

ISUZU N-SERIES NRR EV | MAN TGX 2024 | FORD RANGER 2024

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

ABRIL • MAGAZINE • 2024
**TRANSPORTE
LATINO**

www.transportelatino.com



UTILITARIO

AMERICANO

PINNACLE

EL PINNACLE ES UN CAMIÓN CUYO DISEÑO TE HABLA DE TIEMPOS PASADOS, CON UNA ENORME PARRILLA CUADRADA Y MUCHO CROMO POR TODOS LADOS. PERO ESTO ES SOLO UNA IMPRESIÓN, PUES EL EFICIENTE MOTOR MP8 EXPRIME AL MÁXIMO CADA GOTTA DE COMBUSTIBLE Y LOS AMPLIOS PASOS DE RUEDA LE PERMITEN UNA AGILIDAD SORPRENDENTE PARA UN VEHÍCULO DE ESTAS DIMENSIONES.



2024 MERCEDES-BENZ
METRIS CARGO



**ACELERANDO
LOS CAMIONES ELÉCTRICOS.**



DAF



PAG. **18**

MACK PINNACLE 2024

El Pinnacle es un camión cuyo diseño te habla de tiempos pasados, con una enorme parrilla cuadrada y mucho cromo por todos lados. Pero esto es solo una impresión, pues el eficiente motor MP8 exprime al máximo cada gota de combustible y los amplios pasos de rueda le permiten una agilidad sorprendente para un vehículo de estas dimensiones.



26

VOCACIONAL

ISUZU N-SERIES NRR EV 2025

Isuzu entra al segmento del transporte eléctrico con el nuevo NRR EV, un Clase 5 con hasta 235 millas de autonomía, carga rápida de 1 a 2.5 horas, una clasificación de peso bruto total vehicular de 19,500 libras y una nueva cabina que hará las delicias de los conductores.



32

DEL MUNDO

MAN TGX 2024

En un vehículo de trabajo, lo verdaderamente importante son sus capacidades, no una cara bonita. Por eso, en MAN han mantenido la imagen del TGX prácticamente sin cambios, en lugar de ello se han enfocado en avanzar su tecnología motriz a pasos agigantados para mejorar el consumo de combustible y hacerlo un camión menos contaminante.



42

UTILITARIO

MERCEDES-BENZ METRIS CARGO 2024

La Metris de Mercedes-Benz es una van única en su tipo, pues su tamaño la coloca a medio camino entre las vans más pequeñas y las de tamaño completo, por lo que resulta ideal si quieres un poco más de espacio que en las primeras. Su manejo, aceleración y capacidades de arrastre y remolque son excelentes, por lo que te será de gran ayuda para maximizar tus utilidades.

ISUZU

ISUZU TE OFRECE MÁS OPCIONES QUE NUNCA ANTES

SERIE N DE GASOLINA



NPR
CLASE 3



NPR-HD
CLASE 4



NQR
CLASE 5



NRR
CLASE 5

SERIE N DIESEL



NPR-HD
CLASE 4



NPR-XD
CLASE 4



NRR
CLASE 5



NRR EV
CLASE 5

ELÉCTRICO



FTR
CLASE 6



FVR DERATE
CLASE 6



FVR
CLASE 7



[ISUZUCV.COM](https://www.isuzucv.com)



SCAN QR

Los vehículos se ensamblan con piezas fabricadas por Isuzu Motors Limited, sus compañías afiliadas y por proveedores independientes que producen dichos componentes bajo los rigurosos estándares de calidad, desempeño y seguridad. Los vehículos se muestran con equipamiento opcional. Parte del equipo es instalado por el distribuidor.
© 2024 Isuzu Commercial Truck of America, Inc.



**ENCUENTRA
LA NUEVA
REVISTA
EN LA WEB**

WWW.TRANSPORTELATINO.NET

**Y LO MEJOR ES
GRATIS!**



PAG

88



BMW K 1600 GTL

La motocicleta de viaje más equipada de BMW es un sueño hecho realidad para recorrer miles de millas en la carretera. Los asientos son comodísimos, al igual que la posición de manejo, y el potente motor de seis cilindros mueve a esta mastodóntica motocicleta con una soltura impresionante.



FORD RANGER

No todo mundo quiere una pickup tamaño completo, pero todo mundo quiere una pickup capaz. Eso es justamente lo que te entrega la más reciente generación de la Ranger, con una apariencia más robusta y musculosa, y los dos potentes y eficientes V6 EcoBoost entregan potencia y torque más que suficientes.



**DUERME BIEN,
MANEJA BIEN**

Los camioneros tienen uno de los trabajos más exigentes en la carretera. Las largas jornadas y los horarios irregulares asociados con el trabajo hacen que sea extremadamente difícil lograr un sueño constante y de alta calidad.



CUIDA TU DINERO

A nadie le gusta pagar impuestos, pero todos tenemos que hacerlo. Sin embargo, los propietarios-operadores de camiones tienen acceso a varias deducciones fiscales relacionadas con la operación del camión y la empresa.



TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.

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

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

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

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

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

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

BPA
 WORLDWIDE
 CONSUMER
 Audited Circulation
95,500 monthly

Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.



CONTENIDO | DIRECTORIO

6

ABRIL DE 2024 | **TRANSPORTE LATINO**



ESAS LARGAS HORAS DE RECORRIDO REQUIEREN UN ACEITE DE ALTO RENDIMIENTO



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

Shell
ROTELLA

El aceite de motor que trabaja tan duro como usted.

©SOPUS Products Todos los derechos reservados.



LAS POLÍTICAS DE TRANSPORTE POR CARRETERA SON UN ACTO DE EQUILIBRIO

Balance. Este no es un concepto difícil de entender, pero a menudo sí lo es de poner en práctica. El equilibrio y la verdadera comprensión de las compensaciones asociadas con las decisiones políticas es algo que a toda nuestra nación le vendría bien un poco más. Probablemente esto sea cierto en la política, las cuestiones sociales, las estrategias comerciales y las actividades personales. Durante la pandemia de COVID-19, nuestra cadena de suministro estuvo todo menos equilibrada. La consecuencia de ese desequilibrio resultó en anaqueles agotados en las tiendas, pedidos atrasados de compras en línea, comportamientos de compra de los consumidores que sólo pueden describirse como acaparamiento, carga que se quedó en los muelles esperando a que los conductores la recogieran, y niveles de inflación que el país no había visto desde 1970.

Como reacción a este desequilibrio, la comunidad naviera se vio presionada a realizar pedidos excesivos de productos, sin saber qué podían conseguir ni cuándo llegarían. Cuando finalmente llegaron esos pedidos, muchos de esos productos estaban "fuera de temporada", lo que resultó en un fuerte aumento del inventario inutilizable. Varios años después del pico de ese caos, finalmente estamos comenzando a ver signos de un regreso a la normalidad en los pedidos de envío. En esencia, ese es el resumen básico de la última experiencia de auge y caída de la industria del transporte por carretera, en la que el auge y la caída son quizás más profundos y dramáticos que cualquier ciclo que hayamos visto jamás. La situación ideal sería que la nación haya aprendido una valiosa lección sobre la naturaleza frágil de la cadena de suministro y la necesidad de fortalecerla para mantener el flujo de carga sin problemas. Sería ideal, pero no parece haber ocurrido. Desde el final de la pandemia, la industria del transporte por carretera se ha visto inundada por una avalancha de reglas, cambios en las prácticas y políticas que amenazan aún más la estabilidad y eficacia de la cadena de suministro del país.

La Agencia de Protección Ambiental (EPA por sus siglas en inglés) se dispone a hacer cumplir dos próximas normas que afectarán a los tractores modelo 2027. Una norma reduciría las emisiones de óxido de nitrógeno (NOx),

mientras que la otra exige una reducción significativa de las emisiones de dióxido de carbono (CO2). Estas dos reglas probablemente darán como resultado un aumento significativo en el costo de un tractor nuevo, lo que podría ejercer una presión al alza sobre la inflación, disminuir la disponibilidad de nuevos equipos eléctricos y causar más tiempo de inactividad en esos equipos hasta que la tecnología madure.

La EPA también está trabajando en una norma de fase 3 sobre gases de efecto invernadero, que la industria sólo podría cumplir si pasara a vehículos de cero emisiones. Si bien conceptualmente los vehículos de cero emisiones suenan atractivos, en realidad estos vehículos: 1) aumentan el costo de una unidad de energía en aproximadamente un 300%; 2) pesan más de 5,000 libras más que un tractor diésel, lo que resultará en más viajes para transportar la misma cantidad de carga; 3) verá una caída del 85% al 90% en las capacidades de alcance, lo que agravará el problema de necesitar más viajes para transportar la misma cantidad de carga; 4) han visto un fuerte aumento en el tiempo de inactividad de los equipos debido a la falta de madurez en el desarrollo de la tecnología; 5) requerirá una inversión gigantesca para la infraestructura de carga; y 6) probablemente causará una tensión significativa en la red eléctrica del país, lo que resultará en otra gran inversión para construir más plantas de generación de energía y actualizar las capacidades de transmisión eléctrica.

Ya sea que esté a favor o en contra del rápido despliegue de tractores de cero emisiones, estas son las realidades que enfrenta el estado actual de la tecnología. Otras formas de camiones con cero emisiones, incluido el uso de combustibles a base de hidrógeno, enfrentan obstáculos similares.

Los esfuerzos de la industria para implementar cambios de políticas en torno al abuso de demandas han sido rechazados continuamente por los órganos rectores a nivel federal y estatal, presuntamente a pedido del colegio de abogados de los demandantes. Si bien la industria del transporte por carretera ha obtenido algunos triunfos recientes en este ámbito, los formuladores de políticas en general no han estado dispuestos a abordar este tema. Como resulta-

do, los premios del jurado "al estilo de la lotería" se han disparado. Estos premios insostenibles del jurado han elevado el costo y el riesgo de los seguros hasta un punto en el que muchas empresas de transporte no pueden estar aseguradas o no pueden pagar un seguro.

Hay más ejemplos a los que podríamos hacer referencia, pero creo que entiendes la idea. No se trata tanto de una regla en particular. Vista en su conjunto, la combinación de esas regulaciones tiene el potencial de causar un daño real a la economía. Cada una de estas reglas tiene un costo sustancial de cumplimiento. Después de echar un vistazo a la situación financiera de la industria del transporte en estos días, especialmente al transporte por carretera, te darás cuenta de que no hay margen de error. El transporte por carretera no podrá absorber ninguno de los costos asociados con estas reglas y no tendrá más opción que traspasar estos costos al consumidor, lo que ejercerá una presión alcista sustancial sobre la inflación continua.

Como industria, no estamos simplemente diciendo "no". Queremos buenas reglas. Las regulaciones cuidadosamente aplicadas son una necesidad. Las buenas regulaciones relacionadas con el transporte de carga nos mantienen seguros, protegen el medio ambiente, protegen a nuestros empleados, salvaguardan las oportunidades para que los ciudadanos se ganen la vida, garantizan el flujo eficiente de bienes y brindan seguridad económica. Pero las regulaciones aplicadas cuidadosamente requieren equilibrio, algo que parece faltar en este momento.

Como industria, debemos hacer un llamado activo a los formuladores de políticas federales y estatales para que den un paso atrás y reexaminen las compensaciones asociadas con las políticas que desarrollan. Debemos alentar firmemente a los formuladores de políticas a reconocer que no pueden dar por sentada la cadena de suministro o la industria del transporte por carretera. Necesitamos más voces en los capitolios estatales, en el Capitolio y en las sedes de las agencias reguladoras. Somos una industria que hace las cosas. Nunca hemos tenido miedo de pagar nuestra parte o hacer nuestra parte. Ahora mismo necesitamos llamar la atención de los responsables políticos; necesitamos más equilibrio. 

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



El viernes 15 de marzo, un juez de California falló en contra de la industria del transporte por carretera en su esfuerzo por detener la aplicación estatal de la restrictiva ley AB 5 para contratistas independientes sobre el transporte por carretera, dictaminando en última instancia que los camioneros deberían presentar sus argumentos de forma legislativa y no judicial.

La ley AB 5 ha estado en vigor en California desde enero de 2020 y bajo fuego de las asociaciones de camioneros y sus miembros todo el tiempo. La ley codifica la Prueba ABC para clasificación de trabajadores y prohíbe efectivamente el modelo tradicional de propietario-operador arrendado. Según la prueba ABC, un trabajador debe cumplir las tres condiciones de la prueba para ser clasificado como contratista independiente. Particularmente problemática para el transporte por carretera es la condición "B", que requiere que las tareas del trabajador estén "fuera del curso habitual de negocios de la empresa" con la que contrata para ser un contratista independiente válido. El viernes, el juez de distrito de California Roger Benítez, quien anteriormente estuvo del lado del transporte por carretera en el caso, denegó la última solicitud de orden judicial de la Asociación de Camioneros de California (CTA por sus siglas en inglés) y de la Asociación de Conductores Independientes Propietarios-Operadores (OOIDA por sus siglas en inglés). La segunda emitió un comunicado donde establece que "no está de acuerdo con el fallo del juez Benítez y el razonamiento detrás de él, y está explorando todas las opciones para seguir adelante, incluida una apelación".

La orden judicial preliminar original, dijo Benítez en su fallo más reciente, "se dictó sobre la base de la conclusión preliminar de que la Ley de Autorización de la Administración Federal de Aviación (F4A, por sus siglas en inglés) se adelantó a la AB 5. El estado de California, junto con la Hermandad Internacional de Teamsters, apeló el fallo y el Tribunal de Apelaciones revocó la orden judicial, determinando que el F4A no se adelantó a la AB 5. CTA y OOIDA luego presentaron nuevas mociones para una medida cautelar preliminar. En las nuevas reclamaciones, CTA y OOIDA vuelven a alegar que F4A se adelantó a AB 5, que hay una preferencia implícita de AB 5, que AB 5 es una violación de la Cláusula de Comercio Inactivo de la Constitución de los Estados Unidos y que viola la Cláusula de Igual Protección de la Constitución "al crear clasificaciones irracionales o basadas en el animus", dijo Benítez. Sobre el primer reclamo de preferencia explícita de AB 5 por parte del F4A, Benítez señaló que el fallo se resolvió anterior-



LA LEY AB 5 VA JUEZ NIEGA BLOQUEO A CAMIONEROS

mente en este caso. Los tribunales determinaron anteriormente que la AB 5 "no está significativamente relacionada con tarifas, rutas o servicios" y, por lo tanto, la F4A no la reemplaza.

Sobre el argumento relacionado de que la F4A implícitamente se adelanta a la AB 5, Benítez dijo que la ley de California no hace "imposible que los conductores de camiones cumplan con las leyes federales y estatales porque simplemente no existe un estándar federal de clasificación que exija su cumplimiento. La [F4A] no dicta que los conductores de camiones deban clasificarse como contratistas independientes o que los conductores no estén sujetos a las leyes estatales de salarios y horarios".

CTA y OOIDA también alegaron preferencia implícita porque AB 5 crea una "mezcolanza de regulaciones nacionales". Benítez no estuvo de acuerdo y señaló que "las regulaciones particulares que preocupan al Congreso son aquellas que abordan los precios, rutas y servicios de los transportistas. El Congreso no parece estar preocupado por un mosaico de clasificaciones de camioneros a efectos de protección de salarios


y horas de trabajo".

Sobre la afirmación de que la Ley AB 5 viola la Cláusula de Comercio Inactivo de la Constitución, Benítez dijo que CTA y OOIDA no están argumentando que AB 5 fue diseñado para discriminar a favor de los trabajadores del estado y en contra de los trabajadores de fuera del estado, sino más bien que es el "efecto de AB 5 que infringe la Cláusula de Comercio Inactivo". Argumentaron, dijo Benítez, que "las cargas de la AB 5 sobre el comercio interestatal superan los beneficios locales". Benítez concluyó que "AB 5 no ofende el principio constitucional básico de prohibir la discriminación intencionada contra el comercio interestatal. ... Y si bien la AB 5 tiene efectos económicos, los efectos no confirman una discriminación intencionada contra el comercio interestatal en el diseño de la AB 5".

Finalmente, CTA y OOIDA argumentaron que AB 5 viola las Cláusulas de Igualdad de Protección de las Constituciones de Estados Unidos y California. En un reclamo, alegaron que las clasificaciones de empleados dirigidas a transportistas y propietarios-operadores estaban motivadas por



animosidad, basándose en comentarios de la asambleísta Lorena González, patrocinadora legislativa de AB 5. Los grupos destacaron una declaración que hizo en la Asamblea el 11 de septiembre de 2019, de que uno de los propósitos de AB 5 era "deshacerse de un modelo de corredor obsoleto que permite a las empresas básicamente ganar dinero y establecer tarifas para las personas que llaman contratistas independientes". Los grupos también tomaron nota de un tuit de González el 21 de noviembre de 2019, sobre cómo la AB 5 permitiría a un camionero "trabajar como contratista independiente para una empresa de construcción", al tiempo que exigiría que un propietario-operador "trabajara como empleado para una empresa de camiones", en referencia a una exención para los conductores de la industria de la construcción que, según Benítez, expirará a finales de 2024.

"Sin embargo, las declaraciones de un solo legislador no necesariamente representan las razones que motivan a otros legisladores que votan para aprobar un proyecto de ley", dijo Benítez. Al final, Benítez falló a favor de California y los Teamsters en los cuatro reclamos presentados por CTA y OOIDA. "Remediar las complejidades y las deficiencias percibidas en AB 5 es el tipo de trabajo que es mejor dejar en manos de las urnas que del jurado", concluyó Benítez. "Si los demandantes y sus partidarios pueden ejercer suficiente presión política o económica, se pueden modificar las disposiciones más onerosas del estatuto. Los tribunales, por otra parte, no son los órganos adecuados para imponer modificaciones legislativas". 

ACTUALIZAN TX-8 Y TX-12 PACCAR MEJORA TRANSMISIONES


Peterbilt ha anunciado varias actualizaciones para sus transmisiones automatizadas TX-8 y TX-12. Estas mejoras se centran en aplicaciones de camiones vocacionales. Según el fabricante, la TX-8 ahora está disponible con funcionalidad de PTO móvil en los camiones modelos 548, 537 y 536. Esta nueva opción permite la activación de la PTO más allá de la primera marcha, lo que aumenta las capacidades del vehículo para aplicaciones vocacionales.

Según un comunicado de prensa, la TX-8, desarrollada por la empresa matriz de Peterbilt, Paccar, está diseñada para funcionar con motores Paccar PX. La transmisión mejora el rendimiento, aumenta la eficiencia del combustible y reduce el costo de operación de las aplicaciones vocacionales y de servicio mediano de Peterbilt con una clasificación de peso bruto combinado (GCWR por sus siglas en inglés) de hasta 57,000 libras.

"Esta funcionalidad adicional de PTO brinda la versatilidad para brindar soporte a los clientes de Peterbilt con los productos y tecnologías adecuados para sus necesidades comerciales únicas", dijo Jake Montero, subdirector general de ventas y marketing de

Peterbilt. "La Paccar TX-8 es ideal para servicios públicos, grúas y una amplia gama de otras aplicaciones vocacionales".

Peterbilt también anunció que su transmisión automatizada Paccar TX-12 Pro ya está disponible en los camiones 567 y 579. Esta transmisión está diseñada para funcionar con motores de hasta 1,700 lb-pie de torque y una clasificación de peso bruto combinado máximo (GCWR) de 70,000 lbs.

Según Peterbilt, las características y beneficios de la TX-12 Pro incluyen funcionalidad de PTO dual para alimentar múltiples dispositivos hidráulicos simultáneamente; nuevo embrague de servicio extremo para mejorar las maniobras a baja velocidad con cargas más altas; un modo Rock Free que ayuda a balancear el camión para liberarlo del barro, la arena o la nieve; la calibración fuera de la carretera permite puntos de cambio que se ajustan a las condiciones cambiantes fuera de la carretera con un sesgo hacia cambios con menos frecuencia y una configuración secundaria para una experiencia de conducción personalizada que permite alternar entre dos calibraciones para la carga o el terreno. 



LA CASA BLANCA PRESENTA PLAN PARA CORREDORES DE CARGA O EMISIONES

La administración Biden publicó a mediados de marzo su plan para establecer una red de infraestructura de carga y reabastecimiento de combustible para camiones comerciales de cero emisiones, una iniciativa que busca maximizar el impacto de la inversión en infraestructura de carga guiando el desarrollo hacia corredores prioritarios de alto volumen y centros de carga existentes. La Estrategia Nacional de Corredor de Carga Cero Emisiones, desarrollada por la Oficina Conjunta de Energía y Transporte y el Departamento de Energía, en colaboración con el Departamento de Transporte y la Agencia de Protección Ambiental, fue redactado para satisfacer las crecientes demandas del mercado al dirigir la inversión pública a amplificar el impulso del sector privado, centrar la planificación energética regulatoria y de servicios públicos, alinear la actividad de la industria y mejorar la calidad del aire en las comunidades locales fuertemente afectadas por las emisiones de diésel.

La estrategia se basa en una construcción centrada en la infraestructura de los depósitos de retorno a la base de carga y camiones, corredores regionales de centro a centro y nodos de red nacional. El Administrador Federal de Carreteras, Shailen Bhatt, señaló que los camiones medianos y pesados en la red de carga actual contribuyen aproximadamente con el 23% de las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector del transporte de Estados Unidos.

Los camiones comerciales representan aproximadamente el 10% de todos los vehículos que circulan por las carreteras, pero el 75% del tráfico de camiones pesados circula por sólo el 4% de las carreteras de nuestro país, afirmó Ali Zaidi, Asesor Climático Nacional del presidente Biden, y añadió que "las inversiones en infraestructuras de cero emisiones en las zonas de alto tráfico y los centros que conectan transformarán rápidamente el transporte de mercancías..."

David Fialkov, vicepresidente ejecutivo de asuntos gubernamentales de NATSO y SIGMA (las asociaciones comerciales que representan paradas de camiones, plazas de viaje y comercializadores de combustible) aplaudió a la administración Biden por "reconocer el vínculo crítico entre cómo se mueve el transporte de carga hoy y la construcción eficiente de un sistema a nivel nacional de una red de estaciones de carga para camiones medianos y pesados. Para que esto



LA ESTRATEGIA NACIONAL DE CORREDORES DE CARGA DE CERO EMISIONES PRIORIZARÁ, SECUENCIARÁ Y ACELERARÁ LA INFRAESTRUCTURA A LO LARGO DE CORREDORES Y CENTROS DE CARGA CLAVE EN CUATRO FASES.

- Establecer centros prioritarios en función del volumen de carga (2024-2027)
- Ampliar las conexiones de los corredores iniciando el desarrollo de la red (2030-2035)
- Conectar centros a lo largo de corredores de carga críticos (2027-2030)
- Lograr una red nacional vinculando corredores regionales para un acceso ubicuo (2035-2040)

funcione, es necesario imponer una interrupción mínima en el modo en que operan las empresas hoy en día", afirmó. "Este plan reconoce eso".

La cantidad de cargadores de vehículos eléctricos disponibles públicamente en todo el país ha aumentado en más de un 80% a más de 173,000 desde 2020, según la Casa Blanca. Sin embargo, el despliegue generalizado ha sido difícil de alcanzar, ya que las paradas tradicionales para repostar combustible han dudado en acumular dinero en un escenario de cero emisiones (BEV) o huevo (construcción de infraestructura).

"Existen muchos desafíos para electrificar los camiones comerciales, incluida la generación y el acceso a la electricidad, así como la necesidad de que los minoristas de combustible generen un retorno de la inversión", dijo Fialkov. "Los minoristas de combustible están a la vanguardia de las inversiones en nuevas tecnologías de reabastecimiento de combustible y la infraestructura necesaria. Durante mucho tiempo hemos sostenido que el objetivo del presidente Biden de establecer una red nacional de estaciones de carga de vehículos eléctricos para todas las clases de vehículos se logra mejor aprovechando la red nacional exis-

tente de estaciones de combustible. Dirigir a los estados a adoptar un enfoque gradual que priorice las inversiones a lo largo de corredores de carga claves puede aprovechar la red nacional existente de lugares de reabastecimiento de combustible a lo largo del sistema de autopistas interestatales y fomentar la inversión en tecnología de reabastecimiento de combustible emergente".

Los factores de implementación incluidos en el plan incluyen el uso del segmento del corredor por volumen de carga; uso del puerto por tonelaje de carga anual; volúmenes proyectados de ZE-MHDV; carga desproporcionada sobre la calidad del aire y el medio ambiente derivada del transporte con MHDV y el incumplimiento de los criterios de contaminación del aire; estados con políticas que permitan el despliegue de ZEV; y planificación "sobre el terreno" a través de subvenciones de planificación de corredores ZEV comerciales del DOE. Mike Roeth, director ejecutivo del Consejo Norteamericano para la Eficiencia del Transporte de Carga (NACFE por sus siglas en inglés), dijo que las sofisticadas plataformas telemáticas para camiones han ayudado a brindar detalles granulares sobre dónde se mueven los camiones y cuánto tiempo permanecen allí, lo que ayuda a establecer dónde tienen más sentido estos primeros puntos calientes de cero emisiones.

"No es tan fácil descifrarlo como se cree. Sabemos dónde está el flujo del transporte. Sabemos dónde están domiciliados los camiones. Sin grandes datos, no podrían haberlo hecho", dijo Roeth. "Hace diez años, no podrían haberlo hecho. Utilizando el movimiento de camiones diésel, pueden determinar dónde tendrá que estar la carga de los camiones eléctricos".

Roeth dijo que NACFE está de acuerdo con la estrategia de cuatro fases trazada por la Casa Blanca. "Muchos (la Fase 1) son muy urbanos", dijo Roeth, "lugares que NACFE diría que las primeras demandas de energía serán en los servicios públicos... Alrededor de aeropuertos, puertos marítimos...". La Fase 2 establece los radios que conectan los centros a medida que las Fases 3 y 4 alcanzan rutas de recorrido más largo, y "ahí es donde introducen el hidrógeno en la discusión... y una carga mucho más rápida", dijo Roeth. "Si vamos a fabricar todos estos camiones con cero emisiones en el plazo del que hablan, esto tiene sentido para una estrategia de infraestructura. Es una buena hoja de ruta". 

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




A REVISIÓN 100,000 KENWORTH Y PETERBILT

Un llamado a revisión masivo a los camiones Paccar está retirando del mercado más de 100,000 camiones Peterbilt y Kenworth debido a un problema que podría provocar una pérdida de comunicación entre la palanca de cambios y la transmisión, según documentos de la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (NHTSA por sus siglas en inglés). El retiro afecta aproximadamente a 116,343 unidades. Los Peterbilt afectados incluyen los modelos 348, 365, 367, 389, 535, 536, 537, 548, 567 y 579 del año 2021-24. Los Kenworth afectados incluyen los modelos T180, T280, T380, T480, T880 y W990 del año 2021-24; y modelos T680 2021-25.

En las unidades afectadas, es posible que los conectores de la palanca de cambios del lado derecho se hayan engarzado incorrectamente, lo que provocó una pérdida de comunicación. Una pérdida de comunicación entre la palanca de cam-

bios y la transmisión puede provocar que el vehículo quede inutilizado después de detenerse, lo que aumenta el riesgo de un accidente. El llamado a revisión indica que aparecerá una falla de transmisión en la pantalla del tablero cuando se pierda la comunicación. Los concesionarios inspeccionarán y reemplazarán el conjunto de la palanca de cambios según sea necesario, sin costo alguno. Se

espera que las cartas de notificación a los propietarios se envíen por correo el 7 de mayo. Los propietarios pueden comunicarse con el servicio de atención al cliente de Kenworth al 1-425-828-5888 con el número de retirada 24KWE o con el servicio de atención al cliente de Peterbilt al 1-940-591-4220 con el número de retirada 24PBE. El número de retirada de NHTSA es 24V-190. 



POSPONEN VERIFICACIÓN DE SMOG A CAMIONES EN CALIFORNIA

La Junta de Recursos del Aire de California (CARB por sus siglas en inglés) ha retrasado la primera fecha límite de pruebas periódicas para el programa Revisión de Camión Limpio hasta el 1 de enero de 2025. Sin embargo, esto no retrasa los requisitos de registro y pago de tarifas para 2023. La implementación de retenciones de registro del DMV por incumplimiento está comenzando a acelerarse, señala la Asociación de

Camioneros de California. Las flotas también deben planear pagar las tarifas para 2024, que vencerán en la segunda mitad de este año. A finales del año pasado, CARB amplió el plazo de presentación de informes de Clean Truck Check hasta finales de enero de 2024.

El programa Revisión de Camión Limpio, anteriormente llamado el Programa de mantenimiento e inspección de servicio pesado,

es la versión para camiones comerciales del control estatal de smog para vehículos ligeros. Cubre casi todos los vehículos que no son de gasolina con un peso bruto vehicular de más de 14,000 libras que operan en el estado.

El programa se está implementando en tres fases. La primera fase comenzó el 1 de enero de 2023 con el despliegue de dispositivos de monitoreo remoto de emisiones. Estos monitorean las emisiones de escape de vehículos pesados que circulan y señalan posibles altos emisores. Los vehículos marcados deben someterse a una prueba de emisiones adicional para verificar que su

Goodyear Tire & Rubber Company presentó dos incorporaciones a su cartera de neumáticos RangeMax. Las nuevas llantas son la RangeMax RSA ULT y la RangeMax RTD ULT. En un comunicado de prensa, Goodyear dijo que los nuevos neumáticos están diseñados para vehículos eléctricos y de gasolina o diésel de transporte regional. Los RangeMax son una combinación de dirección y tracción que, según Goodyear, ofrece tracción, autonomía y economía de combustible para vehículos regionales de recogida y entrega, independientemente de la transmisión.


En respuesta a las tendencias dentro del segmento de entrega regional, así como a los objetivos de ahorro de costos y sostenibilidad para las flotas, Goodyear dijo que los neumáticos para todas posición RangeMax RSA ULT y RangeMax RTD ULT ayudan a entregar eficiencia de rango a través de una baja resistencia a la rodadura muchas millas hasta su eliminación. "A medida que evolucionan las necesidades únicas de alcance, durabilidad y versatilidad de las flotas regionales de recolección y entrega, escuchamos constantemente a nuestros socios de flotas para diseñar neumáticos superiores para cada aplicación", dijo Rich Cottrell, director senior de marketing comercial de Goodyear Norteamérica. "Nuestros nuevos neumáticos RangeMax combinan una baja resistencia a la rodadura con características mejoradas, como carcasas de primera calidad y compuestos duraderos de la banda de rodamiento para ayudar a aumentar el tiempo de actividad del vehículo y proteger la inversión de las flotas".

El RangeMax RSA ULT está disponible en tamaños 225/70R19.5 y 245/70R19.5. Goodyear dijo que el neumático ofrece una resistencia a la rodadura un 10% mejor en comparación con el Goodyear Fuel Max RSA ULT. Las características adicionales incluyen tecnología Intellimax que ayuda a endurecer la banda de rodadura durante largos kilómetros hasta su eliminación; así como un diseño de ranura en el hombro con dientes de



NUEVOS GOODYEAR RANGEMAX PARA TRANSPORTE REGIONAL

sierra y los compuestos avanzados de la banda de rodadura brindan un patrón agresivo para la clasificación de tracción de Mud + Snow y Three-Peak Mountain Snowflake (3PMSF por sus siglas en inglés). El RangeMax RTD ULT se ofrece en tamaños 225/70R19.5 y 245/70R19.5. Este neumático cuenta con un compuesto de banda de rodadura de aceite de soja que, al tener una base biológi-

ca, reduce el uso de petróleo. Además, tiene un agarre firme en la carretera gracias al diseño de la banda de rodadura con hombros abiertos y profundos que proporciona tracción y al mismo tiempo permite recorrer muchas millas. También cumple con la clasificación de tracción 3PMSF y ofrece tracción y aceleración mejoradas en diversas condiciones climáticas. 


equipo de control de emisiones esté funcionando correctamente. La fase 2 comenzó el 1 de octubre y requiere que los propietarios de vehículos ingresen sus vehículos en la base de datos Clean Truck Check de CARB. Hay una tarifa de cumplimiento anual inicial de \$30 por vehículo. Esa fecha límite originalmente era el 31 de diciembre y se extendió hasta el 31 de enero, pero ahora está en vigor. Todos los camiones que circulan en California necesitan una prueba de cumplimiento para continuar operando. La fase 3 de Clean Truck Check es lo que se está retrasando en este aplazamiento más reciente. Exigirá a los propietarios de vehícu-

los pesados que realicen pruebas periódicas de emisiones cada seis meses.

La fecha límite de cumplimiento de los vehículos registrados en California será la fecha de vencimiento del registro del DMV de los vehículos. Los vehículos matriculados fuera de California tienen plazos de cumplimiento basados en su último dígito de VIN. Los requisitos de pruebas periódicas entran en vigor el 1 de octubre de 2024. Por ejemplo, un vehículo con una fecha límite de cumplimiento del 1 de febrero de 2025 puede presentar una prueba de emisiones aprobada a partir del 3 de noviembre de 2024, según CARB. Las pruebas

podrán presentarse no más de 90 días antes de los plazos de cumplimiento del vehículo.

Las pruebas de cumplimiento deben ser realizadas por un evaluador acreditado por CARB que haya completado el curso gratuito de capacitación para evaluadores en línea de CARB y haya obtenido al menos un 80 % en el examen adjunto. La certificación debe renovarse cada dos años.

Si solo opera por períodos cortos de tiempo en California, CARB ofrece un pase de cinco días consecutivos para cada vehículo, una vez por año calendario. El pase de 5 días debe presentarse 7 días hábiles antes de ingresar a California. 

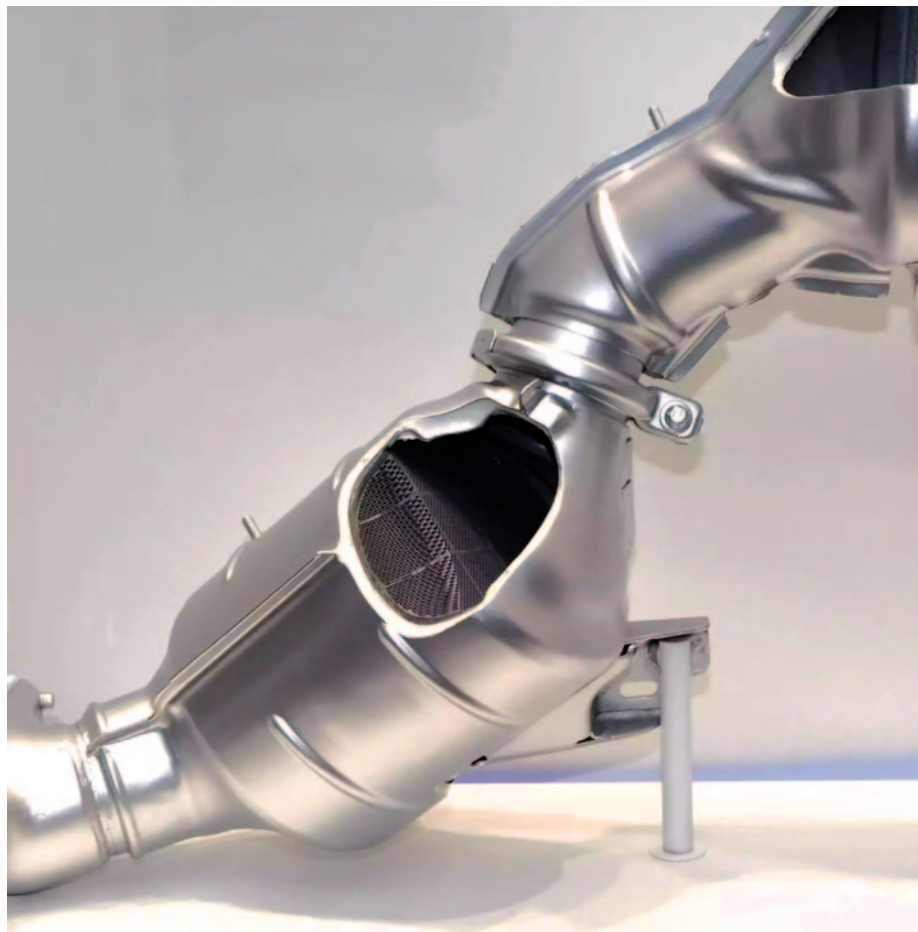
DPF INTELIGENTE INTAGLES LANZA SISTEMA IMPULSADO POR IA

Intangles, una plataforma de mantenimiento predictivo impulsada por Inteligencia Artificial (IA) para la industria del transporte, presentó un nuevo sistema de gestión del filtro de partículas diésel (DPF) impulsado por IA. Intangles hizo el anuncio durante una conferencia de prensa celebrada el 3 de marzo, en la Reunión Anual y Exposición de Tecnología de Transporte del Consejo de Mantenimiento de Tecnología en Nueva Orleans. Craig Vanderheide, director de gestión de productos de Intangles, dijo a la prensa que el sistema informa a las flotas sobre la calidad de la regeneración del DPF para optimizar la eficiencia del combustible y el rendimiento del motor de los vehículos comerciales. En la actualidad, señaló Vanderheide, las flotas sólo pueden acceder a información muy limitada sobre el rendimiento del DPF. En la mayoría de los casos, esto se limita al porcentaje de obstrucción (o carga de hollín) en el filtro de partículas.

Dijo que la solución de Intangles no solo monitorea el desempeño del sistema DPF en tiempo real, sino que también predice el desempeño futuro del sistema en función de las condiciones ambientales y específicas del vehículo. Los conocimientos son lo suficientemente precisos como para pronosticar costos excesivos, en dólares, debido a la ineficiencia del DPF. "Siempre estamos buscando formas de aprovechar nuestra IA basada en la física para ahorrar tiempo y dinero a las flotas", dijo Vanderheide. "Esta nueva característica está diseñada para eliminar las conjeturas sobre las regeneraciones forzadas del DPF y mantener los niveles de hollín en un nivel óptimo. Las flotas merecen tener mejores conocimientos sobre el DPF".


La solución DPF se construye utilizando hardware patentado de Intangles, algoritmos adaptativos e infraestructura de nube escalable para resolver problemas de nuevas maneras, dijo Vanderheide. Intangles aprovecha la tecnología Digital Twin para crear una réplica virtual del DPF de un vehículo en la nube. Una vez creada una réplica, Intangles puede probar cómo funcionará el DPF virtual en condiciones variables, como climas extremadamente fríos, períodos de ralentí prolongado o situaciones de conducción de parada/arranque, que pueden ser particularmente difíciles de obstruir el DPF.

Como resultado, Vanderheide dijo que la solu-



ción de Intangles no solo predice cómo funcionará el DPF de un camión en diferentes condiciones, sino que también brinda información sobre la mejor manera de optimizar la carga y la regeneración de hollín. "Nuestras flotas saben de primera mano cómo un DPF obstruido puede provocar una pérdida de potencia y economía de combustible", continuó Vanderheide. "Y no conozco a ningún conductor que esté emocionado de lidiar con problemas del DPF cuando está concentrado en llegar a donde necesita estar. Sabíamos que esto era un problema y nos propusimos resolverlo". La solución DPF de Intangles es un pronóstico avanzado, que ahora está disponible en la plataforma de mantenimiento predictivo de la compañía y es parte de un conjunto más amplio de herramientas de salud del vehículo diseñadas para detectar problemas con los vehículos mucho antes de que se active un código de diagnóstico de problema. Además, dijo Vanderheide, la plata-

forma Intangles ofrece a las flotas un conjunto completo de información procesable, que incluye alertas en tiempo real, códigos de diagnóstico de problemas críticos con estrategias de gravedad y reparación, herramientas precisas de análisis de combustible, soluciones de monitoreo del comportamiento del conductor, seguimiento de vehículos y las mejores herramientas de rendimiento de flotas de primera clase, todo en una interfaz intuitiva y fácil de usar.

"Gracias al enfoque que hemos adoptado, en los próximos meses esta solución funcionará de manera efectiva en la mayoría de las marcas y modelos que actualmente brindamos soporte en todo el mundo", dijo Vanderheide. "Actualmente cubrimos más de 2,000 configuraciones de motor y agregamos más diariamente. Y nuestro hardware se puede instalar sin problemas junto con cualquier dispositivo telemático existente. Para nosotros es importante mantener las cosas simples para nuestros clientes". 



E-ACTT Modelo Monstrado


Diseño a su medida. Soporte Técnico de Fabrica

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

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







VIEJA ESCUELA

MACK PINNACLE 2024

EL PINNACLE ES UN CAMIÓN CUYO DISEÑO TE HABLA DE TIEMPOS PASADOS, CON UNA ENORME PARRILLA CUADRADA Y MUCHO CROMO POR TODOS LADOS. PERO ESTO ES SOLO UNA IMPRESIÓN, PUES EL EFICIENTE MOTOR MP8 EXPRIME AL MÁXIMO CADA GOTTA DE COMBUSTIBLE Y LOS AMPLIOS PASOS DE RUEDA LE PERMITEN UNA AGILIDAD SORPRENDENTE PARA UN VEHÍCULO DE ESTAS DIMENSIONES. »

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- MP8 de 13 litros, 415 a 505 HP y 1,560 a 1,860 lb-pie

TRANSMISIONES

- Manuales Maxitorque de 8 a 18 velocidades
- Manuales Eaton Fuller
- Automatizadas mDrive de 12 relaciones y mDrive HD
- Automática Allison 4000 Series

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumáticas Twin Y, Vendor

POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

Cuando Mack presentó el Anthem en 2017 como su nuevo buque insignia para el transporte de larga distancia, muchos pensaron que el Pinnacle tenía los días contados. Pero he nos aquí, a siete años de ese momento, y Mack no ha dado la menor indicación de que piense "poner a dormir" a su otrora estrella de larga distancia. Este vehículo mantiene la santísima trinidad de características para su nicho: un eficiente motor, una gran capacidad de carga y una durabilidad "a prueba de balas". Es cierto que es tentador elegir la alternativa más joven, pero cuando hablas de un camión, no es una decisión que debas tomar a la ligera. Especialmente si se trata de un modelo como el Pinnacle, el cual tiene una historia que se remonta a más de diez años, durante la cual se ha forjado una reputación con una excelente confiabilidad. Eso sí, tampoco



podemos negar que la llegada del Anthem hizo que la oferta de motores se enfocara en éste, por lo que ahora el Pinnacle está disponible únicamente con una mecánica.

Este camión está construido sobre el chasis Advantage, cuya ligereza y gran robustez te permiten llevar cargas más pesadas (y ganar más dinero) en cada viaje. El interior es cómodo y existen cabinas de día y dormitorio, la segunda disponible en techo bajo de



48" o en techo alto de 70". Está disponible en configuraciones de eje adelantado (axle forward) y eje retrasado (axle back), así como varios motores MP potentes y eficientes.

DISEÑO

El exterior del Pinnacle está muy bien logrado y le da una apariencia muy sólida, mientras que las fluidas formas de sus líneas



reducen la resistencia al viento, especialmente las del cofre curvo. La enorme parrilla y el bulldog que dominan el frente deja claro que se trata de un Mack. Por otro lado, las carcasas de los faros están bien integradas a las salpicaderas y llevan micas de Lexan, que son resistentes a los impactos y hacen que reemplazar un foco fundido sea sencillo. Para alargar la vida útil, el acero de la cabina es

galvanizado y está montado sobre una suspensión de bolsas de aire y amortiguadores, además de llevar barras estabilizadoras, todo lo cual aumenta el confort del conductor.

INTERIOR

Entrar a la cabina es fácil gracias a los escalones auto-limpiantes y a una enorme pasamanos montada en el exterior. La apa-

riencia y la calidad en los acabados son de primer nivel. El tablero está inclinado hacia el conductor para facilitar la operación de los controles, pero desafortunadamente el arreglo de estos no es intuitivo, debes familiarizarte con ellos si no quieres tener que voltrear a verlos. En contraparte, los medidores están muy bien organizados y son fáciles de leer. »



También está disponible una pantalla para el copiloto que despliega información y se controla fácilmente mediante cuatro botones en una palanca sobre la columna de la dirección; ésta tiene 50 diferentes campos entre los que podrás ver información sobre el consumo de

combustible en tiempo real, resúmenes de mantenimiento y averías, entre otras cosas.

En cuanto al asiento del conductor, es prácticamente un trono gracias a la suspensión neumática y a su tamaño, además del gran soporte y los múltiples ajustes que le

puedes hacer para ponerte cómodo. El volante puede ajustarse fácilmente usando un pedal. En cuanto a la visibilidad, es excelente gracias al enorme parabrisas, las grandes ventanas y el diseño del tablero.

En lo referente a equipamiento opcional hay sistemas de infotención Lectronix, R5000HT y T7000 con pantalla de 7 pulgadas. Estos integran funciones de entretenimiento, navegación, cámara de puntos ciegos y los sistemas de monitoreo del vehículo, las llantas y la computadora de viaje. Por supuesto, también incluye radio AM/FM, reproductor de CD, entradas para reproductores MP3 y puertos USB.

MOTOR Y TRANSMISIONES

Antes de la llegada del Anthem, el Pinnacle tenía a su disposición la serie de motores MP, la cual ofrece mucho torque desde bajas revoluciones. Ahora la oferta ha quedado reducida al MP8 de 13 litros, el cual tiene una potencia de 415 a 505 caballos de fuerza y un torque que va de 1,560 a 1,860 lb-pie. En cuanto a transmisiones, hay cajas Mack -manuales Maxitorque de 8 a 18 velocidades y automáticas mDrive de 12 relaciones; pero también puedes pedirlo con la caja Eaton Fuller UltraShift Plus. »»





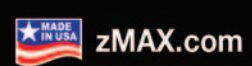
MAXIMA PROTECCION

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.



MANEJO


Dependiendo de la aplicación, el Pinnacle puede venir con diferentes configuraciones de ejes incluyendo la suspensión de muelles mRIDE y las neumáticas Twin Y, Walking Beam o MaxLite. Las capacidades de los ejes y suspensiones delanteros van de las 12,000 a las 14,600 libras y las de los traseros de 38 a 46 mil libras. Para reducir los efectos del sobre y subviraje, Mack equipó a este camión con el sistema Road Stability Advantage de Bendix, el cual utiliza el ABS para mejorar el manejo.

En cuanto a la dirección, no tendrás queja alguna, ya que el chasis tiene un radio de giro reducido gracias a que las ruedas giran hasta 50 grados. El confort del camión está a la par de sus rivales gracias a que los resortes neumáticos ofrecen una buena absorción de las irregularidades del camino, reduciendo las vibraciones y haciendo el viaje más estable.

En resumen, el Pinnacle aún es una excelente opción para el transporte de larga distancia, con una excelente construcción y



materiales en todas las cabinas; además de tener una excelente ergonomía y visibilidad. El motor y transmisiones pueden con cualquier carga sin emitir un solo quejido; ade-

más de que hay toda una serie de sistemas útiles disponibles y suspensiones de uso rudo que mejoran el comportamiento y ofrecen un manejo más cómodo. 





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





NUEVO CONTENDIENTE

ISUZU N-SERIES NRR EV 2025

ISUZU ENTRA AL SEGMENTO DEL TRANSPORTE ELÉCTRICO CON EL NUEVO NRR EV, UN CLASE 5 CON HASTA 235 MILLAS DE AUTONOMÍA, CARGA RÁPIDA DE 1 A 2.5 HORAS, UNA CLASIFICACIÓN DE PESO BRUTO TOTAL VEHICULAR DE 19,500 LIBRAS Y UNA NUEVA CABINA QUE HARÁ LAS DELICIAS DE LOS CONDUCTORES. »



El primer camión eléctrico en la línea N-Series de Isuzu Commercial Truck of America hizo su debut en Work Truck Week a principios de marzo. El camión Clase 5 del año modelo 2025, con una clasificación de peso bruto total vehicular (GVWR por sus siglas en inglés) de 19,500 libras, una plataforma eléctrica de batería desarrollada por Isuzu Motors Limited y un diseño de cabina completamente nuevo, estará disponible en la primera mitad de 2024. “El nuevo EV es verdaderamente un producto revolucionario. Es un vehículo totalmente eléctrico desarrollado por Isuzu, listo para la producción a gran escala”, dijo el presidente de Isuzu Commercial Truck of America, Shaun Skinner, al presentar el modelo. “Creemos que este es el momento perfecto para ofrecer un camión eléctrico”, agregó Skinner, refiriéndose a las inversiones en curso en infraestructura de carga. “Estamos listos para un futuro con múltiples ofertas de tren motriz: gasolina, diésel y electricidad”.



El camión Clase 5 funciona con paquetes de baterías de iones de litio de 20 kWh que se agruparán en configuraciones de tres, cinco, siete o nueve baterías según el rango desea-

do. Tres baterías ofrecerán un alcance estimado de 41 a 80 millas, mientras que cinco lo aumentan de 68 a 130 millas, siete lo llevan de 95 a 180 millas y nueve entregan 122-235



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Eléctrico

TRANSMISIÓN

- Continua

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Cónica

SUSPENSIÓN TRASERA

- Hojas múltiples



millas. “La autonomía real de un camión variará en función de una serie de factores, incluida la cantidad de paquetes de baterías, las opciones del vehículo, las condiciones y

los hábitos de manejo, el estado del vehículo y de la batería y la temperatura exterior”, enfatizó Skinner. Los camiones EV de la serie N con capacidades de batería de 60, 100, 140

y 180 kWh tendrán un tiempo de carga de nivel 2 de CA de 5.5 a 10 horas y un tiempo de carga rápida de CC de una a 2.5 horas. Las distancias entre ejes varían de 132.5 a 176 pulgadas para adaptarse a diferentes longitudes de cuerpo.

Las mejoras no se limitan solo al tren motriz. Sobre las baterías y los motores se encuentra una cabina de la serie N completamente nueva. El primero de los cambios en saludar a los compradores de camionetas eléctricas será una insignia iluminada de Isuzu en la parte superior de la conocida parrilla con forma de sonrisa de la línea. Y un nuevo conjunto de faros delanteros incluye luces LED de delimitación, señales de giro, luces altas y bajas y luces de posición laterales. “Es nuestra cabina más aerodinámica hasta el momento gracias a su defensa delantera de nuevo diseño”, agregó Skinner, y señaló que la nueva cabina será la primera en presentar un diseño global de “flujo cruzado” que eventualmente se aplicará a todos los camiones Isuzu. »





INTERIOR

En la parte de adentro del camión, los respaldos de los asientos son 30 mm más altos que los de los modelos anteriores de la Serie N, mientras que los puntos de las caderas de los nuevos cojines de uretano son 10 mm más bajos. Luego, los conductores serán recibidos por un volante que es un poco más pequeño que los diseños anteriores en nombre de un manejo más fácil. Las bolsas de aire frontales para el conductor y el pasajero delantero serán estándar en cada Isuzu N-Series EV.

La posición y el ángulo del volante se han cambiado para proporcionar un mejor ajuste que las cabinas de la Serie N anteriores para una variedad más amplia de conductores. El eje del volante contendrá interruptores que operarán la pantalla de información múltiple, el sistema de audio, el control de crucero y las llamadas telefónicas con manos libres. La



nueva pantalla de información múltiple a color de 7 pulgadas será equipo estándar en todos los vehículos eléctricos de la serie N y albergará luces de advertencia; indicadores de estado de las funciones de asistencia al conductor; pantallas de tiempo y temperatura; cuentakilómetros; indicador de combustible; indicador de posición de cambio y más. Los conductores pueden elegir entre inglés, francés y español como idioma de visualización.

La N-Series EV 2025 presenta el paquete revisado del Sistema Avanzado de Asistencia al Conductor (ADAS por sus siglas en inglés). Este conjunto opcional de funciones incluye Frenado de emergencia automático y Sistemas de advertencia de cambio de carril, que forman parte del paquete ADAS diésel actual de la serie N. El control de crucero adaptable (ACC) de rango completo mejora la función ACC actual con su capacidad para detener el camión




vocacional: **ISUZU N-SERIES NRR EV 2025**



por completo y luego devolverlo a su velocidad establecida originalmente una vez que el conductor presiona el acelerador nuevamente.

Una notificación de inicio de vehículo hacia adelante notificará a los conductores cuando un vehículo frente al camión haya avanzado una cierta distancia, como en un semáforo. Y el sistema Mitigación de Aceleración Incorrecta se activará si se detecta un obstáculo frente al camión y se presiona el acelerador más de lo necesario. En tales casos, se restringirá la potencia del motor.

La compañía señala que los modelos EV de la serie N estarán equipados con puertos de carga que admiten los conectores de carga más populares en los EE. UU. y Canadá: carga de CC (CCS1) y carga de CA (J1772).

“Siempre nos hemos enorgullecido de ofrecer una variedad de sistemas de propulsión para satisfacer las necesidades de nuestros propietarios”, dijo Skinner. “Mientras observamos el panorama regulatorio que tenemos por delante, sabemos que la demanda de un camión de servicio mediano impulsado por electricidad aumentará drásticamente. Y estaremos listos, con el primer camión delantero de cabina baja Clase 5 de producción eléctrica en el mercado de EE. UU. y Canadá”. El N-Series EV estará disponible en la primera mitad de 2024. 

Asegúrate de tener el ELD indicado.



www.vdoroadlog.com

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

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

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

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

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



VDO y RoadLog son marcas registradas de Continental Corporation.

RoadLog

VDO

ABRIENDO CAMINO

MAN TGX 2024

EN UN VEHÍCULO DE TRABAJO, LO VERDADERAMENTE IMPORTANTE SON SUS CAPACIDADES, NO UNA CARA BONITA. POR ESO, EN MAN HAN MANTENIDO LA IMAGEN DEL TGX PRÁCTICAMENTE SIN CAMBIOS, EN LUGAR DE ELLO SE HAN ENFOCADO EN AVANZAR SU TECNOLOGÍA MOTRIZ A PASOS AGIGANTADOS PARA MEJORAR EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE Y HACERLO UN CAMIÓN MENOS CONTAMINANTE. »







POR: **TRANSPORTE LATINO** / DIEGO GUERRA

La verdad es que solo los fanáticos más avanzados de MAN podrán distinguir esta generación del TGX de la anterior, pues los cambios han sido mínimos. Sin embargo, la marca francesa no se ha dormido en sus laureles y si bien la nueva generación de camiones TGX conserva la misma carcasa de la cabina de hace 20 años, todos los paneles de la carrocería se han rediseñado. El director ejecutivo de MAN Truck & Bus, Joachim Drees, admite que el nuevo exterior es más evolutivo que revolucionario. Él enfatiza que era vital que el nuevo camión pudiera identificarse instantáneamente como un MAN, y agregó que "de todos modos es un diseño atemporal". Hay tres alturas del techo de la cabina: la más grande es la GX con espacio para estar de pie de 2.070 mm, luego la GM y finalmente la GN. La GX recibió un techo nuevo y ya no presenta el enorme parabrisas delantero ni las ventanas del techo sobre las puertas.

MAN le da mucha importancia a que el camión sea hasta un 8% más eficiente en combustible que su predecesor, pero solo alrededor del 1% de esto proviene de la aerodinámica mejorada de la nueva cabina. El otro 7% es el resultado de la mejora de EfficientCruise y el cambio de Euro-6c a Euro-6d (que ocurrió en



del mundo: **MAN TGX 2024**



2019). La nueva parrilla, que ya no brilla, se extiende ahora hacia la defensa. A pesar

de parecer más cerrado, en realidad se ha incrementado el flujo de aire. Los conductos de aire en la esquina de la defensa contribuyen a mejorar la aerodinámica y ayudan a alejar la suciedad de las manijas de las puertas.

Los nuevos faros, que ya se encuentran en los autobuses MAN, tienen luces e intermitentes diurnos integrados. Son modulares y se

adaptan a toda la gama New Truck Generation. Las líneas de contorno de onda tradicionales de MAN se han reducido de cinco a tres. Si bien éstas supuestamente se asemejan a “las afiladas garras de un león”, en realidad tienen otro propósito más práctico: absorber las vibraciones y tener un efecto estabilizador en las paredes laterales del cuerpo. El panel de vidrio negro frente a las líneas de contorno es una señal de estilo y no una ventana oscura. »





Las carcasas de los espejos son más estrechas y tienen una superficie delantera reducida, lo que ayuda a que el camión sea un poco más resbaladizo ante el viento. Los espacios entre los postes A y los espejos son más grandes, lo que resulta en un punto ciego más pequeño en el acceso a glorietas y cruces. Las carcasas de plástico en el exterior de la cabina contienen y protegen los sensores de radar que operan las funciones de asistencia de giro y asistencia de cambio de carril del nuevo camión.

INTERIOR

MAN ha transformado totalmente el interior del TGX, con una cabina completamente rediseñada, incorporando numerosas características nuevas. Se involucró con 700 conductores durante el proceso de diseño. Las puertas del TGX ahora se abren a 89 grados para acomodar cargas más amplias. Los escalones también son más anchos que antes, con el mismo espaciado e iluminación opcional. Un dato interesante es que los conductores pueden acceder a algunas funcio-

nes clave desde el exterior de la cabina mediante cuatro interruptores en la parte inferior del interior de la puerta. El interruptor de emergencia es fijo, pero los demás se pueden configurar según las preferencias del conductor.

MAN no cree que las pantallas táctiles sean adecuadas para camiones, ya que son difíciles de operar cuando están sentados en un asiento con suspensión neumática. El fabricante de camiones también afirma que cuando los conductores los usan, su mirada



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- D15 de 9.0 litros con 330 a 400 HP
- D26 de 12.4 litros con 430 a 510 HP
- D36 de 15.2 litros con 540 a 640 HP

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática

TRANSMISIÓN

- Automatizada ZF Traxon de 12 velocidades
- Automatizada SCania de 12 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Neumática



resolución y sin deslumbramiento de 12.3 pulgadas presenta el velocímetro a la izquierda y el tacómetro. Los botones del nuevo volante multifunción están agrupados lógicamente y todos al alcance del pulgar. La altura del volante se puede ajustar entre 20 y 55 grados. Los controles de la caja de cambios TipMatic ahora están ubicados en una palanca a la derecha del volante. También controla los tres modos de potencia y el freno motor o retardador.

Hay disponible un colchón Comfort de 110 mm para ambas literas. El refrigerador bajo la litera es opcional. Además del calentador nocturno, el control remoto con pantalla a color ubicado en el centro de la pared de la cabina opera el aire acondicionado, el audio, las ventanas y la trampilla del techo. Está conectado a un cable en espiral de 500 mm de largo, por lo que no se perderá. El espacio de almacenamiento ha aumentado en toda la cabina, y el par de cajones en el centro del tablero es una característica interesante. La mesa plegable situada delante del asiento del pasajero es ideal para comer o trabajar. >>


tiende a seguir sus dedos, lo que plantea obvias preocupaciones de seguridad. Por tanto, la pantalla central del TGX funciona con un par de diales SmartSelect. La pantalla central, en tamaños de 7 pulgadas o 12.3 pulgadas, alberga la navegación, la radio, los medios y las comunicaciones. Todavía no es comparable con Apple CarPlay, pero lo será de forma inminente. Los interruptores están agrupados lógicamente y en su mayoría son configurables.

El grupo de instrumentos digitales de alta





MOTOR Y TRANSMISIÓN

La familia de motores Euro-6d, presentada en 2019, despliega todo su potencial de eficiencia en la nueva generación de vehículos MAN. La interacción entre los motores y otros componentes de la cadena cinemática y de software de nuevo desarrollo que reducen el consumo otorga a la futura serie una gran rentabilidad. Gracias a ello, la nueva MAN Truck Generation ahorra hasta un ocho por ciento de combustible en el clásico uso a larga distancia en comparación con la anterior versión del Euro-6c, y además consigue una sustancial reducción del CO2. Parte de la línea motriz permanece sin cambios, con una opción de motores D26 (430, 470 y 510 HP) o D38 (540, 580 y 640 HP). La novedad es la incorporación de una mecánica D15 más pequeña de 9 litros (330, 360 y 400 HP). Los tractores 6x2 utilizan la transmisión ZF TraXon de 12 velocidades, mientras que los 4x2 están equipados con la unidad 12 + 2 de Scania. 





EFICIENCIA CONSECUENTE

MAN es Gama de Camiones





LA OPCIÓN CORRECTA



T 480
RENAULT TRUCKS



480

RENAULT TRUCKS
T 480

W-710-GR

520





EL PUNTO MEDIO

MERCEDES-BENZ METRIS CARGO 2024

LA METRIS DE MERCEDES-BENZ ES UNA VAN ÚNICA EN SU TIPO, PUES SU TAMAÑO LA COLOCA A MEDIO CAMINO ENTRE LAS VANS MÁS PEQUEÑAS Y LAS DE TAMAÑO COMPLETO, POR LO QUE RESULTA IDEAL SI QUIERES UN POCO MÁS DE ESPACIO QUE EN LAS PRIMERAS. SU MANEJO, ACELERACIÓN Y CAPACIDADES DE ARRASTRE Y REMOLQUE SON EXCELENTES, POR LO QUE TE SERÁ DE GRAN AYUDA PARA MAXIMIZAR TUS UTILIDADES. »

Hay quien piensa que todo tiempo pasado fue mejor y, en el caso de las vans de trabajo, hace tiempo era muy fácil comprar una. No por precio ni nada del estilo, sino porque las opciones eran tan pocas que realmente no había mucho de dónde escoger. Si bien la oferta del mercado no es tan amplia como hace unos años, sigue habiendo muchas alternativas para elegir. Este mes vamos a hablar de la Metris de Mercedes-Benz, una van muy interesante que vive prácticamente sin competencia, pues al ser más grande que las vans chicas pero más chica que las grandes (aunque parezca trabalen-guas), casi que vive en un segmento propio.

Si bien la Metris se vende exclusivamente en Estados Unidos, no es un vehículo diseñado



de cero para este país, sino que es una adaptación de la probada y comprobada Vito. Aún así, se trata de una van con un volumen interior grande en relación a sus reducidas dimensiones exteriores, para que te des una idea, en

la Metris Cargo caben dos palets tamaño estándar. Algo que puede hacer acelerar bastante los tiempos de carga y descarga,

La Metris debutó en 2015 en el NTEA Work Truck Show de Indianápolis, en el cual se reunió



una gran cantidad de compañías de flotas, carroceros y dueños de negocios. Diseñada para ocupar un nicho de mercado un escalón debajo de la Sprinter en términos de tamaño y capacidades, la Metris compite con la Ford Transit Connect, la Nissan NV200 y la Ram Promaster City. Pero aunque parece muy similar a sus rivales, la Metris tiene varios ases bajo la manga, como una arquitectura orientada longitudinalmente, o una mirada de asistencias electrónicas.

Hace un par de años, la Mercedes-Benz Metris recibió nuevas características y tecnología más avanzada; huelga decir que los vehículos de trabajo no reciben tantas actualizaciones como sus contrapartes de pasajeros. Cada versión viene de serie con un moderno sistema de infoentretenimiento y asistencias al conductor. También hay un incremento en la clasificación de peso bruto vehicular a 6,393

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- 4 en línea de 2.0 litros con 208 HP y 258 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática de 9 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente

SUSPENSIÓN TRASERA

- Independiente

libras, una nueva parrilla, rines de 16 y 17 pulgadas, mejores materiales en el interior y una transmisión automática de nueve cambios que reemplaza a la anterior de siete.

Pero lo que realmente la pone en una liga aparte son sus capacidades. Mide casi 17 pies,

lo cual quiere decir que le saca más de un pie de ventaja a la Ford Transit Connect LWB (15.8 pies) o la Ram ProMaster City (15.6 pies); lo cual a su vez le confiere un mayor volumen de carga (186 y 199 pies cúbicos, según la versión). Además, es la única del segmento con tracción trasera, diseñada antes que nada como un vehículo de trabajo. Con una capacidad de carga máxima de 2,205 libras, puede transportar 300 libras más de herramientas, equipo o lo que quieras llevar que su rival más cercana, la Ram ProMaster City. Y cuando hablamos de capacidad de arrastre, la competencia es aún más dispereja, pues las 5,000 libras de la Metris son más del doble de las 2,000 que pueden mover la Transit Connect o la Promaster. Los precios inician en \$32,630 para la versión Cargo, más el equipamiento opcional que decidas ponerle, claro. >>





DISEÑO

Claramente, la Metris no es el vehículo que le hará ganar concursos de diseño a Mercedes-Benz; pero dentro de su segmento, se trata de toda una belleza. Con una longitud de casi 17 pies (le faltan solo 1.6 pulgadas), es un pie más larga que la Transit Connect, lo cual le da una mayor capacidad de carga a pesar de sus contenidas dimensiones, algo que la hace ideal para moverse en la ciudad.

Las puertas laterales son corredizas y para la trasera puedes elegir entre puertas de doble hoja (que abren a 180 o 270 grados) o una sola puerta que abre hacia arriba -la opción menos práctica, si nos preguntan-, ya que las de doble hoja que abren 270º quedan



pegadas a los paneles laterales (además, la que abre hacia arriba cuesta \$480 extra). Para hacerla más versátil está disponible un receptor de enganche de dos pulgadas que mantiene el ángulo de salida prácticamente sin cambios. »»



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"/>



INTERIOR

La Metris Cargo viene equipada con un sistema de sujeción bastante práctico que recuerda a los rieles de carga de las pickups. Esto le da a los clientes posibilidades casi ilimitadas en cuanto a puntos de sujeción. Hay cuatro franjas en total, dos en las paredes y dos en el piso. Los paneles se insertan en los vacíos de la pared para fortalecer los costados y para evitar que haya daños por llevar la carga suelta. Algo muy útil es que el tamaño de las puertas permite que se puedan cargar y descargar palets por los costados o por la parte posterior.

El tablero está hecho en plástico duro y lleva un diseño algo aburrido tratándose de la marca de la estrella. Eso sí, si eliges algunas opciones como el volante multifunción, ajuste lumbar o calefacción en los asientos, le traerás una buena dosis de refinamiento – aunque te costará unos \$2,000 más-. En la parte delantera hay dos posavasos en la consola central y un espacio de almacenamiento debajo de estos. Bueno, en realidad hay un tercer posavasos en el tablero, pero como está tallado en éste, no se ve muy práctico.

Sorprendentemente, a pesar de tener tracción trasera, el piso es plano en la parte posterior; incluso en la parte delantera el túnel de la transmisión es prácticamente indetectable. Es impresionante cómo se las arreglaron los ingenieros de Mercedes para lograr esto. Algo que también vale la pena destacar son las seis bolsas de aire. La capacidad de carga alcanza los 186 pies cúbicos y puede llevar hasta 2,502 libras. La capacidad de arrastre es de 5,000 libras que, no nos cansaremos de decirlo, está en una liga aparte a sus rivales. Es como ver un partido de fútbol americano colegial contra un equipo de la NFL.

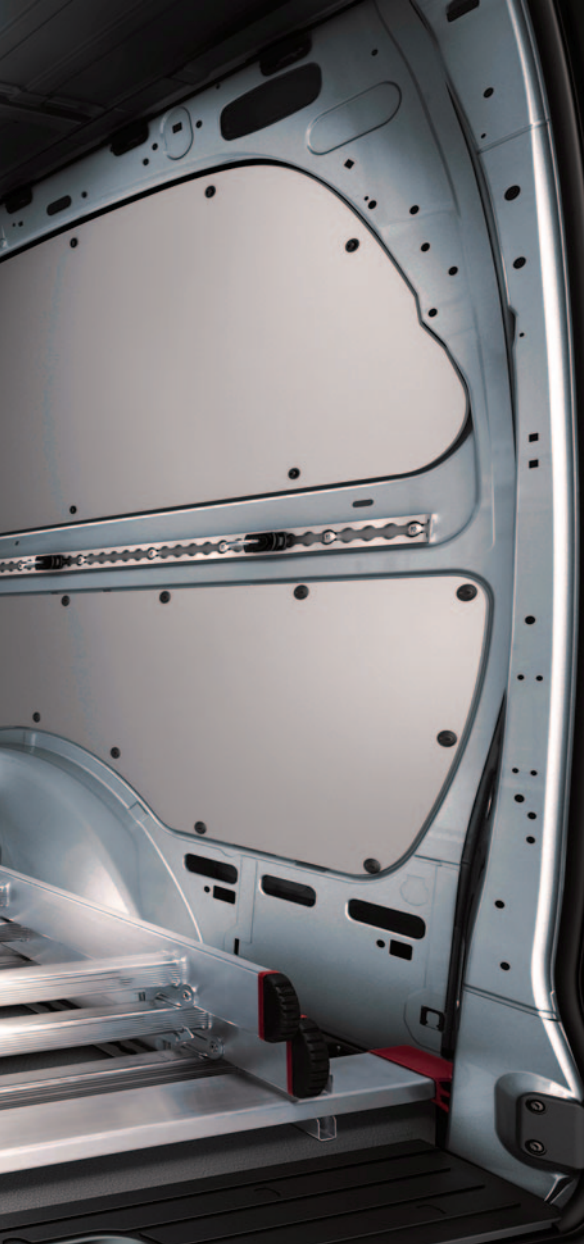


MOTOR Y TRANSMISIÓN

Bajo el cofre de esta van encontramos un motor de cuatro cilindros y 2.0 litros turbocargado. Esto le da una potencia total de 208 caballos de fuerza y un torque de 258 libras-pie. Si te interesa sobremanera ahorrar combustible, está disponible de manera opcional un sistema start/stop que apaga automáticamente el motor cuando el auto se detiene y lo enciende en cuanto tocas el acelerador. En cuanto a la


transmisión, como ya comentamos, ahora hay una caja automática de nueve cambios que se encarga de poner la potencia en el suelo.

Si bien no se trata de la más asequible de su segmento, el precio resulta contenido para una van mediana de Mercedes. La versión Cargo comienza en \$39,600, a los cuales hay que sumarle un cargo de destino de 950 dólares (eso por la versión más pequeña, la extendida de 135" arranca en \$40,200). Sí, no es barato, pero hay que tomar en cuenta que además del tamaño, calidad y capacidades, cuenta con ayudas electrónicas de serie como un control de estabilidad que se adapta al peso de la carga, un sistema que combate la fatiga y un asistente para vientos cruzados. Por supuesto, están disponibles muchas otras asistencias como el Asistente Activo de Estacionamiento, de Abandono de Carril, de Prevención de Colisiones, de Punto Ciego y una cámara de reversa que pueden hacer que el pre-



cio suba una barbaridad.

En resumen, esta van de Mercedes-Benz ofrece una impresionante versatilidad y grandes capacidades en un diseño llamativo. Si bien el precio de la más austera es casi igual

al de sus competidoras más equipadas, el espacio interior y las capacidades de carga y arrastre podrían compensar la diferencia en el precio gracias a que podrás llevar una carga más grande y/o más pesada. 

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.**





Menos es más

FORD RANGER 2024

No todo mundo quiere una pickup tamaño completo, pero todo mundo quiere una pickup capaz. Eso es justamente lo que te entrega la más reciente generación de la Ranger, con una apariencia más robusta y musculosa, y los dos potentes y eficientes V6 Ecoboost entregan potencia y torque más que suficientes. »

Cuando tienes una superventas como la F-150, que lleva muchos años siendo el vehículo de pasajeros más vendido en Estados Unidos, es natural que quieras que tus otros modelos se cuelguen de su fama. Por eso, no nos extrañó cuando leímos que Ford se refiere a la Ranger como la "F-150 del mundo", con lo cual quiere decir que es un éxito de ventas sin parangón. También le da un giro positivo al modelo de la generación anterior, que llegó a nuestro país unos años después de su lanzamiento mundial, convirtiéndolo en un trasplante incómodo y viejo al llegar. Había pasado una década desde que Ford puso fin a la Ranger aquí (cuando todavía era una pickup compacta), y esta era la camioneta que se suponía que resucitaría el nombre de Ranger en Estados Unidos. La verdad, no fue el movimiento más atinado y unos años más tarde aquí estamos de nuevo: Ford una vez más le ha dado al resto del mundo una nueva Ranger antes de su mercado local, aunque ajustó el cronograma para que los estadounidenses solo esperen unos dos años por la nueva.

La nueva Ford Ranger 2024 todavía tiene vínculos con las versiones vendidas en Australia, Tailandia, Europa y otros lugares, pero es una plataforma mucho mejor enfocada para nuestro mercado que la anterior generación que se vendió aquí de 2019 hasta 2023. Ford rediseñó la Ranger desde cero, dejó que los mercados globales lo probaran y luego la modificó un poco más. Esa es la forma estadounidense de verlo, pero no es del todo falsa. Ford afirma que la Ranger 2024 fue su mayor proyecto de investigación hasta la fecha, centrándose en gran medida en lo que querían los clientes norteamericanos. (La generación anterior fue primero un modelo global, y solo se adaptó para América del Norte después del hecho).

Mucha gente suponía que la Ranger que llegaría a Estados Unidos sería más o menos igual que la versión global, que llegó a las calles en 2021. Ford ofrecerá la Ranger como una SuperCrew de cuatro puertas con plataforma de 5 pies para su lanzamiento inicial. No se proporcionó un cronograma para la SuperCab (cabina extendida) y la disponibilidad o el pedido de la caja de 6 pies, pero este favorito de las flotas ya está aquí. Por lo tanto, todos los detalles proporcionados por Ford hasta ahora son para la SuperCrew; todavía no hay detalles específicos sobre las dimensiones de la cabina y la caja, o la carga útil de la SuperCab.



DISEÑO

Hay tres niveles de equipamiento disponibles (XL, XLT y Lariat) para la Ranger "normal"; también tendremos una Ranger Raptor, pero Ford la trata casi como una camioneta

completamente diferente, no tanto como un cuarto nivel de equipamiento. La Ranger estándar es resistente por derecho propio y tiene un aspecto atractivo. Con 2 pulgadas adicionales de carrocería y ancho de basti-



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- V6 de 2.3 litros con 270 HP y 310 lb-pie
- V6 de 2.7 litros con 315 HP y 400 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática de 10 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente

SUSPENSIÓN TRASERA

- Hotchkiss con muelles parabólicos



dor, la Ranger tiene una apariencia más dura y dominante que la camioneta de apariencia algo estrecha a la que reemplaza, y eso se traduce en una postura musculosa y segura. Una gran cantidad de señales de diseño se fil-

tran desde la F-150, incluidos los familiares faros delanteros con abrazadera en C formados alrededor de la barra horizontal, una insignia de honor que significa que es Built Ford Tough, el mantra de la compañía.

Combinado con un cofre esculpido, defensas cuadradas más ajustadas y cinceladas y una línea de techo revisada, la Ranger tiene su propia apariencia y actitud.

Sin embargo, no todo es forma sobre función. La Ranger tiene ventilas en las defensas de estilo único para cada nivel de equipamiento que expulsan el aire para reducir las temperaturas debajo del cofre. La nueva generación presenta la interpretación de Ford de un escalón trasero para facilitar el acceso a la cama. Integrados en la carrocería detrás de las aberturas de las ruedas traseras, son lo suficientemente anchas para dos pies y pueden soportar 300 libras, un número respetable que admite una variedad de clientes y escenarios de carga. »»



El portón trasero funciona como un banco de trabajo móvil con dos puntos de sujeción y una regla moldeada a lo largo del borde superior del portón trasero donde no se puede desgastar, pero es más claro, está mejor definido y es más útil que el adorno similar de la Maverick. Las 2 pulgadas de ancho adicional brindan espacio interior adicional, pero tam-

bién más espacio para la caja para acomodar ese material de construcción de referencia: una hoja de madera contrachapada. Ford aprovechó el ancho adicional para proporcionar 48.2 pulgadas de espacio entre los pasos de rueda. Y con seis puntos de amarre en la caja, tres puntos de acceso en cada riel de la caja y esos dos puntos de sujeción en la puer-

ta trasera, la Ranger está lista para trabajar.

MOTORES Y TRANSMISIÓN

Si pensabas que Ford traería de vuelta el EcoBoost de 2.3 litros con los mismos 270 hp y 310 lb-pie de torque, itienes toda la razón! Muchas personas también supusieron que no habría una opción diésel en América del Norte, y eso también es correcto. Sin embargo, el EcoBoost V6 biturbo opcional de 2.7 litros (que también se encuentra en la F-150 y la Bronco) es nuevo. Se trata de la Ranger con 315 HP y 400 lb-pie de torque. Está disponible en las versiones XLT y Lariat con "disponibilidad tardía", pero sin detalles específicos de pedido o entrega. La Raptor obtendrá el poderoso V6 biturbo de 3.0 litros con 405 HP y 430 libras-pie. Todos los motores utilizan una transmisión automática de 10 velocidades. >>>



CHASE. RIDE. SURVIVE.

TWISTERS



IN THEATERS JULY



Las opciones para tracción en dos ruedas y tracción en las cuatro ruedas están disponibles, con un diferencial trasero con bloqueo electrónico disponible en cualquiera de los tres niveles de equipamiento. El sistema de tracción en las cuatro ruedas con cambio electrónico sobre la marcha (ESF) de rango único estándar se puede actualizar a un sistema de tiempo parcial con reductora. Las vías delantera y trasera son más anchas, y los amortiguadores traseros se han movido fuera del marco, lo que aumenta su capacidad de palanca, por lo que se debe mejorar la calidad de conducción con y sin carga.

En cuanto a la capacidad de remolque y arrastre, no hay mayores cambios, pero hay algunas características nuevas y geniales de asistencia al conductor. El remolque estándar tiene una capa-



cidad nominal de 3,500 libras, mientras que un paquete de remolque de clase IV permite remolcar 7,500 libras. La carga útil máxima aumenta ligeramente, comparando configuraciones similares, de 1,770 a 1,805 libras para las 4x2 y de 1,560 a 1,711 para las 4x4 (la SuperCab 4x2 saliente podría transportar 1,905 libras).

El paquete de remolque avanzado con Pro Trailer Backup Assist brinda a los conductores un dial de dirección montado en la consola, vistas

laterales del remolque e instrucciones guiadas para eliminar las conjeturas al dar marcha atrás con un remolque. Los ingenieros de Ford señalaron acertadamente que las camionetas más pequeñas normalmente remolcan remolques más pequeños, y pensaron que estas ayudas eran especialmente importantes dada la facilidad con la que los remolques cortos pueden "colearse". No importa que seas muy bueno maniobrando en reversa, nunca está de más tener ayuda. >>



WHY ADVERTISE WITH ARBOL PUBLISHING

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



automundo

TRANSPORTE
LATINO

MODA

ESTILOHOGAR

¿Qué pasa?
VEGAS

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



HISPANIC DEMOGRAPHICS

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

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

ARBOL
PUBLISHING



INTERIOR

La carrocería y el marco más anchos permiten más espacio interior, y una línea de techo más vertical también agrega espacio. Los materiales suaves al tacto en las áreas que se tocan con frecuencia hacen que el espacio sea más atractivo y son un gran avance con respecto a la sensación más utilitaria de la camioneta saliente. Los asientos rediseñados se sienten cómodos en tela o cuero, y los soportes laterales de estos brindan apoyo pero se flexionan fácilmente para facilitar la entrada y salida. Los asientos traseros plegables son una gran característica, pero sin los reposacabezas plegables, es posible que deban quitarse con los asientos delanteros deslizados hacia atrás, lo que no es un inconveniente importante.

La Ranger introduce almacenamiento en el asiento trasero debajo del banco, con un compartimento angosto en el lado del conductor y uno cuadrado en el lado del pasajero, pero ambos tienen ángulos extraños y, si bien es algo útil, resulta un poco decepcionante considerando el tamaño del contenedor de la Maverick.

Las Ranger XL, XLT y Lariat obtienen un grupo de indicadores digitales personalizables. Una pantalla de 8 pulgadas es estándar para las versiones XL y XLT, mientras que la Lariat lleva una de 12.4 pulgadas. Una pantalla central vertical incrustada se encuentra en todos los modelos, con un tamaño de 10.1 pulgadas para XL y XLT, y de 12.4 pulgadas para Lariat. Sync 4A con reconocimiento de voz mejorado interpretará los comandos siguiendo el mensaje "Ok Ford". Android Auto inalámbrico y Apple CarPlay son estándar en todos los modelos, con estándar de carga de teléfono inalámbrico en XLT y superior. Un módem 4G LTE incorporado te mantiene conectado y permite actualizaciones inalámbricas.

El paquete FX4 brinda a los conductores una pantalla todoterreno con pantallas para líneas de trayectoria, bloqueo de diferencial, ángulo de dirección, cabeceo y balanceo, y pautas predictivas de llantas. La pantalla es de fácil acceso con un botón duro en la consola central. El control de crucero todoterreno Trail Control de baja velocidad es otra característica que comenzamos a esperar en las camionetas modernas con temas de aventuras.

La iluminación por zonas, controlable a través de la aplicación Ford Pass, brinda a los usuarios la capacidad de activar todas las luces exteriores para una iluminación de 360



grados o dividirlos en 4 zonas distintas. Esta opción es excelente para instalar un campamento, descargar en la oscuridad o prolongar un poco más la fiesta afuera del estadio. Un paquete de energía de 400 vatios y 120 voltios es opcional en XLT y Lariat para alimentar pequeños electrodomésticos en un campamento o pequeñas herramientas manuales en un lugar de trabajo.

Además de las vistas de cámara superior Ford 360 disponibles, la Ranger 2024 cuenta con seis ayudas para el conductor exclusivas de su clase, que incluyen Pro Trailer Backup Assist, Trailer Reverse Assist, BLIS con cobertura de remolque, Active Park 2.0, Evasive Steer Assist y Post-Collision Braking. Con esta larga lista de características, este es sin duda la Ranger tecnológicamente más avanzado hasta el momento. Tiene tecnología moderna, pero se siente bien integrado en lo que es más útil para los propietarios de camionetas para trabajar, jugar o ambos. El precio de la Ranger comenzará en \$32,670. Sin duda, era una movida que le urgía a Ford para mantenerse competitivo en el segmento, pues la competencia no es nada fácil. 





BUSINESSFUNDING4YOU
BUSINESS LENDING EXPERTS

PRESTAMOS PARA TODO TIPO DE NEGOCIOS!

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

REQUISITOS:

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



UTILIZARLO PARA:

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

**MAL CREDITO
NO HAY PROBLEMA!**

**RAPIDO
Y FACIL!**

Si ha sido rechazado por su banco
nosotros le podemos ayudar

DUERME BIEN, MANEJA BIEN

BENEFICIOS DE UN SUEÑO DE CALIDAD

LOS CAMIONEROS TIENEN UNO DE LOS TRABAJOS MÁS EXIGENTES EN LA CARRETERA. LAS LARGAS JORNADAS Y LOS HORARIOS IRREGULARES ASOCIADOS CON EL TRABAJO HACEN QUE SEA EXTREMADAMENTE DIFÍCIL LOGRAR UN SUEÑO CONSTANTE Y DE ALTA CALIDAD. SIN EMBARGO, UN SUEÑO DE CALIDAD ES ESENCIAL PARA CONDUCIR DE FORMA SEGURA. »



Conducir con sueño es una de las principales causas de accidentes de camiones. Según la Administración Nacional para la Seguridad del Tráfico en Carreteras (NHTSA por sus siglas en inglés), se estima que el 13% de los accidentes de camiones comerciales son causados por la fatiga del conductor. Conducir fatigado ralentiza los tiempos de reacción, disminuye la conciencia y afecta el juicio de manera similar al deterioro del alcohol. Dormir lo suficiente es clave para garantizar que los conductores de camiones permanezcan alerta y concentrados en la carretera.

Esta guía proporciona consejos y estrategias para ayudar a los camioneros a mejorar su salud del sueño. Analizaremos la optimización de su entorno de sueño, los hábitos de higiene del sueño, el manejo de la fatiga, una alimentación saludable para dormir mejor y cuándo buscar ayuda adicional. Con la información de esta guía, los camioneros pueden tomar control de sus horarios de sueño y conducir bien descansados y listos para el largo camino que les espera. Un sueño de calidad mantiene a todos seguros en la carretera.

BENEFICIOS DE UN SUEÑO DE CALIDAD

Dormir lo suficiente y de buena calidad es fundamental para que los camioneros se mantengan alerta y conduzcan de forma segura. Dormir ayuda a mejorar la concentración, el tiempo de reacción y la atención, todas habilidades neces-

BARRERAS PARA UN SUEÑO DE CALIDAD

Los conductores de camiones enfrentan desafíos únicos para lograr un sueño constante y de alta calidad mientras están en la carretera. Algunas de las principales barreras para dormir incluyen:

- **Horarios irregulares:** Los camioneros suelen conducir durante la noche o tienen horarios de sueño que cambian constantemente. Es difícil para el cuerpo establecer un ritmo circadiano regular cuando los horarios de acostarse y despertarse son erráticos. Esto puede alterar el ciclo natural del sueño.
- **Ruido y perturbaciones en las paradas de camiones:** Muchas paradas de descanso y de camiones pueden ser ruidosas, concurridas e incómodas para dormir. Los ruidos del motor, la iluminación brillante y la gente yendo y viniendo dificultan conciliar el sueño y permanecer dormido.
- **Estrés y ansiedad:** Conducir un camión grande es un trabajo muy estresante. Preocuparse por cumplir con los horarios de entrega, conducir con mal tiempo, gestionar problemas de salud y estar fuera de casa puede contribuir a la ansiedad que interfiere con el buen sueño.

Para superar estas barreras, los camioneros deben optimizar al máximo su entorno de sueño. Esto incluye el uso de accesorios para bloquear la luz y reducir el ruido, mantener una rutina constante a la hora de acostarse, controlar el estrés y buscar estacionamiento nocturno más tranquilo cuando esté disponible. Con algunos ajustes, los conductores pueden crear un oasis para dormir mejor, incluso en un camión en movimiento.

rias para la tarea de conducir una plataforma.

Sin un sueño adecuado, los conductores de camiones corren un riesgo mucho mayor de verse involucrados en un accidente. Conducir fatigado afecta el juicio, la coordinación y la visión. Ralentiza enormemente el tiempo de reacción y la capacidad de procesar información. Los estudios han demostrado que estar despierto durante 18 horas produce un deterioro similar a tener una concentración de alcohol en sangre (BAC por sus siglas en inglés) del 0.05%. Después de 24 horas de vigilia, el deterioro aumenta a un BAC del

0.10%, superior al límite legal.

Un sueño de calidad permite a los camioneros permanecer atentos en recorridos largos y ayuda a disminuir la probabilidad de cometer errores críticos. Los conductores que han descansado bien tienen menos probabilidades de sufrir un accidente debido a falta de atención, seguir demasiado cerca al vehículo, desvíos inseguros de carril y mala toma de decisiones. Dar prioridad al sueño garantiza que los conductores estén alerta y concentrados para responder rápidamente a las condiciones cambiantes de la carretera y del tráfico.





BARRERAS PARA UN SUEÑO DE CALIDAD

Los conductores de camiones enfrentan desafíos únicos para lograr un sueño constante y de alta calidad mientras están en la

carretera. Algunas de las principales barreras para dormir incluyen:


- Horarios irregulares: Los camioneros suelen conducir durante la noche o tienen horarios de sueño que cambian constante-

mente. Es difícil para el cuerpo establecer un ritmo circadiano regular cuando los horarios de acostarse y despertarse son erráticos. Esto puede alterar el ciclo natural del sueño.

- Ruido y perturbaciones en las paradas de camiones: Muchas paradas de descanso y de camiones pueden ser ruidosas, concurridas e incómodas para dormir. Los ruidos del motor, la iluminación brillante y la gente yendo y viniendo dificultan conciliar el sueño y permanecer dormido.

- Estrés y ansiedad: Conducir un camión grande es un trabajo muy estresante. Preocuparse por cumplir con los horarios de entrega, conducir con mal tiempo, gestionar problemas de salud y estar fuera de casa puede contribuir a la ansiedad que interfiere con el buen sueño.

Para superar estas barreras, los camioneros deben optimizar al máximo su entorno de sueño. Esto incluye el uso de accesorios para bloquear la luz y reducir el ruido, mantener una rutina constante a la hora de acostarse, controlar el estrés y buscar estacionamiento nocturno más tranquilo cuando esté disponible. Con algunos ajustes, los conductores pueden crear un oasis para dormir mejor, incluso en un camión en movimiento. >>

 **Vehículo Encendido** X


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


¡No asumas riesgos!

Rastreo Satrack GPS

Te alerta cuando encienden o mueven tu camión sin autorización.

¡COTIZA AHORA!

 (786) 8339897

 (786) 3326933

www.satrack.com

 **satrack**



MEJORA TU ENTORNO DE SUEÑO

Como camionero, es probable que pases muchas noches durmiendo en tu cabina. Si bien puede ser un desafío crear un ambiente ideal para dormir en la carretera, hay algunos pasos que puedes tomar para hacer que tu cabina sea más amigable para dormir:

BLOQUEA LA LUZ Y EL RUIDO

- Utiliza cortinas que bloqueen la luz o una visera para evitar que la luz entre en la cabina. Esto ayuda a indicarle a tu cerebro que es hora de dormir.
- Considera la posibilidad de utilizar una máquina de ruido blanco o tapones para los oídos para enmascarar los ruidos exteriores

que puedan alterar el sueño. El zumbido del motor y los sonidos del tráfico pueden dificultar conciliar el sueño y permanecer dormido.

- Si es posible, estaciona lejos de áreas concurridas donde los sonidos puedan impregnar la cabina durante la noche. Busca paradas de descanso tranquilas y oscuras o paradas de camiones para dormir mejor.



INVIERTE EN ROPA DE CAMA CÓMODA

- Utiliza un cubrecolchón de alta calidad o un colchón/cama diseñado específicamente para cabinas de camiones. Esto proporciona comodidad y apoyo esenciales.
- Compra ropa de cama hecha de materiales naturales como algodón o bambú que permitan que la piel respire. Los tejidos sintéticos pueden exacerbar la sudoración y el sobrecalentamiento.
- Utiliza una almohada cómoda que alinee adecuadamente su cuello y cabeza. No escatimes en el número de hilos para sábanas y fundas de almohada. »

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



REGULA LA TEMPERATURA

- No permitas que la cabina se enfríe ni caliente demasiado. La temperatura ideal para dormir es de alrededor de 65°F. Utiliza varias capas de ropa de cama que se puedan ajustar fácilmente.

- Considera instalar aislamiento, persianas térmicas, ventiladores y otras herramientas para regular la temperatura. Evita dejar el motor en ralentí durante la noche para calentar/aire acondicionado.

- Utiliza ropa de dormir que absorba la humedad para evitar la sudoración. Mantén agua cerca en caso de que tengas sed debido a las fluctuaciones de temperatura.

Mejorar tu entorno de sueño requiere esfuerzo, pero vale la pena. Dar prioridad a un sueño reparador mejora la concentración, el tiempo de reacción y el estado de alerta mientras se conduce (y el humor en la vida en general).

CONSEJOS DE HIGIENE DEL SUEÑO

Dormir mejor a menudo comienza con la práctica de buenos hábitos de sueño y una ruti-



na de sueño saludable. A continuación se ofrecen algunos consejos que pueden ayudar a los camioneros a mejorar su higiene del sueño:

Sigue un horario de sueño regular. Intenta acostarte y despertarte a la misma hora todos los días, incluso los fines de semana y días libres. Esto ayuda a regular el reloj interno de tu cuerpo y puede promover un mejor sueño por la noche. Evita dormir hasta tarde o tomar siestas largas durante el día, ya que

esto puede hacer que sea más difícil conciliar el sueño a tu hora habitual.

Trata de dormir entre 7 y 9 horas por noche. Realiza un seguimiento de tu sueño con un diario o una aplicación para encontrar tu horario de sueño ideal. Una vez que encuentres una rutina que funcione, cúmplela.

Evite la cafeína antes de acostarte. La cafeína es un estimulante que puede alterar el sueño si se consume demasiado cerca de la



hora de acostarse. Evite el café, el té, los refrescos, las bebidas energéticas y otras bebidas con cafeína entre 4 y 6 horas antes de tu hora habitual de acostarte. La cafeína puede permanecer en tu sistema durante 6 a 8 horas, por lo que una taza de café por la tarde aún puede afectar tu capacidad para conciliar el sueño. Si eres sensible a la cafeína, suspende tu consumo incluso antes. Presta atención a cómo reacciona tu cuerpo para determinar tu hora límite ideal de cafeína.

UTILIZA TÉCNICAS DE RELAJACIÓN

Calmar la mente y relajar el cuerpo antes de acostarte puede ayudar a allanar el camino para dormir mejor. Intenta tomar un baño tibio, escuchar música relajante, meditar, practicar respiración profunda o hacer estiramientos ligeros de yoga. Leer un libro o evitar las pantallas durante 30 a 60 minutos antes de acostarte también puede fomentar la relajación. Busca también oportunidades para relajarte durante el día. Tomarse incluso unos minutos para respirar profundamente o estar presente puede ayudar a controlar el estrés y hacer que sea más fácil relajarse por la noche.

ESTRATEGIAS DE GESTIÓN DE LA FATIGA

Los conductores de camiones enfrentan un mayor riesgo de fatiga debido a horarios irregulares, largas jornadas y presión de tiempo. Aprender a reconocer los signos de fatiga y utilizar contramedidas eficaces puede ayudarle a mantenerse alerta y conducir con seguridad. A continuación se presentan algunas estrategias para controlar la fatiga mientras viajas:

SIGNOS DE FATIGA

- Bostezos frecuentes o párpados pesados.
- Dificultad para concentrarse o mantener los ojos abiertos.
- Faltan salidas o señales de tráfico.
- Pensamientos errantes o ensueños.
- Salirse de tu carril.
- Reflejos lentos y respuestas retrasadas.
- Mayor irritabilidad o impaciencia.

Si experimentas alguna de estas señales de advertencia, es fundamental que te tomes un descanso de inmediato. No intentes superar la fatiga ni recurrir a trucos como poner la radio a todo volumen o bajar la ventanilla. La única forma de recuperar el estado de alerta total es descansar. >>





SIESTA ENERGÉTICA

Tomar una siesta corta de 15 a 30 minutos puede restaurar tu estado de alerta y ayudarte a sentirte renovado. Encuentra un lugar seguro para estacionar y reclina tu asiento para máxima comodidad. Pon una alarma para no quedarte dormido. Evita tomar siestas de más de 30 minutos, ya que puedes sentirte atontado después. Recuerda que la siesta no sustituye el sueño nocturno adecuado. Pero las siestas energéticas son una herramienta eficaz para ayudar a contrarrestar la somnolencia durante los trayectos largos.

PERMANECE FÍSICAMENTE ACTIVO

Un estilo de vida sedentario puede aumentar la fatiga. Intenta incorporar la actividad física a tu rutina diaria:

- Haz algunos estiramientos ligeros o haz una caminata corta durante las paradas de descanso.
- Estaciona más lejos de las entradas para tener más pasos.
- Haz ejercicio en las paradas de camiones si tienen instalaciones de fitness.
- Trae un tapete de yoga y haz estiramientos sencillos dentro de la cabina.

Mantenerse activo mientras viajas puede ayudar a aumentar los niveles de energía, mejorar la circulación y facilitar el conciliar

el sueño por la noche. Pero no hagas ejercicio justo antes de acostarte, ya que esto puede mantenerte despierto.

Manejar la fatiga requiere diligencia y compromiso para poner tu salud en primer lugar. Pero implementar estas estrategias te brindará el estado de alerta que necesitas para conducir de manera segura mientras obtienes el descanso que tu cuerpo necesita. Toma decisiones inteligentes, escucha a tu cuerpo y no dudes en dormir lo que necesitas.

ALIMENTACIÓN SALUDABLE PARA DORMIR MEJOR

Lo que comes y bebes puede afectar la calidad de tu sueño. Sigue estos consejos de alimentación saludable para descansar mejor en el camino:



- Evita las comidas copiosas antes de acostarte- Las comidas copiosas, picantes o grasosas pueden provocar indigestión y reflujo ácido que alteran el sueño. Come más ligero por las noches y termina de cenar 3-4 horas antes de acostarse.

- Mantente hidratado- La deshidratación puede provocar que te despiertes durante toda la noche. Beba mucha agua durante el día y limita los líquidos 1 o 2 horas antes de acostarse para reducir las idas al baño.

- Limita el alcohol - Si bien el alcohol puede ayudarte a conciliar el sueño más rápido, reduce el sueño profundo más tarde en la noche. También aumenta los viajes al baño. Limita las bebidas alcohólicas a 1 o 2 por día y evítalas cerca de la hora de acostarte.

CUÁNDO BUSCAR AYUDA

Si tienes problemas continuos para dormir a pesar de tus mejores esfuerzos, puede que sea el momento de buscar ayuda profesional. Aquí hay algunos signos que indican que puedes tener un trastorno del sueño subyacente:

- Regularmente te sientes somnoliento durante el día, incluso después de haber dormido lo suficiente durante la noche.

- Experimentas síntomas de apnea del sueño, como ronquidos fuertes, jadeos o dejar de respirar durante el sueño.

- Tienes insomnio persistente y dificultad para conciliar o permanecer dormido.
- Muestra comportamientos asociados con un trastorno del sueño, como sonambulismo anormal o trastorno de conducta del sueño REM.
- Sientes que la falta de sueño de calidad está afectando tu desempeño laboral y tu seguridad en la carretera.


En cualquiera de estos casos, se recomienda consultar con un especialista del sueño. Un médico del sueño puede realizar pruebas, como una polisomnografía, para determinar si tiene un trastorno del sueño. También pueden revisar en detalle su historial médico, hábitos de sueño y síntomas. Según su evaluación, pueden recomendar opciones de tratamiento adecuadas. Para la apnea del sueño, esto generalmente implica el uso de una máquina CPAP. El insomnio y otros trastornos pueden tratarse con medicamentos recetados, terapia cognitivo-conductual, mejora de la higiene del sueño y otras intervenciones.

Recibir el tratamiento adecuado puede ayudarte a conseguir finalmente el sueño reparador que necesitas para conducir de forma segura y mantenerte saludable en la carretera. No dudes en buscar ayuda profesional si continúas teniendo problemas de sueño no resueltos. Un sueño de calidad es esencial para que los conductores de camiones funcionen al máximo cada día.

Dormir lo suficiente y de calidad como conductor de camión es un desafío, pero es de vital



importancia para la salud, la seguridad y el rendimiento. Esta guía proporciona consejos y estrategias para ayudarte a mejorar tu capacidad para lograr un sueño reparador mientras viajas. En resumen, concéntrate en controlar tu entorno de sueño, practicar una buena higiene

del sueño, controlar la fatiga de manera proactiva, comer bien y buscar ayuda cuando sea necesario. Invertir en tu sueño te reportará beneficios a través de una mejor salud, un mejor rendimiento de conducción y posiblemente incluso una mayor longevidad profesional. 



¿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



¿QUIERES SER

CAMIONERO?

¿QUÉ ES EL PER DIEM DEL CAMIONERO?

Los transportistas reciben un reembolso diario no sujeto a impuestos, conocido como Per Diem (viáticos), para cubrir sus comidas y gastos de viaje incidentales. Se calcula en centavos por milla y está destinado a compensar a los conductores de camiones por los gastos en la carretera. Cuando se trata de impuestos, los viáticos no están sujetos a impuestos por parte del IRS y reducen los ingresos brutos del conductor. A su vez, esto puede reducir la cantidad de impuestos adeudados. Sin embargo, existen otros criterios para calificar para el pago de viáticos.

ESTOS SUELEN INCLUIR:

- Viajar más de 50 millas desde su casa.
- Estar fuera de casa y necesitar dormir para cumplir con tus requerimientos laborales.

Es importante tener en cuenta que los camioneros no pueden reclamar viáticos como una deducción de impuestos federales. Solo aquellos que trabajan por cuenta propia y están sujetos a las Horas de Servicio (HOS) del Departamento de Transporte de EE. UU. y aquellos que pasan la noche fuera de casa pueden reclamarlo en sus impuestos como una deducción.

AQUELLOS QUE NO SON ELEGIBLES INCLUYEN:

- Conductores locales que comienzan y terminan un viaje en casa en el mismo día laboral de 14 horas HOS.
- Los conductores empleados (aquellos que trabajan para una empresa) no pueden reclamar viáticos en su declaración de impuestos federales sobre la renta como una deducción detallada a partir del 1 de enero de 2018.

mar viáticos en su declaración de impuestos federales sobre la renta como una deducción detallada a partir del 1 de enero de 2018.

Sin embargo, los conductores empleados pueden recibir viáticos si están sujetos a HOS y viajan fuera de casa durante la noche. Simplemente no está sujeto a impuestos como ingreso, pero se clasifica como un reembolso no sujeto a impuestos.

DOCUMENTACIÓN DE PER DIEM PARA CAMIONEROS

Si bien es un alivio saber que ya no se requieren recibos para recibir un reembolso, el per diem aún requiere cierta documentación. Para cumplir con los requisitos del IRS, cada conductor debe justificar la hora, fecha y lugar del gasto. Esto se puede hacer a través de un dispositivo de registro electrónico (ELD) del DOT, por ejemplo. Las copias de seguridad de ELD deben mantenerse y conservarse durante no menos de tres años a partir de la fecha de presentación de la declaración de impuestos. Estos documentos (ya sean físicos o electrónicos) deben identificar qué y cuándo, así como el monto requerido.

VIÁTICOS DE LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE ESPECIAL

Varios factores hacen que los viáticos de la Industria del Transporte Especial sean únicos. Éstos incluyen:

- Una asignación diaria. Los transportistas y los conductores autónomos reciben una asignación diaria para comida, así como algu-




¿QUÉ ES PER DIEM?

NAVEGAR POR LOS VIÁTICOS DE LOS TRANSPORTISTAS PUEDE DEJAR CONFUNDIDOS Y FRUSTRADOS INCLUSO A LOS CONDUCTORES MÁS EXPERIMENTADOS. SABER QUÉ GASTOS ESTÁN PERMITIDOS Y QUÉ SE DEBE DOCUMENTAR EN CADA RECORRIDO PUEDE PARECER MÁS TRABAJO DE LO QUE VALE, PERO COMPRENDER EL SISTEMA PUEDE AYUDARTE A CONSERVAR UNA MAYOR PARTE DEL DINERO QUE TANTO TE COSTÓ GANAR AL MOMENTO DE DECLARAR TUS IMPUESTOS.

nos otros gastos que conlleva pasar la noche en la carretera, en lugar de tener que entregar todos los recibos.

- Una tarifa a nivel nacional. Existe una tarifa a nivel nacional que se revisa anualmente para cubrir comidas y gastos incidentales (honorarios y propinas). En Estados Unidos, esta tarifa es de 69 dólares al día. En Canadá: 74 dólares al día.

- El porcentaje deducible de impuestos se incrementa con respecto al per diem. El porcentaje deducible de impuestos para los gastos de viaje de los empleados se eleva del 50 por ciento al 80 por ciento para la Industria de Transporte Especial. También se tienen en cuenta circunstancias especiales (en 2021 y 2022, la tasa se elevó al 100 por ciento).

- El per diem se excluye de los ingresos y salarios. Cualquier monto pagado bajo un acuerdo de viáticos que cumpla con los requisitos de conexión comercial, justificación y montos de devolución que excedan los gastos se trata como pagado bajo un plan contable. Esto significa que están excluidos de los ingresos y salarios. 





DEDUCCIONES FISCALES PARA PROPIETARIOS-OPERADORES

CUIDA TU DINERO

A NADIE LE GUSTA PAGAR IMPUESTOS, PERO TODOS TENEMOS QUE HACERLO. SIN EMBARGO, LOS PROPIETARIOS-OPERADORES DE CAMIONES TIENEN ACCESO A VARIAS DEDUCCIONES FISCALES RELACIONADAS CON LA OPERACIÓN DEL CAMIÓN Y LA EMPRESA. SI ERES METICULOSO, PODRÍAS AHORRAR UNA BUENA CANTIDAD DE DINERO CADA AÑO. »



Admnistrar tus impuestos es uno de los mayores desafíos de operar un negocio de transporte de propietario-operador. Para tener éxito, necesitas comprender cómo calcular y pagar impuestos a las agencias estatales y federales y minimizar tu obligación tributaria al reclamar deducciones fiscales. Estar al tanto de las deducciones fiscales de propietario-operador, combinado con una buena planificación y mantenimiento de registros durante todo el año, te ayuda a evitar sorpresas inesperadas durante la temporada de impuestos. En esta guía, cubriremos los pagos de impuestos estimados, la reclamación de deducciones fiscales y el seguimiento de los gastos comerciales como propietario-operador autónomo.

TIPOS DE IMPUESTOS PARA PROPIETARIOS-OPERADORES

1. IMPUESTOS SOBRE EL TRABAJO POR CUENTA PROPIA

Los propietarios-operadores son responsables de pagar los impuestos del Seguro Social y

Medicare directamente al IRS, en lugar de deducirlos de su cheque de pago si está empleado como conductor de una empresa. La tasa impositiva estimada para el trabajo por cuenta propia es de 15.3% (12.4% para la Seguridad Social y 2.9% para Medicare).

2. IMPUESTOS FEDERALES Y ESTATALES

Además del impuesto sobre el trabajo por cuenta propia, los propietarios-operadores son responsables de estimar y pagar impuestos federales y estatales sobre la renta, si corresponde en su estado de origen. Si crees que deberás al menos \$1,000 después de restar las retenciones y los créditos, es recomendable realizar pagos de impuestos trimestrales estimados. Pero asegúrate de verificar las leyes tributarias de tu estado y determinar si también debes pagar el impuesto sobre la renta del condado.

DEDUCCIONES FISCALES TÍPICAS PARA PROPIETARIOS-OPERADORES

Las deducciones comunes para propietarios-operadores incluyen:

- Intereses pagados sobre préstamos comerciales
- Propiedad depreciable
- Oficina en casa
- Primas de seguro
- Aportes al plan de jubilación
- Los costos de puesta en marcha
- Suministros
- Permisos y tasas de licencia
- Costos del examen físico del DOT
- Viajes
- Arrendamiento de camiones
- Servicios de contabilidad
- Equipos de comunicación
- Reparaciones y accesorios para camiones.

Los gastos son deducibles si se tiene constancia del gasto y si se considera un gasto de negocios ordinario y necesario. Si no presentas una declaración de impuestos ni muestras ninguna deducción de impuestos como propietario-operador, el IRS determinará los impuestos adeudados sin considerar ninguna posible deducción de impuestos. La estimación del IRS suele ser más alta de lo que adeudarías si se aplicaran las deducciones. »

TAX CU

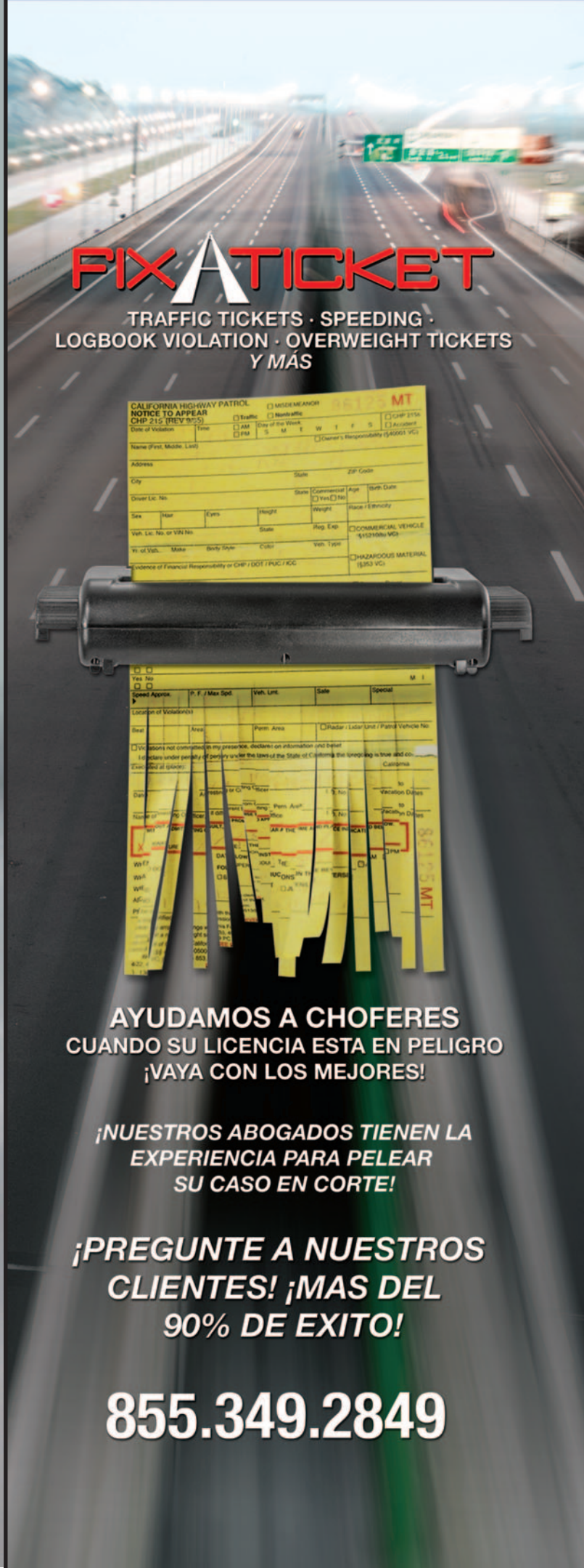
MITOS FISCALES COMUNES:

MITO

- "En el año en que inicies tu negocio, no deberás pagar impuestos".
- "Puedes deducir millaje muerto y días libres por enfermedad".
- "Puedes deducir el coste de tu perro".
- "Debes presentar tu negocio como una corporación".
- "Puedes negociar un acuerdo con el IRS para pagar impuestos atrasados a unos pocos centavos de dólar".

REALIDAD

- Esto no es cierto, especialmente si arrendas tu camión.
- No puedes deducir las millas muertas, pero puedes deducir los costos relacionados con las millas muertas (combustible y peajes, por ejemplo).
- Esto es parcialmente cierto. Si tu perro es una "medida de seguridad", es posible que puedas deducir algunos de sus costos de cuidado, como atención veterinaria y comida.
- No necesariamente. La constitución sólo tiene sentido cuando los ahorros fiscales superan los costos agregados.
- El IRS puede conceder "Ofertas de Compromiso" sólo en circunstancias específicas.



FIX A TICKET
 TRAFFIC TICKETS · SPEEDING ·
 LOGBOOK VIOLATION · OVERWEIGHT TICKETS
 Y MÁS

CALIFORNIA HIGHWAY PATROL NOTICE TO APPEAR
 CHP 215 (REV 9/05) TRAFFIC MIDDLEMEANOR ACCIDENT MT
 Date of Violation: _____ Time: _____ AM _____ PM
 Name (Print, Middle, Last): _____ State: _____ Date of the Violation: _____ M T W T F S S
 Address: _____ City: _____ State: _____ ZIP Code: _____
 Driver Lic. No.: _____ State: _____ Commercial: Yes No Age: _____ Sex: _____ Birth Date: _____
 Sex: _____ Hair: _____ Eyes: _____ Height: _____ Weight: _____ Race: _____ Ethnicity: _____
 Veh. Lic. No. or VIN No.: _____ State: _____ Reg. Exp.: _____ COMMERCIAL VEHICLE (S12190b)(VC)
 Yr. of Veh.: _____ Make: _____ Body Style: _____ Color: _____ Veh. Type: _____ HAZARDOUS MATERIAL (S12190b)(VC)
 Evidence of Financial Responsibility or CHP / DOT / PUC / RUC

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

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

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

855.349.2849



CÓMO DOCUMENTAR TUS GASTOS COMERCIALES DEDUCIBLES

Para reclamar deducciones fiscales de propietario-operador, necesitas buenos registros. Sin documentación, podrías correr el riesgo de ser sometido a una auditoría. Sigue estos consejos y tendrás lo que necesitas para reclamar deducciones como propietario-operador:

1. A medida que recopiles recibos, crea copias digitales. Puede ser tan sencillo como tomar una fotografía de los recibos y almacenarlas en una carpeta. Guarda también los recibos físicos como respaldo.

2. No olvides recoger los recibos de las tarifas de agregado (lumper fee) u otros gastos comerciales cargados a tu tarjeta de crédito. Esto incluye peajes, tarifas de estaciones de pesaje y cualquier tecnología esencial para administrar tu negocio. Muchos propietarios-operadores tienen dos tarjetas de crédito (una para negocios y otra para uso personal) para realizar un mejor seguimiento de sus gastos.

3. Mantén todos los registros que respalden cada deducción que reclames en tu declaración de impuestos, comenzando con tus registros de ELD. Los necesitarás para tus deducciones de viáticos, que explicaremos en la siguiente sección.

4. Aprovecha la tecnología para un mantenimiento de registros preciso. Es posible que puedas vincular la aplicación de tu tarjeta de combustible a tu programa de contabilidad o utilizar plataformas de gestión empresarial con seguimiento de gastos en tiempo real. Luego se puede acceder fácilmente a estos registros en el momento de declarar la declaración de impuestos.

CÓMO RECLAMAR GASTOS COMERCIALES VIÁTICOS

Los gastos Per Diem son la cantidad deducible de impuestos que el IRS te permite gastar en comidas, bebidas y propinas mientras estás fuera de casa por trabajo. La tarifa máxima permitida por día completo para el año fiscal 2023 es \$69, del cual puedes reclamar el 80%, o \$55.20.

Los propietarios-operadores deducen los gastos viáticos en el Anexo C del IRS, que reduce los impuestos a las empresas de trabajo por cuenta propia y los impuestos sobre la renta adeudados en la declaración. Los propietarios-operadores que están fuera de casa gran parte del año pueden maximizar los ahorros utilizando el subsidio de viáticos. Incluso si utilizas el subsidio diario, es una buena práctica conservar todos los recibos y la documentación de viaje durante al menos tres años. También es importante darse cuenta de que no puedes deducir el total de tus viáticos de tu factura de impuestos, dólar por dólar.

CÓMO RECLAMAR LA DEPRECIACIÓN

La Sección 179 del Código de Rentas Internas permite a los contribuyentes deducir cierta propiedad como gasto si la utilizan en servicio. Esto se aplica a tu camión si te pertenece. La depreciación "en línea recta" es el programa de depreciación estándar para un camión nuevo Clase 8. El IRS distribuye esta deducción de manera uniforme a lo largo de varios años fiscales. También deberías considerar una variación de la fórmula plurianual conocida como depreciación acelerada, que toma un porcentaje del valor del equipo en un par de años y luego una tasa menor.



LOS PROPIETARIOS Y ARRENDADORES DE CAMIONES PUEDEN DEDUCIR OTROS COSTOS DEL VEHÍCULO DE SUS IMPUESTOS, COMO:

- Gastos de combustible
 - Seguro
 - Licencias
 - Mantenimiento
- Dependiendo de su naturaleza y costo, es



posible que tengas que depreciar algunos gastos. Para más información, ve la Publicación 946 del IRS: Cómo depreciar la propiedad.

CÓMO MINIMIZAR TUS IMPUESTOS

- Obtén ayuda de un profesional de impuestos o un proveedor de servicios comerciales que se especialice en impuestos de propietario-operador. Por lo general, estos servicios te ahorran

más dinero en deducciones y otras lagunas fiscales de lo que pagas por usarlos.

- Ahorra dinero libre de impuestos contribuyendo periódicamente a una cuenta IRA, SEP o 401(k). Una parte de tus contribuciones están exentas de impuestos hasta que comiences a utilizarlas muchos años después.

- Da seguimiento de millaje a vehículos personales. Los desplazamientos hacia y desde el trabajo no son un gasto comercial permitido. Sin

embargo, puedes deducir el millaje si conduces para realizar recados relacionados con el trabajo, como ir al banco, reuniones o exhibiciones de camiones.

- Puedes recibir créditos fiscales por pagar la matrícula (para ti o tus hijos) en instituciones educativas calificadas.

Si necesitas orientación fiscal más detallada, también puedes consultar el Centro de Impuestos para Camioneros del IRS. »



LO QUE HAY QUE SABER SOBRE LAS AUDITORÍAS DEL IRS

Reclamar gastos significativos poco comunes para un propietario-operador de un solo camión puede generar señales de alerta y desencadenar una auditoría del IRS. Por lo general, el IRS tiene hasta tres años para solicitar una auditoría de cualquier deducción o ingreso imponible declarado en tu declaración de impuestos. Es recomendable conservar tus registros durante al menos ese período en caso de que sea necesario.

Si el IRS audita tu declaración, eso no significa que tu contador público haya cometido un error. El IRS selecciona aleatoriamente algunas declaraciones para determinar el cumplimiento con las normas tributarias. La mayoría de las auditorías a los autónomos implican la verificación de gastos. Comunícate con la persona que preparó tu declaración si recibes un aviso de auditoría.

Los impuestos no tienen por qué ser una lucha para los propietarios-operadores. La



clave del éxito es mantener buenos registros y contabilizar las deducciones entre propietarios y operadores durante todo el año. También podrías considerar contratar a un profesional de impuestos para asegurarte de obtener las deducciones fiscales máximas permitidas para

conductores de camiones, ipero no esperes hasta la temporada de impuestos! Encuentra un profesional de impuestos mucho antes de que llegue el momento de presentar la declaración de impuestos. Recuerda que "al que madruga, Dios lo ayuda". [77L](#)

FROM PRODUCERS OF EVIL DEAD AND BARBARIAN

BILL SKARSGÅRD



BOY KILLS WORLD

04.26.24
ONLY IN THEATERS



LIONSGATE



#BOYKILLSWORLD
@BOYKILLSWORLD
BOYKILLSWORLDMOVIE.COM

VERTIGO

HAMMERSTONE





SI ESTÁS BUSCANDO... VALER LA PENA

¿QUÉ ES EL TRANSPORTE HOT SHOT?

SI ESTÁS BUSCANDO UN TRANSPORTE QUE PAGUE BUENAS TARIFAS, EL TRANSPORTE HOT SHOT PUEDE SER PARA TI. SE TRATA DE ENVÍOS URGENTES Y LA MISMA NATURALEZA DEL TRABAJO HACE QUE SEAN IRREGULARES Y TE PIDEN MUCHO NETWORKING Y "CAZAR" OPORTUNIDADES. SIN EMBARGO, LA RECOMPENSA BIEN PODRÍA VALER LA PENA. »



El transporte por carretera hot shot es el transporte de cargas LTL (menos que un camión) de mercancías pequeñas y urgentes dentro de un período de tiempo específico, generalmente a un solo cliente o ubicación. Las cargas hot shot por lo general se entregan en camiones de servicio mediano que arrastran remolques de plataforma. Y si esas cargas pesan menos de 10,000 libras, los conductores no necesitan una licencia comercial de manejo (CDL por sus siglas en inglés) para entregarlas. La mayoría de los conductores son propietarios-operadores que encuentran sus cargas en tableros de carga. Pero, a veces, los conductores de empresas también toman este tipo de trabajos.

Los conductores de camiones Hot Shot suelen tener experiencia en el transporte de varios tipos de carga y cuentan con el equipo necesario para hacerlo. Se sienten atraídos por estos trabajos de reparto porque pagan tarifas decentes basadas en la experiencia, especialmente si una empresa necesita que un equipo se transporte rápidamente para evitar una pérdida de productividad. Por ejemplo, si un constructor necesita una pieza de equipo de construcción entregada en un trabajo para mantener un proyecto a tiempo, podría publicarla en un tablero de carga como una carga rápida para entregarla lo antes posible a una tarifa más alta.

El transporte por carretera es diferente de los envíos expeditos, que generalmente implican que un transportista mantenga camionetas, remolques o incluso camionetas en espera para realizar el trabajo. Esto hace que el transporte por carretera sea una gran oportunidad para los propietarios-operadores que buscan su próxima carga o ganar algo de dinero extra.

TIPOS DE CAMIONES UTILIZADOS

Un conductor hot shot puede utilizar varios tipos de camiones, pero el más común es una camioneta de una tonelada clasificada como "trabajo mediano" por la Administración Federal de Carreteras (FHWA). Estas camionetas generalmente se clasifican como vehículos no comerciales, pero puedes usarlos para transporte hot shot si tienes tu autoridad operativa, un número USDOT (si realiza transporte a través de fronteras estatales), seguro de responsabilidad y prueba de que tienes tu propio negocio. Los



camiones hot shot suelen pertenecer a las clases 3, 4 o 5. Pueden ser pickups, plataformas, furgones o incluso furgonetas de reparto o autobuses pequeños.

CLASE 3.- Los camiones de servicio mediano Clase 3 tienen un límite de peso de 10,001 a 14,000 libras y un mínimo de seis neumáticos. Algunos de los tipos más comunes son la Chevrolet Silverado 3500, la GMC

Sierra 3500, la Ford F-350 y la Ram 3500.

CLASE 4.- Los camiones de servicio mediano Clase 4 tienen un límite de peso de 14,001 a 16,000 libras. La Chevrolet Silverado 4500, la Ford F-450 y la Ram 4500 son ejemplos comunes. Son camiones más pesados, pero aún así están clasificados como no comerciales. Si prevés transportar cargas más grandes, es posible que desees invertir



en una pickup Clase 4.

CLASE 5.- Los camiones de servicio mediano Clase 5 tienen un límite de peso de 16,001 a 19,500 libras. Los modelos comunes incluyen la Chevrolet Silverado 5500, la Ford F-550 y la Ram 5500. La Clase 5 también es donde se clasifican algunas de las camionetas comerciales más livianas. El Kenworth T170, el Peterbilt 325 y el International

TerraStar entran en esta categoría.

TIPOS DE REMOLQUES UTILIZADOS

Elegir un remolque es una decisión importante y depende principalmente de la camioneta que estás utilizando y del tipo de cargas que desees transportar.

Remolques bumper pull. Estos remolques

son generalmente más cortos y menos costosos que otros remolques, y se adaptan bien a cargas más pequeñas. Son fáciles de usar y populares entre los conductores nuevos en la conducción de camiones. El único inconveniente es que estos remolques no tienen mucha capacidad y pueden balancearse o volverse inestables si la carga combinada y el peso del remolque superan las 10,000 libras. >>

Remolques de cuello de cisne. Amados por su estabilidad, los remolques cuello de cisne tienen un radio de giro más cerrado que los remolques bumper pull. Por lo general, pueden transportar cargas más grandes y pesadas, pero es posible que requieran que inviertas en un sistema de enganche especial. Si te dedicas al transporte por carretera, es posible que desees invertir en un remolque de cuello de cisne en lugar de un remolque bumper pull.

Remolques con plataforma basculante. Estos remolques se inclinan en ángulo para que puedas subir cargas pesadas más fácilmente. Luego podrás devolverlos a una posición horizontal para su transporte. Esta funcionalidad es posible gracias a un sistema hidráulico que requiere cambios de filtro y aceite, por lo que los costos de mantenimiento para este tipo de remolque pueden ser ligeramente mayores.

Remolques lowboy. Este tipo de remolques tienen un centro de gravedad bajo, ideal para las cargas más pesadas. Quedan planos en el suelo cuando se separan de su camión. Si necesitas transportar una carga alta, un remolque de plataforma baja puede ayudarte a superar ciertas restricciones de altura. El único inconveniente de los remolques lowboy es el mínimo espacio en la cubierta. Es posible que puedas llevar una carga más pesada, pero no podrás transportar tanto material a la vez.

Remolques dovetail. Si transportas automóviles u otros equipos con ruedas, un remolque dovetail es asequible y fácil de revender cuando ya no lo necesitas. Un inconveniente es que cuelgan bajos en la parte trasera del remolque, por lo que es difícil arrastrar algo por una pendiente pronunciada sin arrastrarlo.

PROS Y CONTRAS DEL TRANSPORTE HOT SHOT

El transporte por carretera puede ser un gran trabajo paralelo con el equipo adecuado, incluso si tienes un trabajo regular. Dicho esto, no es para todos: tiene pros y contras, tanto como carrera como como estilo de vida.

A FAVOR

No se necesita una gran inversión para comenzar en el transporte por carretera. Los camiones de clase 3 son mucho menos costosos que los camiones de larga distancia de clase 8 y su seguro es más barato. Los bajos costos iniciales son atractivos para muchos conductores que quieren emprender el camino por su cuenta pero no quieren transportar grandes cargas. Los trabajos más importan-

tes requieren plazos de entrega ajustados, por lo que generalmente puedes obtener tarifas superiores para cada trabajo. Tú decides qué cargas llevar y cuándo conduces. Incluso puedes establecer tus propias tarifas y no tendrás que preocuparte tanto por el tiempo de inactividad. El transporte por carretera Hot Shot también te brinda la oportunidad de transportar cargas interesantes en casi todos los trabajos. Muchos conductores disfrutan del desafío del trabajo y se enorgullecen de ayudar a los clientes en plazos ajustados.

EN CONTRA

Este tipo de transporte paga por milla, por lo que no puedes esperar un salario regular como propietario-operador. Es posible que también necesites estar preparado para asumir cargas en cualquier momento, y pasarás algún tiempo rodando sin carga para realizar cada trabajo. El transporte Hot Shot requiere que tomes la iniciativa de construir una red y encontrar un trabajo para ti. También se espera que cumplas con la mayoría de las mismas regulaciones que otros proveedores, incluidas



las leyes de seguros, el registro de horas de servicio (HOS) y las pruebas de drogas y alcohol.

¿CUÁNTO GANAN LOS CONDUCTORES DE CAMIONES HOT SHOT?

Los conductores hot shot pueden ganar hasta 100,000 dólares de ingreso bruto al año, pero el salario medio anual es de unos 45.000 dólares. La cantidad que puedes ganar como conductor hot shot depende de varios factores:

EN DETALLE FICHA TÉCNICA

- El número de horas que trabajas.
- El equipo que estás utilizando para transportar cargas.
- La región en la que operas.
- El número de cargas disponibles.
- Los tipos de cargas que llevas.
- Tus años de experiencia.
- Precios del combustible.
- Tus tarifas.
- Tus costos de operación.

¿CÓMO SE ENCUENTRAN TRABAJOS Y CARGAS HOT SHOT?

Si quieres ser un conductor hot shot, puedes encontrar cargas para transportar a través de su red laboral, pero la mayoría de los conductores recurren a los tableros de carga. Algunos novatos eligen tableros de carga gratuitos para evitar pagar una tarifa mensual; pero uno obtiene por lo que paga. Los tableros de carga gratuitos no siempre están actualizados ni son confiables, y probablemente no tengan suficientes cargas bien remuneradas para mantenerte ocupado. »»





ESTABLECE LAS TARIFAS ADECUADAS


Establecer una tarifa promedio de \$1.50 por milla es un buen objetivo si recién estás comenzando. Dependiendo de tus costos de conducción y de lo que estés dispuesto a trabajar, podrías bajar tu tarifa a tan solo \$1. Con el tiempo, querrás establecer tus tarifas en el rango de \$2 a \$3.

ANTES DE COMENZAR A CONducIR, DETALLA TUS COSTOS DE CONDUCCIÓN. ESTOS SUELEN INCLUIR:

- Costos de combustible
- Factorización/servicios de despacho
- Mantenimiento
- Seguro

Idealmente, podrás determinar tu costo por milla conducida. Resta esta tasa de tu tasa ganada por milla para saber cuánto puedes depositar en el banco.

LOGÍSTICA Y REQUISITOS

Es importante conseguir el camión y el remolque hot shot que necesitas. En primer lugar, hay que encargarse de algunos trámites antes de poder empezar a realizar transporte por carretera. Incluso si conduces un camión "civil", debes registrarlo comercialmente. Si tu vehículo no tiene la licencia adecuada, podrías recibir una multa. Como propietario-operador, tú estás a cargo de tus registros de conducción. Úsalos para marcar el tiempo, la distancia y el peso de tus transportes según las regulaciones de horas de servicio (HOS). Si transportas a través de fronteras estatales, está al tanto de las regulaciones de cada estado y de cómo documentar los transportes por horas para transporte interestatal. Usar el dispositivo de registro electrónico (ELD por sus siglas en inglés) correcto puede ayudarte a realizar un seguimiento de tus horas y optimizar tus rutas para lograr eficiencia. 



en la ruta: **¿QUÉ ES EL TRANSPORTE HOT SHOT?**

REDUCE TU COSTO DE PROPIEDAD

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

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

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

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





KÁISER DEL CAMINO

BMW K 1600 GTL

La motocicleta de viaje más equipada de BMW es un sueño hecho realidad para recorrer miles de millas en la carretera. Los asientos son comodísimos, al igual que la posición de manejo, y el potente motor de seis cilindros mueve a esta mastodóntica motocicleta con una soltura impresionante. »



La K 1600 GTL es el buque insignia de lujo de lo que es una línea 'K' de cuatro motos de BMW que comparten fundamentos similares. Un potente motor de seis cilindros en línea de 1649 cc, parte delantera Duolever, suspensión trasera Paralever con transmisión por eje integrada y muchas comodidades. La GTL que de la que hablaremos este mes es el tope de gama de esta familia. Toda la gama K recibió un motor muy revisado en 2022 que ha reducido el rango de revoluciones en que está disponible la potencia máxima. ¿Qué cuál es la potencia máxima, preguntas? Sigue siendo la misma que antes, 160 caballos, pero ahora los alcanza 1,000 rpm antes. 132 lb-pie a 5,250 rpm y 160 HP a 6,750 rpm son las cifras citadas del seis en línea de 1,649 cc.

Mucha gente pensó que la llegada de la norma Euro5 pudiera ser el fin de los modelos de seis cilindros de las motocicletas K de BMW. Si bien podría pensar que la tecnología del motor es realmente compleja en estas motos, en realidad no lo es. Funcionan con un

solo cuerpo de aceleración y no son demasiado complejos, por lo que es fantástico verlos recuperar vida en la era Euro5. El último cambio rápido bidireccional es épico, al igual que el sonido al cortar el encendido cuando tie-

nes el acelerador pisado hasta el fondo con ese sexteto de pistones de 72 mm girando con fuerza, solo sigue alimentando los engranajes. Un poco adictivo en realidad...

La caída a la primera marcha desde neu-



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- 6 en línea de 1,649cc, enfriado por líquido

POTENCIA

- 160 HP y 132 lb-pie

TRANSMISIÓN

- 6 velocidades, semiautomática

SUSPENSIÓN

- Duolever adelante y Paralever atrás

FRENOS

- 2 Discos de 320 mm adelante y uno de 320 mm atrás

TANQUE

- 7 galones



tral puede ser un poco ruda, pero una vez que estás rodando, puedes olvidarte del embrague y usar la palanca de cambios rápida. Para los no iniciados, para obtener lo mejor de los modernos cambios rápidos, deben olvidarse de todos esos años perfeccionando su pequeño movimiento del acelerador en reversa perfectamente sincronizado mientras suben de marcha. En su lugar, debe mantener un

acelerador constante o positivo para todos los cambios ascendentes. Haz eso y el sistema quedará impecable. Tampoco es necesario soltar el acelerador al reducir la marcha.

La suspensión electrónica Dynamic ESA de 'próxima generación' se ha actualizado y se inspira en un nuevo sensor de seis ejes junto con dos sensores de desplazamiento en la parte delantera y trasera de la motoci-

cleta. No tengo ninguna queja. La suspensión hace muy bien todo su trabajo. Detecta automáticamente la carga a bordo y ajusta su precarga para adaptarse y la configuración de amortiguación cambia junto con los modos de conducción, lo que también cambia la respuesta del motor, el ABS y los mapas del sistema de control de tracción para adaptarse. >>





La moto se inclina muy bien, mantiene bien la línea y es más ágil de lo que la mayoría imagina. Un buen conductor del GTL le daría una paliza a un mal conductor de algo mucho más deportivo, todo ello con total comodidad, con el estéreo a todo volumen, las alforjas llenas y un pasajero medio dormido en la parte trasera. La parte delantera Duolever funciona muy bien en motos grandes como esta. Honda incluso adoptó recientemente un tipo de sistema similar en la Gold Wing. Puede hacerte sentir un poco desconectado del neumático delantero en cuanto a sensación, pero pronto aprendes a confiar en él, y la falta de inmersión y un control más estable que la acompañan son bienvenidos en motos grandes como esta.

Realmente es sorprendente cómo motocicletas grandes como estas necesitan tan poco esfuerzo de dirección incluso en terrenos estrechos. Incluso los cambios de dirección rápidos son bastante fáciles y nunca resulta incómodo conducir el volante una vez en marcha, tal vez en el estacionamiento, pero ciertamente no en movimiento. Esto se aplica no sólo a la BMW, sino a casi todas las motos de esta clase de súper turismo. Sin embargo, no se puede escapar del hecho de que la GTL tiene una gran área frontal y lateral para atrapar el viento, y así es. Los vientos fuertes y ventosos pueden obligar a ajustar las líneas de las curvas para adaptarlas, ya que el viento puede alterar la trayectoria de la moto en la curva. El frenado es fuerte, estable y prácticamente impecable al igual que el ABS. Cuando se tira de la palan-



ca del freno delantero, el sistema de frenado parcialmente integrado también agrega un poco de freno trasero para mayor estabilidad.

Los faros ahora son completamente LED, pero fuera de la actualización del motor, la otra gran novedad en el frente de especificaciones es la nueva pantalla TFT en color de 10.25 pulgadas con navegación de mapas integrada (desde tu teléfono) y conectividad de serie en los cuatro modelos de la gama K 1600. Es una pantalla de alta definición de 1920 x 720 píxeles cubierta por vidrio endurecido y realmente es toda una belleza. Si bien la K 1600 GTL tiene mucha tecnología, pierde algunos de los últimos desarrollos, como el control de crucero adaptativo asistido por radar y las alertas de punto ciego. Sin embargo, el control de crucero convencional funciona bastante bien.

Los altavoces no son lo suficientemente fuertes para trabajar en carreteras a más de 100 km/h. La moto es agradable en un viaje diario al trabajo, pero no creo que me gustaría usar una gigante de 350 kg para viajar o intentar estacionar en lugares estrechos de la ciudad. Sin embargo, la reversa es ciertamente de gran ayuda aquí. Pero sí, esta moto está hecha para la carretera, no para la ciudad, y es en la carretera donde brilla. El gran parabrisas funciona muy bien si mides alrededor de 6 pies, como yo, y lleva un sistema de ajuste electrónico que te permite modificar la altura sobre la marcha. Hay deflectores de viento desplegados en ambos flancos del carenado superior que ayudan a empujar aire frío hacia el motociclista cuando lo necesita y alrededor de él cuando no es necesario. >>



moto: BMW K 1600 GTL



Con 750 mm, la GTL tiene una altura de asiento más baja que la GT normal, por lo que las personas altas podrían optar por el asiento opcional más alto que te sitúa a 800 mm sobre tierra firme. Pocas motos cuidan tan bien al pasajero como la GTL, que, al igual que el conductor, también cuenta con un asiento con calefacción. Hay mucho espacio de almacenamiento, 115 litros según BMW. La caja superior aceptará un casco integral y las alforjas laterales son aún más espaciaosas. El baúl superior está muy bien alfombrado por dentro y se puede quitar fácilmente cuando no sea necesario.


Todos los compartimentos de equipaje se pueden bloquear o desbloquear presionando un botón en el llavero o mediante un botón en las barras, siempre que la llave de proximidad esté cerca de la bicicleta, por supuesto. Creo que a este precio BMW debería incluir unas bonitas bolsas con forro de alforjas personalizadas que se ajusten perfectamente a la forma y el tamaño de los espacios de almacenamiento. Esto te permite simplemente meter o sacar las bolsas para las paradas nocturnas con la tranquilidad de saber que si puede caber en la bolsa, encajará perfectamente en los contornos de la alforja o del top-box sin problemas.

Hay algo en las motos con un excelente equipaje de fábrica que te hace querer viajar y mon-



tar más. La facilidad de simplemente tirar algunas cosas en las alforjas para pasar la noche hace que sea mucho más atractivo simplemente salir y hacerlo. Usar el caballete central en una motocicleta tan pesada nunca será fácil, pero con un poco de práctica puede resultar útil y no demasiado oneroso subir la moto a él.

Llevar la gran GTL a través de una serie de curvas cerradas requiere algo de trabajo, pero la

recompensa es una de las salidas de curva más visceral y auditivamente emocionantes que uno puede esperar: enjabonar, enjuagar y repetir. Cuando el camino se endereza, navega suave y silenciosamente, como un gran tiburón blanco deslizándose por las profundidades para conservar energía. La Serie K de BMW ha recorrido un largo camino en cuatro décadas y, diez años después, la K 1600 GTL sigue impresionando. 



moto: **BMW K 1600 GTL**



No Espere.



Comuníquese.

Haga su plan de emergencia hoy.

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



XPO Logistics

XPOLOGISTICS | 855.295.7504

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

WAL*MART TRANSPORTATION

WAL*MART | 800.803.7348

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

LANDSTAR

LANDSTAR | 800.435.4010

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

SCHNEIDER NATIONAL

SCHNEIDER | 800.447.7433

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

SAIA

SAIA | 800.765.7242

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



servicios: **BOLSA DE TRABAJO**



¿BUSCAS EMPLEO?



BOLSA DE TRABAJO



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



LA RELACIÓN CALIDAD PRECIO TE ESTÁ ESPERANDO



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



UD TRUCKS



HASTA 9.5%
EN AHORRO DE
COMBUSTIBLE*

MEJOR
ACELERACIÓN

MENOR
CONSUMO DE
COMBUSTIBLE

MÁS
EFICIENTE



MENORES
EMISIONES

MENOR
PESO

Convierte las MPG en OMG.

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



Escanea con tu
teléfono para acceder

Descubre más en MackTrucks.com/OMG

*Comparado con un motor distinto al MP8HE.

BORN READY.