

**MACK GRANITE | WESTERN STAR 57X | MERCEDES-BENZ SPRINTER**

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

AGOSTO

MAGAZINE

2024

# TRANSPORTE LATINO

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



2024 **GMC SIERRA**

UTILITARIO

AMERICANO

# SUPER TRUCK 2

KENWORTH PRESENTÓ SU VISIÓN DEL FUTURO DEL TRANSPORTE EN LA ACT EXPO DE ESTE AÑO. EL CONCEPTO DEL SUPERTRUCK2 ES EL MÁS EFICIENTE QUE LA MARCA HA DISEÑADO Y ENCARNA VARIAS SOLUCIONES TECNOLÓGICAS Y DE CONFORT QUE IRÁ LLEVANDO A SU LÍNEA COMERCIAL EN LOS PRÓXIMOS AÑOS.



**FOTON**  
福田汽车

**The year 2024 is the year of quality  
attack for Foton Trucks.**







PAG. 18

### KENWORTH SUPERTRUCK 2

KENWORTH PRESENTÓ SU VISIÓN DEL FUTURO DEL TRANSPORTE EN LA ACT EXPO DE ESTE AÑO. EL CONCEPTO DEL SUPERTRUCK2 ES EL MÁS EFICIENTE QUE LA MARCA HA DISEÑADO Y ENCARNA VARIAS SOLUCIONES TECNOLÓGICAS Y DE CONFORT QUE IRÁ LLEVANDO A SU LÍNEA COMERCIAL EN LOS PRÓXIMOS AÑOS.



VOCAIONAL

26

### MACK GRANITE 2024

Si bien la versatilidad es la característica más importante en un camión vocacional, es igualmente cierto que necesita una durabilidad y potencia sin igual para hacer el trabajo, por demandante que éste sea. Y esas son justo tres cualidades que definen al Mack Granite, por lo que sortea sin sudar una gota los terrenos más demandantes con las cargas más pesadas.



AMERICANO

32

### WESTERN STAR 57X 2024

Con una cabina sumamente cómoda y equipada, gran aerodinámica y una mirada de asistencias de seguridad, el tercer integrante de la Serie X es una increíble opción para quienes viven en la carretera; pues en pocas palabras es el camión más avanzado tecnológicamente y enfocado en el conductor que jamás hayan fabricado.



UTILITARIO

40

### MERCEDES-BENZ SPRINTER 2024

Mercedes-Benz es una marca conocida por su lujo y eso también se aplica a su división de vehículos comerciales, donde la Sprinter es la opción con más tecnología, confort y refinamiento en el mercado. Sí, el precio es más elevado, pero sin duda hay muchos compradores que piensan que vale la pena.

CONTENIDO | DIRECTORIO

4

AGOSTO DE 2024 | TRANSPORTE LATINO

# ISUZU

**DEJA QUE ISUZU FINANCE  
TE AYUDE A ADQUIRIR TU  
PRÓXIMO CAMIÓN ISUZU A  
DIÉSEL O GASOLINA**



**APR**  
desde  
**6.49%**

**TRAC LEASE**  
desde  
**6.49%**

**iLEASE**  
desde  
**6.39%**

VÁLIDO EN TODOS LOS MODELOS NUEVOS DE GASOLINA O DIÉSEL 2023-2025

**ISUZUCV.COM**

**ISUZU**  
FINANCE

Estas ofertas financieras finalizan el 31/12/2024 y están disponibles únicamente a través de Isuzu Finance of America. Los términos del financiamiento son limitados, se necesita aprobación de crédito. Únicamente distribuidores participantes. Visita a tu distribuidor Isuzu autorizado para más detalles. © 2024 Isuzu Commercial Truck of America, Inc.



SCAN QR



**ENCUENTRA  
LA NUEVA  
REVISTA  
EN LA WEB**

[WWW.TRANSPORTELATINO.NET](http://WWW.TRANSPORTELATINO.NET)

**¡LO MEJOR ES QUE ES  
GRATIS!**

PAG **88**



**HONDA REBEL 1100T DCT 2024**

Pocas cosas se comparan con enlazar curva tras curva a bordo de una motocicleta y si le sumas la comodidad de una transmisión automática, la experiencia es aún más placentera. La Rebel 1100T es ideal para hacer viajes cortos derrochando estilo a cada paso.



**48 CAMIONETA GMC SIERRA 1500**

GMC comercializa la Sierra como la única pickup premium de media tonelada y, si bien nos parece una declaración algo exagerada, la verdad es que la camioneta es una opción interesante si tienes pensado usarla más como vehículo personal que de trabajo. Especialmente la ultra equipada versión Denali.



**58 SALUD HIPERTENSIÓN**

Entre las múltiples enfermedades que pueden afectar a los camioneros con mayor frecuencia, la presión arterial elevada es muy peligrosa, pues al no tener síntomas claros, es fácil pasarla por alto. Por lo que es de vital importancia que revise su presión constantemente.



**82 MANTENIMIENTO PROGRAMAR PARA GANAR**

En el panorama logístico moderno y altamente dinámico, el mantenimiento de flotas requiere un enfoque ágil y adaptable a la programación.



**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 Saldívar, 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.

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

Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.



**CONTENIDO | DIRECTORIO**

**6**

AGOSTO 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.



# TRANSFORMACIÓN EN CIERNES

Desde sus inicios, los vehículos de motor han sido vehículos definidos por hardware. Por supuesto, ese término no existía a principios del siglo XX. Pero los primeros automóviles eran vehículos diseñados en torno a sistemas mecánicos. Los motores, transmisiones, ejes y otros componentes dictaban los parámetros básicos de diseño de un vehículo determinado. Y a partir de ahí, los ingenieros pasaron a diferenciar los modelos según las aplicaciones previstas o la demografía del cliente.

Pero, independientemente de si se estaba diseñando o no un automóvil deportivo, un automóvil de lujo, un modelo económico o una camioneta, cada decisión de ingeniería y diseño que se tomó en el vehículo se basó en el hardware básico (los sistemas mecánicos) que lo impulsaría y definiría sus características de desempeño en la carretera. Todo eso está a punto de cambiar.

El automóvil cumplirá 140 años el próximo año (si fechamos su nacimiento a partir de la patente de automóvil de Karl Benz de 1885). Y ese hito probablemente marcará el fin del vehículo diseñado con hardware y el nacimiento de una forma completamente nueva de diseñar automóviles y camionetas. Y uno que cambiará las capacidades automáticas y la forma en que interactuamos y utilizamos los vehículos para siempre. Se llama el "vehículo definido por software" y es exactamente lo que parece.

Nuestra sociedad ha pasado por una revolución tecnológica verdaderamente asombrosa e histórica durante los últimos 30 o 40 años. Lo estamos viviendo, continuando con nuestras vidas. Y los cambios son incrementales. Y en su mayoría llegan a un ritmo que podemos manejar fácilmente. En otras palabras, durante las últimas cuatro décadas, nos hemos visto condicionados a aceptar y lidiar con cambio casi constante. Y realmente no pensamos mucho en ello.

Detente por un momento y saca tu teléfono. Considera todas las cosas que ese dispositivo hace por ti todos los días. Considera toda la información sobre tu vida, tu familia, tu salud y tu trabajo que contiene. Piensa en



todas las aplicaciones que contiene. Tu cuenta bancaria. El clima. Tu salud en tiempo real. Tu seguro médico. Una cámara. Una biblioteca de fotos. Correo electrónico. Mensajes de texto. Medios de comunicación social. Libros. Música. YouTube. Acceso instantáneo a una red informática global de Internet que puede proporcionar respuestas a cualquier pregunta que se te ocurra. Y, por supuesto, tu teléfono es un dispositivo dinámico. Se actualiza periódicamente para ampliar sus capacidades, introducir nuevas funciones y garantizar un rendimiento óptimo en todo momento. Considera todo eso por un momento y te darás cuenta de cuán loco todo eso es.

Ahora imagina por un momento si tu vehículo - o cualquier vehículo en el que se subas - entrega el mismo nivel de funcionalidad, interacción personal, información, comunicación y capacidades que tu teléfono inteligente. Un vehículo que podría hacerse cargo y gestionar tareas por ti. Un vehículo que sepa a dónde vas y te ayude activamente a llegar a ese destino de la manera más rápida, eficiente y segura posible.

Además, imagina un vehículo que pueda actualizarse con frecuencia para agregar

características y funcionalidades y garantizar un rendimiento óptimo durante toda su vida. Un vehículo que realmente funciona mejor y añade capacidades a lo largo de su vida útil. Empieza a pensar en ese sentido y comenzarás a comprender qué es un vehículo definido por software y por qué supondrá una desviación tan espectacular de los vehículos que tenemos hoy.

Es un concepto notable y que parece un poco retrasado, considerando cuán omnipresente está la tecnología en nuestras vidas hoy en día. Pero los vehículos definidos por software llegarán pronto. Y si la evolución y la historia de los teléfonos inteligentes sirven de indicación, una revolución en la forma en que interactuamos con los vehículos y los utilizamos no se quedará atrás.

Y si hay algún segmento del transporte que parece hecho a medida para vehículos definidos por software, es el transporte por carretera. Nuestra industria está en la cúspide de una era completamente nueva en el transporte de carga de manera eficiente y efectiva. Se avecina una transformación masiva del transporte. Y será diferente a todo lo que la industria del transporte haya visto antes. 

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



La administración del presidente Joe Biden recientemente hizo historia al pasar a reclasificar la marihuana de una sustancia controlada de la Lista I a una sustancia controlada de la Lista III. ¿Pero es lo mismo que legalización? ¿Y brindará a los camioneros profesionales nuevas opciones con la droga ilícita favorita del país? La respuesta a ambas preguntas es un rotundo no.

Ante el cambio de reglas y la gran incertidumbre, ni la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA por sus siglas en inglés) ni la Alianza para la Seguridad de Vehículos Comerciales (CVSA por sus siglas en inglés) están todavía listos para comentar sobre cómo la posible reprogramación de la marihuana podría afectar el cumplimiento normativo, la seguridad, las pruebas de drogas y las inspecciones en carretera.

Reclasificar la marihuana a la Lista III junto con drogas como la ketamina y los barbitúricos no significa que será completamente legal. Es sólo un paso en esa vaga dirección, y el siguiente paso es uno que los transportistas conocen bien: el proceso de elaboración de normas administrativas. El proceso de elaboración de reglas permitirá a personas de todo Estados Unidos comentar y citar "litigar esta cuestión de si el cannabis tiene usos médicos". Por ahora, incluso si la medida sobrevive a esta etapa de revisión federal, la marihuana todavía no se vuelve legal en general y todavía presenta muchos problemas para los conductores de camiones OTR y sus carreras. Abogados especialistas calificaron la reprogramación como una medida simbólica, una que el gobierno federal está tomando hacia una legalización más amplia. Además, si la marihuana se reprograma, el proceso para obtener una receta válida de marihuana no es algo que sucederá de la noche a la mañana.

Las empresas interesadas pueden luego pasar a través de ensayos clínicos de medicamentos, que llevan años. Esto a pesar de que muchas personas ya consumen cannabis en 24 estados donde es legal para uso recreativo y 40 estados que permiten el uso de marihuana medicinal. En algunos estados de uso médico, las autoridades médicas locales pueden repartir recetas de marihuana con bastante liberalidad, pero no esperen que ese sea el caso cuando se vuelva federal.

Sin embargo, los conductores profesionales necesitarán más que una receta, tal vez incluso una carta de su médico forense que indique que el medicamento no afectará su forma de conducir. Las regulaciones federales generalmente requieren la aprobación de los médicos para el uso de



## RECLASIFICAN MARIHUANA ¿QUÉ SIGNIFICA ESO PARA LOS CAMIONEROS?

cualquier sustancia controlada programada.


La administración Biden no es la única rama del gobierno con ideas sobre la marihuana. Los demócratas del Senado presentaron un proyecto de ley que lo reprogramaría por completo apenas una semana después de que Biden anunciara el paso hacia la reprogramación. Eso eliminaría por completo el estatus de "sustancia controlada" de la marihuana, pero una vez más, eso no cambiaría mucho para el transporte por carretera.

Paul Armentano, subdirector de la Organización Nacional para la Reforma de las Leyes sobre la Marihuana, echó un jarro de agua fría sobre ese proyecto de ley, al ser una especie de "legalización" entre comillas en sí misma. En cambio, el proyecto de ley simplemente derogaría la prohibición federal de la marihuana, de manera muy similar a cuando la legislación derogó la estricta prohibición del alcohol hace casi un siglo. Armentano comparó, entre comillas, la marihuana



"legalizada" según este proyecto de ley con el alcohol o el tabaco. Ninguna de las sustancias está "programada" como sustancia controlada por los federales y, en cambio, cada una de ellas se rige por un sistema mosaico de 50 estados.

Hoy en día, el consumo de marihuana descalifica a los titulares de una licencia comercial de manejo no por su cronograma federal o su criminalización, sino porque se incluyó entre las drogas que debían ser analizadas según la Regla Revisada de Pruebas de Drogas y Alcohol del DOT en 1988, señaló. Ni la reprogramación ni la desprogramación lo eliminarían de los regímenes de prueba. Para que eso cambie, las normas tendrían que ser revisadas por el DOT o por el Congreso, y se tendría que tomar una decisión.

Cualquier cambio tendría que abordar la cuestión de las pruebas. A diferencia de otras drogas (heroína, cocaína y metanfetamina, por ejemplo) que pueden volverse indetectables en la orina en apenas unos días, la marihuana puede permanecer en las células grasas durante más de un mes y ser detectada. Muchos en el transporte por carretera han señalado la necesidad de algún tipo de "alcoholímetro para marihuana", pero los expertos coinciden en que no es probable que eso suceda en el camino en el corto plazo. 


# VOLVO ESTRENA MOTOR D13 COMPATIBLE CON CARB '24

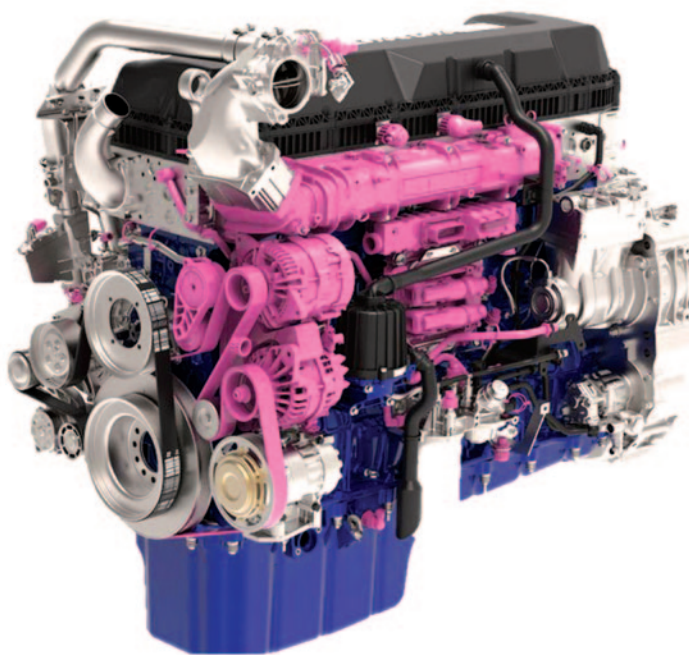
**V**olvo agregó el jueves un tercer modelo de motor D13 a su línea de productos, el más nuevo que cumple con los requisitos de la regulación Omnibus 2024 de la Junta de Recursos del Aire de California (CARB por sus siglas en inglés) para los estándares de bajas emisiones de óxido de nitrógeno (NOx) y materia particulada (PM).

El motor compatible con CARB '24 se une al D13 y al D13 Turbo Compounding en la cartera de pedidos y ahora está disponible para especificaciones en los camiones VNR y VNL actuales (no el nuevo VNL) con una potencia nominal de 455 hp y 1650 lb.-ft. de par. Cumple con los mandatos de la regulación CARB Omnibus que requieren una reducción del 75% en las emisiones de NOx y una reducción del 50% en partículas (PM) de motores de carretera de servicio pesado para los años de modelo de motor 2024 a 2026 en comparación con los estándares existentes de la Agencia de Protección Ambiental (EPA por sus siglas en inglés).

Como resultado de la Clean Truck Partnership, un acuerdo firmado el año pasado

entre CARB y los fabricantes de camiones, habrá alineación en los 50 estados con los estándares federales para las emisiones de NOx a partir de 2027. El motor de 13 litros que cumple con CARB '24 de Volvo cuenta con un turbo de geometría variable) y un sistema avanzado de control de emisiones integrado con un sistema de postratamiento de gases de escape lineal totalmente funcional. Cada componente, incluido el catalizador de oxidación diésel, el filtro de partículas diésel, el calentador de postratamiento y la reducción catalítica selectiva, está diseñado para servicio o reemplazo individual, un enfoque que minimiza el desperdicio y maximiza la vida útil operativa.

Se ha incorporado un alternador de 48 voltios al motor para suministrar energía a una batería de 48 voltios que alimenta el calentador durante el arranque y en situaciones de baja carga. Volvo es el segundo fabricante de motores en igual cantidad de meses en lanzar un motor compatible con CARB 2024 Omnibus, después del MX-13 que Paccar presentó en junio. 



Los puertos de Los Ángeles y Long Beach, California, proporcionarán \$25 millones para una nueva asociación con agencias regionales de calidad del aire para poner en marcha la infraestructura de carga para camiones eléctricos de transporte pesado en una de las regiones más pobladas del país. Los \$135 millones en proyectos liderados por el Comité de Revisión de la Reducción de la Contaminación del Aire de Fuentes Móviles instalarán hasta 207 unidades de carga en ocho sitios alrededor del sur de California en Wilmington, Rancho Domínguez, Rialto, Fontana, Commerce y el Puerto de Long Beach.

La contratación de los proyectos está siendo administrada por el Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur. "Estamos invirtiendo con nuestro Fondo de Camiones Limpios para que tanto los camiones de cero emisiones (ZE) como la infraestructura estén en las calles lo más rápido posible", dijo el director ejecutivo del Puerto de Los Ángeles, Gene Seroka. "Además de financiar estaciones de carga, nos estamos asociando con el estado de California para ofrecer vales de hasta \$250,000 para la compra de un camión pesado eléctrico. Todos los días avanzamos hacia nuestro objetivo de un puerto de cero emisiones".


En acciones separadas, la Comisión del Puerto de Los Ángeles y la Comisión del Puerto de Long Beach aprobaron cada una la asignación de \$12.5 millones de sus respectivos Fondos para Camiones Limpios para el plan. La Tarifa para el

## 25 MDD PARA ELÉCTRICOS PUERTOS DE CALIFORNIA INVIERTE EN INFRAESTRUCTURA



Fondo de Camiones Limpios es un componente clave de los esfuerzos de los puertos para hacer la transición a una flota de camiones con cero emisiones para 2035, según lo establecido por el Plan de Acción de Aire Limpio.

La recaudación de tarifas comenzó en abril de 2022 a \$10 por unidad equivalente a veinte pies o \$20 por unidad equivalente a cuarenta

pies. Se otorgan exenciones de la tarifa para contenedores cargados transportados por camiones de cero emisiones y, en circunstancias limitadas, por camiones con bajo contenido de óxido de nitrógeno. Hasta marzo de 2024, el Puerto de Los Ángeles recaudó alrededor de \$78 millones, mientras que el puerto de Long Beach ha recaudado casi 75 millones de dólares. 


## NUEVA LLANTA TOYO M156 URBANA REGIONAL



Toyo Tires lanzó un nuevo neumático urbano y regional para todas las posiciones para camiones comerciales. El neumático pendiente de certificación SmartWay sucede al M154 con varias características mejoradas, como un patrón de cuatro nervaduras y un nuevo diseño patentado de contrafuerte en la pared lateral que garantiza una distribución uniforme de la presión en el centro y las nervaduras exteriores de la zona de contacto, reduciendo el desgaste irregular.

Se logra una baja resistencia a la rodadura duradera con compuestos especializados en la tapa, la base y las paredes laterales combinados con la tecnología e-balance de Toyo. Estos compuestos y tecnología, junto con una correa superior de alta elongación, un paquete de correa más ancho y un nuevo perfil de carcasa ayudan a minimizar el crecimiento del perfil de

la banda de rodamiento y reducir la tensión en el talón y los bordes de la correa. Esto tiene como objetivo permitir que el neumático mantenga un radio de banda de rodadura uniforme y más plano, lo que mejora la eficiencia del combustible, la estabilidad de giro, la durabilidad de la carcasa y la resistencia al desgaste en entornos con mucha fricción.

Un diseño de ranura central con paredes de ranura en ángulo y expulsores de piedras ayuda a resistir el desgaste irregular, minimizar la retención de piedras y proteger la carcasa, mientras que las ranuras exteriores cuentan con una nervadura estabilizadora para evitar la flexión de las mismas, promoviendo un desgaste uniforme de la banda de rodadura. Los nuevos tamaños de neumáticos comerciales M156 se producirán en diámetros de rueda de 19.5, 22.5 y 24.5 pulgadas y estarán disponibles a partir de julio. 

**Si manejas un camión**

**deberías ser Miembro.**



**Conviértete en miembro de OOIDA.**


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

**800-444-5791 • [www.ooida.com](http://www.ooida.com)**

## MEJORA TRANSPORTE EN MAYO SUBE MÁS DE 3 PUNTOS: FCR

Las empresas de transporte experimentaron una gran mejora en el mercado en mayo, según la última publicación del Índice de Condiciones de Transporte (TCI por sus siglas en inglés) de FTR. La empresa informó que su TCI entró en territorio positivo en mayo, subiendo a 2.24 desde la lectura de -1.95 de abril. El factor más importante detrás de la tendencia positiva fue la caída de los precios del diésel y un entorno de tarifas de flete que fue menos negativo para los transportistas que lo que ha sido en los últimos años.

"El transporte por carretera se encuentra en las etapas iniciales de una recuperación, aunque podrían pasar meses antes de que los participantes del mercado perciban muchos cambios", dijo Avery Vise, vicepresidente de transporte por carretera de FTR. "Una gran parte del TCI positivo de mayo fueron los menores costos del combustible, pero las tarifas de flete también fueron mucho menos desfavorables para los transportistas de lo habitual desde el cuarto trimestre de 2022".

FTR advierte que la lectura positiva de mayo probablemente sea un caso atípico, ya que se espera que las lecturas vuelvan a territorio negativo al menos hasta finales de este año. "Esperamos que las tarifas se mantengan prácticamente estables en general hasta finales de este año, con las tarifas al contado a la cabeza", añadió Vise. "Sin embargo, el exceso de capacidad sigue siendo grande y retrasará cualquier cosa que remotamente pueda considerarse un repunte". 



El secretario de Transporte de Estados Unidos, Pete Buttigieg, anunció a finales de junio que Vinn White se desempeñará como administrador adjunto, así como administrador interino, de la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes. White asumirá el cargo de Sue Lawless, quien se desempeñó como administradora adjunta interina y administradora interina desde la salida de la ex administradora de la FMCSA Robin Hutcheson en enero. Lawless permanecerá en su puesto anterior como directora ejecutiva y directora de seguridad de FMCSA.

Antes de que Lawless fuera nombrado administrador adjunto interino, Hutcheson se desempeñó como administrador desde entonces durante poco más de un año, el



primer administrador de tiempo completo en tres años. Fue nombrada administradora adjunta en enero de 2022 y se convirtió en administradora interina cuando la entonces administradora interina Meera Joshi renun-

## ROBOS A LA BAJA CAEN VS. PRIMER TRIMESTRE

La empresa de registro de robo de carga CargoNet ha revelado que el robo de carga en el segundo trimestre de 2024 aumentó significativamente con respecto al mismo período del año anterior, pero cayó desde los máximos del primer trimestre. El equipo de analistas de

CargoNet notó ligeros cambios de comportamiento en los grupos organizados de robo de carga más prolíficos del país que operan en el sur de California. En general, estos grupos evolucionaron hasta ser más exigentes en sus objetivos de envío, robando con menos frecuencia mercan-

cías de alto valor como aceite de motor y productos electrónicos para computadoras.

En comparación con el primer trimestre de 2024, CargoNet observó un crecimiento significativo en la orientación a vitaminas y suplementos, bebidas alcohólicas (principalmente licores) y productos para el cuidado de la piel de venta libre. En cambio, disminuyeron notablemente los robos de accesorios de vehículos como neumáticos y aceites de motor, calzado y productos electrónicos de consumo como televisores y ordenadores.

La actividad de robo fue mayor en California,



# NUEVO JEFE EN FMCSA VINN WHITE ESTARÁ AL MANDO

ció para aceptar un puesto en la administración del alcalde de la ciudad de Nueva York, Eric Adams. La posición principal de FMCSA ha estado plagada de rotaciones que se remontan a 2019. Ray Martínez renunció en octubre de ese año, y luego el puesto fue entregado a una serie de administradores

interinos antes del breve mandato de Hutcheson: Jim Mullen, Wiley Deck y Joshi.

Miembro de la Administración Biden-Harris desde 2021, White también se desempeña actualmente como Director Interino de Inteligencia Artificial (IA) del Departamento de Transporte de EE. UU., donde supervisa la imple-

mentación de la Orden ejecutiva 14110 de la Casa Blanca para avanzar y gobernar el desarrollo y uso de la IA de acuerdo con los principios rectores y las prioridades de la Administración. "Es un honor asumir este rol y agradezco al secretario Buttigieg por su confianza en mi capacidad para liderar el importante trabajo de la FMCSA", dijo White. "Nuestra agencia se centra en mejorar la seguridad de todos los usuarios de las carreteras y estoy comprometido a trabajar con socios de seguridad en toda la industria de vehículos motorizados comerciales para realizar este trabajo".

Texas e Illinois. En línea con la disminución del 10% en la actividad respecto del primer trimestre, la actividad reportada en los cinco condados principales: el condado de Los Ángeles, California; Condado de San Bernardino, California; Condado de Riverside, California; Condado de Cook, Illinois; y el condado de Dallas, Texas, se redujeron significativamente. Sin embargo, en la mayoría de las zonas la actividad se mantuvo relativamente constante. Por ejemplo, mientras que la actividad en el condado de Dallas disminuyó, la actividad en el condado de Tarrant creció significativamente

debido a un aumento de los robos en los límites occidentales de Fort Worth. CargoNet espera que la actividad de robo de carga en el tercer trimestre de 2024 se mantenga elevada. Las redes organizadas de robo de carga en el sur de California siguen siendo la amenaza más prolífica, pero los esquemas de robo mediante engaño están ganando popularidad en todo el territorio continental de Estados Unidos, particularmente los esquemas de hurto dirigidos y la falta de entrega de envíos completos. La firma anticipa que estos métodos de robo de carga seguirán ganando popularidad. **TTL**

mentación de la Orden ejecutiva 14110 de la Casa Blanca para avanzar y gobernar el desarrollo y uso de la IA de acuerdo con los principios rectores y las prioridades de la Administración.

"Es un honor asumir este rol y agradezco al secretario Buttigieg por su confianza en mi capacidad para liderar el importante trabajo de la FMCSA", dijo White. "Nuestra agencia se centra en mejorar la seguridad de todos los usuarios de las carreteras y estoy comprometido a trabajar con socios de seguridad en toda la industria de vehículos motorizados comerciales para realizar este trabajo".

Antes de unirse a FMCSA, White fue responsable de coordinar las iniciativas del Departamento del Transporte (DOT por sus siglas en inglés) sobre tecnologías de transporte emergentes, incluida la coordinación de políticas interdepartamentales relacionadas con sistemas de conducción automatizados, drones y sistemas avanzados de movilidad aérea, conectividad de vehículos de superficie a todo, integración 5G con la red nacional, infraestructura de aviación crítica y otras áreas de políticas sectoriales relacionadas con la innovación.

El nombramiento de White en 2021 marcó un regreso al DOT después de haber trabajado anteriormente como subsecretario interino de Transporte para Políticas y subsecretario adjunto en 2016, donde fue el arquitecto principal del plan de transporte de 30 años del DOT, Beyond Traffic. La experiencia y el conocimiento de White en transporte abarcan más de 15 años, dijo la FMCSA, incluido su mandato como asesor principal del gobernador de Nueva Jersey, Phil Murphy. Durante ese tiempo, White trabajó en políticas de transporte y movilidad y colaboró estrechamente con el DOT del estado, la Comisión de Vehículos Motorizados, NJ TRANSIT y la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey para informar estrategias y enfoques. **TTL**





## ¡UNA SUSCRIPCIÓN DE LLANTAS! GOODYEAR PRESENTA NUEVO SERVICIO

**G**oodyear Tire & Rubber Company anunció recientemente el lanzamiento de una oferta de neumáticos como servicio sin preocupaciones que combina los neumáticos premium de la empresa, información predictiva comprobada y un servicio líder en la industria en una solución basada en suscripción. A partir del programa Total Mobility de la compañía, Goodyear gestionará el servicio de neumáticos de extremo a extremo en nombre de sus clientes.

Disponibles para flotas comerciales y de entrega de última milla en EE. UU. y Europa, la oferta de neumáticos como servicio de Goodyear puede ayudar a ahorrar tiempo y mejorar el costo total de propiedad mediante la gestión subcontratada de neumáticos desde esta solución basada en suscripción. Esto está diseñado para aumentar el tiempo de actividad, reducir las averías del vehículo, disminuir el consumo de combustible y más.

En pruebas piloto recientes, la solución de neumáticos como servicio ayudó a reducir el costo total de propiedad, contribuyendo a una reducción de casi el 80% en las averías de vehículos de emergencia y a una reducción del 100% en el inventario propiedad del cliente para una flota de reparto de última milla que opera en los EE. UU. De manera similar, la nueva suscripción de Goodyear ayudó a una flota comercial en Europa a experimentar una reducción de casi el 50% en eventos de averías de emergencia y una reducción de hasta el 4% en el consumo de combustible en comparación con el año anterior.

"La oferta de neumáticos como servicio de Goodyear es una evolución de nuestra oferta de Total Mobility, proporcionando una nueva solución para los clientes que requieren una gestión de neumáticos de extremo a extremo. Amplía los productos, servicios y soluciones de

Goodyear al proporcionar una suscripción integral y sin preocupaciones", dijo Gregory Boucharlat, vicepresidente de Goodyear Tires-as-a-Service. "Ya hemos demostrado que aprovechar esta solución puede ayudar a los administradores de flotas a obtener valor sin explotar y esperamos expandirlo a nuevos clientes".

Las características clave de la suscripción de pago por milla incluyen llantas premium Goodyear equipadas con tecnología de inteligencia de neumáticos para generar información proactiva; monitoreo continuo de neumáticos las 24 horas del día, los 7 días de la semana, y recopilación de datos de cada neumático; gestión proactiva de alertas y coordinación de servicios; un sistema de inflado automático de neumáticos autoalimentado instalado en los extremos de las ruedas correspondientes y acceso a la red de servicio de Goodyear para enviar técnicos cuando sea necesario. [TTL](#)



E-ACTT Modelo Monstrado

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

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

**Proximas soluciones electricas a su disponibilidad con el nuevo. Autocar E-ACTT. Descubre más en [autocartruck.com/actt](http://autocartruck.com/actt)**



# VISTAZO AL FUTURO

## **KENWORTH** SUPERTRUCK 2

KENWORTH PRESENTÓ SU VISIÓN DEL FUTURO DEL TRANSPORTE EN LA ACT EXPO DE ESTE AÑO. EL CONCEPTO DEL SUPERTRUCK2 ES EL MÁS EFICIENTE QUE LA MARCA HA DISEÑADO Y ENCARNA VARIAS SOLUCIONES TECNOLÓGICAS Y DE CONFORT QUE IRÁ LLEVANDO A SU LÍNEA COMERCIAL EN LOS PRÓXIMOS AÑOS. »





**K**enworth presentó hoy su vehículo de demostración SuperTruck 2 en la ACT Expo en Las Vegas a finales de mayo. El camión se desarrolló durante un período de seis años como parte de una colaboración con el programa SuperTruck del Departamento de Energía (DOE por sus siglas en inglés), diseñado para desafiar a los fabricantes de camiones a mejorar la eficiencia del transporte utilizando un motor diésel como principal fuente de energía. El proyecto fue el resultado de una inversión conjunta del DOE y PACCAR.

“El objetivo era mejorar la eficiencia del transporte en un 100 % con respecto a nuestro Kenworth T660 de 2009, que en ese momento era posiblemente el camión con mayor eficiencia de combustible de la industria. Superamos el rendimiento de ese modelo para mejorar la eficiencia hasta en un 136%”, dijo Jim Walenczak, gerente general de Kenworth y vicepresidente de PACCAR. “Esto se logró mediante una combinación de mejorar la eficiencia del combustible hasta 12.8 mpg y al mismo tiempo reducir el peso combinado en más de 7,000 libras. El resultado fue la capacidad de transportar más carga útil con una combinación de camión-remolque ultraeficiente en combustible. SuperTruck 2 nos brindó la oportunidad de investigar nuevas tecnologías en una etapa temprana. Aprendimos qué funcionó y qué no. Como resultado, podemos comercializar nuevas tecnologías mucho más rápido de lo que lo habríamos hecho de otra manera”.

La apariencia única del Kenworth capta la mayor parte de la atención, pero el tren motriz y las comodidades para el conductor son igualmente impresionantes. “Comenzamos con una forma aerodinámica ideal cuando empezamos el diseño del SuperTruck 2”, dijo Joe Adams, ingeniero jefe de Kenworth. “Al inicio del proyecto, nos preguntamos: ‘¿Cómo será el vehículo de próxima generación para transporte de larga distancia?’ Lo que produjimos supera los límites en la reducción de la resistencia aerodinámica y al mismo tiempo incorpora un nuevo tren motriz. Pero, con todo lo que es Kenworth, queríamos que el SuperTruck 2 encarnara “El camión del conductor”. El resultado fue un enfoque sistemático para desarrollar un vehículo de apariencia futurista pero relevante con tecnologías que tienen el potencial de ser refinadas y comercializadas”.

Desde el punto de vista del motor y la transmisión, el SuperTruck 2 de Kenworth utiliza un motor Paccar MX-11, con una potencia de 440 HP,



impulsado a través de una transmisión automatizada Paccar TX-12. Además, el camión cuenta con un generador eléctrico de 48 voltios. Esto crea un sistema híbrido suave y aprovecha las baterías de iones de litio de próxima generación. Las baterías se recargan mediante frenado regenerativo. Esto permite que el SuperTruck 2 de Kenworth opere ventiladores eléctricos, dirección eléctrica y energía para bombas eléctricas de refrigerante y HVAC, que anteriormente eran accionadas mecánicamente. Sólo el ventilador del motor puede generar hasta 80 caballos de fuerza. El sistema híbrido también proporciona una solución de alojamiento nocturno con el motor apagado. Además, el generador de 48V alimenta el calentador de escape en el sistema de postratamiento de acoplamiento cerrado desarrollado internamente que demostró el cumpli-

miento de las cantidades de óxido de nitrógeno (NOx) ultra bajo de las normas CARB 2027.

El equipo SuperTruck 2 gestionó un proyecto paralelo para pruebas de eficiencia energética combinando un motor basado en el MX-11, auxiliares de 48 voltios basados en híbrido suave y recuperación de desperdicio de ener-



americano: **KENWORTH SUPERTRUCK 2**

gía para probar en banco una eficiencia del motor récord del 55.7%. "Hicimos esto teniendo en cuenta que las tecnologías que desarrollamos debían ser comercialmente viables", dijo Maarten Meijer, director senior de ingeniería de tecnología avanzada de PACCAR. "El moderno motor diésel actual demuestra una eficiencia de alrededor del 47%. Alcanzar el 55.7% fue un gran paso adelante y sólo podría lograrse aplicando nuevas tecnologías que no se habían explorado hasta hoy. Para poner esa cifra de eficiencia en perspectiva, si este motor entrara en producción, conduciría a una mejora de la eficiencia del combustible del 10%. Es una cifra asombrosa".

## DISEÑO

La apariencia única del SuperTruck 2 de Kenworth presenta una cabina de "conductor central", junto con un nuevo compartimiento para dormir. Es una apariencia que se asemeja a la de un tren bala. "Queríamos ir más allá de un simple camión de demostración", dijo Jonathan Duncan, director de diseño de Kenworth. "Queríamos mostrar algo dinámico y cómo podría ser el futuro de Kenworth."

Nuestros faros ocupan toda la defensa delantera del camión. Es sorprendente: no te lo puedes perder a medida que avanzas por el camino".

 **SUPERTRUCK 2**

### EN DETALLE

#### FICHA TÉCNICA

##### MOTOR

- Paccar MX-11 con 440 HP con sistema híbrido suave de 48V

##### TRANSMISIÓN

- Automatizada Paccar TX-12

##### SUSPENSIÓN

- Neumática ajustable en altura

#### CONSUMO DE COMBUSTIBLE

- 12.8 mpg

#### PESO COMBINADO

- 26,100 libras

El diseño aerodinámico fue posible gracias en parte a la ubicación del contenido del tren motriz, que encaja entre los rieles del bastidor. Esto también permitió bajar el motor y colocarlo detrás del eje delantero. Un chasis extendido hacia atrás permitió al equipo de ingeniería estrechar la parte delantera del camión y encerrar completamente las ruedas dentro de la carrocería. Todo el cofre y los carenados del chasis se montaron directamente en la cabina y se mueven con toda la cabina como una sola unidad. Se desarrolló un sistema de suspensión variable para personalizar la altura de manejo y optimizar la aerodinámica: el SuperTruck 2 de Kenworth se puede elevar sobre carreteras en mal estado para evitar obstáculos y luego bajar cuando se circula por carreteras interestatales más suaves.

Combinada, la estilizada figura significa una reducción del 48% en la resistencia en comparación con el vehículo básico de Kenworth.

Aunque el SuperTruck 2 funciona con un motor diésel, Kenworth piensa en el futuro. El diseño general fue diseñado para ser independiente del tren motriz. Para respaldar soluciones de emisiones cero y cercanas a cero, el camión puede empaquetar de manera eficiente celdas de combustible, tanques de hidrógeno, tanques de gas natural o baterías sin cambiar la cabina básica.

Permitir una mayor carga útil fue un elemento crítico en el diseño para el equipo de ingeniería de Kenworth, que también utilizó un remolque de diseño específico para acompañar al tractor. La combinación pesaba 26,100 libras: 7,100 libras menos que una configuración típica

de camión con remolque (ahorros de 4,100 libras en el tractor; 3,000 en el remolque). "Estos ahorros le darían a una flota la opción de funcionar más liviana con la misma cantidad de mercancías que normalmente pondrían en un remolque, o podrían agregar 7,100 libras más de carga útil", dijo Adams. "Hubo muchas cosas que contribuyeron al ahorro de peso. Los 10 neumáticos de nuevo concepto que utilizamos pesaban 355 libras menos que los neumáticos "similares" actualmente en el mercado, y esos neumáticos también tenían una resistencia a la rodadura extremadamente baja: miden 4.2 en la escala CRR frente a 5.0 para los neumáticos típicos de alta eficiencia. También descubrimos que se necesitaba menos combustible con el tren motriz más eficiente; esto nos permitió instalar



un tanque de combustible más pequeño de 80 galones para recorrer la misma distancia que antes. Entonces, nuevamente, estamos ahorrando peso. Todo se construye sobre sí mismo”.

## INTERIOR

Subir al camión es completamente diferente. La puerta del lado del conductor tiene una gran abertura y el escalón inferior extensible admite una entrada y salida similar a una escalera. Los conductores tienen a su disposición dispositivos electrónicos de fácil visualización: SuperTruck 2 presenta la pantalla digital de 15 pulgadas de última generación de Paccar, con un diseño de indicadores configurable, notificaciones avanzadas al conductor y un menú de navegación fácil de usar. >>



# 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

MADE IN USA  
zMAX.com

Una vez detrás del volante, los conductores tienen una vista como ninguna otra en la industria del transporte por carretera. "Hicimos que el parabrisas fuera muy parabólico en vista en planta y suave para el flujo. También fuimos un paso más allá y eliminamos por completo los espejos físicos, minimizando la resistencia", dijo Duncan. "El sistema de espejo digital integrado permite un monitoreo mejorado de la vista trasera, con capacidad de seguimiento del remolque y mejoras de visión nocturna, tecnología actualmente disponible en los modelos Kenworth T680".

Para cuando los conductores están fuera de servicio, Kenworth dio un paso más al diseñar una litera única. "Una de las características que estamos probando es una cama que se pliega sobre el sofá", dijo Duncan. "Esto proporciona una zona separada para dormir y sentarse. También se nos ocurrió un concepto interesante: tener una mesa que gira hacia abajo cuando estás sentado en el sofá. De hecho, puedes comer o trabajar y luego mover la mesa a un lugar diferente sin mover nada de la mesa".

En total, el SuperTruck2 de Kenworth no sólo ofrece una visión potencial del futuro, sino también nuevas ideas para considerar. "Trabajar en la industria del transporte por carretera es muy emocionante. Hay grandes




# KENWORTH

desafíos por delante a medida que continuamos mejorando el rendimiento de los vehículos, sin dejar de tener en cuenta el objetivo de ser una sociedad neutra en carbono para 2050", dijo Adams. "Esto requerirá enormes cambios tecnológicos en la industria del transporte por carretera y asociarnos con el DOE en el programa SuperTruck 2 fue una tremenda oportunidad para considerar lo que será posible mientras miramos hacia el futuro".

Las instalaciones de investigación y desarrollo de primer nivel y el personal del Centro Técnico Paccar fueron clave para el éxito del programa SuperTruck 2. "El compromiso continuo de Paccar con la excelencia técnica, la calidad y la innovación es evidente en las inversiones realizadas en el desarrollo del tren motriz y las instalaciones de validación en el Centro Técnico", dijo Phil Stephenson, gerente general del Centro Técnico de Paccar. "Las capacidades que incluyen una pista de pruebas de alta velocidad, un túnel de viento con dinamómetro de chasis climático, laboratorios de pruebas de motores y herramientas

de simulación avanzadas fueron clave para desarrollar y validar las tecnologías avanzadas entregadas en SuperTruck 2".

"Estoy muy orgulloso de este proyecto", añadió Walenczak. "Kenworth acaba de celebrar su centenario y SuperTruck 2 se basa en la historia de Kenworth de brindar valor a sus clientes. Este proyecto representa la innovación de Kenworth para garantizar que el futuro de nuestra empresa y las necesidades de nuestros clientes permanezcan a la vanguardia. Estoy muy orgulloso de haber rendido homenaje a nuestro legado. Este camión es un hito importante para nosotros: mirar hacia adelante y ver hacia dónde nos dirigimos en el futuro".

Además de la asociación público-privada de Kenworth con el DOE, las siguientes empresas e instituciones proporcionaron desarrollo de productos e investigación para el programa SuperTruck 2: AVL (desarrollo de motores), Eaton (desarrollo de trenes motrices), el Laboratorio Nacional de Energía Renovable y el Estado de Ohio. Universidad. 



americano: **KENWORTH SUPERTRUCK 2**



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



# TANQUE DE GUERRA

## **MACK** GRANITE 2024

SI BIEN LA VERSATILIDAD ES LA CARACTERÍSTICA MÁS IMPORTANTE EN UN CAMIÓN VOCACIONAL, ES IGUALMENTE CIERTO QUE NECESITA UNA DURABILIDAD Y POTENCIA SIN IGUAL PARA HACER EL TRABAJO, POR DEMANDANTE QUE ÉSTE SEA. Y ESAS SON JUSTO TRES CUALIDADES QUE DEFINEN AL MACK GRANITE, POR LO QUE SORTEA SIN SUDAR UNA GOTA LOS TERRENOS MÁS DEMANDANTES CON LAS CARGAS MÁS PESADAS. »





**E**s muy poco probable que exista un segmento dentro de la industria del transporte que sea tan demandante con los camiones como lo es el de los vocacionales, pues básicamente deben ser capaces de enfrentar tareas tan diversas como palear nieve de carreteras congeladas, mover troncos en caminos forestales o llevar escombros o cemento a zonas de construcción. Realmente es difícil imaginar un hábitat más demandante que el que enfrentan los camiones vocacionales, pues deben ser versátiles y durables. La robustez es necesaria

porque es frecuente que se muevan en ambientes de trabajo accidentados, donde la exigencia a todos los materiales es alta. Así que si te encuentras buscando un camión con un ensamblado y materiales de calidad, échale un vistazo al Mack Granite, un vocacional confiable y duradero diseñado para transportar desechos o cargas de peso mediano y para varias aplicaciones en el ramo de la construcción.

El diseño de la cabina es bastante convencional y está disponible en dos modalidades, axle forward y axle back, lo que le brinda una mayor versatilidad; algo a lo que también ayudan el sólido chasis y la vasta gama de

transmisiones disponibles, pudiendo ser utilizado para muchas y diferentes misiones. Además, para ajustarse aún más a tus necesidades, el Mack Granite está disponible con nueve diferentes bastidores.

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



vocacional: **MACK GRANITE 2024**

ayuda necesaria para mantener la trayectoria. Tanto a velocidades de carretera o durante maniobras de estacionamiento.

## DISEÑO

El Granite tiene una imagen imponente resaltada por la enorme parrilla rectangular, la cual lleva cinco franjas cromadas. El carácter "rudo" también se nota en la defensa de tres piezas, diseñada para hacer más rápidas y baratas las reparaciones. Los faros, de forma horizontal, están montados en la parte inferior de las enormes salpicaderas y llevan cubiertas de Lexan, un material mucho más resistente que el vidrio convencional.

Además, lleva unas extensiones de plástico flexibles en las salpicaderas que van colocadas justo arriba de las llantas para proteger el cofre y minimizar las salpicaduras. Los escalones, tanques de aire, salidas de escape y cajas para baterías están colocadas en la parte delantera del sector trasero de la cabina, para una mayor compatibilidad de carrocerías. Sumado a esto, el Granite está disponible con el arnés de conectores "de casa": BodyLink. La cabina está hecha en acero galvanizado para hacerla resistente y duradera, y lleva bolsas de aire y amortiguadores para suavizar la marcha por caminos accidentados.

## INTERIOR

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



## EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

### MOTORES

- MP7 de 11 litros, 325 a 425 HP y 1,250 a 1,550 lb-pie
- MP8 de 13 litros, 415 a 505 HP y 1,605 a 1,900 lb-pie
- Cummins L9 CNG de 12 litros con 400 HP y 1,450 lb-pie

### TRANSMISIONES

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

### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Mack Taperleaf y Multileaf

### SUSPENSIÓN TRASERA

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

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

Los asientos son confortables y ajustables; al igual que la suspensión neumática que absorbe bastante bien las irregularidades del camino. El volante tiene un diseño de dos rayos con la

base plana y algunas partes metálicas que lo hacen atractivo; además, es ajustable en altura y profundidad. Además, el Granite está equipado con el Sistema de Gestión y Control Vehicular de Mack (V-MAC IV), un sistema que te ayuda a monitorear en todo momento el estado del camión, el motor y cientos de parámetros programables. El V-MAC IV también incluye detector de fallas del ABS, protección integral de arranque, anulaciones programables a la luz de día, así como una grabadora del historial de viaje, información del ciclo de trabajo y de los

intervalos de mantenimiento programados.

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

## MOTORES Y TRANSMISIONES


La novedad en este apartado para 2024 es la incorporación de un propulsor de gas natural comprimido, el Cummins L9 CNG de 12 litros de cilindrada, que hace este camión apto para trabajar en zonas con restricciones ambientales. Además, el Granite está disponible con los motores MP7 y MP8, los cuales ofrecen un buen desempeño y una muy respetable cantidad de torque desde bajas revoluciones. El MP7 eroga entre 325 y 405 HP, mientras que el MP8 se mueve un poco más arriba, entre los 415 y 505 HP. Los dos cumplen con las normas ambientales EPA 07 y, desde el 2010, también están disponibles con un sistema selectivo de reducción catalítico (SCR por sus siglas en inglés) que los hace más eficientes y limpios. Los motores pueden trabajar con dos diferentes transmisiones manuales Eaton Fuller, auto-



vocacional: **MACK GRANITE 2024**

matizadas Mack mDrive y automáticas Allison, las cuales están disponibles con varias relaciones.

## MANEJO

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



Asegúrate de tener el ELD indicado.



[www.vdoroadlog.com](http://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](mailto:roadlog-sales@vdo.com)  
 Compra directamente en:  
[www.shopvdo.com](http://www.shopvdo.com)



VDO y RoadLog son marcas registradas de Continental Corporation.

RoadLog

VDO

# PUNTA DE LANZA

## WESTERN STAR 57X 2024

CON UNA CABINA SUMAMENTE CÓMODA Y EQUIPADA, GRAN AERODINÁMICA Y UNA MIRÍADA DE ASISTENCIAS DE SEGURIDAD, EL TERCER INTEGRANTE DE LA SERIE X ES UNA INCREÍBLE OPCIÓN PARA QUIENES VIVEN EN LA CARRETERA; PUES EN POCAS PALABRAS ES EL CAMIÓN MÁS AVANZADO TECNOLÓGICAMENTE Y ENFOCADO EN EL CONDUCTOR QUE JAMÁS HAYAN FABRICADO. »





**E**l 5700XE fue el camión más eficiente de Western Star durante poco tiempo, apenas seis años, tras los cuales la marca dio por finalizada la producción de este modelo. Ahora, buscan conquistar a las flotas pequeñas y propietarios-operadores que buscan exprimir al máximo cada gota de combustible con un nuevo camión. Ese nuevo modelo, el 57X, viene con grandes dosis de tecnología, algo aparentemente en desacuerdo con los modelos comerciales de los dos grupos que Western Star espera capturar. Las pequeñas empresas de camiones y los independientes son los principales compradores de equipos usados y, a menudo, evitan las tecnologías más nuevas, descartándolas en gran medida como artilugios caros y rebuscados para "sujetadores de volante".

Pero con el 57X, Western Star apostó todas las canicas, reconociendo que la actitud en torno a la tecnología puede moldearse (o remodelarse) según su desempeño y lo que hace por el operador. "Es más probable que adopten las características que mejoran la vida de un conductor", dijo Len Copeland, gerente de marketing de productos de



Detroit, y señaló que las quejas sobre la tecnología surgen con mayor frecuencia cuando los conductores no han recibido la capacitación adecuada sobre cómo usarla, o dejan una flota por otra que utiliza una solución similar pero diferente. "Los sistemas de seguridad son más importantes para los propietarios-operadores que quizás para cualquier otro cliente. Ves vallas publicitarias por todas partes que quieren saber de ti si has tenido un accidente con un camión. En algunos casos, la tecnología puede eliminar el accidente, o al menos disminuir el impacto y el gasto".

Western Star ha puesto su "pila" de tecnología de seguridad, la plataforma Detroit Assurance, al frente y al centro del 57X. Alrededor del 10% de todos los accidentes que involucran camiones pesados son impactos con la parte trasera a un automóvil de pasajeros. Una de cada cinco muertes de camiones está relacionada con la salida involuntaria del carril. Un estudio reciente realizado por Bosch muestra que los sistemas de seguridad del conductor que incluyen funciones para mantenerse en el carril generalmente "se pagan solos" en dos años o menos, ya





sea eliminando los incidentes por completo o disminuyendo la cantidad de daños a la propiedad causados en un accidente.

El 57X viene estándar con el sistema de seguridad Detroit Assurance 5.0 con Active Brake Assist 5, un sistema siempre activo que fusiona la tecnología de cámara y radar para detectar objetos en movimiento frente al camión y puede implementar un frenado completo. Con Detroit Assurance también viene el control de cruce adaptativo (ACC a 0 mph), que mantiene el camión a una distancia segura de seguimiento en relación con su

velocidad establecida y la velocidad del vehículo que se encuentra frente a él.

Detroit Assurance 5.0 también ofrece Active Lane Assist (ALA) opcional, un paquete que incluye Lane Keep Assist, Auto Stop, Lane Departure Protection y Steer Assist. Además, el 57X presenta Active Side Guard Assist (ASGA), que está diseñado para mitigar los problemas del lado ciego durante los giros a la derecha, lo que podría salvar la vida de ciclistas o peatones distraídos que se encuentran en el punto ciego a lo largo del lado del pasajero del tractor.

Una de las funciones que más nos gustan de esta suite de productos es la de ACC a 0 mph. Marca el paso del vehículo delante de ti, reduciendo y acelerando a voluntad para mantener una distancia de seguimiento segura. Puede ajustar la distancia de seguimiento a velocidades de autopista a una distancia de poco más de tres segundos o reducirla a poco más de dos segundos, pero cuando se encuentra con el tráfico, es cuando realmente brilla el "a 0 mph".

Sinceramente, una de las situaciones más molestas al manejar es un embotellamiento en donde tienes que acelerar y frenar cada pocos segundos. Es irritante y cansado. Con ACC, si el camión se queda quieto por más de dos segundos, el conductor tiene que pisar el acelerador para volver a activarlo (seguirá manteniendo presionado el freno), pero mientras el tráfico avanza, no hay mucho que hacer aparte de monitorear el tráfico circundante en busca de comportamiento estúpido. El camión se detendrá y arrancará según el flujo de tráfico. Lane Keep Assist mantendrá el camión en su carril según el sesgo preferido del conductor: centrado, a la izquierda del centro o a la derecha del centro. El combo tecnológico hace que estar atrapado en el tráfico principal se sienta mucho menos como un círculo del infierno. >>





Cuando detecta un vehículo, aparece un triángulo amarillo en el pilar de ese lado del camión y en la pantalla del conductor. Si se activa la luz intermitente hacia el lado en que el sistema reconoce que hay un vehículo (o una persona) en el camino, la pantalla cambia de amarillo a rojo y recibes una advertencia sonora adicional. En realidad, es más difícil golpear el auto que fallar con la retroalimentación y el apoyo que recibe de Detroit Assurance. A todos nos gusta conducir, pero a nadie le gusta luchar contra el tráfico. Esta idea de "subcontratar" una de las peores partes del trabajo es increíble.

## INTERIOR

Equipado con un frente que es aproximadamente 2 pulgadas más bajo que en el 5700XE y grandes espejos separables montados en un soporte en C, la visibilidad desde el lujoso asiento del capitán es panorámica. Para facilitar el mantenimiento, el sistema eléctrico se ha arreglado en una "bóveda electrónica", que está elegantemente escondida detrás del tablero del lado del pasajero. Es bastante simple quitar la cubierta y

reemplazar un fusible cuando surja la necesidad.

La cabina está reforzada. No es una cabina Cascadia con refuerzos, y las incrustaciones de los asientos con costuras de diamante y la incorporación de materiales de primera le dan una sensación de lujo. El interior no es solo premium. Es opulento; un nivel de premium tan premium que ni siquiera puedes describirlo. Western Star solo ofrece dos opciones de acabado en el 57X: premium y premium plus, por así decirlo. No puedes escatimar en cómo especificas este camión. Western Star ha posicionado el 57X como un modelo premium y no hay mucho que puedas hacer al respecto.

Atrás quedó el dormitorio de 82 pulgadas. El 57X está disponible en cabina de día, Techo Medio de 60 y 72 pulgadas o Stratosphere de 72 pulgadas. El gran dormitorio de 72 pulgadas es en realidad un 22% más grande en volumen que el de 82 pulgadas gracias en parte a que los asientos delanteros y la mampara se movieron más hacia adelante. Y el espacio adicional no viene en detrimento del almacenamiento. Hay mucho espacio para un televisor, un refri-

gerador, un microondas, armarios, estanterías y un comedor (dependiendo de cómo lo especifiques). Incluso bien equipada, el área de literas se siente bastante espaciosa.

En la litera encontrarás más controles para el HVAC con batería dual, que reemplaza al sistema ParkSmart. El sistema de evaporador doble de la unidad permite que el motor enfríe el camión mientras circula por la carretera u optimice el ralentí. El uso del motor mejorará la vida útil del sistema eléctrico. El antiguo centro eléctrico ha sido reemplazado por un centro eléctrico de estado sólido que está integrado en la unidad y el sistema ya no requiere espacio adicional en el compartimiento de equipaje. El centro eléctrico de estado sólido integrado será más confiable que la generación anterior que usaba fusibles, disyuntores y relés. Los compresores eléctricos y accionados por motor funcionan con un amperaje más bajo, y un menor uso de amperios conduce a una vida útil más larga del compresor. Hay disponible una nueva posición de montaje en el lado inferior izquierdo para el condensador de la pared trasera, lo que permite cerrar aún



## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTORES

- Detroit DD13 con 370 a 525 HP y 1,250 a 1,850 lb-pie
- Detroit DD15 con 425 a 505 HP y 1,550 a 1,850 lb-pie
- Detroit DD16 con 500 a 600 HP y 1,850 a 2,050 lb-pie

#### TRANSMISIÓN

- Automatizada DT12
- Manual Eaton Fuller de 10, 13 y 18 velocidades

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Taperleaf 12,500-14,600 lbs
- AirLiner 12,500-13,300 lbs
- Hendrickson AIRTEK 12,500-13,300 lbs

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- AirLiner sencilla 21,000-23,000 lbs
- AirLiner tandem 40,000-46,000 lbs



más el espacio del remolque.

Una pantalla de tablero digital de 12 pulgadas, completamente nueva para Western Star, reemplaza el grupo de instrumentos tradicional. Una pantalla más pequeña de 10 pulgadas en el panel B sirve como una especie de desbordamiento de información del sistema y también es el centro de entretenimiento para Apple CarPlay y Android Auto, a los que se puede acceder con un teléfono inteligente. Navegas por ambas pantallas a través de los controles integrados en el volante, pero la pantalla de 10 pulgadas también es táctil o se puede controlar a través de botones de acceso directo integrados.

Los controles del volante son otra característica de seguridad habilitada por la tecnología porque el conductor no tiene que quitar las manos del volante para cambiar las estaciones de radio, ajustar el volumen o hacer llamadas telefónicas, suponiendo que su teléfono esté enchufado, entre muchas otras cosas. CarPlay incluso te leerá tus mensajes de texto, lo que te permitirá responder por voz.

Si bien ya resulta un cliché señalar que los camiones son cada vez más parecidos a los autos en cuestión de lujo y equipamiento, es algo que no podemos dejar de mencionar. El 57X ciertamente tiene el tipo de ajustes, acabados y calidad de conducción que buscas en un auto premium, pero hay mucho más que eso. La pantalla digital dual envolvente y la excelente visibilidad lateral y frontal tienen una sensación casi de avión. La suite ADAS es esencialmente un copiloto, que se hace cargo de los detalles importantes pero mundanos que facilitan una conducción segura.

### MOTOR Y TRANSMISIÓN

El 57X ofrece varios motores Detroit Diesel con desplazamientos de 12 a 15 litros, es decir, el DD13 y DD15 (ambos en la quinta generación) y un DD16. El primero tiene un rango de potencia de 370 a 525 HP y un par de 1,250 a 1,850 lb-pie. Si necesitas un poco más de torque, la opción es el DD15, pues tiene un par motor que arranca en 1,550 lb-pie. Por último, tenemos al hermano mayor, el DD16, que eroga hasta 600 caballos de fuerza y 2,050 libras pie de torque. En cuanto a

la transmisión, está disponible la automatizada DT12 o algunas cajas manuales Eaton Fuller de 10, 13 y 18 velocidades. La gestión inteligente del tren motriz anticipa el terreno y se ajusta a las condiciones de la carretera para maximizar aún más la eficiencia. Los ejes tándem traseros de relación de alta velocidad y dirección delantera Detroit disponibles también contribuyen a la eficiencia del combustible.

Dejando a un lado las mejoras de seguridad, el 57X presenta otro argumento comercial sólido: la eficiencia del combustible. El 57X, 1,000 libras más liviano que el 5700XE, es el camión con mayor eficiencia de combustible que Western Star jamás haya construido; 5.8% más eficiente en combustible que su predecesor. ¿Cómo va a convertir Western Star a los compradores de camiones usados básicos y sencillos en compradores del completamente nuevo, súper premium y tecnológico 57X? Simplemente colocándolos en el asiento del conductor y dejando que el camión haga el resto. En realidad se trata de una experiencia de manejo de la que "ya no hay vuelta atrás". 



**LA OPCIÓN CORRECTA**



T 480  
RENAULT TRUCKS



480

RENAULT TRUCKS  
T 480

W-710-GR

520

RENAULT TRUCKS  
T 480

# MARCANDO EL CAMINO

## MERCEDES-BENZ SPRINTER 2024

MERCEDES-BENZ ES UNA MARCA CONOCIDA POR SU LUJO Y ESO TAMBIÉN SE APLICA A SU DIVISIÓN DE VEHÍCULOS COMERCIALES, DONDE LA SPRINTER ES LA OPCIÓN CON MÁS TECNOLOGÍA, CONFORT Y REFINAMIENTO EN EL MERCADO. SÍ, EL PRECIO ES MÁS ELEVADO, PERO SIN DUDA HAY MUCHOS COMPRADORES QUE PIENSAN QUE VALE LA PENA. »





**C**uando Mercedes-Benz decidió incursionar en el segmento de las vans de carga hace más de veinticinco años, no fue una sorpresa que la Sprinter se convirtiera en un referente casi inmediatamente; a fin de cuentas, los alemanes son conocidos por hacer bien las cosas cuando se deciden a ello. De hecho, fue evidente desde el principio que la firma alemana no venía a jugar, pues ganó el premio a la Van Internacional del Año en 1995, el año de su lanzamiento. Desde entonces, se ha vendido en multitud de configuraciones: van, chasis cab, minibús e incluso como una pickup. Más aún, se ha comercializado con bajo diferentes marcas además de Mercedes-Benz: Dodge, Freightliner (¡incluso Volkswagen!)

La segunda generación apareció en 2006 con suficientes mejoras para hacerle ganar el mismo galardón en 2007 y 2008. Pero como todo por servir se acaba, en Mercedes llegaron a la conclusión de que había que renovar a este importante vehículo de carga, por lo cual hace unos años llegó la tercera generación de la Sprinter, con la cual se transformó por dentro y por fuera, ofreciendo una seguridad y tecnología que no se ven muy seguidos en el segmento. Además, ahora se fabrica en Estados Unidos, en una planta de Mercedes-Benz en Carolina del Sur. Una maniobra que hace mucho sentido si tomamos en cuenta que Estados Unidos es el segundo mercado más grande para las vans de Mercedes-Benz, después de Alemania.

## DISEÑO

Si bien la estética no es una de las preocupaciones fundamentales entre los compradores de las vans de carga, eso no quiere decir que haya que descuidarla; algo que diseñadores de Mercedes Benz tuvieron pre-



sente a la hora de colocar unas líneas que recorren el cofre de la nueva Sprinter del poste A a la orilla de la parrilla. Ésta, por cierto, es más angosta, los faros son más delgados y la posibilidad de montar luces de LED

le añade un toque de elegancia a esta van. En el interior, la cabina es más personalizable que nunca y el sistema de infotención está mucho más cerca de los que vemos en los autos de lujo de Mercedes.





## INTERIOR

La cabina no es tan lujosa como la de un auto Mercedes Benz porque la Sprinter es una van de trabajo. El interior está hecho prácticamente de plástico, de no ser por la pantalla de infoteni-

miento, un diminuto posabrazos y algunos toques de metal. Las cosas están muy bien organizadas, pero todas las superficies son duras al tacto. La posición de manejo es alta y no hay una consola central que separe al conductor del pasajero



En las versiones tope de gama, el tablero tiene como elemento principal una pantalla táctil de 7 o 10.3 pulgadas en el centro del mismo, la cual es muy fácil de operar desde el asiento del conductor o del pasajero. Esto es importante porque el sistema gestiona prácticamente todo, desde el radio y la navegación a una serie de comandos de voz que trabajan con el Mercedes-Benz User Experience (MBUX).>>



## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTORES

- 4L diesel de 2.0 litros con 170 HP y 295 lb-pie
- 4L diesel de 2.0 litros con 211 HP y 322 lb-pie

#### TRANSMISIONES

- Automáticas G-Tronic de 9 velocidades

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos
- Neumática





Como ocurrió con el anterior sistema de infotainment, aprender a navegar entre los diferentes niveles toma algo de tiempo, pero lo haces de manera intuitiva. La navegación resulta sencilla gracias a menús desplegados y a que los iconos están claramente identificados. Para los de la vieja escuela que prefieren no usar la pantalla táctil, existe un interruptor. En el volante encontramos dos paneles táctiles y arreglos de botones; los del lado izquierdo -donde también están los controles del control de crucero- gestionan la pantalla de información del panel de instrumentos. Los del lado derecho controlan la unidad principal con botones para el menú, teléfono, retroceder y el control de voz.

Amantes de la tecnología, quédense tranquilos, pues es compatible con Apple CarPlay y Android Auto, hay muchos puertos USB, Wi-Fi a bordo, y salidas de corriente de 12 y 115 volts. Por supuesto, lleva hasta 10 posavasos tamaño XL, algo que modificaron debido a la gran cantidad de quejas que recibieron de sus clientes estadounidenses. Hablando del MBUX, la Sprinter es apenas el segundo vehículo que Mercedes vende en Estados Unidos que lo utiliza, lo cual deja clara la importancia de esta van para la marca.



Si estás pensando en comprar varias para tu flota, el sistema Mercedes PRO Connect permite rastrear cada una de ellas a un alto grado de detalle, incluyendo el nivel de los fluidos, la presión de las llantas o si alguna ventana se quedó abierta al estacionarse. También utiliza Inteligencia artificial para

establecer mejores hábitos de manejo, y crea restricciones o parámetros para diferentes perfiles dependiendo del vehículo o el conductor. Esto hace muy fácil monitorear los hábitos de manejo y la eficiencia de cada vehículo, distribuir tareas y supervisar las actualizaciones de estatus.▶▶

# SUSCRÍBETE A TRANSPORTE LATINO ¡ES GRATIS!



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

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

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

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

### ¿Cuál es su título y posición

- Gerente de flota       Técnico  
 Encargado de mantenimiento       Chofer  
 Gerente concesionario

### ¿Cuál es su camión preferido?

- Freightliner       Peterbilt  
 International       Western Star  
 Kenworth       Mack  
 Volvo       Sterling

### ¿Quién repara su camión?

- Lo hace usted mismo       Taller independiente  
 Truck Stop       Concesionario

### ¿Dónde trabaja?

- California       48 Estados  
 11 Western       Otros

### ¿Cuál es su aceite preferido?

- Shell       Chevron  
 Lucas Oil       Texaco  
 Mobil       Otro

### ¿Qué compañía de celular usa?

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

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

- 6 meses       2 años  
 1 año       3 o más años

### Su motor preferido es:

- S-60 Detroit       Volvo  
 CAT       Mack  
 Cummins       International

### Su neumático preferido

- Firestone       BFGoodrich  
 Michelin       Goodyear  
 Dayton       Dunlop  
 Hankook       Bridgestone

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

- El consumo       La potencia  
 La comodidad       La velocidad

### Su edad es:

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

### ¿A dónde quieres recibir tu revista?

Nombre \_\_\_\_\_

Email \_\_\_\_\_

Domicilio \_\_\_\_\_

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

Teléfono \_\_\_\_\_ Fecha \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_

Desea suscribirse a la revista:    SI     NO



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

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



## MOTORES

La oferta motriz de la Sprinter ha variado bastante en los últimos años en Norteamérica. Esta generación llegó con dos motores, un cuatro en línea de gasolina y un V6 turbodiesel. Poco tiempo después añadieron otra mecánica diésel de 4 cilindros. Para 2024, Mercedes le dijo adiós al motor de gasolina, quedando solo dos propulsores disponibles. El primero es un turbodiesel de 4 cilindros con 170 HP y 295 lb-pie; si quieres un poco más de poder -énfasis en poco-, hay disponible un diésel biturbo de alto rendimiento con 211 HP y 332 lb-pie. Cada motor está asociado a una transmisión automática de nueve velocidades.

Sinceramente, estas no son cifras que pue-

das presumir en una van con capacidad para transportar más de tres toneladas de carga útil, dependiendo de la configuración, por supuesto. Sin embargo, los motores están a la altura de la tarea y están a la altura o por delante del Pentastar V6 de 3.6 litros que se encuentra en la Ram ProMaster. Si realmente necesitas más potencia, te recomendamos la Ford Transit con el motor EcoBoost V6 de 3.5 litros con 310 caballos y 400 lb-pie, o el V8 de 6.6 litros en la GMC Savana con 401 HP y 464 lb-pie,

## MANEJO

Si bien la Sprinter ofrece una área de carga más que decente, el hecho de que sea angosta hace que conducir por calles angostas -como las

que hay en Europa- sea una tarea sencilla incluso cuando el tráfico es pesado. La dirección electrónica es sensible a la velocidad -se endurece conforme aceleras- y te deja colocar a la Sprinter donde quieras; incluso nos atreveríamos a decir que tiene un poco de retroalimentación.


Es una van increíblemente fácil de manejar y ahora también de estacionar gracias a una cámara de reversa y a otra de 360 grados, disponibles como opción. Otras ayudas que mejoran la seguridad incluyen un asistente de viento cruzado, asistente de abandono de carril, monitoreo de desatención del conductor, alerta de punto ciego e incluso control de cruceo adaptativo. Puede que sea una van de trabajo, pero la lista de equipamiento opcio-



nal incluye elementos de lujo, como asientos delanteros calefactados y un cargador inalámbrico para el teléfono.

En cuanto a los precios, la Cargo arranca en \$38,300, la Cab Chassis en \$40,715, la Crew en \$43,400 y la de Pasajeros en \$45,300. Sí, no es precisamente barata, pero no hay que olvidar que estamos hablando de un vehículo diseñado por Mercedes-Benz -con la calidad y el respaldo que esto conlleva-. Para la nueva generación, Mercedes mantuvo todo lo bueno de la Sprinter y mejoró todo aquello que necesitaba ser actualizado. La cabina es muy limpia y representa un paso adelante en cuanto a diseño,



además de que presenta nuevas tecnologías especialmente creadas para maximizar la funcionalidad de una van comercial. La evolución de los motores parte de unos que ya eran buenos y la conectividad está entre las mejores de Mercedes-Benz. 

# 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.





# Tope de gama

## **GMC** SIERRA 1500 2024

GMC comercializa la Sierra como la única pickup premium de media tonelada y, si bien nos parece una declaración algo exagerada, la verdad es que la camioneta es una opción interesante si tienes pensado usarla más como vehículo personal que de trabajo. Especialmente la ultra equipada versión Denali. »

La Sierra 1500 2024 es la opción de camioneta pickup de media tonelada de GMC y es mecánicamente muy similar a su prima corporativa, la Chevrolet Silverado. Configurable en una variedad de estilos de cabina, incluyendo regular, doble o doble, así como la opción de varias longitudes de caja diferentes, la Sierra 1500 es una camioneta que ofrece variedad y opciones. Las opciones de motor incluyen variedades de cuatro, seis y ocho cilindros, así como un diésel Duramax. La Sierra 1500 puede remolcar más de 13,000 libras y viene en variaciones de niveles de equipamiento que van desde utilitario hasta ultralujoso.

Mejor equipada que la Silverado con la que comparte la mayoría de sus componentes, la GMC Sierra 1500 2024 compite con otras camionetas de tamaño similar. Ya sea que necesites una camioneta espaciosa para desplazarte diario, una pickup de trabajo musculosa o simplemente disfrutar de la experiencia de propiedad de una camioneta que no limita las características tecnológicas y de comodidad, la Sierra 1500 ofrece mucho de todo. GMC comercializa la Sierra como la única camioneta de media tonelada "premium" en el mercado, pero la verdad es que las opciones de Ford y Ram ponen esto en entredicho. La Sierra carece de materiales de cabina de alta calidad, parte de su tecnología es deficiente y su desempeño en algunas áreas importantes para los propietarios de camiones está por debajo del promedio de la clase.

## DISEÑO

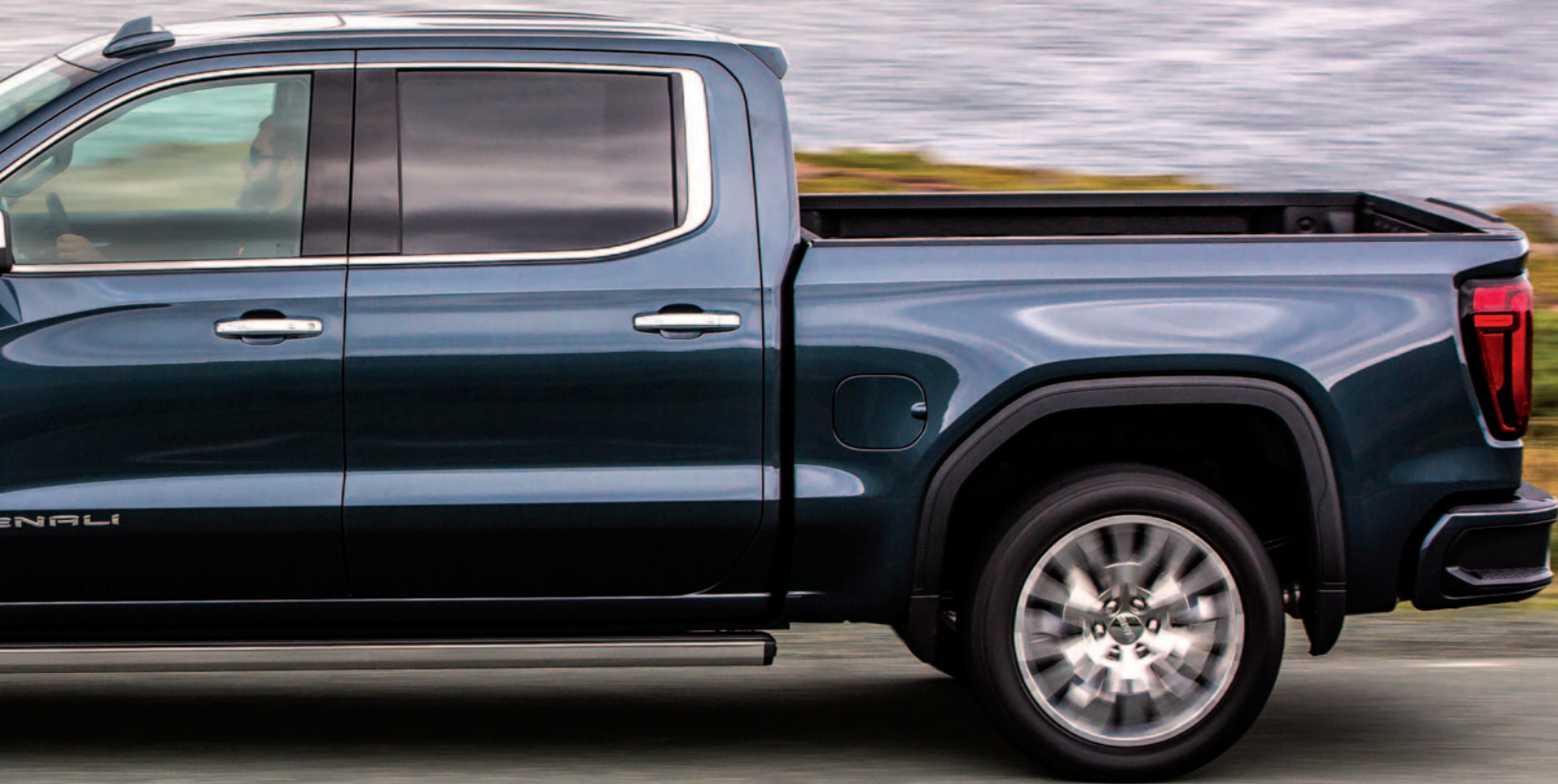
La enorme parrilla cromada ocupa una buena parte del espacio en la parte delantera, los marcos cromados de las luces antiniebla agregan más elementos brillantes, y adivinen qué, hay más cromo en la parte inferior de la defensa. Con el paquete CarbonPro, la Sierra se deshace de sus rines estándar brillantes de rayos altos por un elegante juego negro brillante de 22 pulgadas. De lo contrario, el cuerpo parece genérico. No hay nada único o innovador en su carrocería que ayude a la Sierra a destacarse junto a su hermana, la Chevrolet Silverado, o incluso la más reciente Ford F-150. En la parte trasera, al menos, hay una gran insignia de GMC en la parte superior del portón trasero para que no la confundas con otras camionetas.



## CABINA

El interior de la GMC Sierra es donde las cosas realmente comienzan a desmoronarse visualmente para esta camioneta. Muy poco sobre el interior de esta camioneta se siente premium. Hay algunos acabados de aluminio más agradables en el volante y el tablero, pero por lo demás,

es obvio que este es un trabajo de copiar y pegar de la Silverado más trabajadora. La Sierra tiene la misma pantalla táctil de 8.0 pulgadas que la Chevy, materiales plásticos similares de baja calidad y el mismo diseño general. La verdad, en un momento en que las pickups de lujo compiten con sedanes europeos en cuanto a acabados y



## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTORES

- L4 de 2.7 litros turbo con 310 HP y 430 lb-pie
- V8 de 5.3 litros con 355 HP y 383 lb-pie
- V8 de 6.2 litros con 420 HP y 460 lb-pie
- L6 de 3.0 litros diesel con 305 HP y 495 lb-pie

#### TRANSMISIÓN

- Automáticas de 8 y 10 velocidades

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente multibrazo



#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Multihoja

equipamiento, esperábamos más de una pickup denominada "premium".

La Sierra Crew Cab, como muchas camionetas de media tonelada, ofrece una generosa cantidad de espacio para los pasajeros en el interior. Los que están sentados en la primera fila tienen 43.0 pulgadas de espacio para la cabeza y 44.5

pulgadas de espacio para las piernas, más de lo que obtienes en la nueva F-150 SuperCrew (40.8 / 43.9 pulgadas). Mientras tanto, la segunda fila de la Sierra tiene 39.8 pulgadas de espacio para la cabeza y un sólido 35.2 pulgadas de espacio para las piernas.

Los asientos en ambas filas del modelo

Denali usan un cuero Jet Black que es flexible, y ambos asientos de la primera fila están calefatsados. Combina esos cómodos asientos con una insonorización sublime y un comportamiento agradable en la carretera, y la GMC Sierra es una forma cómoda de pasar horas de conducción en la carretera. Lo que hace que esta Sierra en particular sea tan cómoda es la suspensión premium Denali con amortiguadores adaptables, que es una de las pocas características realmente premium de esta camioneta.

Pero donde más destaca esta Sierra en particular es su caja. El paquete CarbonPro recubre la parte trasera de la Sierra con un compuesto de fibra de carbono que es más fuerte y más duradero que el que encontrarás en cualquier otra camioneta de fábrica, agrega un pie cúbico adicional de volumen para su carga útil y ayuda a perder 60 libras de peso. Además, obtienes el portón trasero exclusivo MultiPro, sin duda nuestra característica favorita en toda esta camioneta. >>



### TECNOLOGÍA Y CONECTIVIDAD

La pantalla más grande que puedes obtener en la GMC Sierra es de 13.4 pulgadas. La Silverado tiene una pantalla a juego, dado que las dos camionetas son prácticamente idénticas por dentro y ambas pantallas son relativamente fáciles de usar. Al menos, el diseño de la casa en la Sierra es fácil de analizar (como lo es en el Chevy), con logotipos de colores coordinados y Apple CarPlay y Android Auto. También hay un punto de acceso wi-fi 4G LTE disponible.

Pero la Sierra tiene algunas características de alta gama que las otras camionetas no tienen. Hay una gran pantalla frontal a modo de panel de instrumentos de 3x7 pulgadas que ofrece 11 características funcionales, así como un espejo retrovisor de segunda generación que nos gusta bastante. Esta versión del espejo de la cámara retrovisora puede hacer zoom y ajustar el brillo según sea necesario y proyecta una imagen clara del entorno trasero. >>



camioneta: **GMC SIERRA 1500**

PHOENIX GAGA  
JOKER  
FOLIE À DEUX

THE WORLD IS A STAGE

10.04.24



Para remolcar y transportar, la Bed View Camera viene de serie en este modelo, lo que permite al conductor ver su carga a través de la pantalla de infoentretenimiento. Eso también se combina con una cámara HD Surround Vision, que ofrece una vista trasera del remolque conectado, una vista transparente de dicho remolque e incluso una vista del interior del remolque. Estas son algunas de las mejores cámaras que se ofrecen en toda la clase.

Uno de los sistemas que nos fascinan es Super Cruise. GM lo ofrece desde hace varios años en un número muy selecto de vehículos y ahora llega a GMC. Y esta versión es aún mejor porque no solo conduce por la carretera por ti, sino que ahora también realiza sus propios cambios de carril, se adapta al tráfico que ingresa desde las rampas de entrada y maneja las zonas de construcción como un campeón. ¿Qué significa esto para ti? Significa que llegarás a tu destino relajado y más descansado y, al mismo tiempo, habrás disfrutado mucho del viaje. Nos hemos dado cuenta de que Super Cruise debe experimentarse de primera mano para ser realmente comprendido y apreciado. Además también funciona mientras se arrastra un remolque. Y ni una sola vez nos hemos sentido inseguros al usarlo: está muy bien concebido y ejecutado por expertos. Lo único que no nos gusta es que ahora forma parte de una suscripción de OnStar por \$25 adicionales al mes.

## MOTOR Y TRANSMISIÓN

La GMC Sierra Denali tiene disponibles cuatro motores diferentes. Los ya conocidos V8 de gaso-

lina, de 5.3 y 6.2 litros, un diésel turboalimentado de seis cilindros en línea de 3.0 litros y la más reciente adición es un cuatro en línea de 2.7 litros turbocargado. Los primeros tres están combinados con una transmisión automática de 10 velocidades; mientras que el motor más pequeño lleva acoplada una caja de ocho marchas. El motor V8 de 6.2 litros de la Sierra es potente, con suficiente torque a bajas revoluciones para mover la camio-

neta de 5,000 libras desde cero con brío y aún mucha potencia en el rango de revoluciones para rebasar en carretera. La transmisión automática de 10 velocidades que lo maneja todo es suave como la seda y, en este caso, dirige la potencia a las cuatro ruedas. Hay cuatro modos de conducción diferentes en la Sierra: Tour, Sport, Off-Road y Tow / Haul, que le dan a la camioneta una sensación notablemente diferente. >>



camioneta: **GMC SIERRA 1500 2024**

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

ARBOL  
PUBLISHING



Los amortiguadores adaptativos de la Denali la hacen sentir más precisa en las curvas que otros pickups de esta clase con configuraciones más tradicionales. Todavía hay un movimiento corporal notable, la física permanece invicta, pero la Sierra está impresionantemente preparada para ella. Solo la Ram 1500 con su suspensión neumática adaptativa rivaliza con la GMC en este aspecto. La Sierra 1500 Crew Cab con tracción en las cuatro ruedas remolca hasta 9,800 libras con el paquete Trailering estándar. En el extremo superior, esta camioneta puede remolcar 11,800 libras con la caja estándar y la configuración correcta, pero ese número aún es bajo en comparación con los de Ford, Chevy y Ram. Su prima Chevrolet, la Silverado, mueve hasta 13,300 libras en la configuración correcta.

Hablando de rendimiento, la Denali te da sólo 16 millas por galón en ciudad, 20 en carretera y 17 combinadas, esta Sierra con motor V8 cierta-

mente no es precisamente frugal en su consumo de combustible. En comparación, la Sierra de gasolina más eficiente, un modelo de tracción sencilla con un seis cilindros, alcanza hasta 26 mpg combinado. Contra alternativas con especificaciones comparables de Ford, Chevy, Nissan y Toyota, sin embargo, la Sierra con motor V8 se encuentra en algún lugar en el medio del grupo.

## SEGURIDAD

La Sierra prácticamente no tiene funciones de seguridad avanzadas de costo cero. Lo único estándar, a este respecto, es un recordatorio para el asiento trasero. Sin embargo, en la Denali la alerta de cambio de carril, de tráfico cruzado trasero y la asistencia de estacionamiento delantera y trasera vienen de serie. Pero el equipo básico como el frenado automático de emergencia (AEB) todavía cuesta más en todos los modelos, y aquí está incluido en el costoso paquete Denali



Ultimate de más de 4 mil dólares. Obtendrás más seguridad estándar de Ford y Ram.

El paquete Denali Ultimate agrega AEB más una cámara de 360 grados con dos cámaras de remolque, el espejo de la cámara retrovisora que tanto nos gusta, asistente de mantenimiento de carril con advertencia de cambio de carril, control de cruceo adaptativo y luces altas adaptables, además de algunas otras opciones. Si puedes aceptar el alto precio de venta de este paquete, las características de seguridad activa bien lo valen; el control de cruceo adaptativo avanzado y las cámaras de remolque de alta gama hacen que valga la pena el precio de admisión.

Por último, hablemos del precio. El costo de entrada de la Sierra es de casi \$40,000; pero si quieres una con cabina Crew el precio se eleva casi a 49,000 dólares. Eso sí, si te das vuelo con una Denali con el V8 de 6.2 litros, superar los \$80,000 no es tan complicado. Sin duda, en GMC han hecho un muy buen trabajo con la Sierra, aunque el elevado costo que implica acceder a algunas de las mejores opciones de equipamiento la pone un poco en desventaja con otras rivales que ofrecen más equipo de serie. [77L](#)





**BUSINESSFUNDING4YOU**  
BUSINESS LENDING EXPERTS

# PRESTAMOS PARA TODO TIPO DE NEGOCIOS!

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

### REQUISITOS:

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



### UTILIZARLO PARA:

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

**MAL CREDITO  
NO HAY PROBLEMA!**

**RAPIDO  
Y FACIL!**

Si ha sido rechazado por su banco  
nosotros le podemos ayudar



# HIPERTENSIÓN

## **ASESINO** SILENCIOSO

ENTRE LAS MÚLTIPLES ENFERMEDADES QUE PUEDEN AFECTAR A LOS CAMIONEROS CON MAYOR FRECUENCIA, LA PRESIÓN ARTERIAL ELEVADA ES MUY PELIGROSA, PUES AL NO TENER SÍNTOMAS CLAROS, ES FÁCIL PASARLA POR ALTO. SIN EMBARGO, TENER HIPERTENSIÓN PODRÍA DESCALIFICARTE PARA CONDUCIR UN CAMIÓN COMERCIAL, POR LO QUE ES DE VITAL IMPORTANCIA QUE REVISES TU PRESIÓN CONSTANTEMENTE. »



La nación depende en gran medida de los camioneros para entregar de forma segura los productos que estamos acostumbrados a utilizar a diario. Para entregar esas mercancías de forma segura y rápida, los camioneros pasan largas horas en la carretera, a menudo a todas horas del día y de la noche. La conducción de camiones ocupa regularmente un lugar destacado en la lista de las ocupaciones más peligrosas en los Estados Unidos. Las muertes por conductores de camiones han aumentado constantemente desde 2015, y en 2019 alcanzaron un máximo de 843. Si bien los conductores de camiones deben lidiar con largas jornadas, inclemencias del tiempo y accidentes de transporte; también tienen un alto riesgo de padecer enfermedades crónicas.

Las enfermedades crónicas son las principales causas de muerte y discapacidad en Estados Unidos, y también son un factor importante en los costos de atención médica. Los conductores de camiones de larga distancia corren mayor riesgo de sufrir estas enfermedades debido a la naturaleza de sus trabajos. Sentarse durante períodos prolongados de tiempo y en horarios prolongados e irregulares, junto con la falta de alimentos salu-



dables disponibles, puede crear barreras para algunos comportamientos saludables que normalmente previenen enfermedades crónicas. Las enfermedades crónicas son afecciones que duran más de un año o más.

De acuerdo con los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades, seis de cada diez adultos en los EE. UU. viven con una enfermedad crónica y cuatro de cada diez adultos tienen dos o más. Muchas enfermedades crónicas son causadas por el consumo de tabaco, la mala nutrición, la falta de actividad física y el consumo excesivo de alcohol. Cuando se trata de camioneros en particular,

Aunque la mayoría de las condiciones de salud son fáciles de diagnosticar y tratar, hay una en particular que es difícil de detectar: la presión arterial alta. Esto se debe a que la presión arterial alta (también conocida como hipertensión) a menudo no muestra ningún síntoma y eso es un problema real. Si no se trata, la presión arterial alta puede generar problemas importantes para los conductores de camiones, entre ellos:

- Un corazón agrandado, un gran riesgo de insuficiencia cardíaca.
- Aneurismas en los vasos sanguíneos, que pueden ser fatales.
- Insuficiencia renal.
- Problemas de visión y ceguera.

el Instituto Nacional de Seguridad y Salud Ocupacional (NIOSH) informa que son más susceptibles a experimentar múltiples afecciones crónicas. Los camioneros tienen el doble de probabilidades de ser obesos en comparación con otros trabajadores. Además, los camione-





ros tenían el doble de probabilidades de fumar en comparación con otros trabajadores; las camioneras tienen tres veces más probabilidades de ser fumadoras que otras trabajadoras. Muchos camioneros afirman que fumar les ayuda a combatir la fatiga. Aproximadamente

el 26% de los camioneros informaron tener hipertensión y el 14% informaron haber sido diagnosticados con diabetes.

Se estima que más de 65 millones de estadounidenses (alrededor de un tercio de la población adulta) tienen presión arterial alta, y una de

cada tres de esas personas no sabe que está afectada. Los conductores de camiones tienen un mayor riesgo de presión arterial alta que otros, principalmente debido a la naturaleza de su trabajo. Algunas de las causas de la presión arterial alta incluyen:

- Una dieta pobre con demasiada sal – Comer saludablemente en el camino es un verdadero desafío, y muchos camioneros optarán por la comida rápida. Desafortunadamente, la alta proporción de sal y la falta de otros nutrientes es un factor de riesgo.

- Demasiado alcohol: muchas empresas tienen una política y procedimientos de prueba de drogas y alcohol para garantizar que los empleados no beban en el trabajo, pero no puedes controlar lo que sucede después de las horas de trabajo.

- Falta de ejercicio – Pasar casi toda su vida laboral al volante de un camión deja poco tiempo para hacer ejercicio. Tener sobrepeso u obesidad aumenta significativamente las posibilidades de presión arterial alta.

- Estrés y ansiedad: tratar con otros usuarios de la carretera puede crear un estrés significativo para los conductores de camiones de larga distancia.▶▶

**▲ Vehículo Encendido** X

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

# ¡No asumas riesgos!

# Rastreo Satrack GPS

Te alerta cuando encienden o mueven tu camión sin autorización.

¡COTIZA AHORA!

☎ (786) 8339897

☎ (786) 3326933

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

 **satrack**



## DIAGNÓSTICO

La presión arterial generalmente debe medirse en ambos brazos para determinar si hay una diferencia. Es importante que la cinta que cubre el brazo sea del tamaño adecuado. Las mediciones de la presión arterial

se dividen en varias categorías:

- Presión arterial normal. Se considera así si está por debajo de 120/80 mm Hg.
- Presión elevada. Es una presión sistólica que oscila entre 120 y 129 mm Hg y una presión diastólica por debajo (no por encima) de

80 mm Hg. La presión arterial elevada tiende a empeorar con el tiempo a menos que se tomen medidas para controlar la presión arterial. La presión arterial elevada también puede llamarse prehipertensión.

- Hipertensión etapa 1. Es una presión sistólica que varía de 130 a 139 mm Hg o una presión diastólica que varía de 80 a 89 mm Hg.

- Hipertensión etapa 2. Es una presión sistólica de 140 mm Hg o más o una presión diastólica de 90 mm Hg o más.

- Crisis hipertensiva. Una medición de presión arterial superior a 180/120 mm Hg es una situación de emergencia que requiere atención médica urgente. Si obtienes este resultado cuando te tomas la presión arterial en casa, espera cinco minutos y vuelve a realizar la prueba. Si tu presión arterial sigue siendo tan alta, comunícate con tu médico de inmediato. Si también tienes dolor en el pecho, problemas de visión, entumecimiento o debilidad, dificultad para respirar o cualquier otro signo o síntoma de un derrame cerebral o un ataque al corazón, llama al 911 o al número médico de emergencia local.▶▶



# 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**





Ambos números en una lectura de presión arterial son importantes. Pero después de los 50 años, la lectura sistólica es aún más importante. La hipertensión sistólica aislada es una condición en la cual la presión diastólica es normal (menos de 80 mm Hg) pero la presión sistólica es alta (mayor o igual a 130 mm Hg). Este es un tipo común de presión arterial alta entre las personas mayores de 65 años.

Debido a que la presión arterial normalmente varía durante el día y puede aumentar durante una visita al médico (hipertensión de bata blanca), es probable que tu médico tome varias lecturas de presión arterial en tres o más lecturas separadas. citas antes de que te diagnostique presión arterial alta.

El médico puede pedirte que registres tu presión arterial en casa para proporcionar información adicional y confirmar si tienes presión arterial alta. El monitoreo en el hogar es una forma importante de confirmar este diagnóstico, verificar si tu tratamiento está funcionando o diagnosticar el empeoramiento de la presión arterial alta. Los monitores de presión arterial para el hogar están ampliamente disponibles, son baratos, y no necesitas una receta para comprar uno.

Asegúrate de usar un dispositivo validado y verifica que la manga te ajuste bien. Lleva el monitor al consultorio de tu médico para verificar su precisión una vez al año. Habla con tu médico acerca de cómo comenzar a controlar tu presión arterial en casa. La Asociación Estadounidense del Corazón no recomienda los dispositivos que miden la presión arterial en la muñeca o el dedo porque pueden proporcionar resultados menos confiables.



## TRATAMIENTO

Cambiar tu estilo de vida puede ayudar a controlar y controlar la presión arterial alta. El médico puede recomendarte que hagas

cambios en tu estilo de vida, como:

- Llevar una dieta saludable para el corazón con menos sal.
- Hacer actividad física regularmente.



- Mantener un peso saludable o bajar de peso si tienes sobrepeso u obesidad.
- Limitar la cantidad de alcohol que bebas.

Pero a veces los cambios en el estilo no son suficientes. Si la dieta y el ejercicio no ayudan, tu médico puede recomendarte medicamentos para bajar la presión arterial.

El Departamento de Tránsito y la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA por sus siglas en inglés) no mantienen una "lista maestra" de medicamentos recetados que los conductores tienen permitido o prohibido tomar. Las pautas de la FMCSA dejan en manos del médico personal del conductor para asegurarse de que cualquier medicamento para la presión arterial que esté tomando el conductor no "afectará negativamente la capacidad del conductor para operar un vehículo comercial motorizado de manera segura".

El tipo de medicamento que te receten depende de las mediciones de presión arterial y de tu salud en general. Dos o más medicamentos para la presión arterial a menudo funcionan mejor que uno. A veces, encontrar el medicamento o la combinación de medicamentos más eficaz es una cuestión de prueba y error. »»



## HIPERTENSIÓN AL VOLANTE

Si tienes presión arterial alta, puedes estar en condiciones de conducir siempre que trabajes para reducir la hipertensión en etapa 1 o 2. Tu exámen físico del DOT se convertirá en parte de tu registro de manejo y es posible que estés certificado médicamente para conducir un camión entre tres meses y un año, según la gravedad de tu presión arterial alta.

Las Regulaciones Federales de Seguridad de Autotransportes (FMCSR, por sus siglas en inglés) han establecido pautas médicas para los estándares de salud relacionados con la presión arterial. Un conductor de camión puede tener una certificación médica para conducir durante un período de dos años si tiene una presión arterial de menos de 140 sistólica y menos de 90 diastólica. Eso puede cambiar si se detecta hipertensión.

Un conductor puede recibir una certificación médica para conducir durante un período de un año si se le ha diagnosticado hipertensión en etapa 1 con una presión arterial sistólica de 140-159 y/o una presión arterial diastólica de 90-99, pero se deben realizar exámenes de certificación anual y cada año a partir de entonces debe ser inferior a 140/90.

Un conductor con hipertensión en etapa 2 que tenga una presión arterial sistólica de 160-179 y/o una presión arterial diastólica de 100-109 puede recibir una certificación única de tres meses para reducir su presión arterial a menos o igual a 140 /90 y si demuestra 14/90, podrá recertificarse por un año a partir de la fecha del examen inicial.

Un conductor con hipertensión de etapa 3 y una presión arterial de 180 sistólica y/o diastólica de 110 está descalificado. Es posible que no estén habilitados, ni siquiera temporalmente, hasta que su presión arterial sea inferior a 140/90. En ese momento, el conductor puede ser certificado por 6 meses y cada seis meses a partir de entonces si al volver a controlar la presión arterial es inferior a 140/90.

Como ya mencionamos, es posible que te receten medicamentos para reducir su presión arterial, mientras que otros pueden tratar de cambiar tu estilo de vida para tener las cosas bajo control. Ambos métodos son aceptables si tu presión arterial se reduce al umbral de 140/90. La recertificación para las personas con presión arterial superior a 140/90 es anual en lugar de cada dos años.


Los síntomas de la presión arterial alta



incluyen latidos cardíacos irregulares, cansancio, cambios en la visión, fuertes dolores de cabeza, hemorragias nasales, confusión, sangre en la orina, dificultad para respirar y palpitaciones en el cuello, los oídos o el pecho.

Es importante controlar la presión arte-

rial para evitar un mayor riesgo de enfermedad cardíaca y otras afecciones de salud graves. Cualquier nivel de hipertensión puede aumentar el daño a las arterias y provocar daños corporales potencialmente mortales. La mala circulación puede dañar los vasos

sanguíneos y provocar daño cerebral, accidente cerebrovascular y daño o insuficiencia renal. Sus ojos pueden verse afectados si hay daños en los vasos sanguíneos, lo que dificulta la certificación médica para conducir un camión. 



## ¿Cuántos Códigos Expresos lleva?

**CONSULTE Y CARGUE AL INSTANTE EL SALDO DE SUS CÓDIGOS EXPRESOS**

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

[www.comdata.com/expresscode](http://www.comdata.com/expresscode)



 **COMDATA**  
Payment Innovation



¿QUIERES SER

# CA MIO NE RO?

La planificación de rutas es una gran parte de la rentabilidad durante los meses de cosecha. Por eso te vamos a contar lo que debes saber sobre las rutas estacionales, los requisitos de cumplimiento y cómo preparar tu camión (y a ti) para esta época tan ocupada.

## OPCIONES DE CARRILES DE CARGA

Para los transportistas y corredores, la principal prioridad es llevar esas frutas y verduras frescas a su destino lo más rápido posible, sin ningún daño y antes de que se echen a perder. Entonces pueden usar una combinación de carriles de carga para realizar el trabajo, incluidos envíos completos y parciales, recorridos cortos y cargas de última milla, por ejemplo.

Los cultivos que tienen una vida útil más larga, como los cereales y el maíz, son adecuados para entregas de punto a punto de larga distancia. Entonces, incluso si no tienes un camión refrigerado para esos recorridos cortos y urgentes, es posible que aún puedas transportar cultivos.

## EXCEPCIONES DE HORAS DE SERVICIO

Durante la temporada de cosecha, hay excepciones a los requisitos de HOS para conductores que transportan "productos agrícolas" (productos frescos, ganado, etc.). Si recoges una carga del productor, como una granja o un almacén, estás exento de las reglas de HOS y no tienes que registrar horas si te encuentras dentro de 150 millas del productor.

### POR EJEMPLO:

- Recoges un cargamento de fresas de una granja y las entregas en una tienda a 200 millas de distancia, pero solo necesitas registrar tu tiempo durante las últimas 50 millas del viaje.
- Cuando recoges una carga de soya de un almacén y la entregas a un mayorista a 40 millas de distancia, luego regresas al almacén para una segunda carga, no necesitas registrar nada de ese tiempo. El registro solo es necesario si transportas una carga no agrícola en tu viaje de regreso.

## CUMPLIMIENTO DEL TRANSPORTE INTERESTATAL

Si deseas transportar mercancías a través de fronteras estatales o a través de la frontera de Canadá y México, necesitas una autoridad operativa interestatal y un Número USDOT. También necesitas completar tu Registro de Operador Unificado.

Cuando planees trabajar en una región nueva, tómate un tiempo para investigar:

- Límites de velocidad para camiones pesados
- Límites de velocidad para rutas específicas
- Requisitos de seguro para camiones
- Reglas de la estación de pesaje

Además, investiga los peajes que puedas encontrar y cómo pagarlos. Si tienes un transpondedor de pase de peaje, asegúrate de que sea compatible con los peajes en los estados donde conducirás.

## RETRASOS

La temporada de cosecha genera mucho tráfico de camiones locales y regionales. Y cuando el tiempo de cosecha coincide con días festivos importantes, proyectos de construcción de carreteras o días pico de viajes, los retrasos pueden ser inevitables. Al planificar rutas, deja tiempo adicional para tener en cuenta la congestión del tráfico. Aprovecha los sistemas de gestión de transporte (TMS) para comunicar retrasos a los transportistas y corredores.

## COSTOS DE COMBUSTIBLE

Espera gastar más de lo habitual en combustible, especialmente si conduces un camión refrigerado. Para ahorrar dinero en la bomba de diesel, considera descargar una aplicación que te muestre dónde están los precios más bajos, o utiliza una tarjeta de combustible que otorga puntos por compras. También puedes negociar recargos por combustible con expedidores y transportistas para ayudar a evitar incurrir en pérdidas si los precios del combustible aumentan.

## DESCANSO

Es importante mantenerse alerta y darse tiempo para descansar. Muchas zonas agrícolas son remotas y no tienen muchos lugares donde detenerse a tomar un descanso. Entonces, si has estado en la carretera por un tiempo y ves una parada de descanso o una parada de camiones, detente y tómate un descanso, incluso si no te sientes cansado. ¡Nunca es mala idea bajarse del camión y estirarse! Incluso si estás aprovechando la excepción HOS para cargas agrícolas, trata de seguir un horario de sueño regular. La falta de

# LO QUE DEBES SABER SOBRE LA TEMPORADA DE COSECHA

LA TEMPORADA DE COSECHA CREA MUCHAS OPORTUNIDADES PARA QUE LOS CAMIONEROS GANEN MUCHO DINERO TRANSPORTANDO PRODUCTOS Y CULTIVOS. EN LAS ZONAS AGRÍCOLAS, LA GRAN DEMANDA DE REMOLQUES REFRIGERADOS PUEDE AUMENTAR LAS TARIFAS DE FLETE Y LOS CAMIONEROS QUE PLANIFICAN CON ANTICIPACIÓN PUEDEN SEGUIR LAS DIFERENTES TEMPORADAS DE COSECHA DE UN ESTADO A OTRO PARA MANTENER EL FLUJO DE EFECTIVO.

sueño puede afectar el tiempo de reacción, la coordinación y el juicio, todo lo cual los camioneros necesitan cuando están detrás del volante.

## MANTÉN TU CAMIÓN


El transporte de cultivos y productos agrícolas a largas distancias supone un gran desgaste para los camiones. Inspecciona minuciosamente tu camión antes de la temporada de cosecha y al

final de cada día. Presta especial atención a las correas, mangueras y neumáticos, y comprueba si hay fugas de refrigerante.

## PREPARA UN KIT DE EMERGENCIA

Probablemente ya tengas uno en la cabina, pero piensa en lo que podrías necesitar si tu camión se avería en un camino rural aisla-

do durante el verano. Aquí hay algunos artículos para agregar a tu kit:

- Agua (un galón por persona, por día)
- Snacks ricos en proteínas y no perecederos
- Protector solar
- Un poncho de lluvia o paraguas.
- Bengalas adicionales
- Chaleco reflectante de alta visibilidad (para reparaciones nocturnas en la carretera) 







# CÓMO FAVORECER MÁS LAS CONDICIONES DE FINANCIAMIENTO

## MUEVE EL FINANCIAMIENTO A TU FAVOR

COMPRAR UN CAMIÓN NO ES COSA MENOR, POR LO CUAL ES IMPORTANTE QUE LOS TÉRMINOS DE LA COMPRA SEAN LO MÁS FAVORABLES PARA TI EN LA MEDIDA DE LO POSIBLE; ¡UN AUMENTO DEL 5% EN LA TASA DE INTERÉS PUEDE DISPARAR TU PAGO TOTAL EN MÁS DEL 70%! POR ESO, ES IMPORTANTE QUE NEGOCIES TÉRMINOS QUE NO TE PONGAN EN APRIETOS FINANCIEROS. »

**A**l comprar un camión, no aceptes la primera opción de financiación que te ofrezcan. A menudo se pueden negociar las tasas de los préstamos del mismo modo que se puede regatear el precio de un camión o la tarifa de una carga. Las tasas de interés varían debido a muchos factores y los administradores financieros tienen cierta libertad a la hora de fijar una tasa para ti. Algunas compañías financieras ofrecen opciones de préstamos:

**Tarifas variables.** La mayoría de los préstamos para camiones tienen una tasa de interés fija, lo que significa que pagas la misma tasa durante todo el plazo del préstamo. A veces puedes conseguir una tasa variable. Por lo general, esto es un buen negocio si las tasas preferenciales se mantienen estables o bajan, pero si las tasas suben demasiado durante demasiado tiempo, como lo han hecho en los últimos años, podrías terminar pagando más de lo que habrías pagado con un préstamo de tasa fija.

**Más capital al principio.** Con esta opción, tus pagos y cargos por intereses mensuales disminuyen con el tiempo. Tener pagos más bajos en la última parte del préstamo ayuda de dos maneras: te brinda más dinero en efectivo para el mantenimiento del camión a medida que envejece y te permite ahorrar para tu próximo pago inicial a medida que se acerca el momento de renovar el equipo.

**Plan de omisión de pago.** Diseñado para camioneros con carga estacional, este plan

te permite perder uno o dos pagos durante tiempos lentos. Los arreglos los haces al momento de la compra. Una variación es una extensión del primer pago, digamos a 45 días, algo que muchos prestamistas están dispuestos a hacer si tu crédito es sólido.

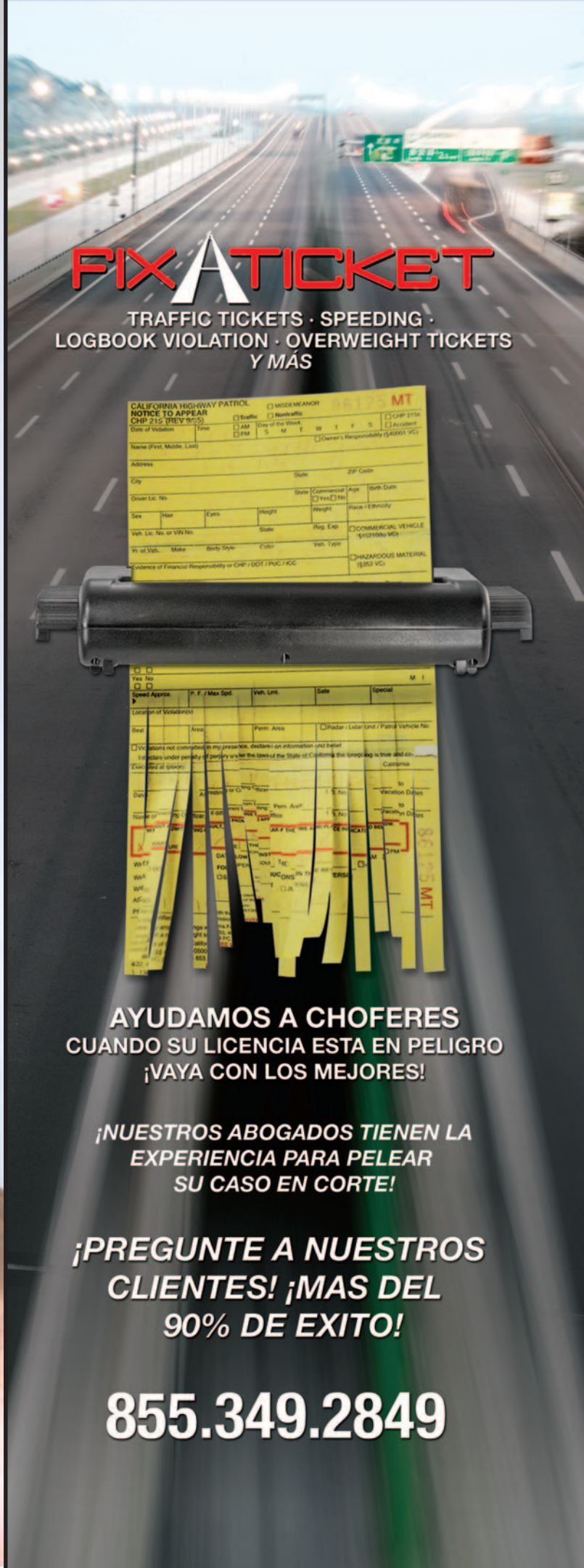
**Programas para compradores con poco efectivo o crédito.** Algunos propietarios-operadores sin dinero en efectivo para un gran pago inicial o acceso a préstamos favorables han tenido éxito comprando en programas de ventas de flotas de camiones usados. A diferencia de muchas compras de arrendamiento en dichos programas, los compradores no tienen que estar afiliados al transportista.

**Un período de préstamo más corto.** Esto significa pagos más altos pero grandes ahorros en intereses. Si estás acostumbrado a los préstamos a 72 meses (generalmente los favoritos del propietario-operador), intenta hacer que un acuerdo a 48 o 36 meses funcione.

**Calificar para una buena tarifa.** Los principales factores que contribuyen a las



tasas de interés son el monto que se paga, el tipo de camión que compra, su puntaje crediticio y la relación préstamo-valor del camión. Para los propietarios-operadores con buen crédito y un pago inicial considerable, muchos bancos locales pueden ofrecer tasas inferiores al 10%. Aquellos con problemas de crédito podrían ver tasas más altas que las de las tarjetas de crédito. »



# FIX A TICKET

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

CALIFORNIA HIGHWAY PATROL NOTICE TO APPEAR  
 CHP 215 (REV 9/05)  Traffic  Non-Traffic  MODERATOR  CHP 215A  Accident  Driver's Responsibility (S0001) VC

Date of Violation: \_\_\_\_\_ Time: \_\_\_\_\_ AM \_\_\_\_\_ PM

Name of Violator (Last, First, Middle, Initial): \_\_\_\_\_

Address: \_\_\_\_\_ State: \_\_\_\_\_ ZIP Code: \_\_\_\_\_

City: \_\_\_\_\_ State: \_\_\_\_\_ ZIP Code: \_\_\_\_\_

Driver Lic. No.: \_\_\_\_\_ State: \_\_\_\_\_ Commercial  Yes  No Age: \_\_\_\_\_ Sex: \_\_\_\_\_ Height: \_\_\_\_\_ Weight: \_\_\_\_\_ Race: \_\_\_\_\_ Eyes: \_\_\_\_\_ Hair: \_\_\_\_\_ Ethnicity: \_\_\_\_\_

Veh. Lic. No. or VIN No.: \_\_\_\_\_ State: \_\_\_\_\_ Reg. Exp.: \_\_\_\_\_  COMMERCIAL VEHICLE (S1290(b)(5) VC)

Wt. of Veh.: \_\_\_\_\_ Make: \_\_\_\_\_ Body Style: \_\_\_\_\_ Color: \_\_\_\_\_ Veh. Type: \_\_\_\_\_  HAZARDOUS MATERIAL (S1253 VC)

Evidence of Financial Responsibility or CHP / DOT / PUC / KCC



Speed Approx. \_\_\_\_\_ P. F. / Max Spd. \_\_\_\_\_ Veh. Lmt. \_\_\_\_\_ Safe \_\_\_\_\_ Special \_\_\_\_\_

Location of Violation(s): \_\_\_\_\_

Area: \_\_\_\_\_ Permit Area: \_\_\_\_\_  Radar / Lidar Unit / Patrol Vehicle No. \_\_\_\_\_

Violations not completed in my presence, declare on information and belief. I declare under penalty of perjury under the laws of the State of California that foregoing is true and correct. I understand all spaces.

Date: \_\_\_\_\_

Signature: \_\_\_\_\_ Title: \_\_\_\_\_

Officer: \_\_\_\_\_

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

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

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

**855.349.2849**



Paga más enganche. Más de un propietario de flota pequeña ha sugerido un “punto óptimo” para la deuda de equipos: esencialmente bastante menos del 50% del valor del camión en el momento de la compra. Algunos propietarios-operadores también confían en esto y compran sólo cuando las reservas de efectivo para nuevas compras son tales que solo necesitan financiar menos del 50% del precio de compra, manteniendo los pagos mensuales bajos. Esta estrategia permitió que más de un propietario aguantara cuando la pandemia de COVID-19 desorganizó los mercados de transporte de mercancías, alterando el equilibrio entre ingresos y costos.

Aunque a algunos propietarios-operadores les puede resultar difícil conseguir financiación, los prestamistas de hoy están más dispuestos a trabajar con compradores de camiones usados que en los años más difíciles de la recesión de 2009. El repunte del transporte de mercancías que siguió hizo que muchos prestamistas volvieran al negocio. Si bien el precio de los camiones siguió subiendo, la capacidad de obtener un retorno económico con esa inversión estaba ahí. Al mismo tiempo, los camiones de alto kilometraje hacen que los prestamistas duden más, y también querrán pagos iniciales decentes, a menudo alrededor del 20%.

Los compradores primerizos podrían ver tasas de interés del 18% al 20% o más, y los compradores primerizos y los compradores con problemas de crédito deben tener cuidado con los cargos por servicios que podrían agregar \$1,000 o más a los pagos mensuales. Cumplir con las obligaciones de deuda y ahorrar para un pago inicial del 25% debería abrir la puerta a la financiación de un comprador por primera vez. A esos compradores también les va bien si llevan tres o cuatro años sin accidentes en el transporte por carretera.



### TASAS Y BUEN CRÉDITO

Con las tasas de interés en aumento constante y rápido durante gran parte de 2022-23 y hasta 2024, es importante saber cuánto puede afectar eso a un préstamo, junto con el impacto beneficioso de lograr un buen puntaje crediticio. Supongamos que un propietario-operador con crédito relativamente bueno

financió \$100,000 en un plazo de cinco años (común para muchos préstamos para camiones) antes de 2022 con un interés del 6%.

**MONTO TOTAL DEL PRÉSTAMO:** \$100,000

**MENSUALIDAD:** \$1,933

**INTERESES PAGADOS A PLAZO COMPLETO:** \$15,997

Ese mismo propietario que compra un año




después, u otro con un puntaje crediticio no tan excelente, podría esperar que el préstamo viniera con tasas de interés mucho más altas. El impacto final es bastante costoso. Un 4.25% adicional de interés, por ejemplo, aumenta los costos del mismo préstamo en mucho más de un 4.25% durante todo el plazo:

**MONTO TOTAL  
DEL PRÉSTAMO: \$100,000**

**MENSUALIDAD:** \$2,137 (o +10.6% sobre los términos de préstamo más favorables)

**INTERESES PAGADOS A PLAZO COMPLETO:** \$28,222 (o +76.4%)

Al tomar una decisión de compra, es importante no apegarse demasiado emocio-

nalmente a un trato antes de cerrarlo. Si estás en conversaciones con un distribuidor de un camión y éste intenta retirar una oferta algo favorable por algo más desfavorable para tu negocio, no tengas miedo de retirarte. Los resultados pueden sorprenderte. 

# GESTIONA LA DETENCIÓN

## **CÓMO MANEJAR** EL TIEMPO DE DETENCIÓN

LOS RETRASOS SON INEVITABLES EN LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE, PERO NO TIENEN POR QUÉ SER SOLAMENTE UN DOLOR DE CABEZA. BIEN GESTIONADOS, PUEDEN SER UNA FUENTE DE INGRESOS ADICIONAL Y UNA HERRAMIENTA PARA NEGOCIAR TARIFAS. ADEMÁS, CON UN PROCEDIMIENTO CLARO DE CÓMO MANEJAR LA SITUACIÓN, TODO MUNDO QUEDA EN PAZ, PUES COMO DICE EL DICHO, SOBRE AVISO NO HAY ENGAÑO. »







POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

La detención es un problema importante para la industria del transporte de mercancías. Según un estudio del Instituto Estadounidense de Investigación en Transporte (ATRI por sus siglas en inglés) publicado en 2023, la detención y los retrasos en las instalaciones de los clientes fueron el cuarto problema más importante de la industria para los conductores y el sexto más alto para la industria en general. De hecho, la detención ha estado en la lista de los diez primeros en la encuesta de ATRI durante más de una década. La detención existe desde hace mucho tiempo y no va a desaparecer.

Demasiados transportistas no cuentan con ningún proceso para gestionar la detención. En cambio, estas empresas simplemente reaccionan en el acto ante cada suceso y esperan, de manera poco realista, que no vuelva a suceder. Las compañías aéreas que tienen más éxito en la mitigación de la detención adoptan un enfoque diferente. Habiendo aceptado el hecho de que la detención es parte de su vida comercial diaria y parte de

### 1. CREA UN PROCESO ESTRATÉGICO

Comienza el trabajo de gestión de la detención creando un proceso bien definido que todos puedan seguir.

- Establece un conjunto de reglas con los clientes que estén claramente articuladas y sean transparentes.
- Asegúrate de tener un conjunto de términos y condiciones existentes que desees que formen parte de un nuevo contrato.
- Dale a tu personal de servicio al cliente cierta libertad para aceptar o rechazar cargas en ubicaciones con un historial de problemas de detención.
- Incluye todas las áreas afectadas del negocio en la política y los procesos de detención: ventas, conductores, administración y back-office.
- Conoce el historial de los lugares donde tus camiones y conductores están siendo detenidos.

### 3. EJECUTA EL PROCESO DILIGENTEMENTE CUANDO SE PRODUZCA LA DETENCIÓN.

Una vez que detengan un camión, sigue de cerca los pasos establecidos en tu proceso de detención.

- Garantiza que la información relevante sea fácilmente accesible para cualquiera que necesite revisarla.
- Notifica a las partes involucradas según lo especificado como parte de tu proceso definido y de acuerdo con las reglas específicas contenidas en los contratos con los clientes.
- Asegúrate de que el conductor sepa lo que se requiere en términos de documentación firmada.
- Deje que Operaciones administre el evento.
- Pasa toda la documentación a Facturación para su resolución.

la industria, gestionan la detención de manera proactiva. Esto se logra estableciendo un proceso bien definido que se sigue consistentemente.

Hay algunas empresas que se llaman arquitectos de soluciones cuyo trabajo (una parte al menos) es evaluar los desafíos que enfrentan las empresas de transporte por carretera y luego ayudar a dar forma a las

soluciones tecnológicas que aborden esos desafíos. Una de ellas, McLeod Software, habló con representantes de varios transportistas de camiones para conocer los procesos de gestión de detenciones que han creado y, a partir de sus aportes, aprendieron sobre algunas de las mejores prácticas para gestionar la detención y el papel que desempeña la tecnología. >>

# 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 AUTOMATIZACIÓN AGILIZA LA GESTIÓN DE LAS DETENCIONES

El contraste entre gestionar la detención manualmente y gestionarla con el apoyo de la mejor automatización es marcado. Sin la tecnología adecuada, las tareas de detención con demasiada frecuencia quedan relegadas a un segundo plano frente a asuntos más urgentes. El resultado es que las notificaciones a los clientes según lo requerido en los contratos del cliente nunca se envían, por lo que no es posible facturar al cliente por el tiempo perdido y los posibles ingresos quedan sobre la mesa. Los esfuerzos del conductor por seguir los procedimientos de detención de la empresa se pierden en la confusión, lo que deja al conductor frustrado y menos propenso a molestarse en seguir los procedimientos en el futuro.

### A CONTINUACIÓN SE MUESTRAN FORMAS EN QUE LA TECNOLOGÍA RESUELVE ESTOS PROBLEMAS:

- La geocerca activa notificaciones automáticas de llegada y salida para el envío.
- Se envían notificaciones automáticas a los clientes cuando hay peligro de que se produzca una detención.
- La automatización de liquidaciones y facturación de entregas automáticamente incluye cargos por detención en la factura y garantiza que los conductores reciban el pago completo por cada evento de detención.
- Los informes y análisis permiten a la dirección tener una visión clara del historial y los patrones de detención.

Con la automatización implementada, a los clientes culpables de detención se les factura de acuerdo con sus contratos, por lo que se generan ingresos. A los conductores se les paga por la molestia de ser detenidos, lo que ayuda a disminuir su frustración. Los datos históricos proporcionan una imagen clara de la detención para que las tarifas puedan renegociarse cuando sea necesario. El resultado general es que los transportistas pueden mitigar sustancialmente las consecuencias negativas de la detención y centrar más atención en mejorar el negocio. 



#### 2. TOMA MEDIDAS ANTES DE QUE SE PRODUZCA LA DETENCIÓN

Vale la pena ser proactivo con la detención y buscar formas de mitigar el daño y los trastornos que puede causar.

- Utiliza el historial de detenciones para evaluar cargas y negociar tarifas.
- Considera negociar una forma de evitar rechazar la carga, como llegar a un acuerdo para programar la carga en un momento del día menos ocupado o en un día diferente de la semana.
- Mantén informados a la central de despacho y a los conductores para que todos sepan con anticipación cuándo una carga corre el riesgo de ser detenida.
- Utiliza la información de los conductores para monitorear todos los movimientos.
- Se diligente en advertir al cliente e involucrar no sólo al consignatario, sino a otros interesados, como la parte controladora.

#### 4. GARANTIZA QUE SE FACTURE A LOS CLIENTES Y SE PAGUE A LOS CONDUCTORES

Es trabajo de facturación asegurarse de que todo esté en su lugar para facturar a los clientes por la detención y pagar a los conductores de manera oportuna por ser detenidos. Si el departamento de facturación encuentra que falta algo, trabajarán con Operaciones y el conductor, pero en este punto Facturación debería seguir a cargo.

- La detención normalmente se incluye en la factura de carga como un accesorio, aunque algunos clientes solicitan que la detención se facture por separado.
- A los conductores de la empresa se les debe pagar por todos los eventos, pero puede haber requisitos adicionales para los propietarios-operadores.



# EFICIENCIA CONSECUENTE

MAN es Gama de Camiones

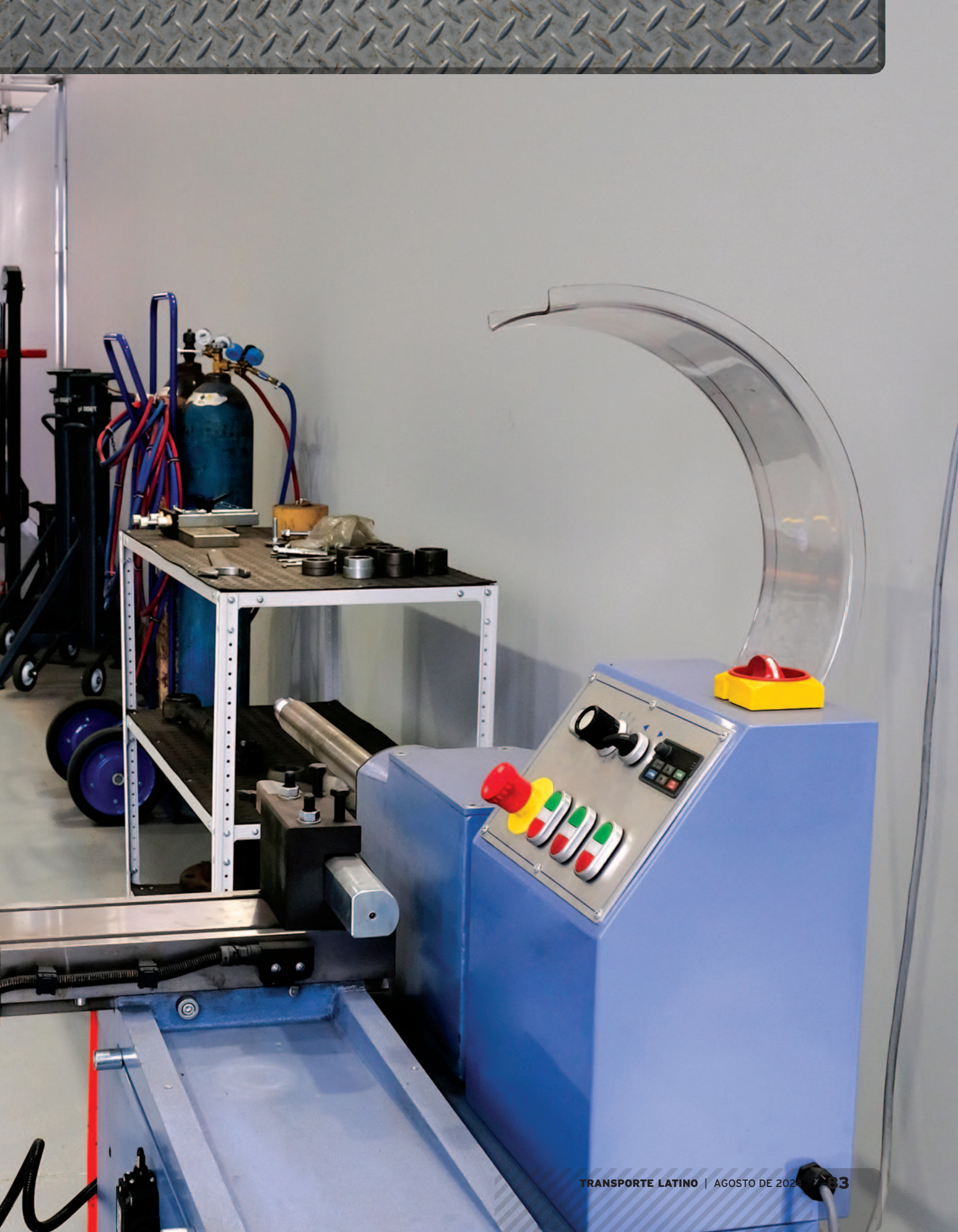




# PROGRAMA EL MANTENIMIENTO Y MAXIMIZA TIEMPO EN SERVICIO

## **PROGRAMAR** PARA GANAR

EN LA ERA DE LA INFORMACIÓN, ES CRUCIAL RECOPIRAR DATOS DE MANTENIMIENTO DE TUS CAMIONES PARA PODER GESTIONAR ÉSTE DE LA MANERA MÁS EFICIENTE POSIBLE. CON LAS HERRAMIENTAS DIGITALES ACTUALES, HACERLO ES CADA VEZ MENOS COMPLICADO Y ES UNA PRÁCTICA QUE PODRÍA AHORRARTE MUCHOS DISGUSTOS Y DINERO. »



**E**n el panorama logístico moderno y altamente dinámico, el mantenimiento de flotas requiere un enfoque ágil y adaptable a la programación. Satisfacer las demandas del mercado y mantenerse al día con el rápido flujo de mercancías podría ejercer presión sobre las operaciones y provocar averías inesperadas si todavía utilizas un sistema de programación de mantenimiento obsoleto.

Para evitar o al menos minimizar estos riesgos, lo mejor es aprovechar los avances en las tecnologías de sistemas de mantenimiento y mejorar la forma en que gestionas tu flota. El uso de herramientas de vanguardia para tu protocolo de mantenimiento puede mejorar significativamente el tiempo de actividad e impactar positivamente la eficiencia y los resultados de tus operaciones comerciales.

La integración de tecnologías digitales y sistemas de software para inspecciones de rutina y mantenimiento preventivo puede mejorar el rendimiento del vehículo, mejorar la seguridad y extender la vida útil del vehículo. El Internet de las cosas (IoT por sus siglas en inglés), la inteligencia artificial (IA) y la telemática de flotas están revolucionando el diagnóstico de vehículos y tú los necesitas para mantenerte por delante de la competencia.

## MEJORES PRÁCTICAS EN LA PROGRAMACIÓN DEL MANTENIMIENTO DE FLOTAS

Adoptar tan solo algunas de las mejores prácticas a adoptar en la programación del mantenimiento de la flota que ayudarán a mantener tus camiones en óptimas condiciones en el avanzado panorama logístico actual.

## APROVECHA LA INTEGRACIÓN DE DATOS PARA PREVENIR EL TIEMPO DE INACTIVIDAD

Es más fácil que nunca obtener acceso a grandes volúmenes de datos que pueden proporcionar información muy útil, como patrones y tendencias logísticas. Esto puede ayudarte a predecir con mayor precisión retrasos e interrupciones antes de que ocurran. El análisis predictivo es una herramienta poderosa para desarrollar un programa de mantenimiento de flota eficiente que te garantice el uso más óptimo de tus recursos.



La integración de datos también protege los datos confidenciales del vehículo contra filtraciones, brindándote una mayor integridad de la información y dando como resultado una base más confiable para el mantenimiento y la reparación.

La era digital está fuertemente impulsada por la información, y el mantenimiento de flotas

es una de las industrias que obtiene más conocimientos a partir de la integración de datos que son cruciales para maximizar el tiempo de actividad de los vehículos. Las decisiones basadas en datos conducirán a configuraciones de transporte más eficientes, una mejor planificación de la distribución de la carga y programas de mantenimiento más precisos.



## OPTIMIZACIÓN DE LOS PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO

El uso de datos para una mejor previsión implica herramientas avanzadas como aplicaciones de gemelos digitales automotrices. Los gemelos digitales son réplicas virtuales o planos de vehículos que pueden ayudar a los fabricantes y usuarios de automóviles con

monitoreo en tiempo real, simulando escenarios que conducen a averías, probando remotamente el rendimiento del vehículo y comunicando el estado al fabricante, lo que resulta en programas de mantenimiento más optimizados.

Esta innovación puede ayudar a monitorear, predecir y simular varios escenarios rela-

cionados con el mantenimiento y ajustar los cronogramas para lograr la máxima eficiencia. Además, la integración de análisis predictivos y algoritmos de aprendizaje automático puede mejorar la precisión de estos cronogramas al analizar datos históricos e identificar patrones, lo que lleva a acciones de mantenimiento proactivas y oportunas. >>>

## CAPACITACIÓN Y DESARROLLO DE HABILIDADES

La sinergia de la tecnología y el capital humano en el mantenimiento de flotas se ha fortalecido: comprender los nuevos sistemas de vehículos es imperativo para una programación eficaz del mantenimiento de flotas. Es necesario proporcionar a tu equipo de

mantenimiento programas de capacitación integrales para brindarles una mejor comprensión de los nuevos conceptos en diagramas de cableado automotriz, así como electrónica de potencia, sistemas avanzados de asistencia al conductor y tecnologías de vehículo a red si tu flota incluye o planea incluir vehículos eléctricos.

Cubrir las lagunas de habilidades garantiza que los técnicos puedan manejar y gestionar con habilidad cualquier problema de mantenimiento que involucre modelos y sistemas de vehículos nuevos y antiguos. Con un equipo capaz, la programación y el rendimiento del mantenimiento de tu flota podrían dar como resultado un mejor tiempo de actividad del vehículo.



## IMPLEMENTACIÓN DE UN SÓLIDO SISTEMA DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO

Como se mencionó, la clave para una programación de mantenimiento de flotas más optimizada es el acceso a datos que pueda aprovechar para una planificación y ejecución precisas. Tener un sistema de gestión de man-


tenimiento sólido y basado en tecnología puede ahorrarte gastos de reparaciones, recursos humanos y posibles tiempos de inactividad debido a demandas insatisfechas de los clientes y requisitos de entrega estrictos.

Una de las integraciones más valiosas para adoptar en su sistema de gestión de mantenimiento actual es la telemática de flotas, la

cual recopila y transmite una variedad de datos en tiempo real sobre la ubicación y el estado del vehículo, desviaciones de los cronogramas planificados, diagnósticos del vehículo, problemas de mantenimiento, situaciones del tráfico, comportamiento del conductor, eficiencia del combustible y más. Estas métricas críticas de vehículos te brindarán la información que necesitas para agilizar y optimizar la programación de mantenimiento de tu flota y las operaciones generales.

## MANTENIMIENTO DE PRIMER NIVEL, MAYOR TIEMPO DE FUNCIONAMIENTO

Ya seas propietario de una flota o una empresa de logística que dependa en gran medida de servicios de terceros, te beneficiarás enormemente de estas mejores prácticas y herramientas de vanguardia para una programación eficiente del mantenimiento de la flota. La transición de procesos puramente manuales a procesos digitales aumenta significativamente la calidad del sistema de gestión. Esto, a su vez, maximiza el tiempo de actividad del vehículo y extiende su vida útil, brindándole la mayor rentabilidad posible sobre tus activos más importantes.

Además de esto, las entregas rápidas y eficientes dan como resultado la satisfacción del cliente y mejores asociaciones con proveedores y otros proveedores. Estos pueden tener un impacto directo en tu éxito a largo plazo y en el crecimiento empresarial. Mantener las condiciones óptimas para tu flota impulsará tu negocio, por lo que es una buena decisión aprovechar los recursos disponibles que se alineen con tus objetivos. 



# DISFRUTA EL VIAJE

## HONDA REBEL 1100T DCT 2024

Pocas cosas se comparan con enlazar curva tras curva a bordo de una motocicleta y si le sumas la comodidad de una transmisión automática, la experiencia es aún más placentera. La Rebel 1100T es ideal para hacer viajes cortos derrochando estilo a cada paso. »





**M**uchos motociclistas, incluyéndome a mí, comenzaron en el mundo de las dos ruedas a bordo de una Honda Rebel y no necesitan abandonar el barco una vez que estén listos para algo con más potencia. La línea Rebel de Honda incluye cilindradas de 300, 500 y 1100, lo que proporciona una escalera para que los motociclistas suban cuando les apetezca algo más grande. La gama se amplió el año antepasado con la incorporación de la Rebel 1100T DCT, una crucero estilo bagger.

La "T" en "1100T" significa "touring" y las características adicionales incluyen un carenado tipo murciélago y alforjas con un espacio de almacenamiento combinado de 35 litros: no hay suficiente espacio para llevar todas tus pertenencias, pero sí suficiente para ropa y artículos personales durante unos días. El carenado incluye un parabrisas corto y hay disponibles parabrisas más altos o más cortos como opción. En versión estándar, la Rebel 1100 está configurada para un conductor solitario, pero hay disponibles un asiento de pasajero y estriberas. Para 2024, las opciones de color incluyen Negro Metálico y Verde Blindado Mate Metálico.

La Rebel 1100 entró en escena en 2021. Está propulsada por el bicilíndrico paralelo Unicam de 1,083 cc refrigerado por líquido de la Africa Twin, pero modificado para una aplicación de crucero. Con 87 HP y 72 lb-pie de torque, la Rebel 1100 genera menos potencia que la Africa Twin, pero el torque máximo llega antes en el rango de revoluciones (4,750 rpm frente a 6,250 rpm). El motor tiene un cigüeñal de 270 grados para un carácter retumbante similar al de un V-Twin, y la Rebel usa diferentes perfiles de árbol de levas y sincronización de encendido para sus dos cilindros: uno genera más potencia por debajo de 4,000 rpm y el otro genera más potencia por encima de 4,000 rpm. Viene con cuatro modos de conducción (Rain, Sport, Tour y User, que es personalizable), cada uno con diferentes configuraciones para la respuesta del acelerador, control de tracción, freno motor y los puntos de cambio de la transmisión en las versiones DCT.

Al igual que con varios modelos de la línea Honda, la Rebel 1100 está disponible con una caja de cambios manual de 6 velocidades o una transmisión automática de doble embrague de 6 velocidades. La DCT es una opción popular y representa aproximadamente la mitad de las ventas de los modelos en los que está disponible, incluidos Africa Twin, Gold



Wing y NC750X. Con DCT, no hay palanca de embrague ni palanca de cambios de pie. Simplemente suelta el freno de mano, coloca la moto en Drive y conduce. Los motociclistas que quieran tener más control pueden cambiar al modo manual y usar las paletas de cambio en el lado izquierdo del manillar para cambiar de marcha. Para 2024, la Rebel 1100T está disponible en opción manual o DCT.

La belleza del DCT es que permite al motociclista dedicar más tiempo a concentrarse en

el viaje y menos tiempo a preocuparse por cambiar de marcha. No es necesario subir y bajar cambios mientras circulas por la ciudad, lo que significa que puedes prestar más atención al tráfico y tu mano izquierda no se cansará de tirar de la palanca del embrague. Cuando emprendas un paseo más pintoresco, tendrás más tiempo para admirar la vista. Y cuando entres en las curvas y desees tener más control, puedes poner la moto en modo Manual y cambiar con las paletas de cambio. >>



En cada uno de los cuatro modos de conducción la pantalla LCD redonda muestra configuraciones de potencia, control de tracción y freno motor, y estos parámetros se pueden ajustar en el modo configurable por el usuario. Mientras estás en modo Automático, también se muestra el parámetro de puntos de cambio. La representación visual de cómo cada modo cambia la experiencia de conducción en la pantalla facilita la configuración de tus parámetros preferidos. Las características adicionales incluyen control de crucero y un puerto de carga USB-C ubicado debajo del asiento.

Cuando conduzco una motocicleta con transmisión manual, la dejo en marcha cuando está estacionada. Eso no es posible en la Rebel 1100T DCT, ya que siempre cambia a neutral cuando se apaga. Para evitar que se desplace, hay una palanca del freno de mano en el lado izquierdo del manillar. Poner el freno de estacionamiento es bastante fácil, pero me resultó un poco difícil soltarlo, lo que implica tirar de la palanca hacia atrás mientras presionas un botón en el costado, lo que requiere dos manos. Esto significa que no hay manos en el manillar cuando se suelta el freno, por lo que necesitas mantener el pie derecho en el pedal del freno trasero para evitar que la moto se balanceara cuando se detenía en una pendiente. Esto requiere un poco de aprendizaje, pero no fue un problema una vez que me acostumbré.

Las tareas de suspensión están a cargo de componentes Showa, con una horquilla no ajustable de 43 mm con 4.8 pulgadas de recorrido y un par de amortiguadores traseros con precarga ajustable, depósitos a cuestas y 3.7 pulgadas de recorrido. La potencia de frenado proviene de una pinza delantera de 4 pistones de montaje radial con un disco de 330 mm y una pinza trasera de 1 pistón con un disco de 256 mm. El ABS es estándar y, aunque pocos conductores lo necesiten, el sistema de control de par seleccionable (término de Honda para el control de tracción) incluye tres niveles de control de caballito.

Con estriberas altas de montaje medio, la Rebel 1100 tiene un impresionante ángulo de inclinación de 35 grados. La distancia entre ejes es de 59.8 pulgadas, el peso húmedo es de 520 lb y la capacidad de combustible es de 3.6 galones. Honda podría haber agregado más capacidad de turismo a esta motocicleta con un tanque de combustible más grande.

Durante una mini prueba, la luz de bajo combustible se encendía cada vez que el cuentakilómetros parcial alcanzaba unas 110 millas y promediaba 46.4 mpg (unas 167 millas de autonomía).

La altura del asiento siempre ha sido accesible en las Rebel, y eso se mantiene en la 1100T, que tiene una altura de asiento muy baja de 27.5 pulgadas; algo que los pilotos que no sean muy altos agradecerán. Sin embargo, la posición del reposapiés de la Rebel 1100T requiere que el motociclista se sienta algo encogido sobre la moto. La posición del asiento ejerce presión sobre la columna vertebral del ciclista, que se vuelve incómoda después de unas horas sobre el sillín. Aunque no esperaba los niveles de comodidad de la Gold Wing, una cruiser estilo bagger como esta se beneficiaría de una

posición de conducción más cómoda. Sin embargo, después de un breve descanso en un mirador o en una gasolinera, estaba listo para volver a subirme a la silla.

Aunque la posición de conducción me resultó incómoda durante largas horas, la Rebel 1100T DCT es una auténtica maravilla para conducir en carreteras sinuosas. Su bajo peso y su manejo responsivo hacen que las curvas sean fáciles de tomar y el motor tira con fuerza al acelerar cuando sales de ellas. En carreteras particularmente técnicas, disfruté cambiando la bicicleta al modo Manual y cambiando de marcha con las paletas de cambio, lo que ofrece una experiencia más simplificada sin necesidad de apretar el embrague o soltar el acelerador, lo que hace que los cambios de marcha sean más rápidos y fáciles. >>





## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTOR

- 2 cilindros en paralelo de 1,084cc. Enfrío por líquido

#### POTENCIA

- 87 HP y 72 lb-pie

#### TRANSMISIÓN

- 6 velocidades, automática, DCT. Por cadena.

#### SUSPENSIÓN

- Horquilla telescópica de 43mm y dos amortiguadores

#### FRENOS

- Disco de 330 con 4 pistones y de 256 mm con 1 pistón

#### TANQUE

- 3.6 galones



#### ⚠ WARNING

Improper loading can cause a crash and you may be seriously hurt or killed. See Load Limits and Guidelines in your Owner's Manual for complete instructions.

For your protection. Always wear your helmet while riding. Read the owner's manual carefully.

El carenado y las alforjas de la Rebel 1100T son las únicas diferencias entre este modelo y la versión estándar, pero esos extras crean un paquete que es más práctico en viajes para pasar la noche fuera de casa. El carenado proporciona una buena protección contra el viento y bloquea el viento del pecho y las manos. Las alforjas añaden suficiente espacio de almacenamiento para poder empacar todo lo que necesitas durante un par de noches. Mi única queja sobre las bolsas es que el mecanismo de cierre es un poco complicado y requiere un poco de esfuerzo para cerrarlo. Las bolsas de carga superior se pueden cerrar con llave o se pueden dejar desbloqueadas para un acceso rápido.

Es posible que el equipamiento de la Rebel 1100T no sea suficiente para convertirla en una moto de turismo de largo recorrido en toda regla, pero es una adición útil para el tipo de viajes que me gusta hacer, que son de dos o tres días con un equipaje mínimo. Las bolsas me permiten empacar mi ropa y mis



necesidades sin necesidad de usar una mochila, y el carenado brinda suficiente protección para mantenerme cómodo por períodos de tiempo más largos.

Además de la practicidad de la Rebel, su motor deportivo, su buen espacio en las curvas y su bajo peso significan que una vez que te acercas a tu destino, puedes disfrutar de

las carreteras de una manera que una bagger más pesada no te permitiría. En lo que respecta a las concesiones, esta moto logra el equilibrio que se adapta perfectamente a mis necesidades de equipaje-tamaño-practicidad. Y con la transmisión de doble embrague, puedes concentrarte menos en cambiar de marcha y más en disfrutar del viaje. **TL**



**moto: HONDA REBEL 1100T DCT 2024**



**No Espere.**



**Comuníquese.**

**Haga su plan de emergencia hoy.**

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



## 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**

96

AGOSTO DE 2024 | TRANSPORTE LATINO



# ¿BUSCAS EMPLEO?

## BOLSA DE TRABAJO

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

# 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<sup>®</sup> 8HE.



Escanea con tu  
teléfono para acceder

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

\*Comparado con un motor distinto al MP8HE.

**BORN READY.**