carga en depósito, ejemplos de los cuales incluyen logística de última milla, distribución local y regional, acarreo y almacenamiento a las aplicaciones de almacén.

DISEÑO

En general, el eCascadia es prácticamente igual a su contraparte de diesel. Pero, como es de esperarse, hay algunas diferencias críticas. Como el Detroit ePowertrain produce menos calor que un motor de combustión tradicional, se minimizan los requisitos de temperatura y empaque para el enfriamiento. Esto permite que el eCascadia venga de serie con ventilaciones cerradas en el

cofre, una nueva parrilla, que reduce la resistencia al forzar más aire alrededor del vehículo en lugar de hacerlo pasar por el radiador.

Las mejoras aerodinámicas adicionales están disponibles en el paquete Aero-X, estándar en el modelo 6x4, que incluye tapas para las ruedas delanteras, faldones de aire debajo de los paneles de protección contra impactos de la batería de alto voltaje, guardabarros traseros con spoilers aerodinámicos y carenados en las ruedas motrices. Uno de los comentarios más consistentes proporcionados por los conductores de los clientes que pilotean modelos de producción de pre-serie es que el eCascadia ofrece una comodidad excepcional para el conductor debido a la eliminación del ruido y la vibración del motor dentro de la cabina, la respuesta de torsión en el asiento del conductor y característica de par instantáneo que permite un funcionamiento más suave en condiciones de mucho tráfico.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

El Detroit ePowertrain desarrollado internamente está diseñado para una integración total con el eCascadia para obtener la máxima potencia, una mayor dinámica de conducción y la comodidad del conductor. El eAxle es un componente de transmisión eléctrica integrado con un motor eléctrico, transmisión y electrónica especializada dentro de una unidad compacta. El ePowertrain de Detroit ofrece dos diseños eAxle que incluyen un motor dual con un par máximo de 23,000 lb-pie y una potencia máxima de 395 HP, y un motor único con un par máximo de 11,500 lb-pie y una potencia máxima de 195 HP. »





El Detroit ePowertrain ofrece tres opciones de batería para una variedad de tamaños y tiempos de carga promedio de cero a completo a partir de 194 kWh (una hora y media a tres horas), 291 kWh (dos a cuatro horas) y 438 kWh (dos a seis horas). La batería Detroit HV utilizó la química de la batería Li-Ion NMC (Níquel Manganese Cobalto) empaquetada dentro de las celdas prismáticas CATL (Contemporary Amperex Technology Co. Limited). Las baterías de iones de litio permiten que eCascadia cumpla con los objetivos de alcance crítico sin sacrificar la carga útil. El eCascadia viene equipado con sensores en todo el vehículo para detectar una colisión y

abrir automáticamente el circuito eléctrico del sistema de alto voltaje, apagando las baterías y el eAxe para evitar el riesgo de descarga eléctrica o evento térmico.

INTERIOR

La cabina del eCascadia incluye un tablero envolvente ergonómico y moderno, con una pantalla digital LCD de dos monitores que brinda al conductor acceso personalizable a la información del estado del vehículo en la pantalla del panel A y una pantalla del panel B de información y entretenimiento con conexiones multimedia. Las características comprobadas en el Cascadia se trasladaron a la versión eléctrica,

como los controles multifunción en el volante que permiten a los conductores aceptar, rechazar y finalizar llamadas telefónicas sin quitar las manos del volante, cambiar los controles del grupo de instrumentos menús de la unidad, utilizar el control de crucero y controlar el volumen del estéreo. Una columna de dirección ajustable de liberación rápida viene con un rango completo de movimiento para la comodidad del conductor, un control de limpiaparabrisas integrado y un interruptor estándar montado en la columna derecha para cambiar, así como ajustar la intensidad de frenado regenerativo entre configuraciones bajas, medias y altas..

Como se trata de una nueva tecnología, es



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Eléctrico sencillo de 320 o 395 HP.
- Eléctrico Tandem de 425 o 470 HP.

TRANSMISIÓN

- 1 velocidad

SUSPENSIONES DELANTERAS

- Freightliner Multihoja
- Hendrickson Airtek

SUSPENSIONES TRASERAS

- Neumática sencilla y tandem Freightliner



millas de autonomía restantes y el estado de carga. El análisis posterior al viaje brinda información procesable para mejorar el rendimiento, la utilización y la capacitación del conductor de eCascadia. Con base en los datos reales del viaje, los usuarios pueden visualizar y cuantificar las diferencias operativas entre los viajes.

Las características tradicionales de Detroit Connect también están disponibles en el nuevo eCascadia, incluidas las actualizaciones remotas para reducir la necesidad de detenerse y conectar físicamente el vehículo para iniciar actualizaciones de firmware. Las actualizaciones remotas permiten a los usuarios actualizar uno o cientos de camiones desde una sola ubicación.

SEGURIDAD

El Freightliner eCascadia viene estándar con Detroit Assurance con Active Brake Assist 5 (ABA 5), estableciendo el punto de referencia para la seguridad avanzada para vehículos comerciales eléctricos de servicio pesado. El lanzamiento de la producción en serie eCascadia marca el debut de una nueva característica de seguridad de Detroit Assurance: Active Side Guard Assist. Esta tecnología se activa a velocidades urbanas (12 mph o menos)

y, mientras el conductor todavía tiene el control, evita que el camión gire a la derecha cuando se detecta un ciclista o peatón en movimiento en el lado del pasajero del camión. ASGA aplica frenado automático junto con advertencias visuales y auditivas, y es ideal para entornos urbanos concurridos.

El eCascadia es la primera versión del Cascadia que vendrá de serie con Active Lane Assist, el cual combina la conducción automatizada de nivel 2 con un conjunto de características de comodidad para el conductor, como ayudar a manejar con facilidad, especialmente en giros cerrados y en situaciones de reversa a baja velocidad. A velocidades de autopista, Steer Assist ayuda a los conductores con caminos empinados y vientos cruzados al detectar y mantener el volante ligeramente descentrado para ayudar a centrar el carril. Por ejemplo, en caso de pinchazo de la rueda de dirección, el sistema logra mantener la dirección centrada mientras el vehículo se saca de la carretera. Detroit Assurance también cuenta con Active Brake Assist 5 (ABA 5) para mitigar posibles colisiones al calcular la velocidad del camión y la distancia a otros vehículos para determinar si se necesita una advertencia o una acción de frenado. »

importante conocerla más íntimamente para aprovecharla mejor. Para eso existe la herramienta de predicción eRange, que calcula y muestra de forma automática y precisa la autonomía en el transcurso de un viaje propuesto. Para brindar la indicación más precisa posible, la herramienta analiza múltiples entradas de datos, incluidos los parámetros del vehículo, la carga, el clima, el tráfico y la pendiente de la carretera. eRange Prediction permite probar escenarios hipotéticos y realizar análisis.

El monitoreo del estado de la batería realiza un seguimiento y proporciona visibilidad del porcentaje de estado de salud de la batería eCascadia, el porcentaje de estado de carga, las

¿Y LA RECARGA?

La falta de una infraestructura de carga eléctrica nacional disponible públicamente para vehículos comerciales, especialmente los que se utilizan para operaciones de carga de larga distancia, sigue siendo una de las mayores barreras para el despliegue generalizado de camiones eléctricos. Por lo tanto, DTNA sentó las bases junto con NextEra Energy Resources, LLC y BlackRock Renewable Power a principios de año para una futura empresa conjunta para diseñar, desarrollar, instalar y operar una red de carga de alto rendimiento a nivel nacional para vehículos medianos y pesados. -vehículos eléctricos de batería y de pila de combustible de hidrógeno. Las partes planean construir una red de sitios de carga en rutas de carga críticas a lo largo de la costa este y oeste y en Texas para 2026, aprovechando la infraestructura y las comodidades existentes y agregando sitios nuevos complementarios para satisfacer la demanda anticipada de los clientes. La primera fase está programada para comenzar en 2023.

Una gran interrogante hasta ahora es el precio, pues Freightliner no ha dado a conocer ninguna cifra, aunque sí advierten que las nuevas tecnologías son caras cuando llegan al mercado, así que no esperes nada muy amigable con la cartera. Por otro lado, seguramente habrá incenti-



vos fiscales federales y estatales que ayudarán a reducir el precio del camión para los "early adopters". También es importante recordar que los vehículos eléctricos tienen un mantenimiento más barato que los diesel, pues los motores tienen muchas menos piezas y la energía eléctrica es más barata que el combustible.

Ciertamente, el eCascadia representa apenas los primeros pasos en la creación del transporte eléctrico de larga distancia. Si bien queda muchísimo por hacer en cuestión de infraestruc-

tura y de mejorar el rendimiento de las baterías, las empresas y gobierno están apostando fuerte a esta tecnología. Por ahora, los camiones eléctricos son una excelente solución para aplicaciones de distancias medias que regresan "a casa" por la noche, de modo que pueden recargar las baterías sin presión de tiempo y con el precio más asequible por la energía eléctrica, reduciendo el costo de operación. Sólo el tiempo dirá qué tan práctica resulta la electrificación del transporte de larga distancia. 



americano: **FREIGHTLINER ECASCADIA 2024**



EFICIENCIA CONSECUENTE

MAN es Gama de Camiones





LA OPCIÓN CORRECTA



POLIVALENTE





RAM PROMASTER 2024

UNA VAN DE TAMAÑO COMPLETO ES UNO DE LOS VEHÍCULOS MÁS VERSÁTILES PARA APLICACIONES DE REPARTO DE MERCANCÍAS O PARA NEGOCIOS QUE NO NECESITAN MOVER ENORMES CARGAS. CON TRES ALTURAS DE TECHO Y CUATRO LARGOS DE CARROCERÍA EN LA RAM PROMASTER, TE SERÁ SENCILLO ENCONTRAR UNA VERSIÓN QUE SATISFAGA TUS NECESIDADES. »

Cuando hablamos de vehículos comerciales, el diseño es algo que va sometido a la función, pues realmente no es un segmento donde lucir bien sea lo más importante. Aquí lo principal es hacer el trabajo. Aún así, en Ram son conscientes de que una buena imagen no está peleado con la capacidad. La Promaster resulta agradable a la vista gracias a varios elementos, como los faros delanteros, que ahora son más brillantes y elegantes. Junto con el nuevo diseño frontal, la ProMaster se beneficia de un puñado de nuevas opciones y mejoras de apariencia. Los faros de halógeno estándar rediseñados son un 29 por ciento más brillantes y brindan un 15 por ciento más de alcance que los anteriores. Asimismo, los faros LED opcionales son un 70 por ciento más brillantes con un 50 por ciento más de alcance. Debajo de los principales elementos de iluminación hay una fascia delantera de aspecto más moderno. También lleva una defensa modular que ahora incluye un escalón integrado destinado a facilitar la limpieza del parabrisas y el cambio de las escobillas del limpiaparabrisas.

Las opciones de pintura ahora incluyen Ceramic Gray y Spitfire Orange, y hay nuevos rines opcionales que vienen en plata o negro. Para una apariencia más siniestra, el nuevo paquete Black Appearance incluye detalles oscuros para las insignias exteriores, la parrilla y los rines. Sin embargo, lo realmente importante es que la ProMaster 2023 ofrece una tercera altura de techo que es más alta que las opciones bajas y altas existentes. Apodada la configuración Súper Alta y solo disponible en la camioneta de carga de 13 pies, Ram dice que proporciona el mayor volumen de carga y espacio para la cabeza en el seg-

mento.

Dejando la estética aparte, el año pasado la ProMaster recibió una plétora de elementos de seguridad de serie como advertencia de colisión frontal a alta velocidad, asistente a vientos laterales, cámara trasera con líneas de cuadrícula dinámicas, detección de conductor somnoliento, reconocimiento de señales de tráfico, botón de

arranque, entrada sin llave (en todas las puertas) y freno de estacionamiento eléctrico. Entre las tecnologías de asistencia al conductor disponibles de manera opcional se encuentran asistente de velocidad inteligente, ayuda al mantenimiento de carril, información de señales de tráfico, control de crucero adaptativo con Stop & Go, sistema Active Drive Assist de asistencia activa a la con-



utilitario: **RAM PROMASTER 2024**



ducción, sensores de estacionamiento delanteros, luces de carretera automáticas y luces antiniebla con función de giro, y limpiaparabrisas sensibles a la lluvia. Para 2024, las novedades son pocas y entre ellas encontramos asientos y volante calefactados como equipamiento opcional, así como el asistente de estacionamiento Parksense con stop, alerta de ruido blanco o sonido normal.

La ProMaster tiene varias características que uno busca en un vehículo de trabajo como eficiencia de combustible, capacidad de carga, facilidad de uso y, por supuesto, costo total de propiedad, por lo que es una excelente opción para negocios y flotillas. Acorde con los tiempos, hay múltiples opciones de personalización, para que puedas configurarla justo a tus necesidades. Hay tres modelos con una distancia entre ejes de 136 pulgadas (2500 de techo bajo y 3500 de techo bajo y alto); aunque lo realmente importante es la

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- V6 de 3.6 litros, 280 HP y 260 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automatizada de 9 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente tipo McPherson

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos

capacidad de carga -un máximo de 4,680 en la 3500-, lo que le vale convertirse en la mejor en su clase. Si bien incrementaron la capacidad de arrastre a un máximo de 6,910 libras, éste es un rubro en el que la ProMaster aún se ubica detrás de la Mercedes-Benz Sprinter o la Ford Transit.

DISEÑO

En la ProMaster la forma está completamente supeditada a la función, como es habitual en los vehículos de reparto. Entre lo más destacable del exterior está la posición de la cabina, que permite posiciones de asientos más altas y una mejor visibilidad, y que la defensa delantera tiene un diseño modular de tres piezas, lo que reduce los costos y el tiempo de reparación. Además, hay un pequeño escalón en las dos esquinas de la defensa que facilita la limpieza del parabrisas. La parrilla mantiene el marco ancho cromado, rejilla en forma de panal de abeja e incluye la palabra "RAM" -tal y como ocurre en las pickups de la marca-. Por lo demás, la ProMaster permanece sin cambios significativos en el exterior, aunque hay ventanas de policarbonato para las versiones de techo alto y ventanas con rejilla para las de techo bajo. »





La Ram ProMaster está disponible en 18 configuraciones diferentes gracias a que hay tres alturas de techo (66", 77" y 86"), tres distancias entre ejes (118, 136 y 159 pulgadas) y cuatro longitudes de carrocería (195, 213, 236 y 250 pulgadas). El área de carga puede ser de cuatro longitudes diferentes: 8, 10, 12 y 13 pies. Esto nos da un volúmen de carga con hasta 520 pies cúbicos en la configuración más amplia.

INTERIOR

Algo que hace el conductor de cualquier vehículo de carga, independientemente de si tiene cuatro o dieciocho ruedas, es pasar muchas horas tras el volante. Razón por la cual la ergonomía es primordial en la cabina. Los asientos completamente ajustables facilitan encontrar una posición cómoda de manejo, algo a lo que también ayuda la dirección ajustable en altura y profundidad. Los diseñadores de interior de Ram Commercial también han mejorado el volante, con una mayor capacidad de control del sistema electrónico, la palanca de cambios y las salidas de aire, y lo han dotado de controles HVAC y



de un freno de estacionamiento electrónico. Además, los asientos tienen varias características opcionales interesantes, pues hay unos que se ajustan automáticamente al peso del conductor y otros que giran 180 grados



hacia adentro y 35 hacia fuera para facilitar el desplazamiento en la cabina. La capacidad de la ProMaster varía de dos a tres personas dependiendo de si pides el asiento del pasajero individual o de banca. »

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 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
☐ Recomendación ☐ No está involucrado
☐ Aprueba la compra ☐ Técnico / Mantenimiento

¿Cuál es su título y posición

- ☐ Gerente de flota ☐ Técnico
☐ Encargado de mantenimiento ☐ Chofer
☐ Gerente concesionario

¿Cuál es su camión preferido?

- ☐ Freightliner ☐ Peterbilt
☐ International ☐ Western Star
☐ Kenworth ☐ Mack
☐ Volvo ☐ Sterling

¿Quién repara su camión?

- ☐ Lo hace usted mismo ☐ Taller independiente
☐ Truck Stop ☐ Concesionario

¿Dónde trabaja?

- ☐ California ☐ 48 Estados
☐ 11 Western ☐ Otros

¿Cuál es su aceite preferido?

- ☐ Shell ☐ Chevron
☐ Lucas Oil ☐ Texaco
☐ Mobil ☐ Otro

¿Qué compañía de celular usa?

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

¿Cuánto hace que tiene su licencia comercial?

- ☐ 6 meses ☐ 2 años
☐ 1 año ☐ 3 o más años

Su motor preferido es:

- ☐ S-60 Detroit ☐ Volvo
☐ CAT ☐ Mack
☐ Cummins ☐ International

Su neumático preferido

- ☐ Firestone ☐ BFGoodrich
☐ Michelin ☐ Goodyear
☐ Dayton ☐ Dunlop
☐ Hankook ☐ Bridgestone

Lo más importante del camión para usted es:

- ☐ El consumo ☐ La potencia
☐ La comodidad ☐ La velocidad

Su edad es:

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

¿A dónde quieres recibir tu revista?

Nombre _____

Email _____

Domicilio _____

Ciudad _____ Estado _____ ZIP _____

Teléfono _____ Fecha _____

Firma _____

Desea suscribirse a la revista: SI ☐ NO ☐



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

SECCION	MAS	MENOS	BASTA	SECCION	MAS	MENOS	BASTA
Camiones	☐	☐	☐	Noticias	☐	☐	☐
Vocacionales	☐	☐	☐	El negocio	☐	☐	☐
Tecnología	☐	☐	☐	Mantenimiento	☐	☐	☐
Camionetas	☐	☐	☐	Utilitarios	☐	☐	☐
En la ruta	☐	☐	☐	Moto	☐	☐	☐



Otra de las novedades es el sistema de infoentretenimiento Uconnect 5, controlado desde pantalla táctil de 7 pulgadas de serie (la anterior era de 5) divisible que ofrece acceso a contenido de SiriusXM con 360L. Como opción, está disponible una pantalla de 10 pulgadas. El sistema es cinco veces más rápido que la generación anterior y dispone de capacidad Wi-Fi y de cinco perfiles de usuario individuales. En la primera fila hay una plataforma de carga inalámbrica y puertos de conectividad configurados para un rápido reconocimiento. Hay dos salidas USB, más dos puertos USB tipo C, así como una toma de corriente opcional de 115 voltios justo debajo de los USB.

Entre la tecnología adicional disponible para flotas está Ram Telematics, un módulo que permite hacer seguimiento del vehículo y de los datos del comportamiento del conductor para ayudar a reducir el gasto de combustible, mejorar la eficiencia de la ruta y promover una conducción segura. Ram Telematics también ofrece diagnósticos del vehículo en tiempo real y datos de rendimiento; así como casi 50 funciones de servicio, incluidas actualizaciones inalámbricas de firmware, punto de acceso Wi-Fi 4G LTE, asistentes Alexa y Google del hogar al vehículo y aplicaciones de instalación inalámbrica.

El área de carga tiene una puerta corredera del lado del pasajero y puede llevar otra igual del lado del conductor. El tamaño de estas es de 49 x 60 pulgadas para el modelo de techo bajo y de 49 x 70 pulgadas para los de techo alto. En el interior hay 17 anillos de sujeción con 1,000 libras de capacidad, las cuales se pueden plegar para mantener plano el piso, facilitando las maniobras de carga y descarga. Por su parte, las puertas traseras se abren hasta 260 grados, con lo que prácticamente tocan las paredes de la van.



MOTORES Y TRANSMISIONES

Esta van de carga está disponible con únicamente una mecánica, algo que la pone inmediatamente en desventaja respecto a sus rivales, que ofrecen al menos una alternativa de propulsión. El motor es el viejo conocido Pentastar V6 de 3.6 litros con 280 caballos y 260 lb-pie, y todas las versiones están equipadas con una transmisión automática de nueve velocidades que, según Ram, mejora el consumo de combustible hasta un 9%. La ProMaster tiene una impresionante capacidad de carga útil de hasta 4,680 libras y una capacidad de remolque máxima de hasta 6,910 libras. La clasificación de peso bruto combinado (GCWR por sus siglas en inglés) es de 11,500 libras.

SEGURIDAD

Que hablemos de un vehículo utilitario no quiere decir que se deje de lado la seguridad. Por eso es que la ProMaster tiene seis bolsas de aire como equipamiento estándar (conductor, pasajero, cortinas laterales y para la pelvis y tórax), con otras disponibles de manera opcional (rodillas). Para minimizar las ocasiones de poner a prueba los sistemas de seguridad pasiva la van equipa un control electrónico de estabilidad activo de 4 canales (control independiente de las 4 esquinas del vehículo) que te ayuda a mantener el control en condiciones exigentes o adversas, como en carreteras mojadas, nevadas o con hielo, en giros bruscos y maniobras evasivas.



La Ram ProMaster 2024 Cargo Tradesman tiene un precio inicial de 45 mil y tantos dólares, lo que la pone en el punto medio en su segmento, pues es más asequible

que la Sprinter o la Transit, pero no tanto como la GMC Savana o la Chevrolet Express -aunque es bastante más moderna y conveniente que éstas-. 

**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.**



A photograph of the front of a silver Chevrolet Silverado EV parked on a dirt trail in a forest. The truck's front grille, featuring the Chevrolet bowtie logo, and its headlights are visible. The background is filled with green trees and foliage. At the top of the page, there is a decorative horizontal bar with a diamond-plate metal texture.

Un nuevo día

CHEVROLET SILVERADO EV WT 2024

La llegada de la Silverado EV no solo marca el ingreso de Chevrolet a la pelea de las pickups de tamaño completo eléctricas, también es la primera muestra de lo que General Motors tiene planeado dentro de su estrategia de electrificación. Para empezar, ¿cómo te suenan 510 HP de potencia, 615 lb-pie de torque y una autonomía de 400 millas? »

El mercado de las pickups de media tonelada es el nicho más jugoso del mercado norteamericano, en el cual, evidentemente, todos quieren incrementar su rebanada del pastel. Hoy, con los avances tecnológicos, la lucha ha llegado a un nuevo nivel: el eléctrico. A la pelea por las camionetas pickup de tamaño completo totalmente eléctricas, se une la totalmente nueva Chevy Silverado EV 2024. Construida con un diseño desde cero, la Silverado EV se está convirtiendo en uno de los modelos de vanguardia en el gran plan de electrificación que General Motors ha comenzado a poner en marcha en todas sus marcas. Y es posiblemente el más importante.

Porque muy parecido a lo que la F-150 es para Ford (su modelo más vendido), la Silverado es para Chevrolet y, por extensión, para GM. Es

absolutamente necesario que la Silverado EV no solo luche contra la F-150 Lightning y otros, sino que también sirva como escaparate de su tecnología totalmente eléctrica para su legión de leales compradores de camionetas.

El primer modelo que Chevrolet presentó

personalmente a la prensa fue la versión WT (Work Truck). Diseñada para flotas y clientes comerciales cuando salga a la venta en la primera mitad de este año, es decididamente menos llamativa que las versiones orientadas al consumidor. Ese será el trabajo de la Silverado EV RST.



EN DETALLE
FICHA TÉCNICA

MOTOR

- 2 eléctricos con 510 HP y 615 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Continúa

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles helicoidales

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles helicoidales



camioneta: **CHEVROLET SILVERADO EV WT 2024**



Las diferencias son varias, pero hablaremos rápido de las más evidentes. Para empezar, la fascia delantera de la WT usa partes sin pintar que son más fáciles de construir y más tolerantes a los rayones. Los rines de 24 pulgadas de la RST se cambian por unos de aluminio de 18 pul-

gadas con neumáticos de paredes laterales grandes más adecuados para lugares de trabajo. Otra modificación importante es que la suspensión es con resortes de acero no ajustables en lugar de una suspensión neumática; la pantalla de información y entretenimiento es de 11 pulga-

das en lugar de 17 como en la RST, y el interior usa tapizado completamente negro. Otra cosa que es importante señalar es que la Silverado EV WT no tendrá disponible la opción Midgate que alarga el tamaño de la caja. Los 5 pies y 11 pulgadas existentes es todo lo que obtendrás.

Como el GMC Hummer EV, la Silverado EV también se fabrica utilizando la plataforma de coches eléctricos Ultium de GM. Chevrolet no ha dicho qué tan grande es la batería en este momento, pero no es descabellado esperar algo en el rango de 200 kWh. En la configuración del WT, se traduce en 510 hp, 615 lb-pie de torsión, una carga útil de hasta 1,440 libras y una capacidad de remolque de hasta 10,000 libras (un paquete de remolque máximo con una capacidad de 20,000 libras estará disponible en una fecha posterior). Hay siete tomas de corriente estándar que ofrecen 7.2 kW de potencia externa, pero una barra de alimentación accesoria opcional aumenta esa cifra hasta 10 tomas de corriente que ofrecen 10.2 kW de potencia externa. ➤➤





Pero el elemento principal de la camioneta es su autonomía: Chevrolet dice que la Silverado EV 4WT devolverá una autonomía estimada por la EPA de 450 millas con una carga completa. Según se informa, los modelos posteriores 3WT y RST First Edition viajarán 350 y 400 millas con una carga, respectivamente. Esas cifras parecen superar las actuales F-150 Lightning y al Rivian R1T por un margen significativo, pero tendremos que realizar nuestras propias pruebas para estar seguros.

AL VOLANTE

Si bien la aceleración vertiginosa es un truco divertido para las fiestas de vehículos eléctricos, es dudoso que la mayoría de los conductores cotidianos pisen constantemente el acelerador. Esto es especialmente cierto con un vehículo de flota, uno que desea comportarse con la mayor normalidad posible dada su misión. En ese sentido, la



Silverado EV WT brilla. Una vez que superas la rareza de la falta de un botón de arranque (presiona el pedal del freno para encenderlo y simplemente sal después de estacionar para apagarlo), la WT se comporta como una camioneta promedio. No hay ninguna fanfarria sobre su sistema de

propulsión totalmente eléctrico. La dirección se siente muy natural y se comunica a través de un volante que tiene un buen tamaño y se siente bien en la mano. Ciertamente hay potencia y aceleración más que suficientes disponibles para ponerse en movimiento, pero todo es muy manejable. »»

camioneta: **CHEVROLET SILVERADO EV WT 2024**

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



MARCH 21
New Movie

Puedes controlar la agresividad del frenado regenerativo y la conducción con un solo pedal es totalmente posible. Nos impresionó el frenado en general, ya que algunos vehículos eléctricos tienden a tener problemas al cambiar entre los frenos de regeneración y de fricción. Al presionar el pedal izquierdo se produce una desaceleración suave y sin tartamudeos. Un ingeniero de Chevy explicó además que el sistema de frenos trabaja constantemente para combinar los dos y garantizar la potencia de frenado y la fuerza regenerativa óptimas. El equipo se esforzó mucho para garantizar la respuesta de frenado más suave posible.

Pero quizás la mayor revelación resida en el radio de giro. ¿Seguramente algo del tamaño aproximado de un pequeño autobús escolar debería girar como tal? ¡No! Debido a su falta de motor y diseño de cabina adelantada, la ingeniera jefe de la Silverado EV, Nichole Kraatz, dijo que ella y su equipo rediseñaron completamente su suspensión y geometrías de dirección para lograr un círculo de giro mucho más pequeño de lo que creerías posible. Hace que estacionar y realizar vueltas en K en la WT sea mucho más fácil; de hecho, es



tan fácil que podrías pensar que la WT está equipada con dirección en las cuatro ruedas (no es así, pero la RST sí que la tendrá)

INTERIOR

Nos encantaría felicitar a los diseñadores por el interior sin adornos de la Silverado WT eléctrica. Es honesto y funcional, con tapicería negra y franjas de plástico negro. Es un bienvenido descanso de las recientes tendencias en camionetas que las adornan de punta en blanco con madera de poros abiertos y

cueros mantecosos. Claro, esas cosas son agradables, pero también pueden parecer demasiado agradables para ensuciarse. Quizá y se den vuelo en este sentido en la RST, pero en la WT estas cosas simplemente no tienen cabida. El interior de la WT te permite emprender proyectos porque un pequeño desgaste aquí y allá no hará una gran diferencia; se podría argumentar que todo se vuelve pátina después de un tiempo. Esta camioneta es una herramienta de trabajo y puedes utilizarlo como tal. »



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



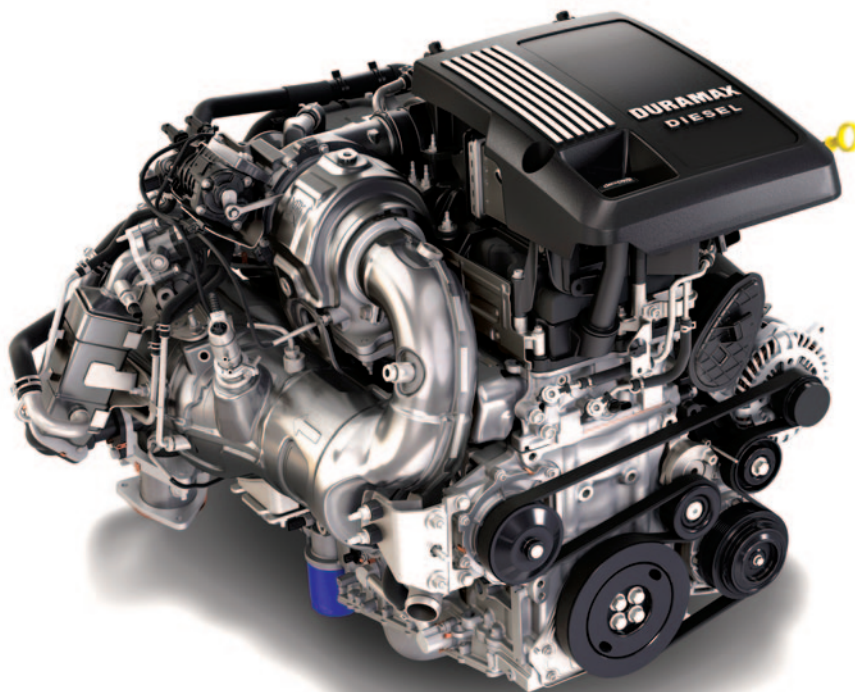
HISPANIC DEMOGRAPHICS

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

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

ARBOL
PUBLISHING

BLUE MAN



Tanto las cosas como las personas se lo pasarán en grande en el WT. Es una camioneta gigantesca, no se equivoquen, pero Chevy tradujo esa enorme huella en una cabina palaciega. Hay cubículos profundos para almacenamiento en la primera fila y los pasajeros traseros disfrutan de mucho espacio para las piernas.

Debido a que la suspensión utiliza muelles helicoidales de acero, la WT responde a las imperfecciones de la carretera con una cantidad decente de rebote. Se espera una conducción más tosca de una camioneta pickup normal con carrocería sobre bastidor, pero la WT no está construida sobre una configuración de carrocería sobre bastidor. También tiende a rebotar sobre los obstáculos más grandes y nos hace preguntarnos si sería útil llevar peso en la caja para contrarrestar esto. Aún así, es una camioneta de casi 9,000

libras, por lo que hay muchas compensaciones que puedes hacer en materia de suspensión; de ninguna manera es un factor decisivo. Afortunadamente, la versión RST utilizará suspensión neumática, lo que probablemente mejorará el confort general.

Un punto que podría o no molestarte dependiendo de tu altura, es la visibilidad, pues a pesar de que Kraatz dijo que los diseñadores de la camioneta bajaron el cofre y lo acortaron para mejorar la visibilidad hacia adelante, las personas más bajas sufren un poco para ver bien. Desde ese punto de vista, tampoco pueden ver bien dónde terminaba la caja y qué había al lado de la camioneta. Claro que esta es una experiencia que la mayoría de los propietarios de camionetas grandes hoy en día tienen que soportar porque los vehículos son cada vez más grandes, pero pensar en conducir el WT en un entorno urbano denso podría ser inquietante si este es tu caso.

Como demostración final durante una prueba de manejo, Chevy conectó una carga de 10,000 libras al enganche del remolque de la WT. La impresión inicial es que apenas si puedes sentir el tráiler allí atrás. La aceleración siguió siendo suave y tranquila, aunque llevó un poco más de tiempo. Obviamente, el frenado debe realizarse un poco antes, pero aún se puede conducir con un solo pedal. La mayor diferencia es que es más difícil mantener la velocidad mientras se remolca, pero activar el



control de crucero en la carretera debería suavizarlo. Una vez conectado a un remolque, la WT te brinda estimaciones de alcance en tiempo real dependiendo de su peso. Esta información se muestra claramente en el panel de control digital y debería eliminar algunas conjeturas a la hora de planificar el viaje.

Chevrolet anunció recientemente que el precio de la línea Silverado EV comenzará en el rango de \$50,000 y aumentará desde allí. Ciertamente es caro cuando consideras que es una pickup de trabajo con acabados interiores espartanos y una suspensión rijosa, por llamarla de alguna manera. Por otro lado, hay que tomar en cuenta que esto se debe, hasta cierto punto, a su plataforma completamente nueva y su avanzada tecnología de batería. Sin embargo, a primera vista, la Chevy Silverado EV WT 2024 es un comienzo prometedor. Nos reservaremos el juicio sobre su autonomía en el mundo real y sus capacidades de remolque hasta que podamos probarla de manera extensiva, pero a primera vista, parece ser una herramienta sencilla que estará feliz de seguirte el ritmo en el lugar de trabajo. Y esto es solo el comienzo. **TTL**





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!**

Si ha sido rechazado por su banco
nosotros le podemos ayudar

**RAPIDO
Y FACIL!**

CUIDA TUS OJOS

CONSEJOS PARA EL CUIDADO DE LA VISTA

COMO CAMIONERO, UNA DE LAS HERRAMIENTAS MÁS IMPORTANTES PARA TU TRABAJO SON TUS OJOS, POR ESO ESTE MES HEMOS RECOPILOADO ALGUNOS CONSEJOS ÚTILES PARA QUE MANTENGAS TUS OJOS EN ÓPTIMAS CONDICIONES Y PUEDAS SEGUIR AL VOLANTE DE TU CAMIÓN DURANTE MUCHOS AÑOS MÁS. »





Tus ojos son una parte importante de tu salud. La mayoría de las personas dependen de sus ojos para ver y dar sentido al mundo que les rodea. Pero algunas enfermedades oculares pueden provocar pérdida de visión, por lo que es importante identificar y tratar las enfermedades oculares lo antes posible. Debes revisarte la vista con la frecuencia que tu proveedor de atención médica te recomiende, o si detectas que tienes algún problema de visión nuevo. Y así como es importante mantener el cuerpo sano, también es necesario mantener la salud de los ojos.

Los conductores de camiones deben poder ver con claridad, sin importar la hora del día o de la noche, para poder realizar su trabajo de manera efectiva y mantenerse seguros. Tu capacidad de ver puede ser una cuestión de vida o muerte: si tu visión no es tan buena como debería, podrías terminar en un accidente de camión evitable. Por esto, es importante que todos los camioneros cuiden adecuadamente sus ojos y usen gafas cuando sea necesario.



LAS GAFAS SON UNA HERRAMIENTA

Los camioneros exitosos deben tener la mentalidad adecuada para poder pasar horas y días en la carretera. Los pequeños detalles son fundamentales a la hora de conducir un camión. Debes prestar atención a tu entorno y notar pequeñas cosas como luces de freno o personas que se acercan demasiado a tu vehículo.

Esto también se aplica a su salud, incluidos sus ojos y gafas. Existen diferentes tipos de gafas para diferentes situaciones. Además, los camioneros deben cuidar sus ojos y sus gafas para que les ayuden durante toda su carrera.

Debido a esto, es posible que desees invertir

en varios tipos de gafas de sol para guardar en tu camión. Es posible que necesites diferentes tintes, según la iluminación y la hora del día. Si tienes gafas graduadas, siempre debes tener uno o dos juegos de repuesto, además de unas gafas de sol graduadas en varios tonos para que puedas ver siempre con claridad. Estas herramientas te ayudarán a ser un mejor y más seguro camionero.

GAFAS DE SOL PARA LA SALUD OCULAR A LARGO PLAZO

Aunque la mayoría de la gente no piensa en ello, sus ojos pueden dañarse debido a la exposición a la luz solar intensa durante un período prolongado. Los rayos ultravioleta (UV) pueden causar muchos problemas, incluidos problemas de visión, degeneración macular y mucho más. Debido a que tus ojos son tan importantes para tu seguridad (y la de los demás en la carretera), debes asegurarte de protegerlos. Siempre que notes que entrecierras los ojos debido al brillo, debes coger tus gafas de sol. Los mejores tipos para usar son los que te protegen tanto de los rayos UVA como de los UVB.

Si tienes receta médica, usa siempre tus anteojos o lentes de contacto. Si necesitas gafas gra-





duadas para ver correctamente, debes usarlas cuando conduzcas. En muchos estados, esto es obligatorio por ley. Si te pillan conduciendo sin ellos, te impondrán una multa. Incluso puedes perder tu licencia comercial de manejo!

HAZTE UN CHEQUEO DE LA VISTA ANUAL

Como conductor de camión, cuya visión es de suma importancia, debes asegurarte de que te revisen la vista una vez al año. Esto

asegurará que tus ojos estén sanos. Si usas anteojos o lentes de contacto recetados, puedes asegurarte de que su graduación no haya cambiado y, si es así, puedes obtener anteojos o lentes de contacto actualizados para poder ver lo mejor posible. Al visitar a tu oftalmólogo, podrás conducir con tranquilidad sabiendo que puedes ver correctamente. También te ayudará si tienes dolores de cabeza y otros problemas que puedan deberse a una mala visión.

EVITA LOS ARMAZONES QUE RESTRINJAN LA VISIÓN PERIFÉRICA

Hay muchos tipos diferentes de gafas, desde prácticas hasta elegantes y modernas. Sin embargo, como camionero, tendrás que concentrarte en encontrar un buen par de gafas prácticas y cómodas. Debe asegurarte de poder ver a través de ellos con un rango de visión completo. Si obtienes un par que restringe tu visión periférica, puede que te cueste ver tu espejos retrovisores y a otras personas en el camino. Tendrás que mover la cabeza para poder ver lo que sucede a tu alrededor, por lo que no podrás ver tanto a la vez, lo que hará que tus tiempos de reacción sean más lentos. >>

Vehículo Encendido

X

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

¡No asumas riesgos!

Rastreo Satrack GPS

Te alerta cuando encienden o mueven tu camión sin autorización.

¡COTIZA AHORA!

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



DIRECTRICES DEL DOT PARA CONDUCTORES DE CAMIONES Y SUS OJOS

Todos los camioneros necesitan realizarse un examen físico del Departamento del Transporte (DOT por sus siglas en inglés) todos los años. Esto garantizará que estén lo suficientemente sanos como para poder dedicar las largas horas necesarias para llevar su vehículo comercial de un punto a otro. Durante este examen físico, revisarán tu visión. Para aprobar es necesario tener una agudeza visual de lejos de al menos 20/40. Esto puede ser con o sin gafas graduadas. También es necesario poder ver al menos 20/40 con ambos ojos juntos, solo el ojo derecho y solo el ojo izquierdo.

DESHAZTE DE LOS CIGARRILLOS

Fumar es malo para la salud en general, pero es especialmente malo para la vista. Los fumadores tienen entre dos y tres veces más probabilidades de desarrollar problemas oculares graves, como degeneración macular, glaucoma, ojo seco, retinopatía diabética y cataratas, que los no fumadores. Simplemente no vale la pena perder la visión por fumar, así que haz un esfuerzo por dejar de fumar para tener unos ojos más sanos.

EVITA FROTAR TUS OJOS

Mucha gente, incluidos los camioneros cansados por las largas horas de viaje, tienen la mala costumbre de frotarse los ojos. Este hábito está

MANTÉN TUS NIVELES DE AZÚCAR EN SANGRE

El 90% de la ceguera causada por la diabetes se puede prevenir. Pídele a tu equipo de atención médica que te ayude a establecer y alcanzar metas para controlar el azúcar en la sangre, la presión arterial y el colesterol, también conocidos como el ABC de la diabetes.

- **A1c:** el objetivo establecido para muchas personas es menos del 7 % para este análisis de sangre, pero tu médico podría establecer objetivos diferentes para ti.
- **Presión arterial:** La presión arterial alta causa enfermedades cardíacas. El objetivo es menos de 140/90 mmHg para la mayoría de las personas.
- **Colesterol:** El LDL o colesterol "malo" se acumula y obstruye los vasos sanguíneos. El HDL o colesterol "bueno" ayuda a eliminar el colesterol "malo" de los vasos sanguíneos. Pregunta cuáles deberían ser tus cifras de colesterol.

lejos de ser seguro, ya que tus manos están llenas de suciedad y gérmenes que pueden causar infecciones y problemas oculares graves. El acto de frotarse los ojos también puede dañar la córnea del ojo, incluso si no te das cuenta de inmediato. Con el tiempo, pequeños rasguños en la córnea pueden provocar daños más graves e incluso hacer que la córnea sea más delgada de lo normal.

CONOCE EL HISTORIAL DE SALUD OCULAR DE TU FAMILIA

Hable con los miembros de su familia sobre su historial de salud ocular. Es importante saber si a alguien le han diagnosticado alguna enfermedad o afección ocular, ya que muchas son hereditarias. Esta información ayudará a deter-

minar si tienes un mayor riesgo de desarrollar una enfermedad o afección ocular.

MANTENER UN PESO SALUDABLE

El sobrepeso o la obesidad aumentan el riesgo de desarrollar diabetes y otras afecciones sistémicas que pueden provocar pérdida de la visión, como la enfermedad ocular diabética o el glaucoma. Si tiene problemas para mantener un peso saludable, hable con su médico. Tus ojos son importantes para mantener tu carrera como camionero, ¡así que no los des por sentados! Asegúrate de mantenerlos saludables implementando estos consejos para que pueda seguir transportando en los años venideros! 

LOS CAMIONEROS

LOSCAMIONEROS.US



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

**NATIONAL TV
ADVERTISING**



CLICK TO WATCH

**NATIONWIDE CO-OP
ADVERTISING PROGRAM**



**TRANSPORTE LATINO
PRINT MAGAZINES**

a **360**
APPROACH

**NATIONAL RADIO
PROGRAMS**



CLICK TO LISTEN

CALL CENTER



**TL APP DIGITAL
PLATFORMS**



PH: 310.429.0250 / publisher@transportelatino.com





¿QUIERES SER

CAMIONERO?



CONTRATOS A LARGO PLAZO, TUS GRANDES ALIADOS

UNO DE LOS MAYORES DESAFÍOS EN EL TRANSPORTE DE CARGAS COMPLETAS EN CAMIONES ES EL CICLO DE PRECIOS. LAS TARIFAS FLUCTÚAN A LO LARGO DEL AÑO Y SE VEN AFECTADAS POR CONDICIONES MACRO Y MICROECONÓMICAS QUE ESTÁN FUERA DE TU CONTROL. DETERMINAR CÓMO FIJAR EL PRECIO DE LOS MOVIMIENTOS DE CARGA IMPLICA MÚLTIPLES FACTORES QUE REQUIEREN MUCHO TIEMPO. PARA OPERAR COMO UNA PEQUEÑA O MEDIANA EMPRESA, ES IMPORTANTE TENER UN ENFOQUE ESTRATÉGICO PARA MANTENER Y HACER CRECER TU NEGOCIO.

EVALUACIÓN DE LAS CONDICIONES DEL MERCADO

Los tipos de mercado se están estabilizando tras las importantes fluctuaciones desde el inicio de la pandemia. Sin embargo, hay más transportistas en el mercado que volumen de carga, lo que crea desafíos para los propietarios-operadores independientes, los pequeños transportistas y las empresas basadas en activos que intentan cubrir sus gastos y hacer crecer su negocio. A corto plazo conviene buscar cargas en el mercado spot. Ya sea a través de tableros de carga o relaciones con transportistas y corredores. La desventaja es que se trata de una situación transaccional que cambia con frecuencia y puede generar trabajo adicional para un transportista. Esto crea una oportunidad de transporte frontal (fronthaul), pero luego el transportista debe encontrar una carga que lo devuelva a donde está domiciliado.

ESTRATEGIAS PARA DESTACAR

Para maximizar las oportunidades de contrato y las negociaciones se centran en las fortalezas clave y en brindar un servicio excepcional. A continuación presentamos cinco estrategias que te ayudarán a destacarte frente a la competencia.

1. Conoce tus niveles de servicio. La recogida y entrega a tiempo son cruciales en una cadena de suministro fluida. Si bien la mayoría de los transportistas esperan un servicio excepcional, la percepción puede convertirse rápidamente en realidad. Probablemente recordarán la única carga tardía que provocó la falta de existencias de los artículos, no las otras 99 cargas entregadas perfectamente. Es importante tener métricas y detalles sobre cualquier entrega tardía como medida de precaución.

2. Concéntrate en las fortalezas de tu carril. Los transportistas valoran a los transportistas que saben que pueden manejar bien ciertas rutas.

3. Diversifica los tipos de equipos. Esto puede ser un diferenciador para tu negocio y

Una alternativa a la fijación de precios en el mercado al contado es la fijación de precios por contrato. La fijación de precios por contrato crea un poco más de estabilidad y previsibilidad. Como su nombre lo indica, el precio del contrato fija el precio negociado durante un período de tiempo más largo. La duración típica de los contratos es de tres, seis o 12 meses. Como la mayoría de las cosas en el transporte por carretera, el precio del contrato tiene ventajas y desventajas:

VENTAJAS

- Un transportista puede establecer tarifas estables que puedan percibirse como favorables para el transportista.
- La creación de relaciones con los transportistas genera oportunidades adicionales y reduce el tiempo perdido tratando de conocer los pormenores de sus instalaciones.
- Incluir recargos por combustible en los contratos con el transportista puede ayudar a mejorar los resultados de una empresa. Hay múltiples maneras de negociar recargos por combustible que pueden ayudarte a administrar mejor tus gastos y garantizar que obtengas tarifas justas y rentables.
- Un volumen constante reduce el tiempo y los gastos necesarios para encontrar nuevos negocios.

CONTRAS

- No hay garantía de que las cargas ganadas se materialicen. Si se utilizara un método en cascada, las cargas disponibles podrían no justificar la licitación a todos los transportistas que ganaron.
- Para manejar esta situación, es una buena idea hacer un seguimiento con el transportista y hacerle saber qué hubo expectativas que no se cumplieron. Podría sacarte del contrato de transporte o invitarte a la próxima licitación.
- Una empresa puede empezar a ampliar su red de operadores anticipándose a nuevos volúmenes y rutas. Sin embargo, si el transportista no entrega como se esperaba, esto podría dañar la relación entre el transportista/corredor y el transportista/transportador.
- Es posible que el volumen no se materialice debido a factores externos fuera del control del transportista.
- En este caso, podría continuar con información que indique otros carriles fuertes o áreas que necesitan asistencia.
- Para combatir esto, solicita que te informen sobre las próximas ofertas y haz un seguimiento antes de que se publiquen.
- En ciertos casos, una empresa podría comprar equipos anticipándose al volumen del contrato.
- Considera negociar un contrato exclusivo a largo plazo antes de comprar equipos para reducir riesgos o gastos innecesarios.

una inversión lucrativa. Los productos de mayor contacto pagan más, requieren instrucciones especiales y tienen diferentes niveles de seguro. Sin embargo, esto puede diferenciar a su empresa de otras que compiten por el negocio de los transportistas en un espacio competitivo.

4. Posiciona a tu empresa como un socio estratégico, no solo un proveedor transaccional.

5. Utiliza la tecnología para ahorrar tiempo y dinero. Revisa las tecnologías utilizadas por los clientes y vea dónde se alinean. Habla con tus socios tecnológicos actuales y vea si

enumeran a los transportistas. Esto reduce un obstáculo potencial y es una actividad de generación de pistas.

Si la estrategia de tu empresa es obtener ingresos más predecibles, vale la pena analizar las ofertas de los transportistas. Se necesita paciencia para encontrarlos y luego completarlos. Sin embargo, es una alternativa al precio al contado y representa la mayoría de las cargas que se mueven en la industria. Unas pocas cuentas clave pueden marcar una gran diferencia en la sostenibilidad de una empresa. 





¿QUÉ ES UN 401(K)?

AHORRA PARA EL RETIRO

INVERTIR TU DINERO ES UNA DE LAS COSAS MÁS INTELIGENTES QUE PUEDES HACER, PERO ES ESPECIALMENTE IMPORTANTE CUANDO HABLAMOS DE AHORRAR PARA CUANDO TE RETIRES. AFORTUNADAMENTE, EXISTE UN INSTRUMENTO MUY FÁCIL DE USAR QUE PUEDE AYUDARTE A MAXIMIZAR TU AHORRO PARA EL RETIRO PARA QUE PUEDES MANTENER TU ESTILO DE VIDA CUANDO DEJES DE TRABAJAR. »



POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

Ya sea que desees retirarte a una vida tranquila en la playa o pasar tus años dorados viajando por el mundo a lugares exóticos, una cosa es segura: es probable que la jubilación sea lo más caro que jamás pagarás. Y a diferencia de otras compras importantes en la vida (coches, casas, universidad, etc.) no existen préstamos

para la jubilación. Eso significa que tendrás que ahorrar para ello. Entra en escena el plan de ahorro para el retiro conocido como 401(k).

Un 401(k) es un cuenta de ahorro para la jubilación patrocinada por tu empleador. Eso significa que sólo puedes contribuir a un 401(k) si tu trabajo ofrece un plan. Entonces, siempre que comiences un nuevo trabajo, verifica si está incluido en tu paquete de beneficios. Si es así, asegúrate de

registrarte y establecer cuánto deseas contribuir de tu cheque de pago. A partir de 2025, la mayoría de los empleadores deberán inscribir automáticamente a los empleados en un plan 401(k) con una contribución inicial de entre el tres y el 10 por ciento, gracias a las actualizaciones de la Ley SECURE 2.0 aprobada en 2022. Aunque incluso si estás inscrito automáticamente, querrás ajustar cuánto contribuyes según tu situación.

Cada empleado también es responsable de elegir las inversiones dentro de su 401(k) entre las opciones proporcionadas por el proveedor del plan 401(k), aunque es probable que inicialmente se establezca una asignación de activos predeterminada. Las inversiones que elijas deben depender de tu tolerancia al riesgo, el cronograma hasta la jubilación y los objetivos generales de inversión. Cada vez más planes también ofrecen algo llamado fondos con fecha objetivo, que están diseñados teniendo en cuenta tu cronograma de jubilación. Es posible que al principio tengan asignaciones de activos más riesgosas, pero se vuelven más conservadores cuanto más se acerca a tu fecha objetivo de jubilación (de ahí el nombre).



[illegible]

En 1980, el consultor de beneficios Ted Benna se refirió a la Sección 401(k) mientras investigaba formas de diseñar programas de jubilación más favorables a los impuestos para un cliente. Se le ocurrió la idea de permitir a los empleados ahorrar dinero antes de impuestos en un plan de jubilación mientras recibían una contrapartida del empleador. Su cliente rechazó la idea, por lo que la propia empresa de Benna, The Johnson Companies, se convirtió en la primera empresa en ofrecer un plan 401(k) a sus trabajadores. En 1981, el Servicio de Impuestos Internos (IRS por sus siglas en inglés) emitió nuevas reglas que permitían a los empleados financiar su 401(k) mediante deducciones de nómina, lo que impulsó la popularidad del 401(k).

Luego, en 2001, la Ley de Reconciliación de Crecimiento Económico y Alivio Fiscal cambió las reglas del juego para las personas de 50 años o más al agregar contribuciones de recuperación. A partir de 2006, los contribuyentes podrían comenzar a realizar contribuciones al plan cali-

ficado después de impuestos a un Roth 401(k).

El acceso a un 401(k) se volvió aún más fácil cuando el Congreso revisó las reglas de ahorro para la jubilación en 2019. La Ley SECURE tenía como objetivo facilitar a las empresas ofrecer un 401(k) y a los empleados su uso. La ley amplió la cantidad de tiempo que puedes contribuir a un 401(k), hizo que los empleados a tiempo parcial fueran elegibles para un 401(k) y elevó la edad a la que se le exige tomar una Distribución Mínima Requerida (RMD, por sus siglas en inglés), entre otras cosas. La Legislación SECURE 2.0 de 2023 incluía el requisito de que los nuevos empleados se inscribieran automáticamente en un plan 401(k) o 403(b), con una tasa de al menos tres a 10 por ciento de los salarios elegibles.

¿CÓMO FUNCIONA UN 401(K)?

Si tu empleador ofrece un 401(k) y tu cumple con los requisitos de elegibilidad,

puedes inscribirte en el plan y comenzar a realizar contribuciones a través de la nómina. Sin embargo, antes de comenzar a hacer contribuciones, deberás decidir:

- Qué tipo de 401(k) deseas: tradicional o Roth (o puede tener una combinación de ambos).
- Cuánto quieres ahorrar.
- Qué quieres hacer con el dinero que ahorras.

Los 401(k) vienen en dos versiones distintas: tradicional y Roth. Aunque en el fondo pretenden lograr el mismo propósito (alentar a los estadounidenses a ahorrar más para la jubilación ofreciendo incentivos fiscales), lo hacen de maneras drásticamente diferentes. Estas son las principales formas en que se diferencian.

401(K) TRADICIONAL

Tus contribuciones se realizan antes de impuestos y con el paso de los años tu dinero crece con impuestos diferidos. Esto significa que las contribuciones que haces ayudan a reducir tu ingreso imponible ahora y no pagas ningún impuesto ni sobre tus contribuciones ni sobre el crecimiento de tus inversiones hasta que comiences a hacer retiros durante tu jubilación. En ese momento, el dinero que retires se gravará como ingreso ordinario.

ROTH 401(K)

Tus contribuciones se realizan después de haber pagado impuestos sobre los ingresos, pero tu dinero crece libre de impuestos. Debido a que ya pagaste impuestos por adelantado, cuando retiras dinero durante la jubilación, generalmente no tendrás que pagar impuestos sobre las distribuciones.

Cuál elijas dependerá de una serie de factores, incluido si tu empresa realmente ofrece ambos [los Roth 401(k) no se ofrecen con tanta frecuencia como los 401(k) tradicionales] y si deseas una exención de impuestos ahora o más adelante. Puede ser una buena idea hacer un mezcla de ambos para tener más opciones sobre cómo retirar dinero durante la jubilación.





CÓMO HACER CONTRIBUCIONES A UN 401(K)

La cantidad que decidas contribuir a tu 401(k) realmente depende de ti, pero el IRS establece una cantidad máxima cada año. Para 2023, el límite de contribución anual 401(k) para trabajadores de 50 años o menos es de \$22,500. Los mayores de 50 años pueden agregar una contribución de “puesta al día” de \$7,500 (lo que significa que pueden contribuir hasta \$30,000).

Además de conocer los límites, otros factores que influirán en tu decisión de contribución incluirán cuánto crees que necesitarás ahorrar para la jubilación, si estás ahorrando para la jubilación a través de otros tipos de cuentas y cuánto puedes contribuir realmente cada mes.

Una vez que sepas cuánto deseas contribuir, elegirás cuánto deseas deducir de cada cheque de pago que irá directamente a su 401(k). Esto podría ser un porcentaje de tu salario o una cantidad específica en dólares. Tu departamento de recursos humanos te explicará cómo hacerlo cuando te informe

sobre tus beneficios.

Parte de lo que hace que los 401(k) sean una forma tan fácil de ahorrar es el hecho de que las contribuciones están automatizadas. Algunos planes incluso te permiten aumentar automáticamente tu contribución periódicamente, como cada seis meses o cada año, lo que hace que sea aún más fácil aumentar tus contribuciones con el tiempo. Incluso si no aumentas automáticamente tus contribuciones, aumentar gradualmente el monto de tu contribución es una excelente estrategia para maximizar tus ahorros.

IGUALACIÓN DEL EMPLEADOR 401(K)

Como beneficio adicional, algunos empleadores ofrecen igualar algunos de los dólares que tu depositas en tu cuenta 401(k), aunque con algunos parámetros sobre cómo ser elegible para la igualación. Por ejemplo, tu empresa podría igualar el 50 por ciento de lo que tu aportas hasta el 6 por ciento de tus ingresos. Eso significa que si ganas \$50,000 al año y aportas el 6 por ciento de tu salario

(\$3,000) a su 401(k), tu empresa aportará otros \$1,500 a tu nombre. ¡Es como dinero gratis para tu fondo de jubilación!

Si bien la cantidad que elijas contribuir a su 401(k) dependerá de tu situación, es una buena idea contribuir al menos con lo que tu empleador igualará, de esa manera maximizas los beneficios de tu empleador.

¿CÓMO SE PAGA UN 401(K)?

A partir de los 59.5 años, serás elegible para comenzar a retirar fondos de tu 401(k) sin tener que pagar una multa por retiro anticipado del 10 por ciento. Al jubilarse, algunas personas optan por recibir distribuciones regulares, lo que refleja un sueldo fijo, mientras que otras pueden optar por recibir sumas globales mayores según sea necesario. Pero lo más probable es que tu 401(k) no sea la única fuente de ingresos que tendrás durante la jubilación. Un buen plan de jubilación depende de múltiples fuentes de ingresos provenientes de una variedad de opciones, por lo que no dependes únicamente del éxito de un único vehículo financiero. ➤

FINANCIAL INDEPENDENCE RETIRE EARLY

Cuánto dinero retires de tu 401(k) (y cuándo) dependerá de cuánto obtendrá de la Seguridad Social, cómo sacarás de tu Cuenta Individual para el Retiro (si tienes una) y a cuánto planeas acceder de otras inversiones. Algunas personas también complementan sus ingresos de jubilación con un seguro de vida de valor en efectivo y anualidades no calificadas, que cuando se combina con inversiones en un 401(k) puede ayudar a agregar más certeza y generar mejores resultados financieros durante la jubilación. Un asesor financiero puede ayudar a diseñar una estrategia que optimice cómo y cuándo retirar tus ahorros para la jubilación.

ELEGIR TUS INVERSIONES

Normalmente, un plan 401(k) ofrece diferentes opciones de inversión o fondos que le darán acceso a inversiones para ayudarte a hacer crecer tu dinero. El proveedor de tu plan 401(k) tendrá opciones para que elijas, que pueden incluir tipos específicos de fondos mutuos u ofertas "predeterminadas" basadas en tu tolerancia al riesgo (es decir, qué tan bien puede soportar los cambios del mercado).

Si ya comenzaste a invertir dinero en tu 401(k), ¡felicidades! Ya superaste la parte más difícil, que es empezar. Pero no lo configures y lo olvides. También debes hacer que tu dine-

ro siga creciendo. La manera más sencilla de hacerlo es comprometerte a incrementar tu contribución periódicamente. Incluso aumentarla en una pequeña cantidad cada seis o doce meses puede ayudar, y es poco probable que extrañes esa cantidad de tu cheque de pago, especialmente si aumentas tu contribución cada vez que recibes un aumento. Algunos planes 401(k) incluso te permiten programar un aumento automáticamente.

Destina parte de tu aumento o bonificaciones a la jubilación. Si recibes un ascenso que aumenta tu salario en, digamos, un 5 por ciento, considera destinar una parte de esa cantidad a tus contribuciones 401(k). O si esperas una gran bono de fin de año, considera enviar algo de eso a su 401(k) para obtener un impulso único.

La verdad, lo mejor que uno puede hacer es trabajar con un asesor financiero, pues éste puede ayudarte a determinar cuánto ahorrar y tener en cuenta todos los demás ahorros que tienes en juego. Tu asesor también puede mostrarte opciones más allá de tu 401(k) y ayudarte a ver cómo funciona todo en conjunto. A medida que se acerca la jubilación, un asesor también puede ayudarte a aprovechar al máximo tus ahorros para la jubilación recomendándote estrategias fiscalmente eficientes que aprovechen los beneficios que conllevan las cuentas de ahorro para la jubilación. 



THE MONUMENTS MEN



RISE TOGETHER OR FALL ALONE

ONLY IN THEATERS
MARCH 29

LEGENDARY

PG-13
PARENTS STRONGLY CAUTIONED
Some Material May Be Inappropriate for Children Under 13

FILMED FOR IMAX

© 2014 Warner Bros. Entertainment Inc. All Rights Reserved.

Soundtrack
Album 11
WATERTOWER

WARNER BROS.
PICTURES

¿SABES LEER TU TABLERO?

APRENDE EL LENGUAJE DE TU TABLERO

POR SUPUESTO, NO NOS REFERIMOS AL VELOCÍMETRO, TACÓMETRO O INDICADOR DE COMBUSTIBLE, SINO A LAS LUCES DE ADVERTENCIA QUE SE VEN EN LOS CAMIONES MODERNOS CADA VEZ EN MAYOR CANTIDAD. ES IMPORTANTE CONOCER AL MENOS LAS ADVERTENCIAS MÁS COMUNES, PUES IGNORAR CUÁNDO DEBES DETENERTE PARA ARREGLAR UN PROBLEMA TE PODRÍA SALIR EN VARIOS MILES DE DÓLARES EN CUENTAS DEL MECÁNICO Y REFACCIONES. »



Los avances en la tecnología de motores y emisiones durante la última década han complicado el desafío de estar al tanto de las luces de advertencia del tablero; por ejemplo, los propietarios de camiones más nuevos que el modelo 2007 han estado sujetos a posibles problemas del filtro de partículas diesel (DPF por sus siglas en inglés). Otros problemas surgieron con el sistema de reducción catalítica selectiva (SCR por sus siglas en inglés) introducido en los camiones modelo 2010 en adelante. En ambos casos, las luces de advertencia (también llamados testigos) para avisar de cualquier posible falla simplemente no existían.

Los fabricantes de camiones y motores han logrado avances en la estabilización de estos sistemas relacionados con las emisiones, dijo Jeff Rogers, director de mantenimiento de Ryder. Aún así, sus fallos de funcionamiento se encuentran entre los desencadenantes más comunes de las luces de advertencia del tablero. "Es extremadamente importante saber qué significan estas diferentes luces debido a cuántas hay y qué pueden significar las combinaciones de ciertas luces", dijo David Perry, capacitador técnico corporativo de Transervice.

Si no lo sabes, la forma más sencilla de averiguarlo es consultar el manual del propietario. También debería ayudarte a decidir con qué rapidez se debe abordar la advertencia. "Hace varios años, los camiones tal vez tenían un par de cientos de códigos de falla", dijo Mike Hasinec, vicepresidente de mantenimiento de Penske Truck Leasing. "Hoy en día, probablemente haya mil o más en un camión típico Clase 8. De esos miles de códigos, probablemente hay alrededor de 50 que dicen que aquí es donde se debe tomar una acción rápida. La mayoría de las luces no significan que tengas que detenerte inmediatamente".

Algunas luces de advertencia comunes son Check Engine, Stop Engine, lámpara indicadora de mal funcionamiento (MIL) y filtro de partículas diésel (DPF). Una luz ámbar indica la necesidad de solucionar un problema pronto, mientras que una luz roja indica una emergencia. Los íconos utilizados para la mayoría de las luces de advertencia son similares. Las luces MIL y Check Engine tienen el mismo aspecto para un motor Cummins (una figura ámbar de un motor), excepto que la luz Check Engine agrega una llave. La luz Check



Engine de un motor Detroit puede decir "Check Engine" o mostrar una figura del motor con la palabra "Check" cruzada, mientras que la luz MIL es solo un motor.

"Con diferencia, la luz más común es el indicador MIL", dijo Perry. "Se ocupa de todos los problemas relacionados con las emisiones. Cuando los sistemas de regeneración entraron en juego por primera vez, eran mucho más frecuentes, pero ahora estamos en un

punto en el que esos problemas han desaparecido en gran medida, pero siguen ahí".

Una regla general es que si una luz es de color ámbar (similar a la amarilla, como en una luz de precaución), el camión generalmente se puede conducir hasta el final de un turno. Si es una MIL ámbar, es necesario revisar el camión pronto porque puede reducir su potencia si no se controla. Una luz roja indica que el conductor debe salir para realizar ser-



vicio inmediato. La luz común Check Engine generalmente significa que el motor ha pasado por su autodiagnóstico y necesita ser revisado pronto. Normalmente el camión se puede conducir hasta el final del turno, pero no mucho más.

A veces, las luces se encienden en combinación para ayudar al conductor a determinar la raíz del problema. "Los testigos que hacen referencia a condiciones específicas,

como la presión del aceite o la presión del combustible, significan que la medida característica no está dentro de los límites aceptables", dijo Patrick Dean, ingeniero jefe de Kenworth. "El conductor debería buscar servicio pronto. Si las características alcanzan un umbral máximo o mínimo, se iluminará una luz roja de parada del motor".

Hasinec dijo que muchos conductores se han familiarizado con la luz del DPF durante

la última década. "Sigue siendo una llamada común que recibimos en nuestro centro de llamadas 24 horas al día, 7 días a la semana", dijo. Si se ignora una luz del DPF mientras se conduce, "el motor reducirá su potencia y se apagará". La luz del DPF significa que el sistema necesita regenerarse. Cuando parpadea, la regeneración debe realizarse mientras está estacionado. Una luz fija del DPF significa que puedes realizar una regeneración estacionada o pasiva. Rogers dijo que para lograr una regeneración pasiva, el escape debe estar a una temperatura específica, que generalmente se puede alcanzar a velocidad de autopista. Si la temperatura se mantiene durante unos 20 a 40 minutos, la regeneración se completará y la luz se apagará.

Para la regeneración estacionada, asegúrate de que no haya nada cerca de las chimeneas por donde emergerá el escape calentado. Sigue las instrucciones de tu camión para comenzar el proceso. La velocidad del motor aumentará lo suficiente para aumentar la temperatura del escape y completar la regeneración. Al igual que con una regeneración pasiva, tarda entre 20 y 40 minutos. Para cualquier tipo de regeneración, una lámpara de temperatura alta del sistema de escape te permite saber que la temperatura del escape es lo suficientemente alta para la regeneración. Se apagará cuando se complete la regeneración.

"La luz roja de parada del motor es la más urgente", dijo Dean. "En los camiones Kenworth también sonará un tono audible. Significa que el camión tiene un problema grave en el sistema del motor y que el vehículo debe detenerse de forma segura y apagarse inmediatamente".

Si la luz Stop Engine parpadea, significa que el conductor tiene entre 30 y 60 segundos para estacionar antes de que el motor se apague. Ignorar una luz de parada del motor podría provocar que el motor se averíe y se dañen los turbos. "Un nuevo motor diésel de servicio pesado cuesta hoy entre 35,000 y 40,000 dólares", dijo Hasinec.

La luz Stop Engine suele ir acompañada de otros indicadores, como las luces DPF o DEF. Una luz DEF por sí sola indica que el nivel del líquido de escape diésel es bajo. Si la luz va acompañada de la luz de Stop Engine, significa que el nivel de DEF es críticamente bajo, a menudo porque se rellenó el tanque de combustible pero no el tanque de DEF. Cuando esto suceda, el motor se limitará a 5 mph. ➤

Perry dijo que un conductor generalmente puede recorrer unas 250 millas antes de que el camión pierda velocidad debido a una advertencia del DEF y deba detenerse. "Lo más probable es que el técnico no pueda solucionar el problema al costado de la carretera, lo que resulta en una factura de remolque considerable", añade. "Lo vemos bastante".

FALSA ALARMA

Un sensor defectuoso puede hacer que una lámpara se encienda cuando no debería, aunque Perry dijo que ese problema ya no es tan común. Cuando esto sucede, debe solucionarse para que quede claro si amerita una advertencia o no. Un cable roto o desgastado suele ser el culpable de códigos de falla incorrectos, dijo Hasinec. Hoy en día es común ver un arnés de cableado multiplex donde se usa un solo cable para múltiples cosas, lo que hace que localizar el cable problemático sea como encontrar "una aguja en un pajar".

Las pistas sobre una luz que funciona mal pueden ayudar a un técnico: condiciones como la velocidad o la dirección que la acti-

van, la frecuencia con la que se enciende y apaga, etc. "Tal vez sucede al tomar una curva o al golpear un bache fuerte", dijo Hasinec. "Eso puede desencadenar un proceso de pensamiento con un técnico que puede ayudarlos a descubrir qué puede estar causando el sensor defectuoso".

Otras luces de advertencia comunes son

el sistema de frenos antibloqueo (ABS), agua en el combustible, temperatura alta del refrigerante, presión de aire baja, presión baja del aceite del motor y nivel de líquido de la transmisión. Los camiones más nuevos con tecnologías avanzadas tienen luces para funciones como asistencia activa de frenado y advertencia de cambio de carril. »

"EL CONDUCTOR DEBERÍA BUSCAR SERVICIO PRONTO. SI LAS CARACTERÍSTICAS ALCANZAN UN UMBRAL MÁXIMO O MÍNIMO, SE ILUMINARÁ UNA LUZ ROJA DE PARADA DEL MOTOR". AFIRMA HASINEC.



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.





"La luz del ABS podría ser tan simple como un sensor en los frenos, generalmente algo diminuto, pero también algo que hay que revisar", dijo Hasinec. "No hay necesidad de detenerse inmediatamente ante una luz ABS". Sin embargo, ten cuidado al conducir distancias largas con las luces de advertencia encendidas, ya que podría afectar cualquier garantía que tenga tu camión. Jeff Gray, propietario de Gray's Garage en Pontiac, Illinois, dijo que los conductores podrían tener problemas de garantía si han estado conduciendo el camión durante mucho tiempo con la luz de advertencia del motor encendida.

"Si has estado conduciendo el camión durante algún tiempo con la luz de advertencia del motor encendida, si tienes un sistema de postratamiento, el DPF está desactivado", dijo. "Registra, en todos los camiones más nuevos, cuántas veces sucedió, cuál es el lapso de tiempo, cuándo fue la primera vez, cuándo fue la última vez. Todo eso se compila". Gray agrega que cuando su taller, un dis-



tribuidor de Navistar, se conecta a un camión para diagnosticar el problema, lo primero que hacen es ejecutar lo que se llama un "informe de estado", que "toma todos los

códigos de ese camión y los carga en Navistar" dijo. "No se les puede mentir. Todo esto se les ocurre y pueden ver todo lo que ha sucedido". 



No Espere.



Comuníquese.

Haga su plan de emergencia hoy.

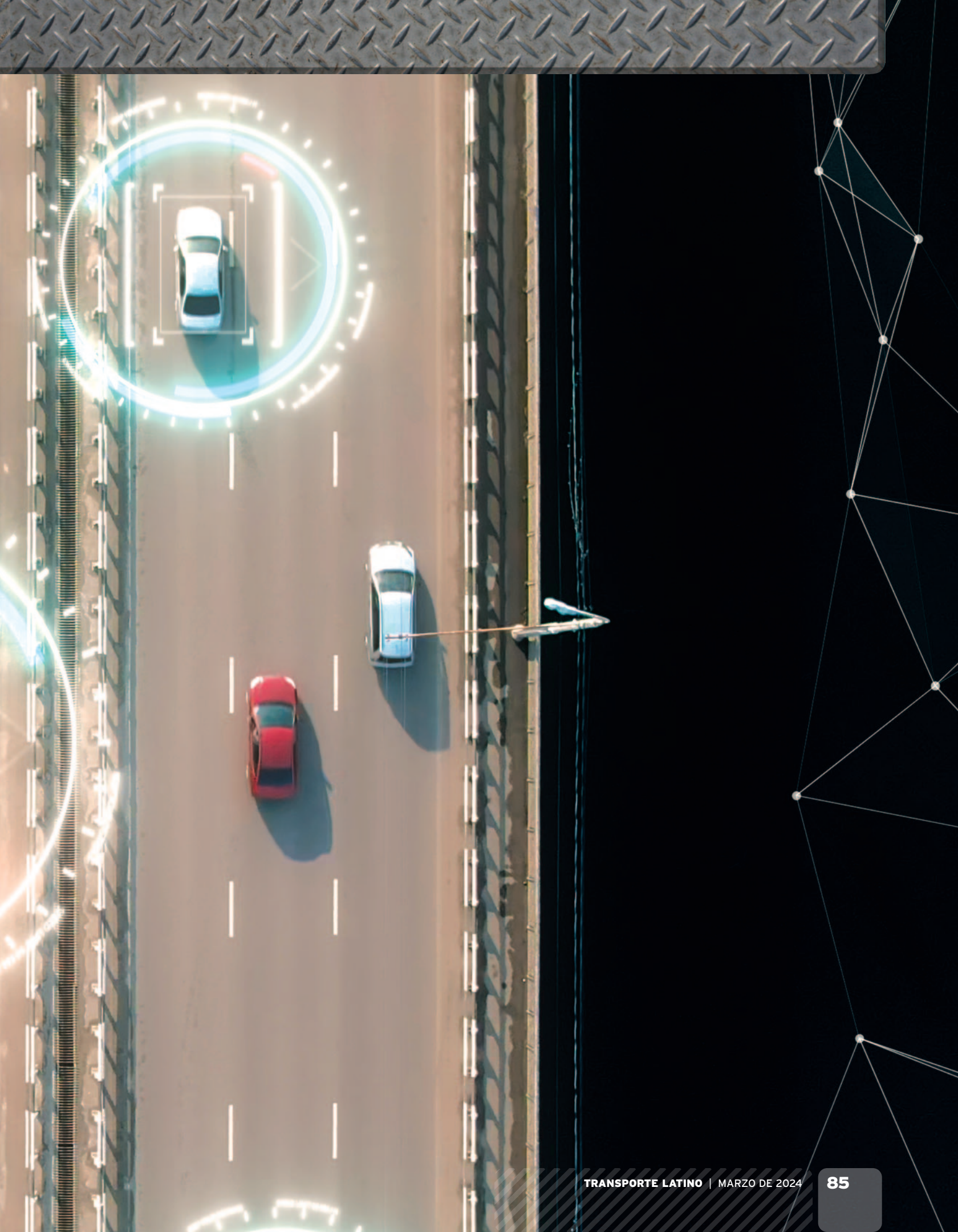
Visite [Listo.gov](https://www.listo.gov)



SE GESTA PELEA LEGISLATIVA POR CAMIONES AUTÓNOMOS EN CALIFORNIA

ALARMA AUTÓNOMA

LOS VEHÍCULOS COMERCIALES AUTÓNOMOS ESTÁN CADA VEZ MÁS CERCA TECNOLÓGICAMENTE HABLANDO. PERO LA REALIDAD ES QUE TANTO LOS CONDUCTORES DE LA INDUSTRIA COMO EL PÚBLICO EN GENERAL NO VEN ESTA TECNOLOGÍA CON LOS MEJORES OJOS, PUES LOS PRIMEROS TEMEN POR SUS EMPLEOS Y LOS SEGUNDOS POR LA SEGURIDAD EN LA CARRETERA. POR ELLO, HOY VEMOS EN CALIFORNIA EL PRIMER ROUND DE LO QUE PROMETE SER UNA LARGA PELEA. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

Se está gestando una gran lucha legislativa en California por los camiones autónomos. Y suponemos que es uno de los primeros disparos en lo que probablemente será una guerra larga y polémica sobre el papel que desempeñarán los conductores humanos en el futuro del transporte por carretera. A medida que el despliegue de camiones autónomos parece cada vez más probable, comienzan a crecer los temores de que la tecnología no sea segura para el público en general. Igualmente importante, parece que están aumentando los temores de que los camiones autónomos tengan un efecto devastador en lo que se ha convertido en uno de los empleos manuales más grandes que quedan en el país.

En agosto pasado, recién salidos de su victoria en las negociaciones del contrato colectivo de trabajo de UPS, la Hermandad Internacional de Teamsters salió a apoyar el Proyecto de ley AB 316 de la Asamblea de California; la cual contempla la exigencia de un conductor humano a bordo de los vehículos autónomos. Este es un proyecto de ley patrocinado por los demócratas que se presentó en enero pasado cuando quedó claro que, al igual que otros estados, el Departamento de Vehículos Motorizados de California se estaba preparando para permitir vehículos autónomos de más de 10,000 libras para comenzar a operar en la vía pública. Además, parecía que el DMV estatal estaba planeando implementar esta política sin el consentimiento de la legislatura de California. Y el revuelo en torno al proyecto de

ley muestra cuán divisivo probablemente se volverá el tema de los camiones autónomos en poco tiempo.

SE PONEN LOS GUANTES

Para empezar, el gobernador demócrata de California, Gavin Newsome, está ferozmente opuesto al proyecto de ley- para consternación de los Teamsters. California es una superpotencia tecnológica y económica, y Newsome claramente quiere que siga siendo así. En una carta a los legisladores que se oponen al proyecto de ley, Dee Dee Myers, asesor principal de Newsome y director de la Oficina de Desarrollo Económico y Comercial del Gobernador, dijo: "Nuestro estado está en la cúspide de una nueva era y no puede arriesgarse a sofocar la innovación en este



modo compartiendo la carretera con camiones y tractocamiones autónomos.

¿DEJARÁN A LOS CONDUCTORES SIN TRABAJO?

Además de las cuestiones de seguridad, crece la preocupación de que los camiones autónomos dejen sin trabajo a miles de camioneros. Los Teamsters citan un estudio de 2018 de la U.C. Berkeley Labor Center sobre camiones autónomos, que señala que, "sin intervención política, la automatización probablemente eliminará los empleos de transporte con salarios altos y medios, al tiempo que creará empleos de conducción de baja calidad (en su lugar)". Y, según la Conferencia Nacional de Legislaturas Estatales, 29 estados ya cuentan con legislación sobre vehículos autónomos. Obviamente vendrán más regulaciones.

Entonces, ¿qué deberíamos hacer con este repentino aumento de la preocupación por los vehículos autónomos, en particular los camiones autónomos? Creo que es una señal de que la realidad de los automóviles y camiones autónomos que operan en las vías públicas está empezando a afectar en gran medida al público, a los funcionarios electos y a los sindicatos.

Mucha gente lleva años diciendo que la tecnología autónoma (los camiones autónomos, en particular) será una tecnología brutalmente transformadora, o disruptiva (dependiendo de tu punto de vista) que enviará ondas de choque a través de casi cada segmento imaginable de nuestra sociedad. Además, todo parece indicar que el debate en California es una señal clara de que esas ondas de choque autónomas están empezando a reverberar en todo el país.

Es difícil recordar que algo tan transfor-

mador haya afectado tan rápidamente a una industria e impulsado cambios tan profundos en nuestra economía y sociedad. Me viene a la mente la automatización de las plantas de fabricación en todo el país como un paralelo obvio. Pero eso ocurrió a una escala mucho más lenta y el daño ya estaba hecho cuando la amenaza fue reconocida a nivel nacional.

Por otro lado, en gran parte, el persistente arrepentimiento por la pérdida de todos esos empleos en el sector manufacturero hace años sin duda está desempeñando un papel en la gente que hace sonar la alarma sobre el impacto que los camiones autónomos tendrán ahora en los conductores. Y está empezando a parecer que los sindicatos y sus aliados en el Partido Demócrata aprendieron una lección de esos días y están decididos a opinar sobre cómo se utilizarán los camiones autónomos en las flotas en el futuro cercano.

Es demasiado pronto para predecir los ganadores en el espacio tecnológico en torno a los camiones autónomos, dice Volkmann, analista de Jeffries. La adopción generalizada de la tecnología está a entre tres y cinco años de distancia, afirma. Sin embargo, los operadores de grandes flotas serán grandes beneficiarios de la tecnología de camiones autónomos, añade Volkmann. La razón es que la economía detrás de los remolques de tractores autónomos es muy convincente. Dado que los salarios y beneficios de los conductores representan alrededor del 45% de los costos, los camiones autónomos pueden reducir los gastos operativos, dijo Volkmann. Las empresas de transporte reducirán al menos el 20% de sus costes variables si se consideran todos los factores, cree Volkmann. »

momento crítico". Myers continuó señalando que otros estados, como Texas y Arizona, "se están posicionando activamente para atraer a las empresas con sede en California y las inversiones y empleos que generan".

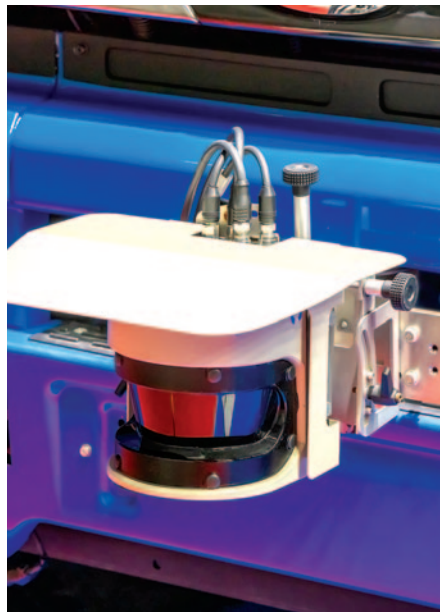
Del otro lado de la cuestión está el público de California, que, según una votación citada por los Teamsters, se oponen a los camiones autónomos. Una encuesta reciente realizada por la Asociación Estadounidense del Automóvil (AAA) encontró que casi el 70% de los conductores estadounidenses tienen miedo a los vehículos autónomos. Asimismo, un estudio realizado por RABA Research en Texas en abril encontró que el 64% de los encuestados se sentiría incómodo compartiendo la carretera con camionetas de reparto sin conductor, y el 73% se sentiría incó-

Además, los camiones autónomos no necesitan hacer pausas para comer, descansar y dormir, lo que acorta los tiempos de entrega. La ley federal limita el tiempo de conducción de los camioneros a 11 horas antes de tomar un descanso de 10 horas. Los camiones autónomos no están sujetos a las mismas limitaciones y pueden operar las 24 horas del día, los 7 días de la semana. Sólo necesitan detenerse para repostar y limpiar sus sensores. El millaje de un día para camiones de larga distancia puede aumentar alrededor de un 125% utilizando tecnología autónoma, afirma Volkmann. Como resultado, las empresas de transporte por carretera probablemente le quitarán cuota de mercado al transporte ferroviario y aéreo, predice. "Esto cambiará las reglas del juego en la logística", afirmó Volkmann.

¿QUÉ CAMIONES TIENEN CONDUCCIÓN AUTÓNOMA?

Un convoy de empresas de tecnología que esperaban sacar provecho de los camiones autónomos se hizo público durante 2020-21. Pero sus acciones han tenido un rendimiento inferior en la bolsa de valores ya que las empresas permanecen en modo de desarrollo. Los analistas han criticado a las empresas de adquisición de compras especiales por hacer públicas las nuevas empresas demasiado pronto en su desarrollo.

Esas empresas incluyen fabricantes de tecnología de camiones autónomos como Aurora Innovation, Embark Technology y TuSimple. Compiten con empresas privadas



como Gatik, Plus y Torc Robotics. Otra empresa privada es Kodiak Robotics, con sede en Mountain View, California. Pregonera que está "construyendo el conductor más seguro del mundo" con sus camiones autónomos de larga distancia. Su sistema de conducción utiliza lidar, cámaras y sensores de radar de corto y largo alcance que se combinan para un alcance de visión de 1.000 metros.

Pero Wall Street aún no está convencido de qué empresas o enfoques comerciales tienen poder de permanencia. "Los mercados se muestran escépticos con respecto a las empresas que no obtienen ingresos", dijo Stephen Volkmann, analista de Jefferies.

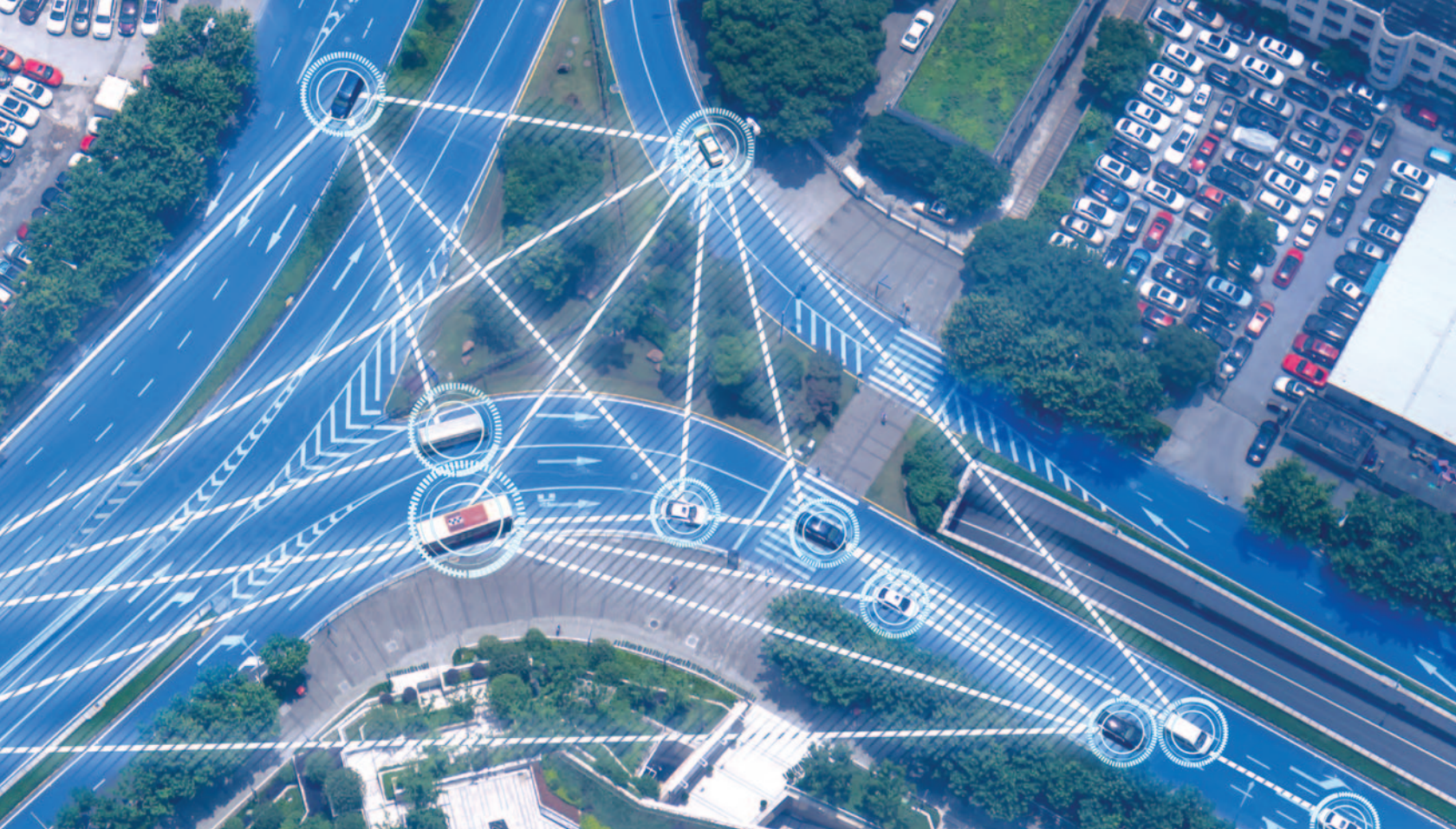


¿HAY CAMIONES TOTALMENTE AUTÓNOMOS EN LA CARRETERA?

Mientras tanto, Gatik, con sede en Mountain View, California, ya ha comercializado camiones autónomos. A diferencia de las empresas centradas en el transporte por carretera de larga distancia, Gatik se especializa en rutas más cortas, incluidas las áreas metropolitanas. "Vivimos en la milla media: el movimiento de mercancías entre microcentros de cumplimiento, centros de distribución más pequeños y lugares de entrega como tiendas minoristas y otros puntos de recogida locales convenientes donde los consumidores pueden acceder a sus productos", dijo Steiner de Gatik. "Muchas de nuestras rutas en este momento están en el rango de 50 a 75 millas".

Gatik ahora opera camiones totalmente autónomos para Walmart en Arkansas y el minorista canadiense de alimentos y farmacias Loblaw en Ontario. La compañía opera alrededor de 45 camiones con caja de servicio liviano y mediano para clientes en América del Norte. Esperan tener más de 100 para finales de este año, afirma Steiner. Algunos de esos camiones cuentan con conductores humanos de seguridad a bordo y las





empresas planean hacer la transición a una conducción totalmente autónoma a medida que perfeccionan las rutas. Al eliminar al conductor humano, las empresas de transporte pueden ahorrar un 30% en sus costos

de transporte, afirma Steiner. Las estimaciones sobre ahorro de costos varían entre otros en la industria. "La economía es importante, por decir lo menos", afirmó.

Para Walmart, la transición para comenzar

a utilizar camiones totalmente autónomos tomó 24 meses. Loblaw fue el siguiente y le tomó 19 meses hacer el cambio. "El tiempo para llegar a ser totalmente autónomo se está reduciendo", afirmó Steiner. 



¿Cuántos Códigos Expresos lleva?

CONSULTE Y CARGUE AL INSTANTE EL SALDO DE SUS CÓDIGOS EXPRESOS

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

www.comdata.com/expresscode



ELITISTA

INDIAN ROADMASTER ELITE 2024

Indian añadió la moto que estaba ausente a su exclusiva línea Elite. Ahora, la Roadmaster puede adquirirse con este elegante “traje” que hará las delicias de quienes gustan de recorrer cientos de millas a bordo de una motocicleta cómoda, potente y con muchísimo estilo. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / MANUEL HUICI

Cuando Indian presentó sus nuevos modelos en noviembre pasado, solo había una moto que representaba la serie superior de la marca: la Challenger Elite 2024. Teniendo en cuenta que la alineación de Indian en 2023 solo incluía Chieftain, Challenger y Pursuit como parte de la línea Elite —pero no a Roadmaster— nos hizo preguntarnos si la marca estaba reduciendo su línea de edición limitada. Pero que nadie pierda el sueño, Indian ya agregó otro modelo Elite a la alineación, y sí, es una Roadmaster vestida de gala que incluye gran parte del ajuste y acabado de alta gama, componentes turísticos de primera calidad y accesorios cuidadosamente diseñados a los que nos ha acostumbrado la línea (y este modelo en particular).

A estas alturas ya estamos bastante familiarizados con la fórmula de la serie Elite; Indian toma un modelo premium (generalmente de la línea Touring) y le añade un paquete de accesorios de primer nivel, pintura única acabada a mano, insignias exclusivas y un motor potente. Eso resume bastante bien el proceso del Roadmaster Elite 2024, una turismo de gala que aumenta su capacidad de recorrer largas millas con una dosis de estilo elevado y un gran énfasis en la pintura.

Sin embargo, otras cosas han cambiado; por un lado, esta última Roadmaster Elite finalmente obtiene el diseño de carenado más elegante y actualizado de la serie Chieftain (también visto en los modelos actuales Roadmaster Limited y Dark Horse), dándole a la moto un aspecto más dinámico y algo moderno, ahora con un solo faro. Esa luz es una unidad LED adaptativa



Pathfinder, por lo que obtendrás una vista más brillante del camino gracias a la tecnología que monitorea el ángulo de inclinación de la motocicleta y ajusta el haz en consecuencia.

También han desaparecido las anticuadas defensas con cenefa de los modelos más antiguos, e Indian también promociona las ruedas de 10 radios mecanizadas con precisión; aunque el patrón de radios es nuevo en la Roadmaster Elite, los hemos visto antes en otros modelos de

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- V-Twin de 116 ci (1,890 cc), enfriado por aire

POTENCIA

- 76 HP y 126 lb-pie

TRANSMISIÓN

- 6 velocidades, por correa dentada

FRENOS

- Dos discos de 300 mm adelante y uno de 300 mm atrás

SUSPENSIÓN

- Horquilla telescópica de 46 mm y monoamortiguador

TANQUE

- 5.5 galones

PRECIO

- Desde 41,999 dólares

la marca. Las alforjas de la nueva moto también adoptan la forma más elegante y compacta de los modelos Chieftain, aunque en la Roadmaster Elite cuentan con luces LED auxiliares Pathfinder integradas para darle un toque adicional de estilo personalizado, así como un bienvenido aumento de visibilidad para otros conductores. Y sí, todavía está esa característica salpicadera iluminada en el frente.

Luego está el proceso de pintura, que duran-



te mucho tiempo ha sido un motivo de orgullo para las motocicletas Elite de Indian, que a menudo promocionan sus tonos aplicados a mano en casa. De hecho, la combinación de colores de la Roadmaster Elite es completamente nueva este año con pintura tritono Indian Motorcycle Red realizada con un acabado candy de primera calidad que rinde homenaje a la icónica pintura roja de la marca (vista por primera vez en 1904). En el pasado, Indian habría realiza-

do ese trabajo de pintura en sus propias instalaciones de Spearfish, Dakota del Sur, pero esta vez la empresa se ha asociado con dos talleres de pintura personalizados muy conocidos: Gunslinger Custom Paint, en Colorado, y Custom Painted Vehicles, fuera de Wisconsin. Nos preguntamos si está sucediendo algo con Spearfish que debamos saber...

"Nuestros modelos Elite toman el listón increíblemente alto que establecemos para

todos nuestros productos y lo elevan aún más, ofreciendo algo más exclusivo para el motociclista que quiere asegurarse de que su montura está por encima de cualquier otra cosa en la carretera", dijo Aaron Jax, vicepresidente de Indian Motorcycle. "Lo que me encanta de la nueva Roadmaster Elite es cómo hemos tomado el histórico color Indian Motorcycle Red y le hemos dado una actitud más dura y ruda con un estilo oscurecido". »



Luego están las comodidades para viajes, y la Roadmaster Elite 2024 obtiene su parte de beneficios, la mayoría de los cuales hemos visto en modelos anteriores, como puños calefactables, un asiento para viajes con calefacción y refrigeración del mismo color y una pantalla táctil de 7 pulgadas impulsado por el Sistema Ride Command, donde puedes acceder a la configuración de audio de 600 vatios, superposiciones de tráfico y clima en vivo, navegación GPS y más. Ese sistema de sonido, por cierto, es el Audio PowerBand con refuerzo de graves que Indian presentó el año pasado y transmite tu música a través de 12 bocinas ubicadas en el carenado, las alforjas y la cajuela. Los parlantes también están mejorados con iluminación UnderGlow, un toque genial que definitivamente brinda un toque premium.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Por supuesto, todo esto está muy bien, pero hablemos de lo que realmente hace latir el corazón de quienes se ponen al mando de esta moto. El motor Thunder Stroke de 116 ci (1,890 cc), llegó para mantener altos los niveles de potencia frente a requisitos de emisiones más restrictivos y también para contrarrestar el salto de Harley a 114ci en algunos de sus modelos. El diámetro del cilindro en el motor V-twin de 49 grados, refrigerado por aire y con dos válvulas por cilindro se incrementó para obtener esas pulgadas cúbicas adicionales (de 111 a 116). En el banco de pruebas Jett Tuning, este aumento de volumen de aproximadamente 5 por ciento ha resultado en un poco más de potencia en la rueda trasera, para un total de



75.9 caballos de fuerza a 4,200 rpm y 105.8 lb-pie de torque a unas sorprendentemente bajas 2000 rpm. Desde su punto máximo, la producción de torque se mantiene por encima de 90 lb-pie hasta aproximadamente 4,000 rpm, pero la mayoría de nosotros habremos cambiado mucho antes de eso.

Montada en solitario, el Thunder Stroke 116 le da a la Roadmaster mucha potencia con una excelente sensación de pulso y un estruendo enormemente satisfactorio, e incluso completamente cargada para turismo y dos personas, la moto aún puede ser convencida para hacer un paso rápido con un solo cambio descendente. El cambio de la transmisión de 6 velocidades es limpio y positivo, con un "golpe sordo" decisivo

al entrar en marcha que parece gustar a los grandes conductores de V-twin, y la potencia llega a la parte trasera a través de una transmisión final por correa limpia y silenciosa.

Los frenos y la suspensión ABS no han cambiado, lo cual es apropiado ya que la marcha de la moto sigue siendo suave y bien controlada, se detiene tan rápida y fácilmente como se desea y tiene buena sensación en la palanca ajustable delantera y el pedal trasero. Manejar una motocicleta tan grande y pesada con una distancia entre ejes larga es un poco como bailar con un elefante: perfectamente factible siempre y cuando tengas cuidado con tus pies y no intentes ningún movimiento brusco, que sólo molestará al elefante y te dejará sin dis-





tancia al suelo bien rápido. Digamos que el manejo de la Roadmaster recompensa la suavidad, más ahora con el elegante aumento en el tamaño de la rueda delantera a 19 pulgadas que parece hacer que la moto se maneje aún más lentamente. Debes mantener tu ingenio en un camino sinuoso, aunque el esfuerzo de dirección es bajo y mantiene bien la línea a menos que un fuerte viento cruzado empuje el carenado montado en la horquilla.

Habrà 350 unidades del Roadmaster Elite 2024 disponibles en todo el mundo, y cada una recibirá un distintivo Elite exclusivo y una consola central numerada individualmente con una silueta del Camelback 1904 de Indian, el primer modelo con la ahora famosa pintura Indian Motorcycle Red. La moto tendrá un precio inicial de \$41,999 (pero es fácil subir rápidamente si te das vuelo con las opciones) y comenzará a llegar a los concesionarios esta primavera. **TTL**



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.

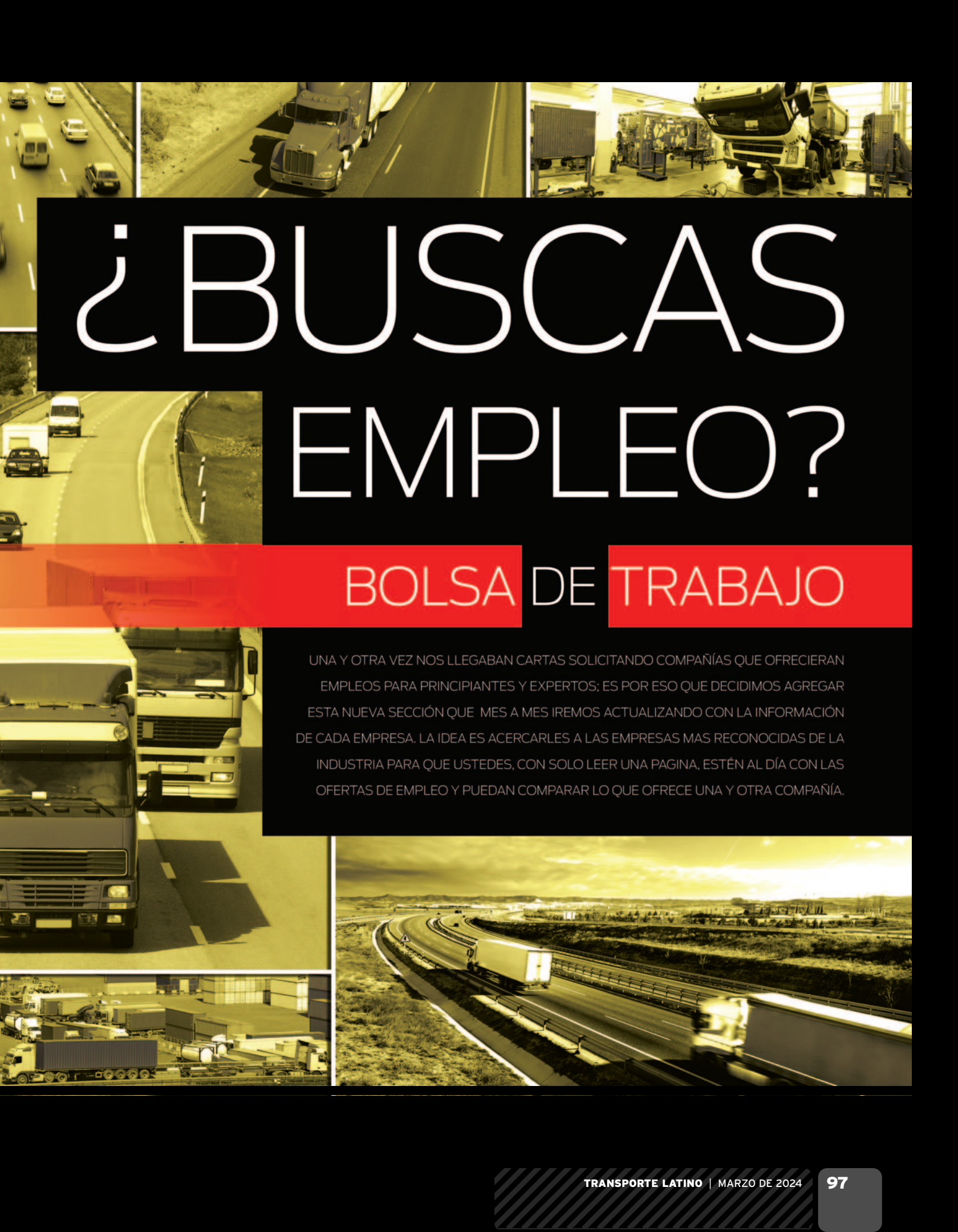
SAIA

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.