

WESTER STAR 47X | RENAULT TRUCKS T | GMC CANYON

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

MARZO

MAGAZINE

2022

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com

CAMIONETA



CASCADIA AMERICANO

EL CASCADIA ES EL CAMIÓN DE CARRETERA MÁS AVANZADO DE FREIGHTLINER. SU TRABAJADA AERODINÁMICA LE AYUDA A REDUCIR LA RESISTENCIA AERODINÁMICA PARA INCREMENTAR LA EFICIENCIA EN EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE. SI A ESTO LE SUMAS GRAN CAPACIDAD DE CARGA Y COMODIDAD, TIENES FRENTE A TI A UN EXCELENTE CLASE 8 QUE TE AYUDARÁ A MAXIMIZAR TUS GANANCIAS.

2022 RAM
PROMASTER CITY



LA OPCIÓN CORRECTA





FREIGHTLINER CASCADIA

El Cascadia es el camión de carretera más avanzado de Freightliner. Su trabajada aerodinámica le ayuda a reducir la resistencia aerodinámica para incrementar la eficiencia en el consumo de combustible. Si a esto le sumas gran capacidad de carga y comodidad, así como un alto nivel de tecnología que incluye automatización Nivel 2, tienes frente a ti a un excelente Clase 8 que te ayudará a maximizar tus ganancias.

PAG.

18

26

VOCACIONAL



WESTERN STAR 47X

El 47X es más que una versión reducida del 49X. Mientras el segundo es adecuado para aplicaciones pesadas, como explotación forestal, yacimientos petrolíferos y construcción, el 47X es más adecuado para aplicaciones sensibles al peso y la longitud, como hormigoneras, camiones de transporte a granel y configuraciones de camiones de volteo limitados por leyes de puentes.

34

DEL MUNDO



RENAULT TRUCKS T

Si bien Renault Trucks no tiene el renombre de otras firmas europeas, la más reciente versión del T es un camión con alta tecnología, cómodo, seguro, y eficiente en el consumo de combustible. Además, recientemente fue remodelado para brindar una mejor experiencia de manejo y hacer mejor la vida de quienes pasan horas y horas tras el volante.

44

UTILITARIO



RAM PROMASTER CITY

Muchos negocios que mueven mercancía no necesitan una van de tamaño completo y es para ellos que existe la Ram Promaster City, un vehículo de reparto pequeño que lidera su segmento en volumen de carga, lleva un eficiente motor cuatro en línea y una cabina espaciosa con la comodidad y tecnología necesarias para hacer más ligera la jornada laboral.

CONTENIDO | DIRECTORIO

4

MARZO DE 2022 | TRANSPORTE LATINO



ESAS LARGAS HORAS DE RECORRIDO REQUIEREN UN ACEITE DE ALTO RENDIMIENTO



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

**Shell
ROTELLA**

El aceite de motor que trabaja tan duro como usted.

**ENCUENTRA
LA NUEVA APP DE**



**PARA IPAD,
IPHONE Y
ANDROID**



ES GRATIS!



Available on the App Store



PAG 90

HARLEY-DAVIDSON LOW RIDER S 2022

La segunda generación de la Low Rider, ahora como una Softail en lugar de Dyna, es una moto muy atractiva con un pie en el pasado y un ojo en el futuro. Para 2022, estrena un motor más grande que añade potencia y torque para hacer aún más divertida cada milla que recorres.



CAMIONETA

GMC CANYON
Si eres un fanático de las pickups pero tus necesidades no justifican el manejar una de media tonelada, la Canyon es perfecta para ti, pues es como una Sierra en miniatura. Pero no dejes que su tamaño te engañe, es un vehículo hecho y derecho con potencia.



SALUD

CUIDA TU SALUD
Sentarse detrás del volante de manera dañina, malos hábitos alimenticios, levantar y cargar cosas de manera incorrecta son solo algunas de las cosas que pueden causar problemas de salud a los conductores de camiones. Este mes, te contaremos qué puedes hacer para combatirlos.



EN LA RUTA

ESTANDARIZAN CAPACITACIÓN
Si estás pensando en entrenar a un nuevo conductor, debes tomar en cuenta que ya entraron en vigor las nuevas reglas para la Capacitación para Conductores de Nivel Básico.



TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.

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

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

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

PR Director Leslie Johnson
[pr@transportelatino.com]
Contributors Ivo Cutzarida, Mauro Becerra,
Pablo Olavarrieta Diego Guerra, Moises
Saldivar, y Eunice Becerra

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

Transporte Latino Magazine serves the commercial market truck and trucks of Class 3 to 8. Entire contents of Transporte Latino Magazine are copyright ©2022 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

MARZO DE 2022 | TRANSPORTE LATINO

ISUZU

F-SERIES CON EL MOTOR CUMMINS 6.7



Los camiones Isuzu F-Series están motorizados por motores Cummins 6.7. Este motor con 6 cilindros en línea turbocargado de 6.7 litros con potencia de motor 260 caballos de fuerza y 660 lb-pie de torque

Los camiones Isuzu F-Series ofrecen opciones para los camiones que usted necesita:

- Tres modelos. El FTR Clase 6 (GVWR de 25,950 lb), el FVR Derate Clase 6 (GVWR de 25,950 lb) y un FVR Clase 7 (GVWR de 33,000 lb).
- Ocho distancias entre ejes, de 152 a 248 pulgadas, para carrocerías de 14 a 30 pies de largo.
- Tanques de combustible de 50 o 100 galones (dependiendo de la distancia entre ejes).
- Suspensión neumática opcional

¡Los camiones Isuzu F-Series son la elección correcta!

WWW.ISUZUCV.COM

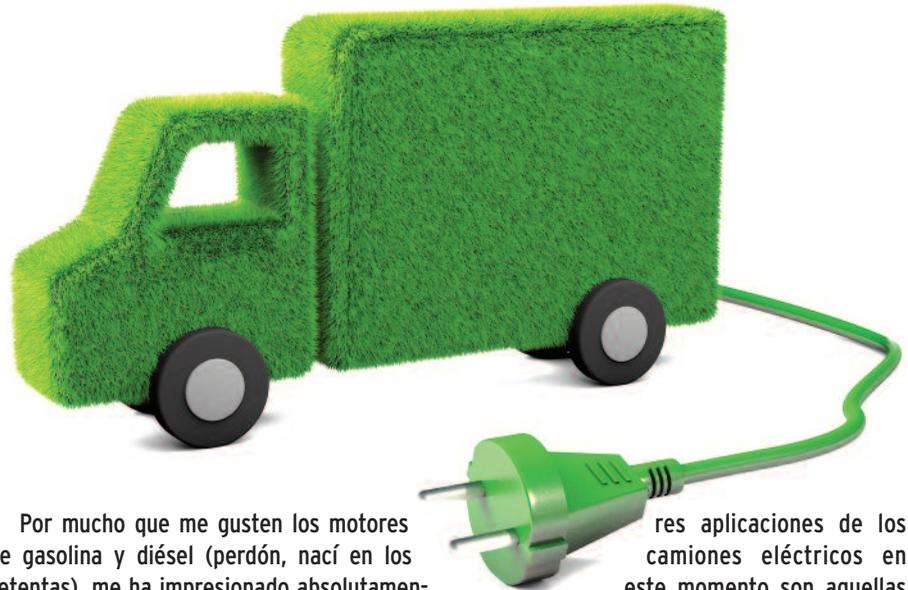


¿A FAVOR O EN CONTRA DE LA ELECTRICIDAD?

Por si no se han dado cuenta, la electrificación del transporte ya no es un mero ejercicio teórico, ya es una realidad. Casi todos los fabricantes de autos tienen al menos un modelo eléctrico y, ahora, los de vehículos comerciales comienzan a sumarse a la fiesta. Freightliner tiene el eCascadia y el eM2, Mack el LR Electric, Volvo el VNR Electric Tesla mantiene el Semi en sus planes... en fin, se dan una idea. A pesar de esto, hay mucha gente que piensa que la atención que se le da a los autos y camiones eléctricos es solo una exageración. Algo comprensible en esta era de ideologías encontradas y desconfianza persistente. Quizás pienses que los gritos de alarma sobre el cambio climático son exagerados. O tal vez pienses que hay algo de razón, pero que los vehículos eléctricos son una forma de mover la fuente de emisiones de carbono sin afectar realmente el problema.

Hay fuerzas de mercado claramente serias que están ganando impulso y dando un gran impulso a los vehículos eléctricos en América del Norte. Los conductores más jóvenes parecen ver los autos y camiones de combustión interna como "anticuados". Están realmente entusiasmados con la perspectiva de tener un vehículo eléctrico en un futuro cercano. Y las cifras de ventas recientes lo respaldan. Según Car and Driver, Tesla entregó poco menos de 1 millón de autos eléctricos nuevos a los clientes el año pasado. Y al cierre de 2021, Ford informó que ya tenía más de 160 000 pedidos disponibles para su nueva camioneta eléctrica F-150 Lightning, y vendió más de 40 000 autos eléctricos Mustang Mach E para arrancar.

Esas cifras de ventas no son mentira. Ocurrieron porque los vehículos en cuestión funcionan de una manera comparable a los vehículos de combustión interna. Los consumidores no van a comprar vehículos en esa cantidad si no funcionan al menos tan bien como los automóviles y camiones convencionales que queman combustibles fósiles. Y es probable que eso esté a punto de suceder en el mercado de camionetas y camiones comerciales cuando las ventas comerciales de EV comiencen a finales de este año o el próximo.



Por mucho que me gusten los motores de gasolina y diésel (perdón, nací en los setentas), me ha impresionado absolutamente el rendimiento de cada camión eléctrico que he tenido la oportunidad de probar, desde Clase 5 hasta Clase 8. La capacidad de los camiones, la potencia y el par que producen sus transmisiones eléctricas, la rapidez con la que se levantan y parten de un punto muerto (incluso con carga completa), la suavidad con la que aceleran y conducen por la carretera, y lo silenciosos y libres de vibraciones que son.

En resumidas cuentas, al igual que con los automóviles y camiones EV de pasajeros, estos vehículos se desempeñan tan bien como los vehículos comerciales de combustión en todas las métricas, excepto en las capacidades de rango general. Simplemente no pueden llegar tan lejos en un solo día como una van o un camión con motor diésel o de gasolina. Pero eso es todo. Si la autonomía es un factor operativo crítico para tu empresa, estos no son los vehículos adecuados para ti. De ahí en fuera, no sé por qué no consideraría seriamente al menos uno de estos camiones eléctricos para las operaciones de flota apropiadas en la actualidad.

Obviamente, siguen existiendo obstáculos para la adopción masiva de vehículos eléctricos. La infraestructura de carga es una de ellas, que es otra razón por la que las mejo-

res aplicaciones de los camiones eléctricos en este momento son aquellas en las que los camiones regresan a una base de operaciones cada noche donde pueden recargarse.

Pero quizás el mayor obstáculo para la adopción, son los costos de adquisición aún altos de los camiones eléctricos. Este sigue siendo un punto importante para las flotas. Los subsidios del gobierno ayudan, y algunos fabricantes y terceros están ofreciendo planes de arrendamiento de servicio completo para ayudar a abordar el problema de los precios. Pero los precios más elevados que los vehículos de combustión probablemente seguirán siendo un problema hasta que la producción en volumen reduzca los costos y/o el precio de los camiones convencionales sea lo suficientemente alto como para compensar el otro lado de la balanza.

Pero por lo visto hasta ahora, los vehículos comerciales eléctricos tendrán un éxito tan grande entre las flotas como los automóviles y camiones eléctricos de pasajeros están teniendo entre los consumidores. Una forma completamente nueva de operar flotas de vehículos comerciales se vislumbra en el horizonte. Va a ser interesante y emocionante ver cómo se desarrollará esta nueva tecnología en el mercado a partir de un futuro muy cercano. 

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



Kenworth y Peterbilt agregaron una transmisión semiautomática de 18 velocidades a sus respectivos conjuntos de productos para aplicaciones vocacionales en carretera y fuera de carretera. Las transmisiones automáticas Paccar TX-18 y Paccar TX-18 Pro fabricadas por Eaton están disponibles con los modelos Kenworth T680, T880 y W990 y Peterbilt 567, 389 y 579 equipados exclusivamente con motores MX-13 y MX-11.

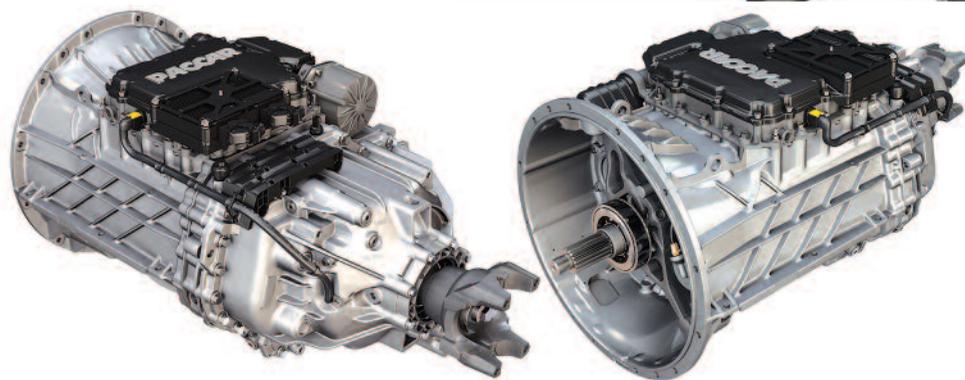
Paccar dijo que las dos nuevas ofertas están calibradas por software para optimizar la plataforma del motor Paccar MX y maximizar todo el potencial de todas las clasificaciones de motor MX, con un máximo de 510 caballos de fuerza, 1,850 lb-ft. de capacidad de torque y 140,000 libras de peso bruto combinado del vehículo (GCVW).

La TX-18 ofrece capacidad adicional para uso intensivo en carretera para aplicaciones como el transporte pesado. La TX-18 Pro agrega capacidades mejoradas y características únicas para aplicaciones vocacionales de servicio extremo y otras aplicaciones selectas fuera de carretera.

“Los conductores apreciarán la versatilidad de las Paccar TX-18 y Paccar TX-18 Pro que brindan una excelente maniobrabilidad a baja velocidad”, dijo Jim Walenczak, gerente general adjunto de ventas y marketing de Kenworth. “Tanto los conductores nuevos como los experimentados se beneficiarán de configuraciones que les ayudan a hacer el trabajo y nuevas calibraciones de rendimiento que controlan de manera experta los puntos de cambio de la transmisión”.

La TX-18 cuenta con una carcasa de aluminio fundido a alta presión, un eje de entrada reparable de una pieza, engranajes helicoidales, sistema de lubricación de precisión, embrague de servicio extremo y una carcasa de embrague integrada y

NUEVA CAJA AUTOMATIZADA PETERBILT Y KENWORTH



se puede configurar con un enfriador de transmisión opcional. La transmisión presenta 4 calibraciones específicas de la aplicación y viene estándar con dos aberturas de toma de fuerza capaces de generar 160 HP combinados. La TX-18 tiene tres marchas atrás y la TX-18 Pro tiene seis, lo que se combina bien con relaciones de eje profundas.

Ambas transmisiones ofrecen funcionalidad ampliada de toma de fuerza de alta capacidad con un montaje inferior de 8 pernos y uno trasero de 4 pernos para una capacidad combinada de 160 HP a 1,400 rpm. Las transmisiones están equipadas con un sensor interno de temperatura del aceite. El sensor

MAYO = ROADCHECK SE ENFOCARÁN EN EXTREMOS DE RUEDAS

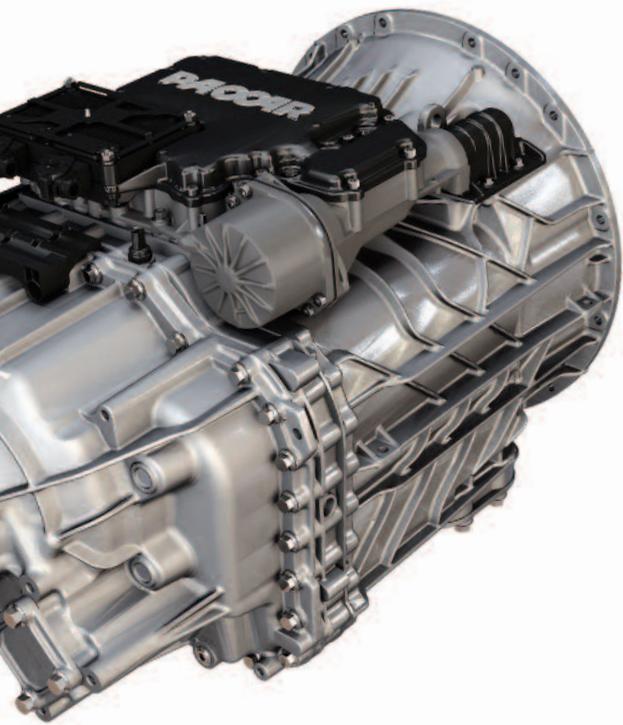
La Alianza para la Seguridad en los Vehículos Comerciales (CVSA por sus siglas en inglés) anunció que la inspección internacional Roadcheck de este año se llevará a cabo del 17 al 19 de mayo. Durante la iniciativa de inspección de 72 horas, los inspectores de vehículos motorizados comerciales en Canadá, México y los EE. UU. realizarán inspecciones estándar de América del Norte de camiones, autobuses y conductores en estaciones de pesaje e inspección, en patrullas itinerantes y en sitios de inspección temporales.

Cada año, CVSA se enfoca en un aspecto espe-

cífico de una inspección en la carretera. Este año, el enfoque será en los extremos de las ruedas. CVSA dice que las violaciones que involucran los componentes de los extremos de las ruedas históricamente representan aproximadamente una cuarta parte de las infracciones de vehículos fuera de servicio descubiertas durante International Roadcheck, y los datos recabados en las inspecciones anteriores de Roadcheck los identifican como una de las 10 principales infracciones del vehículo (sin incluir los frenos).

Durante Roadcheck, los inspectores de vehículos motorizados comerciales examinan los

camiones y autobuses y la documentación y las credenciales del conductor utilizando los procedimientos del Programa de Inspección Estándar de América del Norte de CVSA, que son los pasos, procesos y estándares de inspección uniformes establecidos para garantizar la coherencia en el cumplimiento, las inspecciones y la aplicación. Usando los criterios estándar de fuera de servicio de América del Norte, también establecidos por CVSA, los inspectores identifican infracciones críticas que, si se encuentran, requieren que el inspector restrinja el viaje del conductor o del vehículo hasta que se aborden



CUMMINS ADQUIERE MERITOR UNA OPERACIÓN DE \$3,700 MILLONES

Cummins anunció a finales de febrero que planea adquirir Meritor, un proveedor de soluciones de transmisión, movilidad, frenado, posventa y transmisión eléctrica para vehículos comerciales con sede en Troy, Michigan. Las dos empresas han llegado a un acuerdo definitivo en virtud del cual Cummins pagará \$36.50 por acción de Meritor en efectivo, un total de aproximadamente \$3,700 millones. El director ejecutivo y presidente de Meritor, Chris Villavarayan, calificó la adquisición de "transformadora" y agregó que "no podríamos estar más emocionados". El presidente y director ejecutivo de Cummins, Tom Linebarger, calificó la adquisición de Meritor como "un hito importante para Cummins", y agregó que "la adición de sus fortalezas complementarias nos ayudará a abordar uno de los desafíos tecnológicos más críticos de nuestra era: desarrollar soluciones económicamente viables libres de carbono para aplicaciones comerciales y aplicaciones industriales".

Recientemente, Cummins ha estado a la caza de adquisiciones en el espacio amigable con las emisiones, ya que en 2019 cerró un acuerdo para adquirir el proveedor de sistemas de celdas de combustible Hydrogenics y, a principios de este año, adquirió una participación del 50% en Momentum Fuel Technologies, una solución de sistema de combustible de gas natural (GNC) para vehículos Clase 6-8 en copropiedad de Rush Enterprises. En febrero, Cummins tam-

bién adquirió Jacobs Vehicle Systems, el abuelo de Jake Brake, incorporando sus tecnologías de freno motor y desactivación de cilindros. Cummins y Linebarger son defensores de eAxles como el ePowertrain 12Xe, 14Xe y 17Xe de Meritor, y los ven como un punto de integración crítico dentro de los trenes motrices híbridos y eléctricos, y al acelerar la inversión de Meritor en electrificación e integrar el desarrollo dentro de su negocio New Power, Cummins espera ofrecer al mercado "Soluciones líderes para clientes globales. "Eso le permite a Cummins pensar en sistemas y componentes completos de la misma manera que lo hemos estado pensando desde el punto de vista del motor", dijo Linebarger. "El eAxle se convierte en el nuevo bloque del motor donde comienzas a conectar todos los componentes".

Mientras tanto, el conjunto de productos de Meritor permitirá a Cummins ofrecer un tren motriz completamente integrado, desde el motor hasta la transmisión y los ejes. Meritor, líder de la industria en tecnología de ejes y frenos, también agrega productos al negocio de componentes de Cummins que son independiente de la tecnología del tren motriz, "y al aprovechar nuestra huella global, esperamos acelerar el crecimiento en los negocios centrales de ejes y frenos de Meritor", dijo Linebarger. Se espera que la transacción, ya aprobada por unanimidad por la Junta Directiva de Meritor, se cierre a fines de este año. 

muestra las temperaturas de transmisión en la pantalla digital de 15 pulgadas en la cabina y proporciona notificaciones al conductor en situaciones que provocan temperaturas excesivas. La TX-18 y el TX-18 Pro vienen estándar con una palanca de cambios montada en el piso con modos de conducción, punto muerto, marcha atrás y manual.

Los intervalos de mantenimiento en carretera son de 500,000 millas o cinco años, y los intervalos vocacionales son de 250,000 millas o tres años. Las transmisiones utilizan un embrague libre de mantenimiento. "Las ganancias en productividad, eficiencia, tiempo de actividad y la facilidad de uso para los conductores hacen que estas transmisiones sean imprescindibles", agregó Jacob Montero, gerente general de ventas de Peterbilt. 

dichas infracciones o condiciones.

Al igual que en años anteriores, CVSA publicó un documento informativo (disponible en cvsa.org) que explica qué se cambió exactamente para este año en un libro que, si bien se actualiza, en gran medida permanece intacto año tras año.

Las actualizaciones aplicables a los camiones incluyen más claridad en torno a las mangueras de aire en mal estado que califican para el tratamiento fuera de servicio. El problema se abordó con la Sociedad de Ingenieros Automotrices, dijo CVSA, y los fabricantes de frenos para determinar en última instancia que cuando "la capa de la capa de refuerzo está deshilachada, la man-

guera debe colocarse fuera de servicio en función de la degradación de la integridad de la manguera y el peligro de que ésta falle".

Se hicieron varias otras aclaraciones relacionadas con los frenos, y se actualizó el lenguaje de una condición de iluminación OOS particular para combatir la situación de algunos inspectores "usando esta sección incorrectamente y aplicándola también a los frenos eléctricos", dijo CVSA. Para mayor claridad, CVSA actualizó la sección particular para reforzar la aplicación de los criterios solo para iluminación.

Durante Roadcheck, los camiones que superen con éxito una inspección estándar de América del Norte de Nivel I o Nivel V sin infrac-

ciones críticas de elementos de inspección del vehículo pueden recibir una calcomanía CVSA. En general, la intención de la calcomanía es ayudar a los inspectores a priorizar el equipo que están inspeccionando. CVSA dijo que la mayoría de los inspectores no volverán a inspeccionar un camión o remolque con calcomanías durante los tres meses de validez de la calcomanía.

"Queremos que todos los vehículos en nuestras carreteras funcionen correctamente para la seguridad del conductor que opera ese vehículo y de todos los que viajan en nuestras carreteras", dijo el presidente de CVSA, el capitán John Broers de la Patrulla de Caminos de Dakota del Sur. 

ADMITIRÁN FLUIDOS ORALES NUEVAS PRUEBAS DE DROGAS

El Departamento de Transporte de EE. UU. planea dar a los empleadores la opción de incluir muestras de fluidos orales en sus programas de pruebas de drogas. Un aviso de la reglamentación propuesta para enmendar los procedimientos del programa de prueba de drogas de la industria del transporte se publicó el 28 de febrero en el Registro Federal. El público tendrá 30 días para comentar.

La propuesta sigue la regla de 2019 del Departamento de Salud y Servicios Humanos que permitió a las agencias del poder ejecutivo federal usar muestras de fluidos orales como parte de las pruebas de drogas. Aunque la regla entró en vigencia el 1 de enero de 2020, cada agencia debe pasar por su propio proceso de elaboración de reglas. El aviso de la reglamentación propuesta marca el comienzo de ese proceso para el Departamento de Transporte (DOT por sus siglas en inglés).

“Esto les dará a los empleadores una opción que ayudará a combatir las trampas de los empleados en las pruebas de detección de drogas en orina y brindará un medio más económico y menos intrusivo para lograr los objetivos de seguridad del programa”, decía el aviso. “La propuesta incluye otras disposiciones para actualizar la regulación del departamento y armonizar, según sea necesario, con las nuevas pautas obligatorias para los programas federales de pruebas de drogas en el lugar de trabajo que utilizan fluidos orales establecidas por el Departamento de Salud y Servicios Humanos de EE. UU.”

JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

Las pautas originales para los programas federales de pruebas de detección de drogas en el lugar de trabajo se establecieron en 1988. Desde entonces, el requisito ha sido recolectar una muestra de orina. Los partidarios de las pruebas de drogas en fluidos orales dicen que se pueden usar con el mismo nivel de precisión que las pruebas de orina. De acuerdo con un cuadro incluido en el aviso, la ventana de detección o análisis de fluidos orales suele ser más corta pero simi-



lar a la ventana para la prueba de orina.

Otra ventaja de las pruebas orales, según el aviso, es que permite la observación directa de la colección. Debido a cuestiones de privacidad, la mayoría de las recolecciones de orina no se observan. “A diferencia de las recolecciones de orina observadas directamente, una recolección de fluidos orales es mucho menos intrusiva en la privacidad del empleado evaluado”, decía el aviso. “Al brindar la opción de recolectar una muestra de fluido oral, el DOT está ampliando las opciones para las pruebas de los empleados sensibles a la seguridad en las industrias del transporte”.

El cambio hacia las pruebas de fluidos orales llega en un momento en que Trucking Alliance y otros en la industria han estado presionando para que se realicen pruebas capilares obligatorias. Si bien el análisis de orina cumple con los requisitos actuales de pruebas de drogas y alcohol de la Administración Federal para la Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés), muchas flotas grandes requieren que los empleados se sometan a pruebas de cabello y orina. Trucking Alliance está utilizando un estudio reciente de la Universidad de Central Arkansas para respaldar sus esfuerzos para la prueba obli-

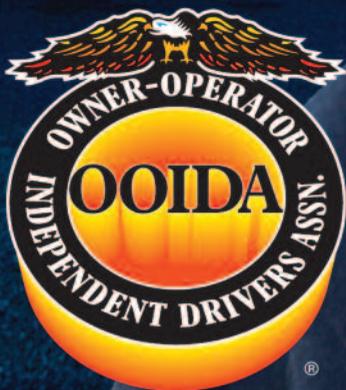
gatoria del cabello. Mientras tanto, la Fundación OOIDA calificó el estudio como defectuoso.

La OOIDA dijo que está en el proceso de revisar la propuesta de prueba oral de drogas mientras se opone rotundamente a la prueba de cabello. “Este aviso de reglamentación propuesta inicia el proceso para que el Departamento de Transporte incluya pruebas de fluidos orales como una alternativa a los métodos de prueba de orina que se requieren actualmente”, dijo Jay Grimes, director de asuntos federales de la OOIDA. “Revisaremos los protocolos para determinar qué impactos tendrían las pruebas orales en la seguridad vial, incluidos los costos y cualquier posible problema de privacidad para los conductores. Mientras el DOT considera agregar fluidos orales a las regulaciones de pruebas de drogas, OOIDA sigue oponiéndose a cualquier esfuerzo que exija pruebas de cabello para los conductores de camiones”.

Una vez que el aviso de la reglamentación propuesta se haya publicado en el Registro Federal, el público puede hacer comentarios. Para hacerlo, ve al sitio web de Regulations.gov e ingresa el número de expediente DOT-0. [77L](#)

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

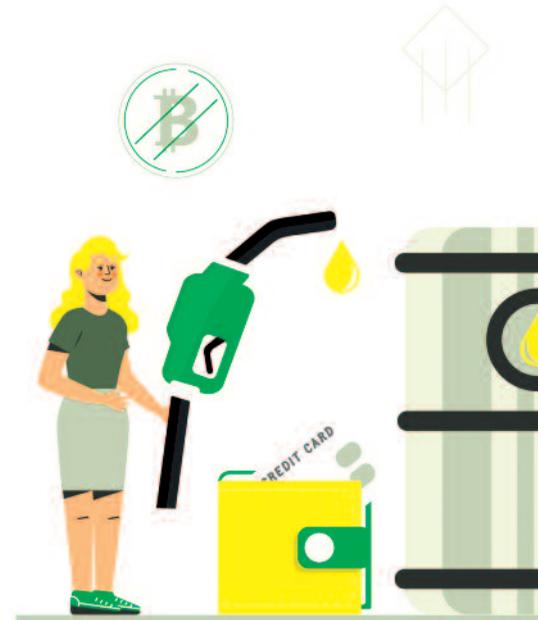
IMPULSA ELECTRIFICACIÓN MACK CON PROGRAMA VAAS

Mack Trucks y Mack Financial Services introdujeron recientemente un programa integral diseñado para simplificar la adopción de vehículos eléctricos comerciales. Vehicle-as-a-Service (Vaas) ayuda a los clientes a administrar mejor los gastos asociados con la adquisición del vehículo eléctrico de batería Mack LR Electric. VaaS incluye el chasis del vehículo, la caja de basura, los impuestos aplicables y un plan integral de protección del vehículo, el Acuerdo de servicio Mack Ultra, para el modelo de basura Mack LR Electric, el primer vehículo Clase 8 completamente eléctrico de Mack.

Los clientes calificados también tienen la opción de agrupar un cargador y los costos de instalación asociados en una sola factura, una oferta con todo incluido única en la industria. VaaS se ofrece como un contrato de arrendamiento de cinco años con pagos mensuales únicos y la opción de renovar. "El programa Mack Vehicle-as-a-Service está diseñado para abordar las dudas de los clientes sobre la adopción de la movilidad eléctrica al ofrecer cero costos iniciales", dijo George Fotopoulos, vicepresidente de la unidad de negocios de movilidad eléctrica de Mack. "Mack adoptó este enfoque porque creemos en la tecnología BEV, respaldamos nuestros productos eléctricos y queremos acelerar la adopción de esta tecnología en la industria".

El Acuerdo de servicio Mack Ultra recientemente presentado incluye todo el mantenimiento preventivo y correctivo, excluyendo las reparaciones accidentales, los servicios en tiempo de actividad de Mack GuardDog Connect, asistencia en carretera, monitoreo de la batería y una garantía de rendimiento de la batería. GuardDog Connect supervisa el estado y el rendimiento de la batería y verifica los códigos de falla y los defectos informados por la batería y los componentes eléctricos del sistema de almacenamiento de energía. Cuando se detecta un código de falla crítico, Mack GuardDog Connect se comunica con los agentes de Mack OneCall en el Uptime Center en Greensboro, Carolina del Norte. Los agentes de OneCall apoyan a los clientes de Mack coordinando las reparaciones y el servicio con la red de distribuidores de Mack durante los eventos de servicio planificados y no planificados.

Mack Financial Services también ofrece un nuevo servicio de seguros integrado en una plataforma digital diseñada para brindar una experiencia de seguros más fácil, más competitiva y más rápida. El nuevo servicio habilita capacidades mejoradas, lo que permite a los clientes acceder a diferentes coberturas, realizar reclamos y manejar otras necesidades relacionadas con seguros en línea. 



El promedio nacional de un galón de diésel cruzó la marca de los 4 dólares en febrero por primera vez en casi 8 años, y la invasión rusa de Ucrania no va a ser un factor que contribuya a que vuelva a bajar. Rusia es el segundo mayor exportador mundial de petróleo. Inmediatamente después de comenzado el conflicto, por el cual Moscú ha recibido sanciones políticas y financieras de los EE. UU. y muchos de sus aliados europeos, Goldman Sachs subió su pronóstico de \$125 por barril de petróleo crudo (bbl) desde el verano de 2023 a este verano. "No soy necesariamente un creyente", dijo Tom Kloza, jefe global de análisis de energía en el Servicio de Información de Precios del Petróleo (OPI por sus siglas en inglés), "pero eso equivaldría a precios de bomba de \$4.25-\$4.75 por galón de gasolina y diésel excepto en California, que estaría por encima de los \$5 para ambos galones".

Cuando las tropas rusas cruzaron la frontera con Ucrania, los precios de los barriles de petróleo crudo a fines de la semana oscilaron entre poco más de \$100 y poco menos de \$100, pero Kloza dijo que la guerra entre Rusia y Ucrania es solo un factor que golpea los precios. "No creo en el pronóstico de crudo de \$125 bbl, pero creo en márgenes de refinación muy sustanciales para el diésel y la gasolina esta primavera y verano", dijo Kloza. "Siento que el diésel y la gasolina pueden cotizar al menos \$25 bbl, y quizás \$30 bbl, sobre el crudo gracias al tiempo de inactividad de la refinación, parte del cual es para siempre. Entonces, con un precio del crudo de \$100 bbl, eso se traduce en \$125-\$130 bbl de gasolina y diésel al por mayor, alrededor de \$3 gal a \$3.10 gal en las terminales".





¿SUBIRÁ EL DIESEL?

LA SITUACIÓN EN UCRANIA ES IMPORTANTE

Los bajos precios del diésel fueron un factor clave para las ganancias generalizadas de los transportistas en 2020, pero esa tendencia se revirtió durante gran parte de 2021. Los cargos por combustible para vans promediaron 41 centavos por milla el mes pasado, un aumento de 17 centavos vs el año anterior. Actualmente es de 45 centavos por milla, según la herramienta de análisis de precios RateView de DAT, y según Todd Tranausky, vicepresidente de ferrocarriles e intermodales de FTR, las tensiones en Europa del Este amenazan con elevar y mantener los precios del combustible en niveles altos y agregar volatilidad a las cadenas de suministro globales. "Creo que el diésel verá aumentos furtivos [de precios]", agregó Kloza, "particularmente en la costa este y la costa oeste, las Montañas Rocosas y el noroeste".

Menos del 10% de las importaciones de

petróleo crudo de EE. UU. provienen de Rusia, según datos de la Administración de Información de Energía, y el cambio a una mayor producción nacional parece una solución simple y un alivio rápido de los precios en la bomba, pero Kloza dijo que no es tan fácil. "La mención del crudo venezolano, saudí [e] iraquí solo subraya que el petróleo de esquisto ligero y compacto, que veremos más en 2022, no es la elección de muchas refinerías de la Costa del Golfo o incluso de la Costa Este y California", dijo. "Es una de las razones por las que la independencia del petróleo es un poco un mito. Podemos producir 13 millones de barriles por día pronto y traer crudo ácido muy pesado de Canadá a las refinerías, pero muchas refinerías se construyeron para procesar otros crudos pesados o medianos. Así que estaríamos importando algo de crudo incluso si elevamos la producción de esquisto a 15 millones de barriles por día". [TFL](#)

¡A TODO WATT! LISTOS LOS ELÉCTRICOS DE KENWORTH

Los vehículos eléctricos de batería Kenworth K270E Clase 6 y K370E Clase 7 de cero emisiones ya están disponibles en los distribuidores Kenworth en EEUU y Canadá. El tren motriz eléctrico está disponible con paquetes de baterías de alta densidad de 141kWh y 282kWh que brindan un alcance de hasta 100 y 200 millas, respectivamente, con cero emisiones, dice Kenworth, y agrega que los vehículos eléctricos utilizan un sistema de carga rápida de corriente directa con recarga rápida de tan solo una hora, lo que hace que los cabovers Kenworth K270E y K370E sean ideales para la recogida y entrega local, así como para operaciones de transporte regional de corta distancia. También se ofrece carga de Corriente Alterna para aplicaciones que les funcione recargar al final del turno y durante la noche. Los vehículos eléctricos a batería de Kenworth ofrecen dos motores de transmisión directa con una potencia nominal de 355 y 469 HP, según la aplicación. La compañía dice que este diseño proporciona suficiente torque para mover el camión desde una parada en una pendiente del 20% y la potencia para mantener 40 mph en una pendiente del 6% mientras está completamente cargado. El frenado regenerativo en condiciones urbanas de arranque y parada recarga las baterías y prolonga la vida útil de los frenos.

Todos los componentes necesarios para hacer funcionar el sistema de propulsión eléctrica, así como el HVAC y la toma de fuerza electrónica, están ubicados en una base de energía debajo de la cabina, el espacio que normalmente ocupa un motor diésel. Kenworth dice que la configuración del sistema también optimiza la distribución del peso con baterías montadas en el exterior y tanques de aire montados dentro de los rieles del bastidor. Un compresor eléctrico silencioso mantiene la presión en el sistema de aire, agrega la compañía. Kenworth y Dana Inc. colaboran en los vehículos eléctricos Kenworth K270E y K370E. Las distancias entre ejes disponibles que se ofrecen son de 206 pulgadas (carrocerías de caja de 24 pies), 218 pulgadas (carrocerías de caja de 26 pies) y 274 pulgadas (carrocerías de caja de 30 pies). Los K270E Clase 6 y K370E Clase 7 son elegibles para un incentivo de cupón base de \$ 85,000 disponible para los compradores de California que califiquen de la Junta de Recursos del Aire de California (CARB). [TFL](#)



NASCAR SE ELECTRIFICA PENSKE ESTRENÓ UN ECASCADIA

En una combinación única de primicias, el Freightliner eCascadia de Penske Truck Leasing se convirtió en el primer camión totalmente eléctrico en entregar un auto de carrera o un evento de NASCAR que se llevó a cabo por primera vez en el histórico Coliseo de Los Angeles. La carrera de exhibición denominada Busch Light Clash en el Coliseo vio cómo el estadio de 99 años de antigüedad, que es el hogar de los USC Trojans, se transformó en una pista de cuarto de milla donde Joey Logano del Team Penske obtuvo el primer lugar en su Ford Mustang n.º 22. Aunque el compañero de equipo de Logano, Austin Cindric, no calificó para la carrera, su Mustang #2 definitivamente tuvo una llegada más memorable gracias al eCascadia de Penske. El auto de Cindric hizo el viaje de aproximadamente 50 millas escondido dentro del tráiler de Discount Tire Ford/Freightliner desde una ubicación de Penske Truck Leasing en Ontario, California.

Pero mucho antes de llegar a Los Ángeles, el camión de cero emisiones de 60,000 lb había estado llamando la atención gracias a sus llamativos gráficos y distintivos de tractores eléc-

tricos. "Estaba operando en el área de Ontario y llegó a un semáforo donde los transeúntes en la acera miraron, leyeron [la insignia] y le preguntaron al conductor: '¿Es realmente un tractor eléctrico?'", dijo Paul Rosa, vicepresidente senior de adquisiciones y planificación de flotas de Penske Truck Leasing.

Una vez que confirmaron que funcionaba con batería, tomaron una foto antes de que se fuera. Es ese tipo de reconocimiento que Penske y Freightliner nunca se cansan de ver, y con la capacidad de más de 72,000 asientos del LA Coliseum, las probabilidades aumentan para que más fanáticos de los camiones tomen fotos. "Es una oportunidad realmente emocionante", dijo Mary Aufdemberg, gerente general de estrategia de productos y desarrollo de mercado de la empresa matriz de Freightliner, Daimler Trucks North America. "Creo que esto realmente habla de la asociación entre las dos empresas y nuestro interés conjunto en la sostenibilidad y las nuevas tecnologías", continuó Aufdemberg. La asociación ahora incluye el auto de carrera de Cindric que coincide con el eCascadia y presenta la marca eCascadia para que lo vean muchos

fanáticos de NASCAR.

Penske Truck Leasing fue la primera empresa en América del Norte en recibir los nuevos camiones eléctricos de Freightliner en 2018. Penske Truck Leasing ha estado colaborando estrechamente con Daimler Trucks North America para realizar pruebas en carretera y proporcionar comentarios sobre el rendimiento de 10 camiones Freightliner eM2 y 10 tractores eCascadia.

"Team Penske ha estado evolucionando con Freightliner desde 1984", dijo Chris Yoder, director de transporte de Team Penske. "Creo que es seguro decir que hemos operado todos los modelos de camiones de carretera que Freightliner ha producido desde 1984. El viaje de hoy con el eCascadia marcará el pináculo de nuestra asociación. Juntos hemos innovado y desarrollado en la planta baja y este viaje es un símbolo del próximo viaje que planeamos emprender juntos, un futuro neutral en carbono con un enfoque en la sostenibilidad". Si bien Penske no confirmó si su eCascadia haría otras apariciones en NASCAR, anticipan ver vehículos comerciales totalmente eléctricos asumiendo roles más importantes históricamente ocupados por sus contrapartes diésel. 



E-ACTT Modelo Monstrado

Diseño a su medida. Soporte Técnico de Fabrica

En Autocar, no solo vendemos camiones, nos enfocamos en crear soluciones innovadoras 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







GRAN ALIADO

FREIGHTLINER CASCADIA

EL CASCADIA ES EL CAMIÓN DE CARRETERA MÁS AVANZADO DE FREIGHTLINER. SU TRABAJADA AERODINÁMICA LE AYUDA A REDUCIR LA RESISTENCIA AERODINÁMICA PARA INCREMENTAR LA EFICIENCIA EN EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE. SI A ESTO LE SUMAS GRAN CAPACIDAD DE CARGA Y COMODIDAD, ASÍ COMO UN ALTO NIVEL DE TECNOLOGÍA QUE INCLUYE AUTOMATIZACIÓN NIVEL 2, TIENES FRENTE A TI A UN EXCELENTE CLASE 8 QUE TE AYUDARÁ A MAXIMIZAR TUS GANANCIAS. »



americano: **FREIGHTLINER CASCADIA**

Freightliner impresionó a la industria del transporte cuando presentó el New Cascadia hace cinco años, un camión cuyo objetivo principal era ser aún más eficiente que el Cascadia Evolution. En 2019, dieron un paso más adelante al introducir la automatización Nivel 2 en su camión estrella. Esto quiere decir que el camión es capaz de hacer ajustes laterales (de dirección) y longitudinales (acelerar o frenar). Es decir, ya no se limita a alertar al conductor de que el camión está abandonando su carril, por ejemplo, sino que si no se ha activado la dirección para corregir el rumbo, el camión se encarga de hacerlo para centrar el vehículo en el carril.

También puede acelerar y frenar completamente el camión cuando el tráfico es muy denso, una situación que genera mucho cansancio entre los conductores. Pero las bondades de este sistema, que trabaja con el conjunto de sistemas basados en cámara y radar Detroit Assurance 5.0, no son solo para los conductores. Otra característica es que puede detectar peatones y ciclistas en movimiento frente al camión, y frenar completamente el camión para evitar un accidente. Evidentemente, también puede hacerlo si detecta autos en movimiento o estacionados.

DISEÑO

Entre el equipamiento estándar que mejora la aerodinámica del Cascadia está un sello superior en la puerta, espejos de forma elíptica, cofre inclinado, defensa con deflector de aire incluido y antenas integradas para reducir el arrastre. Por supuesto, están disponibles los paquetes Aero y AeroX para hacer aún más "escurridizo" al Cascadia, los cuales incluyen extensores laterales más largos, carenados más bajos en el chasis, cubiertas para las ruedas de dirección y salpicaderas, las cuales, en conjunto, logran un ahorro de combustible de hasta un 1%. >>



Asegúrate de tener el ELD indicado.



www.vdoroadlog.com

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

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

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

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

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





Los faros son de LEDs, gracias a lo cual otorgan una excelente visibilidad por la noche y en condiciones climáticas como lluvia o nieve, reduciendo además la fatiga por forzar la vista. Otro elemento importante a este respecto es el parabrisas de una sola pieza, cuyo diseño incrementa la zona del limpiaparabrisas un 12 por ciento respecto al Cascadia anterior y está especialmente diseñado para ser más resistente a las roturas. El hecho de que tanto el parabrisas como la ventana de la puerta sean de una sola pieza, le dan al conductor una vista sin obstáculos del camino y de los espejos.

INTERIOR

Como en Freightliner tienen claro que un conductor puede pasar más de 100 horas a la semana en la cabina entre manejar, hacer papeleo, comer, descansar y dormir, se enfocaron en hacerlo lo más cómodo posible. Por ello el tablero tiene una forma envolvente con interruptores mejor posicionados para que no tengas que estirarte cual contorsionista para alcanzarlos; en la misma línea, el volante lleva controles integrados. El panel de instrumentos lleva una pantalla de 5" que, en lugar de darte los códigos de error, te dice claramente cuál es el problema; la navegación de ésta es muy amigable, pues la puedes controlar desde el volante.

Para desarrollar la iluminación, almacenamiento y la ergonomía de la cabina, DTNA trabajó de manera conjunta con Teague, los



diseñadores de interiores de los aviones Boeing. Entre sus aportaciones hay manijas adicionales que facilitan el entrar y salir de la cabina y luces de LED en el techo que ofrecen una iluminación ambiente más difusa, la cual ayuda a reducir la fatiga visual. Además hay

una nueva suspensión que hace más suave el trayecto pero que evita el bamboleo lateral.

Hay varias configuraciones de cabina que podrás personalizar en el camino, entre ellas está lo que en Freightliner llaman el Driver Loft, un pequeño comedor/escritorio con dos sillas opues-



tas con cinturón de seguridad, las cuales pueden doblarse para poder bajar una litera empotrada en la pared en menos de 30 segundos.

El dormitorio fue rediseñado para incluir gabinetes más largos y un guardarropa 4 pulgadas más alto. Además, lleva un gabinete

para horno de microondas más grande con espacio suficiente para hornos de tamaño convencional, así como un refrigerador con más espacio para almacenar comida. Para que no te pierdas tus programas favoritos, el Cascadia lleva un soporte oscilante que

puede sostener una TV de 26". Por supuesto, hay varias tomas de corriente directa, pero si necesitas más energía en la cabina, hay disponibles varios inversores o cableados para montarlos y poder alimentar así aparatos de corriente alterna. >>

MOTORES Y TRANSMISIONES

Tener un diseño que corte el viento como cuchillo la mantequilla es muy útil, pero para lograr un buen consumo de combustible también se necesita que el tren motriz del camión sea muy eficiente. Por ello, el Cascadia está disponible con cuatro motores, aunque son dos los que Freightliner recomienda para obtener el máximo rendimiento de cada gota de diesel.

El primero es un Detroit Diesel DD13 con una potencia de 350 a 500 HP y un torque de 1,250 a 1,750 lb-pie; la otra opción es un DD15 cuya potencia oscila de 400 a 505 HP y el par motor va de 1,550 a 1,750 lb-pie. En ambos casos, los ingenieros trabajaron con el mapeo para lograr que entreguen más torque a menos revoluciones por minuto, de modo que gastes menos diesel para mover la carga. Las otras dos opciones son para quienes necesiten aún más poder y son un DD16 con 475 a 600 HP y 1,850 a 2,050 lb-pie de torque, y un Cummins X15 con 400 a 605 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie. Una adición reciente al portafolio de motores es el Cummins X12, que está pensado para aplicaciones donde el peso es muy importante, pues pesa como un motor de 11 litros pero tiene la potencia de uno de 13.

En cuanto a la transmisión, la marca recomienda el uso de una automatizada de 12 cambios para obtener el máximo rendimiento de combustible, ya que utiliza programas de reconocimiento de terreno que le permiten conocer la ruta que tiene por delante de modo que pueda aprovechar al máximo la energía cinética del camión. También están disponibles cajas manuales Eaton Fuller de 9, 10, 13 y 18 velocidades; así como automáticas Allison de las series 3000, 4000 y 5000.

SEGURIDAD

Además del sistema de iluminación de LED, el Cascadia está equipado con varios sistemas de seguridad activa y pasiva como el Asistente de Frenado Activo, que puede detener el camión por completo al detectar objetos estacionarios, el Control de Crucero Adaptativo y la Advertencia de Abandono de Carril, que incluye captura de video de modo opcional.

No cabe duda de que en Freightliner hacen todo menos dormirse en sus laureles, pues el Cascadia ha elevado el listón en el segmento de los camiones de larga distancia gracias a la incorporación de los sistemas Detroit Assurance 5.0 para lograr el Nivel 2 de automatización. Disponible con cabinas de día y dormitorio de 116" y 126", con techos de 48" a 72" para las segundas, este camión es, sin lugar a dudas, uno de los referentes del segmento. 



americano: **FREIGHTLINER CASCADIA**



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.



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- DD13 350 a 505 HP y 1,250 a 1,750 lb-pie
- DD15 de 400 a 505 HP y 1,550 a 1,750 lb-pie
- DD16 de 475 a 600 HP y 1,850 a 2,050 lb-pie
- Cummins X12 de 350 a 455 HP y 1,350 a 1,700 lb-pie
- Cummins X15 de 400 a 605 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie

TRANSMISIONES

- **Manuales:** Eaton Fuller Advantage de 10, 13 y 18 velocidades; Eaton RT de 9, 13 y 18 cambios
- **Automatizadas:** Detroit DT12 y Eaton Advantage de 10 y 13 cambios
- **Automáticas:** Allison 3000, 4000 y 5000

SUSPENSIONES DELANTERAS

- Freightliner Multi Hoja
- Hendrickson Airtek

SUSPENSIONES TRASERAS

- Neumática sencilla y tandem Freightliner



Advance Auto Parts

AutoZone

BENNETT Auto Supply

O'Reilly AUTO PARTS

Pep Boys

Walmart



zMAX.com

PODER COMPACTO

WESTERN STAR 47X

EL 47X ES MÁS QUE UNA VERSIÓN REDUCIDA DEL 49X. MIENTRAS EL SEGUNDO ES ADECUADO PARA APLICACIONES PESADAS, COMO EXPLOTACIÓN FORESTAL, YACIMIENTOS PETROLÍFEROS Y CONSTRUCCIÓN, EL 47X ES MÁS ADECUADO PARA APLICACIONES SENSIBLES AL PESO Y LA LONGITUD, COMO HORMIGONERAS, CAMIONES DE TRANSPORTE A GRANEL Y CONFIGURACIONES DE CAMIONES DE VOLTEO LIMITADOS POR LEYES DE PUENTES. »»





Los camiones profesionales se encuentran entre los vehículos más complejos del mundo. Es un verdadero desafío colocar todo tipo de equipos diferentes, desde grúas hasta cajas de descarga y configuraciones de quitanieves, en un espacio de estructura muy limitado. Con el 47X, Western Star aprovechó muchas de las nuevas características introducidas en el 49X, al tiempo que ofrece a los operadores vocacionales, incluidas las flotas de condados y municipales, un chasis que acomoda gran parte del equipo que usan en un peso más liviano y que cumple con las leyes de puentes.

La diferencia más obvia es el cofre más corto, que da una distancia de la defensa al fondo de la cabina (BBC por sus siglas en inglés) de 111.6 pulgadas en el 47X en com-



paración con la BBC de 122 pulgadas del 49X. Con la "defensa de ley de puente" opcional, la medida desde el parachoques hasta la parte trasera de la cabina se puede recortar aún más a 110.8 pulgadas. Las configuraciones de

distancia entre ejes de hasta 415 pulgadas están disponibles con el eje de dirección adelantado, mientras que el eje retrasado limita la distancia entre ejes a 361 pulgadas.

"Hay alrededor de 3,142 condados en los

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- DD13 de 12.8 litros con 370 a 525 HP y 1,250 a 1,850 lb-pie
- Cummins L9 de 8.9 litros con 260 a 380 HP y 850 a 1,250 lb-pie
- Cummins X12 de 11.8 litros con 350 a 500 HP y 1,450 a 1,700 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Manuales Eaton Fuller de 10, 13 y 18 velocidades
- Semiautomáticas Detroit DT12-V, Eaton Ultrashift Plus y Endurant AMT
- Automáticas Allison 3000 y 4000

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Flatleaf y Taperleaf

SUSPENSIÓN TRASERA

- Sencillas Flatleaf, AirLiner y Neway
- Tandem AirLiner, Chalmers, Hendrickson, Neway y TufTrac
- Tridem Airliner y Neway



VOCACIONAL: WESTERN STAR 47X



Estados Unidos, y cada uno puede tener su propias regulaciones para puentes”, señaló Samantha Parlier, vicepresidenta de desarrollo de mercado vocacional de Daimler Trucks North America, durante un recorrido previo

al lanzamiento del 47X con reporteros. “Diez pulgadas importan. Diez pulgadas pueden ser 1,000 libras adicionales [de carga útil], y pueden marcar la diferencia entre un camión cuyo manejo es ilegal y uno que no lo es”.

Además de ser 10 pulgadas más corto, el 47X es 200 libras más liviano (especificación por especificación) que el 49X. Hay varias opciones de rieles de bastidor disponibles, incluido un riel de 9.5 milímetros con la misma clasificación RBM (momento de flexión resistente) que un riel de 11 milímetros, pero es aproximadamente 100 libras más liviano. Los travesaños de aluminio fundido estándar brindan ahorros de peso adicionales sin sacrificar la resistencia o la durabilidad, de acuerdo a DTNA.

Tales opciones de bastidor posicionan bien al 47X para aplicaciones centradas en el peso, como tractores o mezcladoras profesionales. “Queríamos tener el camión mezclador de primer nivel en la industria, y sabemos que con las mezcladoras, el peso es más una prioridad que la potencia”, dijo Parlier. “Entonces, nos enfocamos en construir un camión que alcance las 16,100 libras para el mercado de las mezcladoras”. >>





El diseño y el montaje de camiones profesionales es un proceso complejo, por lo que DTNA ha incluido gran parte de este desafío en el proceso de diseño. Los ingenieros trabajan directamente con los principales fabricantes de equipos para camiones (TEM por sus siglas en inglés) para obtener los detalles de construcción justo antes de que el camión llegue a la línea de ensamblaje, donde los errores son costosos y requieren mucho tiempo para corregirlos.

Parlier dice que puede tomar hasta una hora perforar un solo orificio en un marco, por lo que los equipos de ingeniería de DTNA trabajan directamente con los TEM para perforar todos los orificios antes de que se construya el camión para que, literalmente, puedan colocar la carrocería en el camión y atornillarla.

El sistema de interfaz QuickFit es otra característica extraída del 49X. Ofrece fácil acceso a la arquitectura eléctrica del camión utilizando un sistema eléctrico multiplexado avanzado diseñado para facilitar la interfaz TEM, la programación y el acceso a la energía. Los conectores están ubicados en la parte trasera de la cabina, mientras que las unidades de control electrónico se almacenan en la cabina en la nueva bóveda electrónica del tablero o en la E-Vault de la parte trasera de la cabina para facilitar el acceso. Los instaladores ya no necesitan perforar la parte trasera de la cabina o atravesar el piso. La interfaz está justo en la parte trasera de la cabina.

Tradicionalmente, los instaladores han

utilizado el espacio entre los asientos para montar interfaces de control del conductor para sus diversos equipos. Para mantener ese espacio libre y facilitar la instalación, DTNA ha desarrollado el Flex Panel, un panel que encaja en el panel B del tablero equipado con los dispositivos de control adecuados.

El panel estaría preconfigurado por el TEM y conectado a los conectores RP 1226 que ya están debajo del panel. El Flex Panel también se puede configurar con indicadores adicionales, interruptores, un montaje ELD o una preparación de montaje RAM, según las necesidades del cliente. "Todo este sistema está diseñado para ser plug and play, directamente en el sistema del camión para que la actualización sea muy fácil", dice Parlier.



“Los instaladores pueden tener sus arneses, todo listo para usar, luego pueden usar la herramienta CHEC para acceder directamente a la lógica de parámetros y la lógica de diseño del camión”.

La herramienta CHEC de Western Star es la interfaz para los controladores programables que se encuentran en los camiones de la serie X. Permite que los TEM y los distribuidores vean y modifiquen las configuraciones eléctricas, lo que les permite personalizar las entradas y salidas y cambiar los parámetros en cuestión de minutos. Con el poder de QuickFit y CHEC, lo que alguna vez se consideró complejo, costoso o imposible de hacer se puede lograr de manera más fácil y eficiente, dice DTNA. >>

CABINA Y CARROCERÍA

La cabina de aluminio reforzado con acero de la serie X es un 8% más liviana y proporciona un 13% más de espacio que la competencia, dijeron funcionarios de DTNA. La estructura de la cabina tiene refuerzos de acero en áreas críticas, como la cabecera de la pared trasera y los pilares A y B. Las bisagras de la puerta están reforzadas y se probaron en condiciones diseñadas para simular 15 años de uso. Las puertas están construidas de acero galvanizado y selladas para resistencia a la corrosión. Todo el acabado exterior de metal brillante es cromado o de acero inoxidable, no de plástico cromado.

La cabina tiene un parabrisas de una pieza para tiempos de reparación más rápidos y ventanas traseras opcionales de una pieza o de tres piezas de alta visibilidad. Los parabrisas de la serie X son un 28% más grandes que las versiones anteriores y utilizan limpia-parabrisas de 24 pulgadas que cruzan el centro del vidrio, lo que proporciona una zona limpiaparabrisas mejorada en un 37 %, según DTNA. Todos los modelos de la serie X vienen de serie con un tablero envolvente que brinda fácil acceso al centro de comando del conductor y al panel B. Hay un volante multifunción y el nuevo grupo de instrumentos presenta el Driver Command Center de Daimler. El interior también incluye detalles exclusivos, como asientos de primera calidad, aislamiento de primera calidad para mayor silencio y control de la temperatura. Hay tres configuraciones de dormitorio disponibles en el 47X: techo bajo estilo trinchera de 36 pulgadas y techo medio de 36 o 48 pulgadas.

El cofre del 47X ofrece una visibilidad hacia adelante de 24.8 pies, una mejora de 11 pulgadas sobre el 49X, mientras que su construcción compuesta y el sistema de suspensión ISO Tech resisten la flexión y el agrietamiento al absorber y disipar las vibraciones de las entradas de la carretera. Todos los Western Star Serie X cuentan con el conjunto completo de sistemas de seguridad de Detroit Assurance, que incluyen: asistencia activa de frenado, control de crucero adaptativo, asistencia de protección lateral, advertencia de puerta trasera, advertencia de cambio de carril, faros/limpiaparabrisas automáticos y luces altas inteligentes, modo de retención de frenos, visualización de señales de tráfico e intervención de velocidad activa con motores Detroit, así como Wabco OnGuard, que incluye mitigación de colisiones y control de crucero adaptativo, opcional con motores Cummins.



MOTOR Y TRANSMISIÓN

El 47X viene estándar con el motor Detroit DD13 Gen 5, que cuenta con relaciones de compresión más altas y un nuevo diseño de pistón de remolino para mejorar aún más la combustión y la eficiencia. Una nueva característica llamada ThermoCoasting en el DD13 Gen 5 evita el enfriamiento del postratamiento mientras se desplaza por inercia o funciona con carga ligera, lo que mantiene el sistema a su temperatura óptima y reduce significativamente la necesidad de regeneraciones estacionadas.

Para aplicaciones sensibles al peso, están disponibles los motores Cummins L9 y X12. La toma de fuerza del motor delantero (FEPTO) opcional se ofrece tanto con los motores Cummins como con el DD13 para aplicaciones como quitanieves. De manera similar, se ofrecen tanques de combustible rectangulares y un sistema de postratamiento elevado con motores Cummins para un mejor espacio libre para los quitanieves. El 47X también se ofrece con la nueva transmisión profesional DT12-V. Ofrece tres aplicaciones de modo: modo sin rocas, modo todoterreno y modo pavimentadora.

El 47X está programado para entrar en producción en el primer trimestre de 2022 y, a pesar de los desafíos actuales de la cadena de suministro, Parlier dice que la producción del 47X ha estado en las etapas de planificación durante algún tiempo, por lo que no espera que esos problemas tengan un gran impacto en las entregas del camión. “Me temo que no somos inmunes a todo eso, pero se trata de uno de los beneficios de la plataforma de la serie X. Hay tantas cosas compartidas entre los dos que hemos podido planificar en torno a eso”, comentó. “Hemos estado planeando que el 47X entre en producción en el primer trimestre de 2022 durante mucho tiempo, y tenemos excelentes equipos de gestión de la cadena de suministro que están haciendo todo lo posible para navegar por eso”. 

VOCACIONAL: WESTERN STAR 47X

BUSS

DB



**CONSISTENTLY
EFFICIENT**



DEL MUNDO: **RENAULT** TRUCKS T

EVOLUCIONADO



A close-up photograph of the front of a red Renault truck. The image shows the black grille with a diamond-shaped pattern, the Renault diamond logo on the left, and a multi-lens headlight on the right. The truck's body is painted a vibrant red. The background is a dark, textured surface, possibly a metal plate.

RENAULT TRUCKS T

SI BIEN RENAULT TRUCKS NO TIENE EL RENOMBRE DE OTRAS FIRMAS EUROPEAS, LA MÁS RECIENTE VERSIÓN DEL T ES UN CAMIÓN CON ALTA TECNOLOGÍA, CÓMODO, SEGURO, Y EFICIENTE EN EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE. ADEMÁS, RECIENTEMENTE FUE REMODELADO PARA BRINDAR UNA MEJOR EXPERIENCIA DE MANEJO Y HACER MEJOR LA VIDA DE QUIENES PASAN HORAS Y HORAS TRAS EL VOLANTE. »»



del mundo: **RENAULT TRUCKS T**



POR: **TRANSPORTE LATINO** / DIEGO GUERRA

El segmento de transporte de larga distancia es en el que los fabricantes de camiones realizan las mayores inversiones en investigación y desarrollo sobre consumo de combustible, ya que es en éste donde estos avances se hacen más patentes. Mejoras que, eventualmente, llegan a los camiones vocacionales y de transporte regional. Por ello, no fue ninguna sorpresa que Renault Trucks apostara fuerte cuando llegó el momento de diseñar el modelo T, con el cual la marca ofrece un vehículo versátil que cubre las necesidades de los clientes en el ámbito del transporte de largas distancias.

El T ha sido rediseñado para aumentar la comodidad del conductor, más ahorro de combustible y mayor tiempo de disponibilidad del vehículo. Para conseguirlo se han introducido novedades en el interior y en el exterior de la cabina además de innovaciones tecnológicas y nuevas soluciones de servicio, en especial, el mantenimiento predictivo. Para Paul Daintree, director de Diseño, "se trata de un cambio emocional en el exterior y práctico en el interior". Gracias a la forma aerodinámica de la cabina, desarrollada en túneles de viento, el T reúne en un nuevo vehículo la eficacia y el bajo consumo del Premium Ruta y el confort del Magnum. Con su diseño y su nueva cadena cinemática, que mejoran el rendimiento, el T muestra uno de los consumos más bajos del mercado, con una reducción hasta 5 % en comparación con la generación anterior, a pesar de las exigencias vinculadas a la norma Euro 6.

DISEÑO

La cabina del T, específica de Renault Trucks, ha sido desarrollada para favorecer el ahorro de combustible. Su parabrisas de 12° de inclinación, la forma en trapecio de la cabina de 2.3 m en el frente y 2.5 m atrás, así como grupos ópticos con deflectores integrados, son la mejor forma de ilustrarlo. Para asegurar un ahorro máximo, Renault Trucks ofrece además deflectores de techo, deflectores laterales y carenados latera-



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- DTI 11 de 11 litros, 380 a 460 HP y 1,327 a 1,622 lb-pie
- DTI 13 de 13 litros, 440 a 520 HP y 1,622 a 1,880 lb-pie

TRANSMISIONES

- Automática Optidriver de 12 velocidades
- Manual Volvo B14

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Neumática

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática con dos cojines

les, con extensión o sin extensión de puertas.

Para 2022 hay nuevos faros de LED de serie con un diseño más pequeño que los anteriores que permite ubicar un deflector por encima; los LED no solo aumentan la visibilidad, especialmente nocturna o en malas condiciones lumínicas, y,

en consecuencia, la seguridad vial, si no que requieren menos mantenimiento y duran hasta 30 veces más que las luces convencionales.

Los retrovisores ahora son en gris oscuro; nuevos son los embellecedores de remolcaje y el faldón de la defensa. En la parte central destaca el logo más grande de Renault Trucks y un mayor espacio para la personalización por parte de las empresas de transporte (con vinilos, etc.)

El acceso al T ha sido diseñado para que sea lo más fácil posible y empieza con la posibilidad de encender las luces del vehículo con la llave, para iluminar el camino. Las puertas se abren a 85°. El acceso se hace por medio de tres o cuatro escalones, según el tipo de cabina elegida. Estos escalones llevan una luz integrada y son antideslizantes. Ciertamente es que la forma no es precisamente la más agraciada, pero no hay que olvidar que ésta sigue a la función, cuya misión principal es reducir la resistencia al viento para ahorrar combustible. >>



INTERIOR

Con una cabina de base más grande que en el Premium Ruta, un abanico de cuatro cabinas, así como un ancho de cabina de 2.5 m, el T ofrece un entorno de trabajo y de descanso ideal para largos trayectos. Tiene un suelo perfectamente plano en su versión High Sleeper Cab y el túnel central, cuando esta presente, ha sido rebajado a 200 mm. Se ofrecen dos alturas de techo. Un techo plano (Day Cab y Night&Day Cab) y un techo elevado (High Sleeper y Sleeper Cab) que permiten una altura máxima interior de cabina que puede llegar a 2,10 m. Los asientos han sido diseñados por Recaro con suspensión neumática, térmicos y

ventilados. Tanto el reposacabezas como las sujeciones lateral y lumbar son ajustables; también pueden replegarse para tener una mejor posición de conducción y liberar un espacio para las piernas que llega hasta 98 cm.

En el interior de la cabina lo primero que destaca es el nuevo puesto de manejo con una columna de dirección nueva que permite realizar más ajustes para personalizar la posición del volante al cuerpo y a las necesidades de cada conductor. Para ajustarla, tanto en inclinación como en altura, un pedal situado en el suelo facilita esta maniobra al mantener las dos manos en el volante y bloquearlo de manera instantánea en la posición

elegida por el conductor. Se ha eliminado, además, la columna Neiman por lo que se libera espacio para las rodillas del conductor. Además, ahora arrancas el camión con un botón sin tener que insertar la llave.

Los asientos tienen nuevos materiales y acabados robustos y una estructura modular que garantizan la máxima comodidad del conductor. Además, el asiento del copiloto se desplaza, cuando el camión está parado. Otras mejoras son los nuevos soportes y espacios de almacenamiento en el puesto de conductor. Por ejemplo, los dos soportes modulares para conectar diversos dispositivos (dos smartphones; un Smartphone y una tablet...) de manera

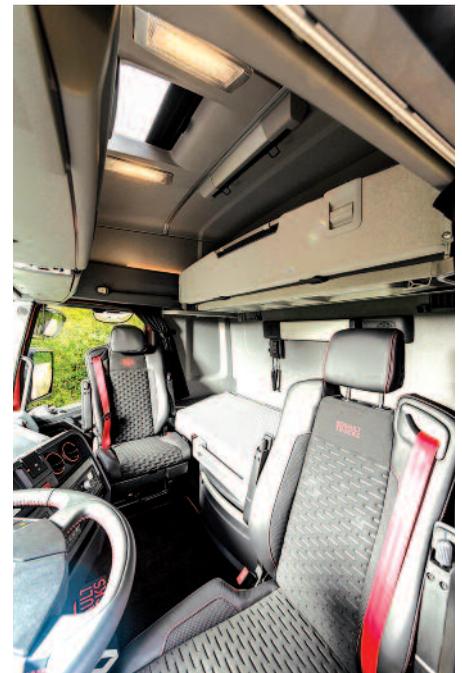


simultánea y a la vez cargarlos gracias a dos puertos USB. Un nuevo cajón de almacenamiento de 12 litros permite tener al alcance del conductor toda la documentación que pueda precisar en el día a día.

La litera inferior tiene un colchón extensible que permite ampliar la cama hasta 80 cm, cuyos materiales han sido renovados y ahora tiene incluso una cubierta viscoelástica removible. La litera superior tiene una escalera integrada. Cuando no se utiliza, el conductor puede plegar una parte y tener así un amplio espacio portaobjetos adicional. Los espacios portaobjetos han sido diseñados con la colaboración de clientes que han pro-

bado los camiones y a partir de un "cesto" con los principales productos o accesorios que los conductores suelen utilizar a bordo de su camión. Los espacios se han diseñado con un material específico, de tacto más agradable que un plástico tradicional. El conductor tiene también a su disposición un refrigerador de 24 litros que puede llegar a 40 en la versión con suelo plano.

Una vez instalado en su litera, el conductor del T de Renault Trucks tendrá a mano un control inalámbrico con el que podrá regular la iluminación de la cabina, la radio, el teléfono, la calefacción, el aire acondicionado, el bloqueo de las puertas, el cierre de los cristales y de la ventana del techo. Para lograr un descanso reparador, las cortinas ocultan la luz y proporcionan una oscuridad completa, incluso en pleno día. Permiten también mantener una temperatura interior agradable, incluso cuando el vehículo está estacionado a pleno sol. >>





MOTORES Y TRANSMISIÓN

Para desarrollar sus nuevos motores Euro 6 DTI 11 y DTI 13, Renault Trucks se apoyó en una evolución de sus propulsores Euro V optando por optimizar la tecnología SCR. Estos bloques, reconocidos por su eficacia y su bajo consumo, han sido modificados en más del 50% y disponen de nuevos ajustes electrónicos. Gracias a la utilización de nuevos materiales en su fabricación se ha mejorado la eficiencia de la reducción catalítica para reducir aún más eficazmente las emisiones de óxido de nitrógeno. Para 2022, la firma gala afirma haber mejorado la eficiencia de combustible hasta en un 3% gracias a una aerodinámica mejorada y a actualizaciones al software del control de crucero, entre otras.



En cuanto a la transmisión, la caja robotizada Optidriver de 12 velocidades cuenta con un software de mando electrónico de transmisión y un mando de velocidad con regulación de temperatura, para una refrigeración más eficaz. Opcionalmente, puede acompañarse con un nuevo modo, llamado Fuel Eco, acoplado al control de velocidad Eco Cruise

Control. Este modo modifica la estrategia del paso de las marchas, dando prioridad absoluta a la reducción del consumo. Como opción está la caja manual B14, desarrollada por Volvo, la cual es particularmente robusta y cuenta con el Driving Monitoring System, que indica al conductor la velocidad que debe engranar. 





LA VENTAJA DE ALLIANCE

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



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



alliancetruckparts.com



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



facebook.com/alliancetruckparts

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

DAIMLER | Alliance Truck Parts - Una marca del grupo Daimler

DAF

A **PACCAR** COMPANY





LA EFICIENCIA DEL TRANSPORTE DAF IMPULSA LA EXCELENCIA PURA

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

PONY DE BATALLA

RAM PROMASTER CITY 2022

MUCHOS NEGOCIOS QUE MUEVEN MERCANCÍA NO NECESITAN UNA VAN DE TAMAÑO COMPLETO Y ES PARA ELLOS QUE EXISTE LA RAM PROMASTER CITY, UN VEHÍCULO DE REPARTO PEQUEÑO QUE LIDERA SU SEGMENTO EN VOLUMEN DE CARGA, LLEVA UN EFICIENTE MOTOR CUATRO EN LÍNEA Y UNA CABINA ESPACIOSA CON LA COMODIDAD Y TECNOLOGÍA NECESARIAS PARA HACER MÁS LIGERA LA JORNADA LABORAL. »





52



POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

Hace no tanto tiempo, la mayoría de los compradores norteamericanos miraban los pequeños vehículos de reparto europeos con una ligera sonrisa de incredulidad en la boca, pues su tamaño los hace ver casi como de juguete comparados con las vans de carga de tamaño completo. Sin embargo, el aumento en el costo de los combustibles y el endurecimiento de las restricciones ambientales, entre otros factores, hicieron que para muchos negocios tuviera sentido comprar una van pequeña. Si realmente no necesitas mucha capacidad de carga, ¿para qué gastar más dinero en combustible?

En este escenario, Ram Trucks tomó la decisión de recurrir al know how de su socio europeo, Fiat, quien ya tenía en la Dobló una van de reparto pequeña probada y comprobada. Evidentemente, al ser un vehículo utilitario no encontrarás mayores concesiones al lujo en la ProMaster City, nada de alfombras mullidas o escapes cromados; aquí lo que importa es la capacidad de carga, volumen interior, economía de combustible y el costo total de propiedad. Ciertamente, no fue ninguna sorpresa la decisión de la división de Ram de incursionar en este segmento, en el que solo tiene dos rivales: la Ford Transit Connect y la Mercedes-Benz Metris (la Nissan NV200 fue descontinuada este año).

La ProMaster City está disponible en versión de carga, la Tradesman, y de pasajeros, nombrada Wagon. Hasta el año pasado, cada una tenía dos niveles de equipamiento, dando



un total de cuatro configuraciones posibles; pero para 2022 Ram redujo las opciones a solo dos. Ambas vienen con luces de día, sensores traseros de estacionamiento, ajustes manuales de altura y lumbar para el conductor, control de crucero y defensas al color de la carrocería.

El precio arranca en \$27,295 para la Tradesman y en \$28,060 para la Wagon (más cargo de destino e impuestos). Como ya es costumbre, puedes encontrar rejillas

para las puertas traseras y laterales en las versiones sin partición, así como un sistema de sonido Uconnect 3 con pantalla táctil de 5 pulgadas, conectividad Bluetooth y cámara de reversa como equipamiento estándar.

DISEÑO

El frente está dominado por una voluminosa defensa y un cofre inclinado; pero una de las características que más llama la aten-

utilitario: **RAM PROMASTER CITY 2022**



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- 4 cilindros de 2.4 litros, 178 HP y 174 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática de 9 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente McPherson

SUSPENSIÓN TRASERA

- Independiente de doble brazo

PRECIO

- Desde 27,295 dólares

ción es la elevada posición de los faros, la cual los mantiene protegidos en choques a baja velocidad; y es que los años de experiencia en Europa le enseñaron a los ingenieros que estos vehículos tendrán muchos impactos delanteros suaves a lo largo de su vida. Es lógico suponer que reemplazar solamente la defensa y la parrilla debe ser mucho más barato que hacerlo con los faros. Es un hecho que la apariencia no es el punto fuerte de la ProMaster City, pero tampoco lo es de

ninguno de sus rivales.

El acceso a la zona de carga por la parte posterior es mediante dos puertas abatibles de tipo 60/40, las cuales abren a 90 o 180 grados; también hay dos puertas corredizas en los costados que hacen que cargar o descargar algo sea muy sencillo. Aún no nos hemos puesto al volante, pero el amplio parabrisas y el cofre inclinado deben brindar una buena visibilidad, a la cual también contribuyen los espejos retrovisores. >>





INTERIOR

Es evidente que la directriz que guió a los ingenieros de Ram al diseñar el habitáculo era funcionalidad, pues todo lo que hay en la cabina de la ProMaster City cumple una función. El tablero tiene varios espacios para almacenar objetos y una consola central grande, donde está colocado el sistema de infotención Uconnect. Por su parte, el volante tiene varios botones para controlar dicho sistema y para modificar la información que se despliega en la pantalla del panel de instrumentos. Pero pasemos al tema realmente importante: el área de carga.

La parte posterior está diseñada para llevar mercancía y equipo de todo tipo, desde herramientas para soldar hasta un pastel de bodas. Los 131.7 pies cúbicos del área de carga son bastante prácticos gracias a que la longitud, altura del techo y la baja altura del piso (87.2, 51.8 y 48.4 pulgadas, respectivamente)

facilitan el trabajo, pues es lo suficientemente ancha como para alojar un pallet. La capacidad de carga máxima es de 1,883 libras

En cuanto a configuraciones, la Ram ProMaster City está disponible en versiones de carga y de pasajeros. En otras palabras, lo que la segunda representa es la posibilidad de llevar a cinco personas, con un muy respe-

table espacio restante de cuatro pies de carga atrás. Sin duda, será una opción muy interesante para quien esté pensando comprar un vehículo como taxi. La versión de carga está lista para trabajar, pues Ram tiene varias repisas y racks para herramientas hechos a la medida -además de equipamiento personalizado Mopar-. >>



SUSCRÍBETE A TRANSPORTE LATINO ¡ES GRATIS!



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

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

¿Cuál es su papel en la compra de lubricantes?

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

¿Cuál es su título y posición

- Gerente de flota Técnico
 Encargado de mantenimiento Chofer
 Gerente concesionario

¿Cuál es su camión preferido?

- Freightliner Peterbilt
 International Western Star
 Kenworth Mack
 Volvo Sterling

¿Quién repara su camión?

- Lo hace usted mismo Taller independiente
 Truck Stop Concesionario

¿Dónde trabaja?

- California 48 Estados
 11 Western Otros

¿Cuál es su aceite preferido?

- Shell Chevron
 Lucas Oil Texaco
 Mobil Otro

¿Qué compañía de celular usa?

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

¿Cuánto hace que tiene su licencia comercial?

- 6 meses 2 años
 1 año 3 o más años

Su motor preferido es:

- S-60 Detroit Volvo
 CAT Mack
 Cummins International

Su neumático preferido

- Firestone BFGoodrich
 Michelin Goodyear
 Dayton Dunlop
 Hankook Bridgestone

Lo más importante del camión para usted es:

- El consumo La potencia
 La comodidad La velocidad

Su edad es:

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

¿A dónde quieres recibir tu revista?

Nombre _____

Email _____

Domicilio _____

Ciudad _____ Estado _____ ZIP _____

Teléfono _____ Fecha _____

Firma _____

Desea suscribirse a la revista: SI NO



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

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



MOTOR Y TRANSMISIÓN

Existe una sola opción para impulsar a la Ram ProMaster City, el conocido Tigershark de cuatro cilindros y 2.4 litros que tiene 178 HP y 174 lb-pie. En el segmento comercial la cifra que más importa es la del consumo de combustible y las 29 millas por galón en carretera igualan la cifra de la Ford Transit Connect con motor 2.5 litros y quedan apenas 1 milla por debajo de las 30 mpg de la que lleva el propulsor EcoBoost. En cuanto a la transmisión, se trata de una caja automática de nueve velocidades, que si bien parecen demasiadas para un vehículo de estas características, ayudan a mejorar las cifras de consumo de combustible.

MANEJO

Ram dice que la ProMaster City tiene un manejo "ágil urbano" y, si tomamos en cuenta que la suspensión trasera es independiente -y no rígida como la de sus rivales-, además del hecho de que lleva dirección asistida de piñón y cremallera (en lugar del sistema eléctrico de Ford), tienen algo de razón. Más aún si consideramos su reducido diámetro de giro de 32 pies, el cual es especialmente útil en el congestionado espacio ciudadano. Sin embargo, ágil es una palabra demasiado optimista para un vehículo más alto que ancho, por lo que competente nos parece una elección más adecuada. Como es de esperarse, hay algo de balanceo al tomar curvas cerradas o cambiar rápidamente de carril. Eso sí, la sensación de manejo resulta bastante buena para un vehículo comercial -aunque no nos importaría si el aislamiento sonoro fuera más eficiente-. 





**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.

Hermana

MENOR GMC CANYON 2022

Si eres un fanático de las pickups pero tus necesidades no justifican el manejar una de media tonelada, la Canyon es perfecta para ti, pues es como una Sierra en miniatura. Pero no dejes que su tamaño te engañe, es un vehículo hecho y derecho con potencia, equipamiento y versatilidad propios. »



GMC
CANYON







Las pickups de media tonelada acaparan los reflectores -y las ventas-, pero sus hermanas menores son vehículos muy prácticos para quienes gustan de las camionetas pero no necesitan mover grandes cargas. Por años, las pickups medianas fueron un segmento que los fabricantes añadían a su portafolio más por compromiso que por convicción, pues había modelos a la venta, pero casi no los publicitaban. Vamos, que este nicho incluso desapareció del mercado durante un tiempo. Ahora, el mercado ha cambiado y con la reintroducción de la Canyon en 2014 GMC dejó ver que había un mercado para esta camioneta. Quizá no sea la mejor vendida de la marca, pero sin duda es una excelente opción para quien no necesita una pickup de media tonelada. Aunque a algunos les puede parecer nueva, la Canyon tiene ya más de 17 años en el mercado -apareció en el 2004 para reemplazar a la Sonoma-. Quizá la sensación de novedad se deba a que la Canyon dejó de producirse en el 2012 y, tras una pausa de dos años, GMC decidió retomar la producción.

La actual generación de la Canyon viene con





varias características de su hermana mayor, la Sierra, como faros de xenón con luces de día de LED en forma de C, una parrilla con diseño similar y escalones en la defensa trasera. Esta pickup está disponible en varias configuraciones que incluyen una cabina extendida con cama de seis pies y una cabina Crew con cama de cinco pies de

serie y una opcional de seis pies. Para 2022, GMC cambió la nomenclatura de las versiones y ahora los niveles de equipamiento son Elevation Standard, Elevation, AT4 y Denali. Para mejorar el consumo de combustible de la Canyon, GMC colocó tomas de aire en la parrilla que se cierran automáticamente cuando no necesitan ventilación

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- 4L de 2.5 litros con 200 HP y 191 lb-pie
- V6 de 3.6 litros con 308 HP y 275 lb-pie
- 4L diesel de 2.8 litros con 181 HP y 369 lb-pie

TRANSMISIONES

- Automáticas de 6 y 8 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente

SUSPENSIÓN TRASERA

- Multibrazo

PRECIO

- Desde \$26,800

extra y se abren cuando el motor necesita enfriarse. Además, la puerta de la cajuela lleva amortiguadores para evitar que se azote y múltiples opciones para amarrar la carga en la caja y mantener todo en su lugar. En cuanto al trabajo, tiene una capacidad de arrastre de remolque de hasta 7,700 libras con el motor diesel turbocargado. >>





INTERIOR

El interior es un lugar con comodidades, pero en el que los diseñadores no pusieron especial esmero. Tras el volante, encontramos un panel de instrumentos sin mucho chiste. Por otro lado, el panel central tiene mucha más onda, especialmente los interruptores que controlan el modo de Remolque/Arrastre y la Alerta de Abandono de Carril. La consola en sí es simple, con la palanca de cambios, dos posavasos y dos pequeñas charolas para monedas u otros objetos pequeños.

Los asientos delanteros ofrecen buen soporte, aunque la parte inferior podría ser un poco más grande. Los asientos traseros son cómodos, aunque evidentemente no al nivel de un sedán de lujo. Adelante tienes ajustes eléctricos, mientras que la banca de atrás es fija; aunque se puede doblar para abrir un área de almacenaje. Debajo del asiento encontrarás un compartimento para guardar cosas y el equipo para cambiar la llanta. Al doblar los respaldos hacia adelante, tienes una repisa para poner cosas, aunque no hay mucha altura. »



bandag

PROGRAMA VENTAJAS+™

INCREÍBLE VENTAJA DEL LÍDER EN RECACHUTAJE

Garantía limitada de por vida*

Producto armado en los EUA

Recauchutaje grado A

Proceso de manufactura avanzado de Bandag

Compuestos y diseños para banda de
rodadura Bandag de alta calidad

\$169

Cubierta y
recauchutaje

B195™
Remolque
11/32 pulg.

\$189

Cubierta y
recauchutaje

B726™
Tracción con
flanco cerrado
22/32 pulg.

\$199

Cubierta y
recauchutaje

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



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

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

La ergonomía es buena, pues los controles están bien ubicados y son fáciles de usar. La pantalla táctil de ocho pulgadas y el software IntelliLink es una maravilla, pues es fácil de entender y relativamente rápida en su respuesta. El software de infotainment incluye Apple CarPlay y Android Auto, así como un hotspot Wi-Fi 4G LTE. También hay una cámara de reversa con líneas direccionales dinámicas, la cual es estándar en varios niveles de equipamiento.

La visibilidad es más que aceptable gracias a que las ventanas son grandes y a que los espejos tienen un tamaño decente; además de alertas de Monitoreo de Punto Ciego para prevenir accidentes, la cual resulta muy útil, pues la visibilidad trasera es algo limitada, aunque no más que en los crossovers actuales.

MOTORES Y TRANSMISIONES

Quienes compren una Canyon podrán elegir entre dos motores de gasolina y uno a diesel. El primero de gasolina es un cuatro cilindros de 2.5 litros con 200 caballos de fuerza y 191 libras-pie. Después tenemos un V6 de 3.6 litros con 308 HP y 275 lb-pie que es nuevo desde el modelo 2017, aunque podría no parecerlo porque tiene la misma configuración y cilindrada que el motor que reemplazó (además de un discretísimo incremento de 3 HP y 6 lb-pie).

Tanto el cuatro en línea como el V6 llevan inyección directa de combustible, apertura variable de válvulas y un sistema de enfriamiento que rocía aceite en la parte inferior de los pistones, ayudando a mantener controlada la temperatura en el bloque del motor de aluminio. Los dos están equipados con transmisiones automáticas de seis velocidades, aunque existe una caja de ocho cambios exclusiva para el V6, también automática.

El motor diésel es un cuatro en línea de 2.8 litros turbocargado con mucho torque y gran eficiencia gracias a sus 181 caballos de fuerza y las impresionantes 369 lb-pie. En cuanto a consumo, es uno de los mejores en el segmento con 22 mpg en la ciudad y 31 en carretera. De poner la potencia al piso se encarga la misma caja automática de seis del resto de la gama, pero tiene disponible también la "nueva" transmisión de ocho velocidades.

La eficiencia en el consumo de combustible de los motores a gasolina es notable, pues el 2.5 litros da 20 millas por galón en ciudad y 27 en carretera usando la caja automática de seis velocidades, tracción en un



eje y cabina extendida. La 2.5 litros obtiene 18 mpg en la ciudad y 26 en la carretera si es 4x2, si quieres tracción en ambos ejes los números caen ligeramente a 17 mpg en ciu-

dad y 24 en carretera, nada mal considerando el aumento de peso.

El chasis de la Canyon es el típico de una pickup y está soportado mediante una suspensión independiente en el eje delantero y de "eje vivo" en la parte trasera, con muelles parabólicos con amortiguadores de doble tubo como elemento elástico. De detener a la Canyon están encargados frenos de disco en las cuatro ruedas. Y en cuanto a hacer trabajo duro, la Canyon no se arruga, pues tiene una capacidad de arrastre de 7,600 libras y de carga de 1,620 libras -aunque esto solo con los motores V6, las cifras del cuatro cilindros son más modestas-

General Motors dice que la Canyon es la camioneta Premium de su segmento, pero la renovación de la Honda Ridgeline en 2016 estableció un estándar alto para este nicho. Aún así, la Canyon es un vehículo con características muy convincentes que cumple los requisitos de una pickup en un paquete fácil de manejar. Lo que sí es un hecho es que en GMC nos han demostrado que el segmento de las pickups medianas está más vivo que nunca. **7TL**



WHY ADVERTISE WITH ARBOL PUBLISHING

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



automundo

MAGAZINE
TRANSPORTE
LATINO

MODA

ESTILOHOGAR

¿Qué pasa?
VEGAS

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



HISPANIC DEMOGRAPHICS

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

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

ARBOL
PUBLISHING

CUIDA TU SALUD

CUIDA TU SALUD

SENTARSE DETRÁS DEL VOLANTE DE MANERA DAÑINA, MALOS HÁBITOS ALIMENTICIOS, LEVANTAR Y CARGAR COSAS DE MANERA INCORRECTA SON SOLO ALGUNAS DE LAS COSAS QUE PUEDEN CAUSAR PROBLEMAS DE SALUD A LOS CONDUCTORES DE CAMIONES. ESTE MES, TE CONTAREMOS QUÉ PUEDES HACER PARA COMBATIRLOS. »



En estos días, los estadounidenses se toman su salud y bienestar más en serio que nunca. La salud de los individuos varía en función de su estilo de vida, por lo que tienen diferentes requerimientos y riesgos. Un camionero, por ejemplo, tiene problemas de salud muy específicos a los que debe prestar atención. Por eso, este mes te vamos a platicar sobre algunas de las enfermedades comunes entre los camioneros y cómo puedes combatir cada una de ellas.

De acuerdo con los Centros para el Control de Enfermedades (CDC por sus siglas en inglés), uno debe tener un índice de masa corporal superior a 30 para calificar como obeso. Para combatir la obesidad, es necesario seguir una dieta saludable y hacer ejercicio al menos 30 minutos al día. La obesidad es uno de los mayores problemas de salud para los camioneros, no solo porque es un problema en sí mismo, sino porque tiene conexiones con otros problemas comunes de salud de los camioneros. Pero si tienes en cuenta algunas cosas y llevas hábitos saludables en tu vida diaria, puedes evitar la mayoría de estos problemas de salud. Ahora entremos en materia.

OBESIDAD

Pasar la mayor parte del tiempo detrás del volante, no hacer suficiente ejercicio, comer demasiada comida rápida y la falta de nutrición, desafortunadamente, deja a los camioneros propensos a la obesidad. Los estudios muestran que alrededor del 50 por ciento de los conductores de camiones en los Estados Unidos son obesos, mientras que el 73 por ciento tiene sobrepeso. Pero hay maneras de combatir esto.

Hacer un esfuerzo para cocinar comidas más saludables es excelente. Empieza por hacer un plan de comidas y empacar alimentos que puedas cocinar y utensilios de cocina. Incluso puedes cocinar algunas comidas mientras estás en casa, congelarlas y recalentarlas cuando estás de viaje.

El ejercicio es otra actividad que debes tratar de incorporar a tu itinerario. Para los camioneros que trabajan muchas horas y prácticamente viven en un espacio reducido, esto puede parecer casi imposible. ¡Sin embargo, no pierdas la esperanza todavía! Hay bastantes maneras de agregar ejercicio a tu rutina diaria mientras estás de viaje. Más adelante en este artículo hablaremos de cómo mantenerte en forma cuando estás en la carretera.

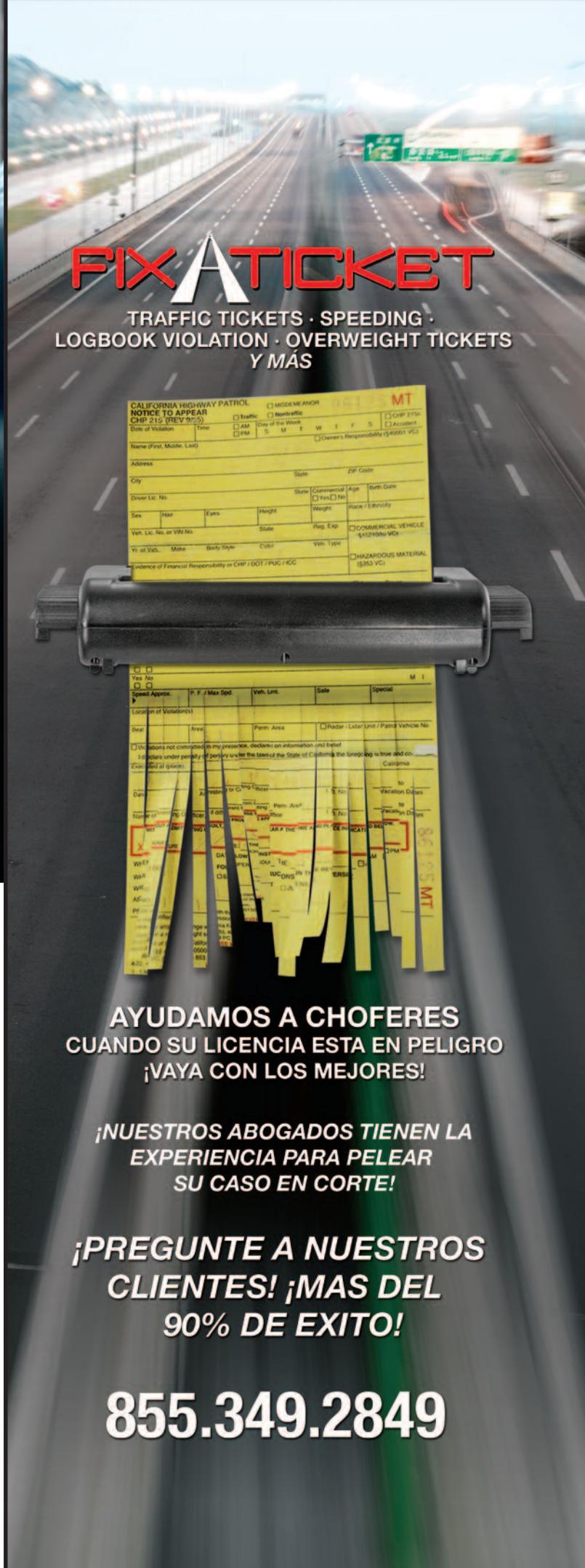


DEPRESIÓN Y AISLAMIENTO

La vida de un camionero no es fácil. La vida en la carretera puede ser solitaria. Dejar atrás a un cónyuge, hijos, familiares, amigos e incluso a la mascota de la familia puede ser difícil y genera

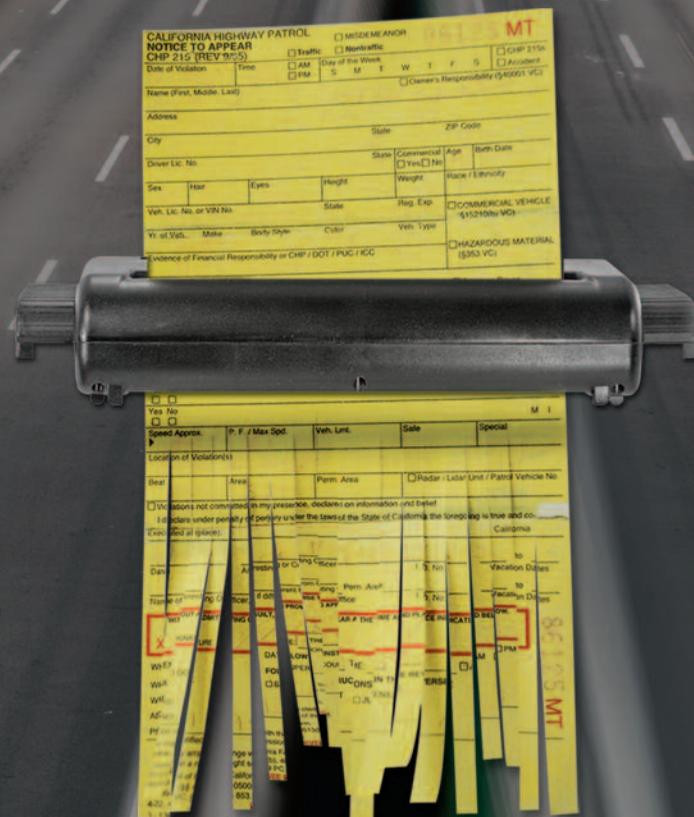
rar sentimientos de culpa, tristeza y depresión. Y, por supuesto, el estado actual de Covid-19 solo está aumentando todos estos sentimientos.

Muchas personas sufren de depresión, el 8.4% de la población del país según un estudio



FIX A TICKET

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



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

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

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

855.349.2849



de 2020. Esta estadística aumenta significativa-
mente dentro de la industria del transporte por
carretera, donde se estima que entre el 15 % y
el 20 % de los camioneros se ven afectados por
la depresión clínica. Pedir ayuda puede ser difi-
cil, pero no estás solo. La depresión no está en
tu cabeza y definitivamente no es una debilidad;
es una condición real que puede ser tratada,
manejada y superada. Platica con tu especialis-
ta de salud para que pueda orientarte. >>

LESIONES MUSCULOESQUELÉTICAS

Las lesiones musculoesqueléticas son lesiones de los tejidos blandos causadas por un impacto repentino, fuerza, vibración y posiciones desequilibradas. Pueden afectar los músculos, nervios, ligamentos, articulaciones, vasos sanguíneos, cuello y espalda baja.

EXISTEN DIFERENTES TIPOS DE LESIONES MUSCULOESQUELÉTICAS, QUE INCLUYEN:

- Tendinitis
- Síndrome del túnel carpiano
- Osteoartritis
- Artritis reumatoide
- Fibromialgia
- Fracturas óseas
- músculo/tendón Tensión
- ligamentos
- Síndrome del cuello
- Compresión del desfiladero torácico
- del túnel radial
- Dedo en gatillo
- Enfermedad degenerativa de los discos
- Hernia de disco y muchas más

Pasar largas horas sentado en el asiento del conductor hasta el proceso de carga y descarga de carga son formas en que pueden ocurrir lesiones musculoesqueléticas en el transporte por carretera. Si bien parece imposible de evitar, hay formas de hacerlo. Ajusta la posición de tu asiento mientras conduces. Si no estás sentado correctamente, esto puede causar tensiones en tu cuerpo, causando principalmente lesiones en la espalda y el cuello. La postura correcta para conducir consiste en formar un ángulo de 90 grados, es decir, que la pelvis y la espalda formen un ángulo recto. Esta postura no solo

evita lesiones, también hace que controles mejor el volante y puedas reaccionar rápido ante cualquier imprevisto.

Este es un tema común cuando se habla de la salud de los camioneros, pero incluir ejercicio y estimamiento en su rutina diaria hará maravillas para su cuerpo. Publicado en 2014, el Instituto Nacional para la Seguridad y Salud Ocupacional (NIOSH por sus siglas en inglés) encuestó a 1,265 conductores de camiones de larga distancia en 32 paradas de camiones en los Estados Unidos. Estas encuestas se analizaron para describir todas las lesiones musculoes-

queléticas autoinformadas.

Las encuestas mostraron que los conductores de camiones de larga distancia se ven significativamente afectados por lesiones musculoesqueléticas, con tasas de incidencia 3.5 veces más altas que el promedio nacional. Las lesiones en el brazo (26.3%) y la espalda (21.1%) fueron las dos áreas más reportadas en la encuesta. Las lesiones musculoesqueléticas fueron causadas con mayor frecuencia por caídas (38.9%) y contacto con un objeto o equipo (33.7%), lo que resultó con mayor frecuencia en esguinces/esguinces (60%).



APNEA DEL SUEÑO

La apnea del sueño es un trastorno del sueño muy grave que ocurre cuando la respiración de una persona se interrumpe mientras duerme. Cuando no se trata, una persona puede dejar de respirar cientos de veces durante la noche. El resultado es que el cerebro, junto con el resto del cuerpo, puede no recibir suficiente oxígeno durante estos momentos.

La Clínica Mayo dice que hay tres tipos principales de apnea del sueño:

• **Apnea obstructiva del sueño:** la forma más común que ocurre cuando los músculos de la garganta se relajan.

• **Apnea central del sueño:** que ocurre cuando el cerebro no envía las señales adecuadas a los músculos que controlan la respiración.

• **El síndrome de apnea del sueño complejo:** también se conoce como apnea central del sueño emergente del tratamiento, que ocurre cuando alguien tiene apnea obstructiva del sueño y apnea central del sueño.

Diferentes factores de riesgo hacen que las personas sean más propensas a la apnea del sueño para cada categoría, pero las razones más comunes son la obesidad, el tabaquismo, el consumo de alcohol y la genética. >>



BUSINESSFUNDING4YOU
BUSINESS LENDING EXPERTS

PRESTAMOS PARA TODO TIPO DE NEGOCIOS!

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

REQUISITOS:

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



UTILIZARLO PARA:

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

**MAL CREDITO
NO HAY PROBLEMA!**

**RAPIDO
Y FACIL!**

Si ha sido rechazado por su banco
nosotros le podemos ayudar



LESIONES MUSCULOESQUELÉTICAS

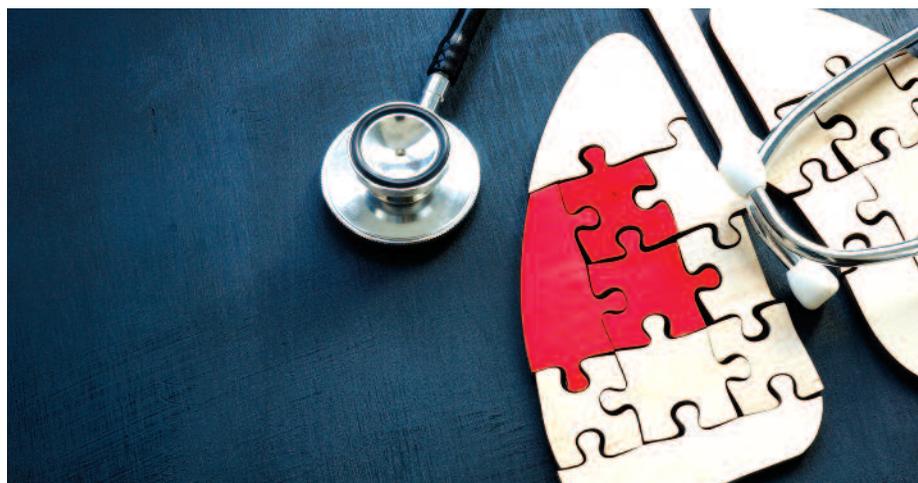
Las lesiones musculoesqueléticas son lesiones de los tejidos blandos causadas por un impacto repentino, fuerza, vibración y posiciones desequilibradas. Pueden afectar los músculos, nervios, ligamentos, articulaciones, vasos sanguíneos, cuello y espalda baja.

CÁNCER DE PULMÓN

Se estima que el 60 por ciento de los camioneros son fumadores, lo cual todos sabemos que es malo. Además del cáncer de pulmón, fumar también aumenta las probabilidades de sufrir enfermedades cardíacas, diabetes, derrames cerebrales y muchas, muchas otras afecciones y problemas de salud. Pero los conductores de camiones también inhalan gases de diesel y otros químicos tóxicos que pueden aumentar la probabilidad de cáncer de pulmón.

Dejar de fumar es un primer paso obvio pero extremadamente difícil para reducir la probabilidad de contraer cáncer de pulmón. Asegurarse de que

tus sistemas de ventilación funcionen correctamente y tratar de minimizar tu exposición a los humos son otras formas de reducir estas posibilidades. 



LOS CAMIONEROS

LOSCAMIONEROS.US



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

**NATIONAL TV
ADVERTISING**



CLICK TO WATCH

**NATIONWIDE CO-OP
ADVERTISING PROGRAM**



**TRANSPORTE LATINO
PRINT MAGAZINES**

a **360**
APPROACH

**NATIONAL RADIO
PROGRAMS**



CLICK TO LISTEN

CALL CENTER



**TL APP DIGITAL
PLATFORMS**



PH: 310.429.0250 / publisher@transportelatino.com





¿QUIERES SER

CA MIO NE RO?

Presta atención a los fabricantes y/o centros de distribución en tu área con camiones de la empresa que transportan sus productos por la carretera. Detente y habla con el área de recursos humanos para ver si están contratando. Toma sus tarjetas de visita. Si en el camino te encuentras con personas que trabajan allí, salúdalas con una sonrisa, diles que esperas trabajar con ellas algún día y pásales una tarjeta.

Ahora, muchas de esas empresas en las revistas de trabajos de camiones querrán experiencia, pero no todas. Además, nunca sabes con quién te puedes topar mientras estás en la parada de camiones buscando la revista que podría ayudarte. Habla con los conductores o incluso con el mecánico jefe. Pregunta si conocen a algún propietario de una empresa local que esté contratando.

Deja que tu actitud positiva y tu cara sonriente brillen e impresionen a todos con los que hables, empezando por la recepcionista. Si vienes de las calles donde te enseñaron que sonreír era una señal de ser débil, debes darte cuenta de que no estás en la calle y que tratar de ser (parecer) duro es probable que funcione en tu contra cuando intentas conectar con la gente. ¿Por qué querrían trabajar a tu lado o incluso contratarte para conducir el camión y conocer a sus clientes emitiendo esa vibra?

Quieres mostrar a través de tu apariencia

(incluidas las expresiones faciales y corporales) y tu actitud que es fácil llevarse bien contigo y que no representas una amenaza para un entorno de trabajo pacífico y productivo. También quieres mostrar a través de tu vestido un cierto nivel de madurez (por ejemplo, no uses pantalones caídos que muestren tus calzoncillos). Se podría decir que no deberían juzgarte por la apariencia, pero la mala noticia es que como te ven te tratan. Podrías decir que qué tienen que ver tus pantalones caídos con tus ganas de trabajar. ¿Qué pasa si te preguntan, "¿Por qué usas tus pantalones así?" ¿Cuál será tu razón inteligente? La actitud, la apariencia y la personalidad importan.

Inscríbete en clases de superación personal que pueden ser gratuitas o económicas como cursos de educación continua en colegios comunitarios o centros de pequeñas empresas. También pregunta a las personas en el centro educativo si se dan clases para personas en la industria del transporte o para manejo de personal, manejo del tiempo, comunicación, etc.

Estas son clases que no solo te mejorarán como persona sino que solo te agregarán valor. Podrías encontrar a una empresa dispuesta a darte una oportunidad, nunca sabes a quién conocerás en estas clases. ¿Recuerdas las tarjetas de visita que mencionamos el mes pasado? Intercambia y mantén conversaciones con



PARTE 2:

CÓMO CONSEGUIR TRABAJO CUANDO ESTÁS EMPEZANDO

EL MES PASADO HABLÁBAMOS DE CÓMO CUANDO ERES UN CONDUCTOR SIN EXPERIENCIA CONSEGUIR TRABAJO PUEDE SER ALGO COMPLICADO PORQUE LA MAYORÍA DE LOS LUGARES PIDEN GENTE EXPERIMENTADA. ¿Y CÓMO SE SUPONE QUE UNO LA VA A ADQUIRIR SIN PONERSE AL VOLANTE? ESTE NO ES UN DILEMA EXCLUSIVO DEL MUNDO DEL TRANSPORTE, MUCHAS OTRAS PROFESIONES VIVEN LA MISMA SITUACIÓN. EL PUNTO ES QUE ESTE MES CONTINUAREMOS CON MÁS CONSEJOS SOBRE QUÉ PUEDES HACER CUANDO ESTÁS BUSCANDO TRABAJO Y NO TIENES MUCHAS MILLAS.

otros estudiantes en los descansos y después de clase (por favor, no durante la clase), descubre quiénes son y qué hacen. Cuéntales sobre tus ambiciones de comenzar tu carrera en el transporte por carretera.

Házles saber sobre la pared con la que te has topado y cuán ansioso estás por comenzar, pero cuán consciente es de la necesidad de tener paciencia y ser persistente. A partir de estas conversaciones, si muestras buena actitud y dis-

posición, si hay alguien allí que pueda ayudarte a conseguir un trabajo o presentarte a alguien que pueda, créeme que lo hará. A la mayoría de las personas les gusta ayudar a otros, una vez que demuestran que son buenas personas y que están tratando de mejorar su vida.

También ve si hay clases de preparación profesional disponibles en tu colegio comunitario local. Estas te capacitan/prueban en cuanto a habilidades laborales y te otorgan

un certificado que indica un nivel de competencia. Te coloca por delante de otros buscadores de empleo que no tienen una prueba de competencia o conjunto de habilidades.

Con lo platicado en estos dos últimos meses, esperamos que tengas algunas herramientas más a tu disposición para tratar de obtener una buena experiencia de transporte como nuevo titular de una licencia comercial de manejo. Ten paciencia, mantén la cabeza en alto y mantente firme. 



DEDUCCIONES DE IMPUESTOS ESPECÍFICAS PARA CAMIONEROS

PAGA MENOS IMPUESTOS

SE ACERCA ESA "BONITA" ÉPOCA DEL AÑO EN QUE DEBES PRESENTAR TU DECLARACIÓN FISCAL. COMO CAMIONERO, TIENES DERECHO A UNA SERIE DE DEDUCCIONES RELACIONADAS CON TU TRABAJO, LAS CUALES VAMOS A DETALLAR EN ESTE TEXTO PARA QUE PONGAS EN ORDEN TUS FINANZAS Y NO PAGUES IMPUESTOS DE MÁS. »

ndant
duction

Como conductor de camión, acumulas una cantidad considerable de gastos en la carretera, desde cargar combustible hasta comer. La temporada de impuestos es una oportunidad para reclamar deducciones de impuestos para conductores de camiones y recuperar parte de ese dinero. Porque la verdad sea dicha, no conocemos a nadie que disfrute pagarle impuestos al Tío Sam.

Ahora bien, ¿quién puede reclamar las deducciones fiscales de los conductores de camiones? Si eres empleado de una empresa de camiones y recibes un formulario W-2 al final del año, desafortunadamente, ninguno de tus gastos relacionados con el trabajo son deducibles de impuestos. En cambio, si eres conductor independiente, puedes deducir los gastos relacionados con tu trabajo.

Como propietario/operador, debes recibir un formato 1099-NEC al final del año de cualquier cliente que te haya pagado más de \$600 durante el año. Utilizarás estos formularios 1099, además de tus propios registros de ingresos y gastos, para informar tus ingresos y gastos de transporte por carretera en el formato Schedule C. Es posible que también debas completar el Anexo SE para declarar los impuestos sobre el trabajo por cuenta propia. Presentarás ambos formularios junto con tu declaración de impuestos del Formulario 1040. Estas son algunas deducciones comunes que puedes reclamar.

CUOTAS DE ASOCIACIÓN

Muchos camioneros son parte de un sindicato u otra asociación de camiones. Puedes deducir las tarifas requeridas para pertenecer a un sindicato o grupo, siempre que sean necesarias para el negocio o ayuden a tu carrera como camionero.

TELÉFONO CELULAR/COMPUTADORA

Los teléfonos, tabletas y computadoras portátiles que usas exclusivamente para el trabajo son 100% deducibles, por lo que puedes reclamar el costo total del dispositivo y su plan mensual de datos o Internet. Si usas el dispositivo tanto para fines comerciales como personales, solo puedes deducir el porcentaje comercial de sus gastos.

ROPA

La ropa que usas de manera diaria no es deducible, incluso si solo la usas para el trabajo. Pero la ropa especializada y el equipo de seguridad requerido para tu trabajo, como gafas protectoras o aparatos ortopédicos

para la espalda, son deducibles de impuestos.

EDUCACIÓN

Muchos conductores pagan por la capacitación para obtener o mantener una licencia comercial de manejo u otras certificaciones avanzadas. Siempre que utilices esta educación para mejorar tus habilidades en tu línea de trabajo actual o sea necesaria para tu trabajo, puedes deducir el costo.

HERRAMIENTAS Y EQUIPO

Cualquier herramienta o equipo que necesites para tu negocio de camiones es deducible, incluyendo:

- Cadenas
- Lonas
- Correas
- Eslingas
- Cuerdas elásticas
- Cinta adhesiva
- Barretas

SEGURO

Además del seguro de responsabilidad civil para automóviles comerciales y daños a la propiedad que debes mantener en tu camión, también puedes comprar un seguro para cubrir la carga o la pérdida de ingresos debido a una interrupción del negocio. Puedes deducir estas primas como un gasto comercial.

Es posible que también debas pagar tu propia cobertura de seguro de salud. Esto es deducible pero no como un gasto comercial. En cambio, deduces el costo del seguro de salud, dental y de la vista para ti, tu cónyuge y tus dependientes en el Anexo 1 del Formulario 1040.

COMIDAS

Poder deducir o no las comidas depende de si conduces localmente o de larga distancia. El primer paso es determinar tu "hogar fiscal". Esta suele ser la dirección de tu casa o la sede comercial. Solo puedes deducir las comidas mientras estás fuera de tu domicilio fiscal durante la noche, o al menos el tiempo suficiente para requerir una parada para dormir o descansar. Esto significa que los conductores locales no pueden deducir los costos de alimentos y bebidas, pero los conductores de larga distancia sí.

Tienes dos opciones para deducir las comidas: el método de gastos reales o la asignación de viáticos. Deducir el método de gastos reales requiere que lleves un registro de lo que gasta en comidas, incluidas las propinas y los impuestos. Si bien el Servicio de Impuestos Internos (IRS por sus



siglas en inglés) permite que la mayoría de las industrias deduzcan el 50% de las comidas, los conductores sujetos a los límites de "horas de servicio" del Departamento de Transporte pueden reclamar el 80% de sus gastos reales de comidas. La regla de las horas de servicio requie-



GASTOS DE VIAJE

Otros gastos de viaje en los que incurras mientras está fuera de tu domicilio fiscal durante la noche (o el tiempo suficiente para necesitar descansar) son deducibles. Esto puede incluir:

- Hoteles u otros alojamientos
- Peajes
- Estacionamiento

Aunque el IRS tiene una tarifa diaria para alojamiento en otras industrias, los conductores de camiones deben reclamar los gastos reales de alojamiento. No pueden reclamar la tasa de viáticos de la misma manera que lo hacen con los gastos de comidas.

re que los conductores que han conducido una cierta cantidad de horas se detengan y descansen durante un período de tiempo asignado. El método per diem da menos trabajo. En lugar de llevar registros de los gastos de cada comida, puedes deducir una cantidad fija por día. Ese monto fijo

varía dependiendo de dónde y cuándo viajes.

EXÁMENES MÉDICOS

Muchos conductores deben someterse a exámenes médicos regulares como condición para su trabajo. Los gastos que pagues

de tu bolsillo para estos exámenes obligatorios son gastos comerciales deducibles. Otros gastos médicos regulares, como visitas al médico o al hospital y medicamentos, solo son deducibles si detalla las deducciones en el Anexo A. >>



GASTOS DE OFICINA

Los gastos de oficina tradicionales para tu negocio de camiones son deducibles. Esto podría incluir:

- Correo postal
- Papel y plumas
- Calculadoras
- Fax y fotocopias
- Costo de software de contabilidad

PRODUCTOS PERSONALES

Muchas compras pequeñas son necesarias para la vida en la carretera. Esto podría incluir:

- Refrigerador o mini nevera para almacenar alimentos y agua
- Libro
- Linterna
- GPS
- Ropa de cama
- Reloj despertador
- Lentes de sol
- Guantes
- Productos de limpieza

También puedes deducir los gastos por ducharte o lavar la ropa mientras viajas por negocios. Lleva un registro de estos gastos, ya que realmente pueden sumar una cantidad

considerable al final del año.

SUSCRIPCIONES

Si te suscribes a publicaciones relacionadas con camiones, puedes deducir el costo total de la suscripción.

IMPUESTOS Y LICENCIAS

Puedes deducir cualquier impuesto y licencia que pagues por tu negocio, incluido el impuesto sobre el uso de vehículos pesados en las carreteras y el costo de mantener una licencia comercial de manejo.

GASTOS DE VEHÍCULOS

El IRS considera que un semirremolque es un vehículo calificado para uso no personal. Esto significa que puedes reclamar todos los gastos reales de operación del vehículo, incluidos:

- Depreciación
- Combustible
- Seguro
- Interés del préstamo, si financiaste la compra de tu camión y remolque
- Registro
- Reparaciones y mantenimiento
- Llantas
- Lavado

Mientras que otros vehículos de uso comercial pueden usar un método de millaje estándar para deducir los gastos del vehículo, esta opción no está disponible para los conductores de semirremolques.

¿QUÉ GASTOS NO SON DEDUCIBLES?

Hay algunos costos comunes de conducir un camión que no son deducibles, que incluyen:

- Ropa adecuada para el uso diario
- Costos de viaje entre tu hogar y la sede comercial
- Línea telefónica
- Gastos reembolsados
- Gastos de viaje y comidas en un viaje personal

En general, el factor principal para determinar si un gasto es deducible o no se reduce a si es ordinario y necesario para el negocio y si tienes un registro del gasto. El mantenimiento de registros es extremadamente importante, así que asegúrate de guardar copias de los recibos y otros documentos para respaldar los gastos que reclamas en tu declaración de impuestos. [77L](#)

COMPRA YA TU CAMIÓN

MAGAZINE
**TRANSPORTE
LATINO**

**CALIFICA CON
FICO 600+**

- Las mejores condiciones del mercado
- Financiamos cualquier marca o modelo nuevo o usado
- Infórmate al **(888)628-2188**



TRANSPORTE LATINO SIEMPRE DANDO SOLUCIONES PARA EL TRANSPORTISTA

CÓMO USAR LA INFORMACIÓN PARA MEJORAR EL MANTENIMIENTO

INFORMACIÓN = PODER

EL INCREMENTO EN LA TECNOLOGÍA DE LOS CAMIONES HA PERMITIDO MUCHOS AVANCES DE SEGURIDAD Y EFICIENCIA, PERO UNA VENTAJA ADICIONAL ES QUE PERMITE CONOCER QUÉ Y CUÁNDO FALLA, DE MODO QUE SE PUEDA HACER UN PLAN DE MANTENIMIENTO INTEGRAL QUE PERMITA REDUCIR AL MÍNIMO EL TIEMPO FUERA DE SERVICIO, YA SEA POR AVERÍAS O POR SERVICIOS CALENDARIZADOS. »



No hay nada como un camión para tener una cantidad ingente de datos valiosos. Desde sistemas integrados hasta tecnologías a bordo, estos flujos de datos constantes pueden informar mejor cómo se mantiene un camión, cómo se especifica y qué tan seguro se está operando, el último de los cuales también afecta las prácticas de mantenimiento y las decisiones de especificación. Donde estos datos se encuentran con el camino, por así decirlo, es cuando un administrador de flotas puede ganar dólares y centavos con ellos.

"Aprovechar los datos disponibles de una manera procesable puede suponer un gran ahorro de costos para la mayoría de las flotas", afirma Doug Schrier, vicepresidente de estrategia de Transflo, un proveedor de servicios de gestión de datos para flotas de camiones. "El mantenimiento se ubica dentro de los tres principales gastos de artículos de línea en la mayoría de las flotas. Si tomas el mantenimiento y la depreciación y los agrupas, mantener el camión en la carretera puede ser tan costoso como mantenerlo asegurado y mantener el diésel en el motor. Esa es la dirección en la que deberías trabajar: usar todo lo que puedas para ayudar a reducir esos costos".

Por ejemplo, "en lugar de basar los intervalos de mantenimiento preventivo y de rutina en un ciclo de 30,000 millas, los transportistas pueden usar los datos de sus componentes y sensores de diagnóstico del motor para realizar el mantenimiento cuando sea necesario, que podría ser en un ciclo de 45,000 millas o más. Eso reduce los costos y el tiempo de inactividad, incluso al reemplazar componentes cuando necesitan ser reemplazados en lugar de a un millaje determinado".

Schrier aconseja a las flotas que primero seleccionen un dispositivo telemático que extraiga "datos buenos y limpios" del motor. "Si no estás obteniendo buenos datos, no tienes nada que usar para configurar un programa de mantenimiento basado en datos". El siguiente paso es refinar cómo usas esos datos. Señala que varios fabricantes de equipo original (OEM por sus siglas en inglés) tienen soluciones que toman los datos de diagnóstico del motor que llegan a través de la telemática y los ejecutan a través de un sistema de análisis predictivo para identificar fallas de componentes o problemas que podrían resolverse dentro de la garantía.

INFORMACIÓN PROCESABLE

"Como alguien relativamente nuevo en la industria del transporte y con experiencia en



aviación, me esfuerzo por tener la mayor cantidad posible de información procesable", dice Shaun Sadler, vicepresidente senior de equipos y mantenimiento de US Xpress, con sede en Chattanooga, Tennessee, uno de los transportistas de camiones más grandes del país. "Los datos son el vínculo entre el conocimiento, el desempeño y la toma de decisiones. Todos los tipos de datos nos ayudarán a convertirnos en una empresa más eficaz y nos brindarán conocimientos que nunca antes habíamos tenido".

En Paccar Leasing (PacLease), comenzaron desde cero, retrocediendo 20 años para obtener

datos sobre las especificaciones y los costos de los vehículos, dijo Michael Willey, gerente general adjunto de PacLease. Con los datos en la mano, "el siguiente paso fue limpiarlos y moverlos a la nube, para que pudiéramos usarlos de manera efectiva. A partir de ahí, utilizamos análisis de datos, observándolos por camión, por componente y por ciclo de trabajo. Solo por lo que sabemos de nuestras especificaciones", continúa Willey, "encontramos 17 controladores principales que tienen importancia estadística en los costos de operación de un camión".

Es posible que Quality Transport Company



no esté tan avanzada como algunas flotas, "pero nuestro interés en el mantenimiento basado en datos es alto", dice la vicepresidenta sénior Amanda Schuier. El transportista con sede en Freeport, Illinois, transporta carga de corta, regional y larga distancia en todo el país con una flota de 31 tractores. "Las flotas son ciertamente conscientes de lo que pueden hacer los datos", dice Schuier. "Pero hay una amplia gama de esa conciencia. Algunos están usando muchos datos. Incluso con una flota pequeña, intento optimizar los datos". Ella dice que eso es en

parte para reducir la sobrecarga de datos. "Hay tantos tableros, 36 para ser exactos, en los que tengo que iniciar sesión por separado y ordenar todos los días, desde el mantenimiento hasta el cumplimiento de las horas de servicio y los tiempos de detención".

EL CAMINO HACIA LA PREDICCIÓN

Sadler dice que el primer objetivo de US Xpress es "continuar por el camino preventivo [de mantenimiento], pero también incorporar capacidades predictivas". Eso significa

usar la telemática para recopilar datos de sensores dentro de sistemas, ensamblajes y componentes clave en tractores donde los problemas podrían provocar averías.

"Los datos de mantenimiento pueden complementar estos sistemas telemáticos", dice. "Establece un enlace de datos sólido y un análisis completo para encontrar correlaciones entre umbrales específicos y una falla. Las flotas pueden categorizar la gravedad de las fallas resultantes y el tiempo transcurrido desde que se activa un umbral hasta que falla un componente". »

A partir de ahí, Sadler recomienda expandir el análisis a “transmisión de datos en tiempo real con alertas basadas en qué componente es probable que falle dentro de un número previsto de millas y/o días. Para comenzar con esto, crea programas piloto para que puedas implementar cambios a medida que aprendes. Con los algoritmos correctos”, continúa, “pronto podremos monitorear elementos equipados con sensores en nuestros tractores. Esto puede ayudar a proporcionar eventos de mantenimiento predictivo y prescriptivo, lo que ayuda a prevenir averías en la carretera. También nos ayudará a alinear el tiempo de inactividad programado con el tiempo de regreso a casa del conductor. Con la tecnología futura, nos alinearemos con los ciclos de carga o los ciclos de abastecimiento de combustible”.

Señala que esto también puede minimizar las oportunidades perdidas para generar millas de ingresos. Esto no solo es bueno para la productividad de la flota, sino que también puede ayudar a reducir la frustración de los conductores, impactando positivamente en la satisfacción de los empleados y reduciendo la rotación.

Es importante centrarse en la integridad de los datos antes de la implementación en todos los activos de la flota, dice Sadler. Y no sientas que tienes que hacerlo solo. Combina tu análisis de datos internos con la experiencia de socios externos confiables para identificar correlaciones y patrones en datos y eventos de falla. “Asóciate con otros y aprende lo que están haciendo para facilitar estas tecnologías. Aprende y comparte información tanto como sea posible”.

Todo esto puede conducir a una reducción del tiempo perdido por averías en la carretera y menos tiempo para completar el diagnóstico y corregir las fallas. “También reduce el costo de completar la reparación, con un mayor porcentaje de reparaciones realizadas en un taller de la empresa o un proveedor preferido”, agrega Sadler. “Y la menor rotación de conductores conduce a un mayor número de tractores parados (como porcentaje de la flota total) y a menores costos de contratación de conductores”.

CONECTA LOS DATOS

Willey de PacLease, dice que analizar los datos no solo puede ayudar a reducir los costos de mantenimiento; “También señala qué especificaciones son más efectivas para la aplicación del camión. Entonces, con un enfoque basado en datos, construyes un camión, conectas los datos de la flota y luego lo rehaces [las especificaciones], según lo que te dicen los datos”.





ENFOQUE DE VANGUARDIA

El pequeño tamaño de Quality Transport desdienta sus esfuerzos por estar a la vanguardia de los enfoques de gestión innovadores. De hecho, Schuier actualmente preside el grupo de estudio de Gestión de Mantenimiento de Flotas (S.5) del Consejo de Tecnología y Mantenimiento de las Asociaciones de Transporte Americanas (ATA).

Ella señala que S.5 está trabajando con la Sociedad de Ingenieros Automotrices para abrir un nuevo grupo de trabajo de TMC sobre Componentes y Sistemas Listos para la Salud. Admite que es mucho trabajo, pero dice que se reduce a "aprender a administrar el tiempo de ejecución de su flota en términos de 'salud total del vehículo'". El objetivo de la fuerza de trabajo incluye desde mapear el camino para el actual monitoreo de diagnóstico remoto de vehículos hasta alcanzar una "gestión de la salud" a nivel de vehículo para conductores y técnicos. A partir de ahí, se pasa al desarrollo de una gestión autoadaptativa autónoma en tiempo real para controlar y optimizar el funcionamiento del vehículo.

"Mi objetivo es obtener todos mis datos lo más optimizados e integrados posible", dice. "Si bien no somos una flota de vanguardia, hemos realizado muchas mejoras desde que comenzó la pandemia. Jugamos con muchas ideas para actualizar los sistemas y nos hemos centrado principalmente en mejorar el software de despacho y mantenimiento, así como en actualizar nuestros ELD".

Schuier señala que la actualización de ELD en Quality "abrió la puerta a una mayor integración", incluido un sistema electrónico de informe de inspección del vehículo del conductor. "Ahora nuestros conductores informan sus resultados, y esos van directamente al taller para que los técnicos puedan clasificar para programar el mantenimiento".

En el futuro, Schuier dice que está "presionando a los proveedores para que se integren más con nuestros otros socios. En su mayor parte, han sido receptivos, lo cual es señal de un buen compañero. "Solo vamos a recibir más datos de nuestros camiones", agrega. "Tenemos que averiguar qué hacer con eso".

Nadie puede beber de una manguera contra incendios. Pero si puedes apuntar los datos que salen de los camiones de hoy en día a los cubos correctos y analizar el impacto de ese contenido en las operaciones de la flota, tu sed de inteligencia de negocios procesable bien podría ser saciada. 

Él dice que este aprovechamiento de los datos permite que el arrendador sea "50% más preciso en la predicción de los costos del ciclo de vida del vehículo en función de las especificaciones y el ciclo de trabajo de un camión. A partir de ahí, podemos negociar con los proveedores para abordar el desempeño de elementos específicos en el camión".

Por supuesto, las flotas también pueden utilizar un enfoque basado en datos para perfeccionar las especificaciones de sus propios camiones. Willey enfatiza que los datos tienen un valor inherente. "Definitivamente no estás maximizando su potencial si no lo estás recolectando y analizando", dice. "A partir de ahí, el mantenimiento predictivo se convierte en el siguiente paso. Las flotas definitivamente pueden comprar software listo para usar para ejecutar análisis sobre los datos de calidad que se han capturado".

En PacLease, dice, "la parte más difícil de todo esto fue obtener los puntos de datos y almacenarlos en la nube para usarlos". Los puntos de datos clave en los que trabaja PacLease incluyen datos telemáticos extraídos de camiones; datos relacionados con las operaciones extraídos de dispositivos de registro electrónico; historial de mantenimiento; especificaciones; y datos extraídos de dispositivos tales como indicadores de filtros y monitores de neumáticos. Una vez que se han limpiado, ordenado y analizado todos los datos pertinentes, "se convierte en una valiosa herramienta de gestión que solo requiere la actualización de la información de mantenimiento, normalmente una vez al trimestre".



ENTRA REGLA PARA CONDUCTORES NOVATOS EN VIGOR

ESTANDARIZAN CAPACITACIÓN

SI ESTÁS PENSANDO EN ENTRENAR A UN NUEVO CONDUCTOR, DEBES TOMAR EN CUENTA QUE YA ENTRARON EN VIGOR LAS NUEVAS REGLAS PARA LA CAPACITACIÓN PARA CONDUCTORES DE NIVEL BÁSICO, POR LO QUE DEBES ASEGURARTE DE CUMPLIR CON LOS NUEVOS ESTÁNDARES PARA QUE EL ENTRENAMIENTO SEA VÁLIDO Y TODO ESTÉ EN REGLA. »



Las nuevas reglas de Capacitación para Conductores de Nivel Básico (ELDT por sus siglas en inglés) de la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA por sus siglas en inglés) entraron en vigor el 7 de febrero, lo que significa que cualquier posible candidato para la prueba de habilidades de licencia de manejo comercial (CDL por sus siglas en inglés) sin un Permiso de Aprendizaje Comercial (CLP por sus siglas en inglés) emitido antes de esa fecha, deberá completar el trabajo del curso con un proveedor de capacitación registrado y autocertificado que cumple con la regla para poder tomar el examen y recibir una CDL.

La regla largamente esperada, finalizada a principios de 2017, después de haber sido desarrollada durante la administración de Obama y fijada para su publicación a fines de 2016, se retrasó brevemente cuando la administración de Trump entró en funciones. La nueva regla establece, por primera vez, estándares de capacitación para cualquier conductor que busque obtener una CDL, actualizar una CDL de una clase más baja (como pasar de Clase B a Clase A), o agregar materiales peligrosos o cualquier endoso de autobús escolar/pasajero.

Con la fecha de cumplimiento final vigente en este momento, la FMCSA continúa desarrollando su base de datos de proveedores de capa-



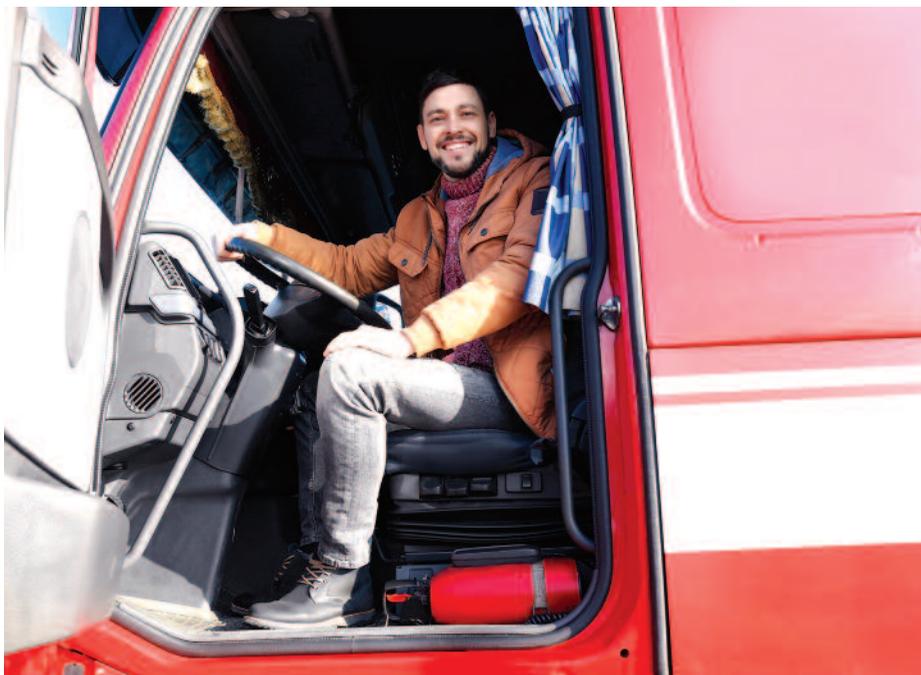
citación registrados, hoy poco más que una hoja de cálculo con una lista de más de 8,000 ubicaciones de un número incalculable de empresas que brindan capacitación (disponible para descargar a través del portal principal ELDT de FMCSA en <https://tpr.fmcsa.dot.gov>).

La regla se vuelve bastante específica

sobre qué capacitación se requiere, estableciendo estándares tanto para la capacitación en el aula/tipo de conocimiento como para la instrucción detrás del volante (sin un número determinado de horas) sobre la operación básica de un camión, sistemas de control e instrumentos del tablero, inspecciones previas y posteriores al viaje, horas de servicio, inspecciones en la carretera, marcha atrás y atraque, conducción distraída, procedimientos y protecciones para conductores y denunciantes, y más.

Sin embargo, la regla deja espacio para la creatividad en la forma en que los capacitadores llegan y completan toda esa instrucción, y no hay poca evidencia de que los propietarios de flotas pequeñas con visión de futuro están adoptando enfoques prácticos de la vieja escuela para la capacitación de aprendices y adaptarse a esos enfoques directamente dentro de los nuevos requisitos. Harry Smith, parte de la familia Smith propietaria de la flota pequeña Ralph Smith Co. de Utah, ha capacitado durante mucho tiempo a conductores con un compromiso de apretón de manos por parte del posible titular de CDL para pasar al menos un año con la empresa después de obtener la licencia.

"Nos estamos preparando para la transi-





ción a los requisitos de los conductores de nivel de entrada mediante la creación de un 'plan de estudios' práctico basado en la experiencia de campo y la capacitación práctica", dijo Harry Smith. De alguna manera,

procederemos como de costumbre en Ralph Smith Co. "Durante años, esta experiencia y capacitación se ha transmitido a nuestros aprendices simplemente saliendo y trabajando todos los días y exponiéndose a tantas

cosas como sea posible en el mundo del transporte por carretera".

Los posibles solicitantes de CDL en Ralph Smith Co. son empleados pagados durante esa capacitación con sus CLP. Es el tipo de programa de aprendizaje del que últimamente se ha estado escuchando hablar a la gente en el Departamento de Trabajo de Biden y el Departamento del Transporte. "Una vez que teníamos confianza en alguien, lo soltábamos en su propio camión", agregó Smith, "estimulándolo para que progrese en sus talentos al presionarlo continuamente para que haga cosas difíciles. Siempre estamos ahí para ayudarlo en el camino, y uno supervisa su progresión en el transporte".

Smith comentó que con el interés de continuar sus esfuerzos para atraer a una amplia variedad de personas al negocio: trabajadores de servicios de alimentos, conductores de Lyft, gente que trabaja en "trabajos extenuantes", Ralph Smith Co. aparece en el Registro de Proveedores de Entrenamiento (TPR por sus siglas en inglés) como un proveedor de entrenamiento "privado". Es probable que esa distinción en la base de datos esté orientada a ayudar a la FMCSA a desarrollar lo que dice será una "función de búsqueda interactiva" para los posibles solicitantes de CDL que buscan contratar programas en su área y descubran el potencial de la instrucción privada. >>



¿Cuántos Códigos Expresos lleva?

CONSULTE Y CARGUE AL INSTANTE EL SALDO DE SUS CÓDIGOS EXPRESOS

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

www.comdata.com/expresscode



COMDATA
Payment Innovation



Entre los proveedores de capacitación por contrato, Al Hanley III, presidente de Educación y Capacitación de TransForce Group, calificó la regla ELDT entre "los cambios más significativos en toda la industria desde la implementación de la licencia CDL en 1991". El Gerente de Seguridad y Cumplimiento de la Capacitación de Conductores de Camiones de

MTC, Terry Sanders, vio esa importancia como algo claramente positivo. "La capacitación estandarizada y las expectativas claras salvarán vidas y mejorarán la seguridad para el público automovilista en general", dijo Sanders. "Hay escuelas que enseñan lo mínimo necesario para que un estudiante apruebe un examen CDL y esos estudiantes no están

preparados para trabajar".

La mayor preocupación de Hanley a nivel nacional es que, aunque la cantidad de ubicaciones de proveedores que figuran en el registro es alta y continúa creciendo, podría no ser suficiente. "Una preocupación para la industria es la escasez de instructores calificados y el costo de agregar más instructores a un progra-

en la ruta: **ESTANDARIZAN CAPACITACIÓN**

"NUESTRO PROGRAMA EN LÍNEA ES GRATUITO":

dijo Al Hanley de TransForce,

"Y UNA VEZ FINALIZADO, AYUDAMOS A TODOS LOS ESTUDIANTES A ENCONTRAR LA MEJOR CAPACITACIÓN DETRÁS DEL VOLANTE PARA ELLOS EN SU ÁREA, YA SEA EN NUESTRA ESCUELA O NO. NOS HEMOS ASOCIADO CON CIENTOS DE ESCUELAS (Y CRECIENDO) PARA AYUDAR A AUMENTAR Y FACILITAR EL FLUJO DE NUEVOS CONDUCTORES QUE INGRESAN A NUESTRA INDUSTRIA".

ma", dijo. "Anticipamos que habrá una interrupción del proceso de prueba de habilidades de CDL en algún momento de febrero". Sobre este punto, la FMCSA dijo que "no tenía base para predecir cuántos proveedores de capacitación se registrarán finalmente en el TPR".

Kate Smith, involucrada en muchos aspectos del negocio de Ralph Smith Co. (con 40

conductores en la actualidad), también tenía preocupaciones sobre las interrupciones en las pruebas, pero no señaló que los problemas de capacitación previstos fueran el problema principal. Ella siente que soplan vientos en contra para que la prueba CDL se realice de manera expedita, después del entrenamiento. Su padre "ha estado en la lista de espera"

para convertirse en entrenador en Utah "durante cinco años", dijo. No ha podido entrar en esa lista porque el estado tiene un número máximo de entrenadores obligatorio.

Sin embargo, el cuello de botella de las pruebas CDL no es tan malo en Utah como lo es en California, agregó. Hace aproximadamente un año y medio, "teníamos un probador que usábamos en nuestras instalaciones" que notó "autobuses llenos de personas que venían de California solo para tomar la prueba práctica". Kate manejó el proceso de registro y certificación de Ralph Smith Co. para su inclusión en el nuevo registro TPR de FMCSA, y lo describió al menos como muy sencillo. Usando un inicio de sesión en el sistema de FMCSA que ya tenía como propietario/representante de flota, completó la "información biográfica, nuestro número DOT y similares" de la empresa.

"Tuve que esperar un par de días para que el sistema me aprobara. Una vez que me aprobaron, entré y seleccioné una dirección y una ubicación para las instalaciones", eligiendo el patio principal de la empresa. Kate tuvo que especificar "qué tipo de entrenamiento tenemos", ya sea detrás del volante en la carretera, simulación, conducción a distancia y/o combinaciones de todos ellos. "Había alrededor de 10 opciones diferentes... Tenías que seleccionar qué parte de tu currículum era libro o práctica, y era bastante simple en cuanto a caminar y marcar casillas".

Esa simplicidad fue bienvenida, pero ahora viene la parte difícil para los proveedores de capacitación en todo el país. La regla impone nuevos requisitos de documentación e informes a los proveedores en lo que respecta al tipo de capacitación y horas dedicadas, particularmente las horas detrás del volante, para garantizar el cumplimiento de la regla.

La FMCSA dijo que la aplicación de ese cumplimiento de los proveedores de capacitación se centrará en auditorías de muestras aleatorias de los proveedores de capacitación, además de investigaciones de "acusaciones creíbles de incumplimiento de los requisitos de ELDT por parte de un proveedor de capacitación", dijo el vocero. "Al registrarse en el TPR, los proveedores de capacitación aceptan permitir que la FMCSA o su representante autorizado lleven a cabo una auditoría o investigación de sus operaciones. Además, los Estados deben notificar a la FMCSA cuando se den cuenta de que un proveedor de capacitación en el estado no cumple con los requisitos estatales para la instrucción CMV". >>



Los Smith confían en sus esfuerzos para avanzar con su enfoque de aprendizaje en gran parte práctico, a través del cual Kate estimó que habían capacitado a 25 conductores en los últimos años, con gran éxito para la gran mayoría de los nuevos conductores de camiones. La compañía tiene un manual de curso CDL de la división de Utah de los Contratistas Generales Asociados en el que también puede apoyarse para la instrucción del libro, agregó, y Harry Smith señaló que esperaba que el apoyo en ese sentido llegara a través de la asociación estatal de camiones.

En el espacio de capacitación por contrato, Terry Sanders de MTC Truck Driver Training señaló que la compañía "se estaba preparando para clases récord este año. Nos hemos estado preparando durante más de un año y estamos listos para comenzar el 7 de febrero. La preparación incluyó no solo asegurarnos de que nuestro plan de estudios y procesos estuvieran en orden, pero también asegurándonos de que tuviéramos los instructores necesarios para satisfacer la demanda".

Sanders dijo que para MTC, que ya tenía la mayoría de los componentes establecidos para la línea de tiempo del ELDT, "era solo una cuestión

de simplificar y reorganizar algunos procesos". La organización ya ha visto un aumento en la inscripción gracias a la atención que ha recibido el transporte por carretera durante la pandemia.

Anticipándose a la regla ELDT, TransForce Group desarrolló un curso en línea a principios de 2021 y hasta la fecha ha inscrito a más de 21,000 usuarios. "Nuestro programa en línea es gratuito", dijo Al Hanley de TransForce, "y una vez finalizado, ayudamos a todos los estudiantes a encontrar la mejor capacitación detrás del volante para ellos en su área, ya sea en nuestra escuela o no. Nos

hemos asociado con cientos de escuelas (y creciendo) para ayudar a aumentar y facilitar el flujo de nuevos conductores que ingresan a nuestra industria".

En cuanto al enfoque de la vieja escuela para los aprendizajes pagados que está empleando Ralph Smith Co., Harry Smith fue reconocido por ello el año pasado por la Specialized Carriers and Rigging Association cuando fue incluido en su lista anual de 4 menores de 40, destinada a resaltar a los miembros menores de 40 años de la SCRA que marcan una gran diferencia en el negocio y en la industria. 



en la ruta: **ESTANDARIZAN CAPACITACIÓN**

IT WAS SUPPOSED TO BE A SIMPLE HEIST.



JAKE GYLLENHAAL YAHYA ABDUL-MATEEN II EIZA GONZALEZ

A MICHAEL BAY FILM

AMBULANCE

IN THEATERS APRIL 8

BAYFILMS 

SCREENPLAY BY CHRIS FEDAK DIRECTED BY MICHAEL BAY

 UNIVERSAL PICTURES

EVOLUCIÓN

HARLEY-DAVIDSON LOW RIDER S 2022

La segunda generación de la Low Rider, ahora como una Softail en lugar de Dyna, es una moto muy atractiva con un pie en el pasado y un ojo en el futuro. Para 2022, estrena un motor más grande que añade potencia y torque para hacer aún más divertida cada milla que recorres. »



Lanzada originalmente en 2016, la alta, delgada y astuta Dyna Low Rider S fue un clásico instantáneo, pero desafortunadamente no duró mucho en producción. Harley decidió sacrificar su cartera poco después, y cuando el humo se disipó, toda la línea Dyna había desaparecido y ni siquiera la poderosa S había resistido el hacha. Naturalmente, la reacción fue rápida y furiosa. Los hombres adultos lloraron, se levantaron los puños y se enviaron cartas amenazadoras. Y The Motor Company tomó copiosas notas. Todo lo cual explica la reintroducción de la Low Rider S por parte de Harley, que volvió a debutar como una Softail en 2020.

En la presentación a la prensa hace un par de años, la gente de Harley se apresuró a enfatizar que la nueva Low Rider S es un guiño al pasado y una mirada al futuro, lo cual es una forma conveniente de reconocer que la Low Rider S basada en la Dyna tenía muchos fanáticos. Después de una pausa de dos años, en su nueva forma de Softail moderna, la LRS ganó un chasis más liviano y un motor 114 más suave, que otorga ponis adicionales y un toque más gruñido a menos rpm que la Twin Cam 110 anterior. configuración. Sin embargo, para 2022 la mayor novedad es que hay un nuevo motor de 117 ci (1,923 cc), lo que le da al ya gruñón Milwaukee Eight un impulso significativo en potencia y torque. La potencia salta de alrededor de 90 hp a 105 HP, mientras que el torque, que es realmente de lo que se trata un V-twin de gran calibre, aumenta de 114 a 125 lb-pie. El par máximo ahora también se alcanza a revoluciones ligeramente más altas, llegando a 3,500 rpm en lugar de 3,250 rpm.

Puede que estéticamente no se vea tan diferente de la Low Rider original, pero el chasis Softail es un gran salto con respecto a la disposición anterior de Dyna, con un marco más ligero y rígido montado sobre componentes de suspensión de especificaciones superiores. Una de las claves aquí es la horquilla invertida de 43mm, configurada en un ángulo más pronunciado de 28 grados en comparación con los 30 grados de la primera Low Rider (y el modelo anterior Dyna). En el interior de la horquilla encontrará un resorte de índice triple de un solo cartucho, mientras que en la parte trasera, un amortiguador de espiral simple oculto debajo del asiento tiene una precarga ajustable hidráulicamente.

Curiosamente, para 2022 la La Low Rider S no es tan baja como su nombre lo indica. El



chasis de la nueva S también ha visto actualizaciones, con la postura de la moto visiblemente cambiada respecto a la generación anterior. La parte trasera se eleva ligeramente, con la adición de un amortiguador margi-

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR: V-twin de 1,923 cc (117 ci) enfriado por aire/aceite

POTENCIA: 105 HP y 125 lb-pie

TRANSMISIÓN: 6 velocidades, por cadena

FRENOS: Discos de 300 mm y disco de 292 mm

SUSPENSIÓN: Horquilla invertida y monoamortiguador

TANQUE: 5 galones

PRECIO: \$18,349

nalmente más alto. El cambio aumenta la distancia al suelo de la moto de 120 a 145 mm, eleva el asiento de 673 a 686 mm y, lo que es más importante, aumenta el ángulo de inclinación en 1° en el proceso.





Podríamos hablar de especificaciones todo el día, pero probablemente lo más esencial para la Low Rider S es su enfoque estilístico, y en ese punto, toma un rumbo bastante similar al del Dyna. El aspecto es agresivo y acorde con el estilo de la costa oeste del sur de California, con un toque contemporáneo. La clave de este estilo son los controles manuales elevados anclados por un manillar

estilo motocross de 1 pulgada de diámetro colocado sobre elevadores rectos de 4 pulgadas. Un mini-carenado del mismo color enmarca el faro LED empotrado justo al frente de la barra, para una apariencia similar a la del modelo S anterior. La configuración lo coloca en una posición de conducción más agresiva

con un asiento individual de respaldo alto en el otro extremo para mantener tu trasero en la silla cuando presionas el acelerador.

DISEÑO

Malhumorado y amenazante también parece haber sido una gran parte del enfoque del diseño, por lo que la mayoría de los acabados permanecen en el lado oscuro. El tren motriz, la cubierta principal y la consola del tanque tienen un acabado en negro corrugado, mientras que las tapas de las cabezas, la admisión y las cubiertas inferiores de los balancines son de color negro brillante. Mientras tanto, los silenciadores y los protectores de escape... bueno, lo entiendes. En cada eje hay rines de aluminio fundido, con una delantera de 19 pulgadas y una trasera de 16 pulgadas. »



MANEJO

En cuanto quitas la pata de cabra puedes sentir cada una de las 690 libras de la LRS, pero inclinarla en una curva requirió mucho menos dramatismo de lo esperado, sin duda gracias a la horquilla invertida, la inclinación más pronunciada y los rines más livianos. El chasis más rígido también proporcionó una sensación más plantada y salidas estables en las curvas, mientras que el monoamortiguador se mantuvo firme incluso en la configuración original, manteniéndose sereno en todos los baches excepto en los más retorcidos. No recuerdo haber tocado fondo ni una sola vez y el rebote estuvo muy bien controlado, lo cual fue bastante sorprendente dado que el amortiguador de emulsión tiene solo 4.4 pulgadas de recorrido (esta es la versión baja de las opciones de amortiguador Softail, con ajuste de precarga hidráulica).



También tuve la oportunidad de probar los frenos de cuatro pistones y doble disco/ABS en paradas bruscas más de una vez, y aunque deseé un poco menos de esfuerzo en la palanca, no tuve ninguna queja con la sensación o el resultado final: la Low Rider S vino a

una parada controlada y rápida cada vez. El ABS es estándar, pero los frenos no están vinculados y el freno trasero no es exactamente potente ni sensible, con un largo recorrido antes de activarse.

La posición de conducción agresiva y



LLEGA LA LOW RIDER ST

El nuevo chico en el bloque Low Rider en 2022 viene en la forma del nuevo modelo ST. Es un pariente muy cercano del S actualizado, aunque en lugar de ubicarse en el segmento de boulevard basher, el ST tiene más millas en la mira. Lo que es nuevo es la adición de un elegante carenado delantero y una postura SoCal de 'moto alta'. Eso significa que las alforjas se asientan en lo alto del bastidor auxiliar y la suspensión trasera le da a la moto un aspecto elevado. El manillar es alto y el carenado inspirado en FXRT está montado en el cuadro en la parte delantera de la motocicleta.

los controles de montaje medio también hicieron que las curvas fueran mucho más accesibles y la mayoría de los motociclistas encajaban a bordo con bastante facilidad, pero finalmente comenzamos a sentir sus limitaciones, especialmente a medida

que avanzaba el día. Debido a que el asiento es bastante bajo en relación con las clavijas, aquellos con piernas más largas, e incluso entrepiernas de 30 pulgadas como las mías, se doblaron un poco. Después de aproximadamente una hora, pude sentir

algo de tensión en los flexores de la cadera, aunque tuve que admitir que la posición del brazo hacia adelante y la curvatura más alta del manillar encajaban perfectamente con mi estilo particular de conducción. Estoy pensando que la opción de amortiguador más alto (como en el Fat Bob) o las clavijas ligeramente más adelantadas beneficiarían a los motociclistas más altos si buscan más espacio.

En resumen, la Softail más nueva es una adición bienvenida y necesaria a la línea. La palabra "Softail" todavía puede parecer una traición para una pequeña porción de los fieles Harley, pero no debería: la nueva plataforma es, en cualquier medida, objetivamente mejor y más apropiada para las pretensiones deportivas de la Low Rider S sin dejar de honrar el estilo y la intención del original. 



XPO Logistics

XPOLOGISTICS | 855.295.7504

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

WAL*MART TRANSPORTATION

WAL*MART | 800.803.7348

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

LANDSTAR

LANDSTAR | 800.435.4010

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

SCHNEIDER NATIONAL

SCHNEIDER | 800.447.7433

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

SAIA

SAIA | 800.765.7242

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



servicios: **BOLSA DE TRABAJO**



¿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.





ASHOK LEYLAND





SAIL SMOOTHLY THROUGH EVERY ROAD



ACTUALIZACIONES
DE MANERA REMOTA

MONITOREO
Y SOPORTE
24/7

CONECTIVIDAD SIN
PRECEDENTES

MÁS DE 550
UBICACIONES
EN LA RED
DE SERVICIO

HERRAMIENTAS
AVANZADAS DE
MANEJO DE FLOTA

Tu socio para largas distancias.

Cuando manejas los Mack Anthem[®]
Dormitorio, hacemos que nuestro
trabajo sea ayudarte a maximizar el tuyo.

Escanee para
obtener detalles.



Entérate cómo Mack puede ayudarte en
MackTrucks.com/Partners

BORN READY.