

FREIGHTLINER EM2 2024 | SCANIA SERIES S | FORD MAVERICK

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

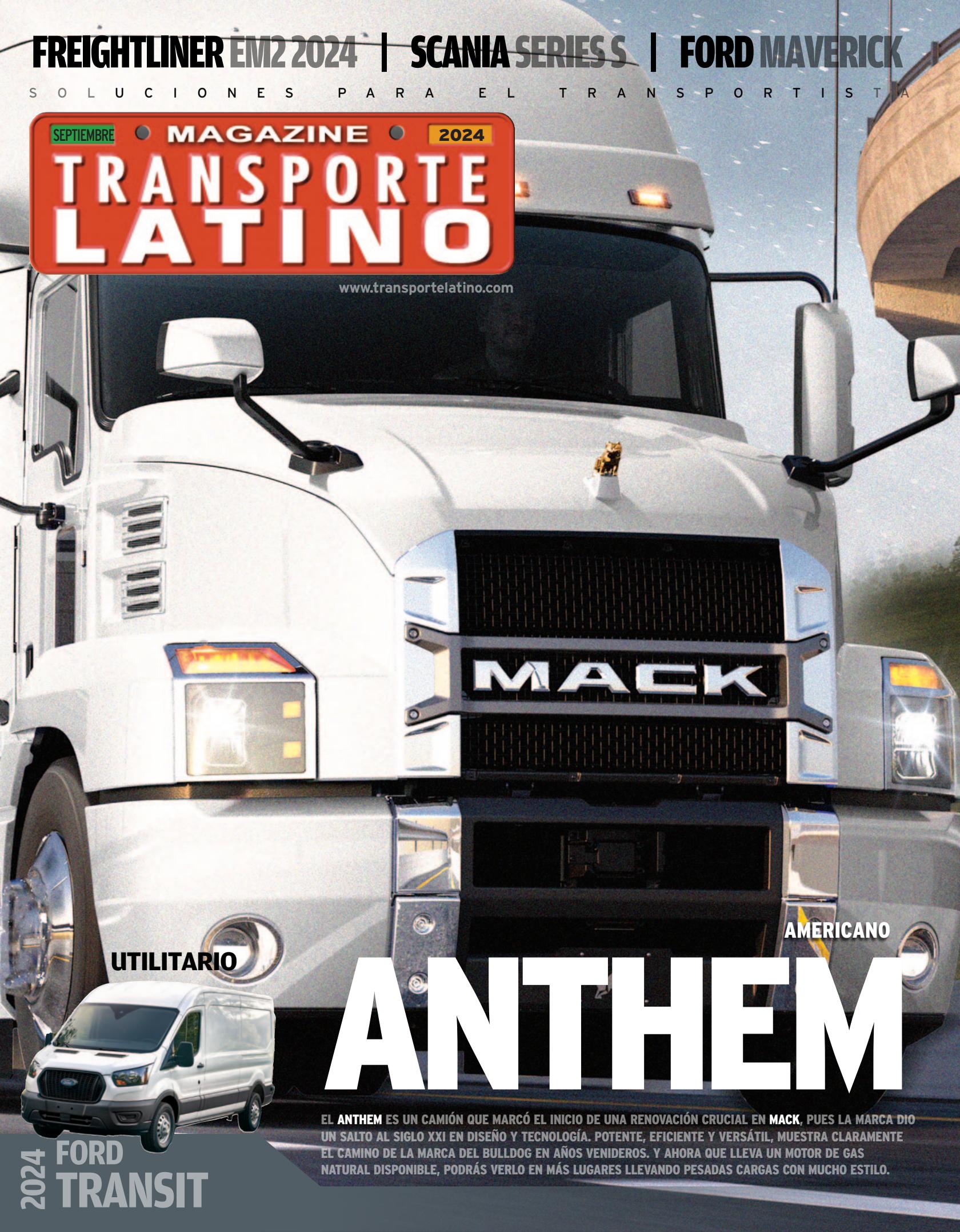
SEPTIEMBRE

MAGAZINE

2024

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com



UTILITARIO

AMERICANO

ANTHEM

EL ANTHEM ES UN CAMIÓN QUE MARCÓ EL INICIO DE UNA RENOVACIÓN CRUCIAL EN MACK, PUES LA MARCA DIO UN SALTO AL SIGLO XXI EN DISEÑO Y TECNOLOGÍA. POTENTE, EFICIENTE Y VERSÁTIL, MUESTRA CLARAMENTE EL CAMINO DE LA MARCA DEL BULLDOG EN AÑOS VENIDERS. Y AHORA QUE LLEVA UN MOTOR DE GAS NATURAL DISPONIBLE, PODRÁS VERLO EN MÁS LUGARES LLEVANDO PESADAS CARGAS CON MUCHO ESTILO.



2024 FORD
TRANSIT



FOTON
福田汽车

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







PAG. 18

MACK ANTHEM 2024

EL ANTHEM ES UN CAMIÓN QUE MARCÓ EL INICIO DE UNA RENOVACIÓN CRUCIAL EN MACK, PUES LA MARCA DIO UN SALTO AL SIGLO XXI EN DISEÑO Y TECNOLOGÍA. POTENTE, EFICIENTE Y VERSÁTIL, MUESTRA CLARAMENTE EL CAMINO DE LA MARCA DEL BULLDOG EN AÑOS VENIDERS. Y AHORA QUE LLEVA UN MOTOR DE GAS NATURAL DISPONIBLE, PODRÁS VERLO EN MÁS LUGARES LLEVANDO PESADAS CARGAS CON MUCHO ESTILO.



26

VOCACIONAL

FREIGHTLINER EM2 2024

Freightliner entró al mundo de la electrificación con mucho entusiasmo y, tras presentar el eCascadia para largas distancias, nos ofrece ahora una alternativa para servicio mediano: el eM2. Suficientemente flexible para aplicaciones vocacionales y de carretera, está diseñado para satisfacer las demandas de tu negocio mientras te introduce al mundo de la movilidad de cero emisiones.



32

DEL MUNDO

SCANIA SERIE S 2024

Las nuevas cabinas de Scania son más lujosas y espaciosas, con una excelente visibilidad, suelo plano que las hace más amplias y gran capacidad de almacenamiento. Y si consideras que la marca ya era reconocida por sus grandes interiores, imagina nada más el nivel que han alcanzado ahora.



40

UTILITARIO

FORD TRANSIT 2024

La Transit llegó hace ya casi diez años para revolucionar el segmento de las vans de carga de tamaño completo, tiempo en el que se ha consolidado como la opción más interesante gracias a una atinada mezcla de motores, gran capacidad de carga, equipamiento y asistencias, e incluso un diseño atractivo, que le dan todos los argumentos necesarios para estar al frente del pelotón.

ISUZU

EL PODER DEL TRABAJO EN EQUIPO

- Camiones Isuzu F-Series, Clase 6 y 7, con GVWRs de hasta 33,000 libras.
- El poderoso y eficiente motor a diesel Cummins B6.7: un seis cilindros en línea turbocargado con 260 HP y 660 lb-pie de torque.
- La suave y responsiva transmisión Allison RDS Serie 2000 de 6 velocidades.
- Diseñado para mover con facilidad cargas pesadas en ambientes urbanos.
- Construido para maximizar el tiempo en activo en largas distancias.



ISUZUCV.COM

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. El logotipo de Cummins es una marca registrada de Cummins Inc. El logotipo de Allison es una marca registrada de Allison Transmission, Inc. © 2024 Isuzu Commercial Truck of America, Inc.



SCAN QR



**ENCUENTRA
LA NUEVA
REVISTA
EN LA WEB**

WWW.TRANSPORTELATINO.NET

**¡LO MEJOR ES QUE ES
GRATIS!**



INDIAN PURSUIT 2024

La Indian Pursuit es una moto creada para vivir en la carretera, pues ofrece una gran comodidad para piloto y pasajero, así como un poderoso motor con una miríada de ayudas electrónicas que hacen más fácil tu vida a sus mandos. Sin duda, una digna contendiente en el ultracompetido segmento de las motocicletas de turismo en Estados Unidos.



CAMIONETA

48

FORD MAVERICK

Cuando buscas versatilidad en un empaque de tamaño contenido, las pickups son tu mejor opción. Y más si hablamos de la recién llegada Maverick, que incorpora varias soluciones para hacer la vida más fácil, con la conveniencia de una caja para cargar cosas y un manejo como de automóvil.



SALUD

58

DIABETES Y EL DOT

La diabetes es una condición que podría evitar que te desdiques de manera profesional al transporte, por lo cual es importante que cuides los niveles de azúcar en sangre, especialmente si sabes que tienes este padecimiento.



EN LA RUTA

84

APROVECHA LA COSECHA

El transporte de alimentos durante la época de cosecha es una mina de oro para los transportistas, pues hay mucho trabajo y las oportunidades de hacer negocio son bastantes.



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

SEPTIEMBRE 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.



TRANSPORTE CERO EMISIONES: ¿FALTA MUCHO?

Avanzar hacia una industria de transporte libre de carbono se siente como un viaje familiar interminable por carretera donde los padres prometen que el destino es una verdadera utopía, pero trazaron mal la ruta y siguen teniendo problemas de construcción, mientras los niños inquietos en la parte de atrás cantan sin descanso: "¿Ya llegamos?". Los "padres" aquí son el gobierno y las ONG fanáticos del clima. Los "niños" relegados a la parte de atrás representan a los profesionales trabajadores de la industria. Y el destino final es la adopción a gran escala de vehículos de cero emisiones. Es el equivalente a unas vacaciones en la playa a varios estados de distancia, donde todo es desconocido, caro y abarrotado. Y cuando llegan allí, todos están agotados, de mal humor y preguntándose por qué no se quedaron más cerca de casa, donde habrían gastado menos tiempo, dinero y energía en el viaje. Eso es lo que se siente después de cubrir este espíritu de la época de cero emisiones durante muchos años, y creo que muchos líderes de flotas están empezando a sentir lo mismo. Sólo que en lugar de hacer analogías, están extrayendo datos para cuestionar el camino que estamos tomando hacia un futuro más sostenible.

Ryder es un buen ejemplo. El año pasado, en la Advanced Clean Transportation Expo, el megaproveedor de servicios y logística lanzó RyderElectric+, un servicio llave en mano que incluye vehículos eléctricos, infraestructura, datos y mantenimiento para acelerar los planes de electrificación de los clientes, con asesores allí para tomar atajos. Y como Ryder estaba probando todos los vehículos eléctricos de su flota, podían ofrecer una orientación sólida. La más reciente "orientación" de Ryder recuerda más al Jefe Brody de "Tiburón" advirtiendo al alcalde que cierre la playa de Amity Island porque no es seguro entrar al agua. Sólo que se trataba de un documento técnico basado en datos de flotas específicos derivados de 13,000 conductores, no de un gran tiburón blanco. De todos modos, sigue siendo apasionante. Según el director ejecutivo de Ryder, Robert Sanchez, "para muchos de nuestros clientes, el argumento comercial para la conversión a la tecnología de vehículos eléctricos aún no existe, dadas las limitaciones de la tecnología y la falta de infraestructura de carga suficiente".

Algunos datos clave del estudio incluyeron un aumento anual del 94%, o \$315,000, en el costo total de transporte para un tractor Clase 8 en California, mientras que es un aumento del 114%, o \$330,000, en el TCT en Georgia. En ambos esta-

dos, el mantenimiento de los tractores Clase 8 aumentó en un 23%. Para las furgonetas Clase 4 y los camiones rectos Clase 6, el TCT también aumentó, pero no tan dramáticamente, y los costos de mantenimiento disminuyeron en un 22%.

Los líderes de flotas son bastante inteligentes y ya lo saben en sus entrañas, razón por la cual Sánchez dijo que Ryder no ha visto una "adopción significativa de esta tecnología". Probablemente sea porque han estado haciendo este trabajo durante décadas y este no es su primer rodeo de emisiones. Saben que la tecnología que promete mejorar las cosas las hace más difíciles y más costosas por un tiempo. Eso lo podrían soportar, ya que realmente creo que todos quieren hacer que la industria sea más sustentable, pero no si la tecnología limpia obstaculiza su negocio de mover cosas del punto A al B. Están esperando las soluciones adecuadas que brinden cierta apariencia de paridad con los camiones diésel, que parecen muy lejanos. "Si fuera fácil, lo haríamos, y si fuera más barato, ya lo habríamos hecho", señaló Murray Mullen, director ejecutivo y presidente de Mullen Group, un proveedor de logística canadiense, en la reunión Truckload 2024 en marzo. "Aún no he visto la [bala] mágica que reduce los costos. Cada uno nuevo que estamos viendo es caro, y lo mejor del [camión] cero emisiones más puro es tan caro que no es rentable. Necesitamos muchos físicos y expertos en tecnología para descifrar el código".

Pero esos malditos padres histriónicos al volante tienen un horario que cumplir. La administración Biden afirma que el mundo enfrentará "las consecuencias más graves" si las emisiones no se reducen a la mitad para 2030. Pero, ¿cómo podemos llegar a eso sin llevar a la quiebra a las compañías de transporte y colapsar la economía? Estos "adultos en la sala" necesitan detenerse y pedir indicaciones, o reconsiderar el destino, pero probablemente temen parecer incompetentes y perder nuestro respeto. Demasiado tarde en ambos frentes. Su fracaso es evidente, aunque se nieguen a admitirlo. Cuando la presentadora Margaret Brennan del programa de noticias de

CBS "Face the Nation" preguntó al secretario de Transporte, Pete Buttigieg, por qué solo ocho de los 500,000 cargadores prometidos para 2030 se han construido como parte de la red nacional de vehículos eléctricos del presidente Biden, valorada en 7,500 millones de dólares, balbuceó una excusa sobre lo difícil que es instalar cargadores, con los servicios públicos y todo, y luego reiteró alegremente: "Los primeros cargadores ya se están construyendo físicamente".

Si es tan difícil para el gobierno, ¿qué tan difícil será electrificarse para millones de flotas pequeñas afectadas por las reglas de gases de efecto invernadero de la EPA? ¿O si son realmente valientes, probar el hidrógeno, que tiene un camino aún más empinado hacia la asequibilidad? Es una pregunta que nadie sabe todavía, pero podemos empezar a descubrir las respuestas en un par de páginas. Hablamos con las personas reales a las que los ZEV afectarán más: la gente en la cabina y en el taller. Después de hablar con ellos y con varios expertos, descubrí que los ZEV son muy prometedores. En el espacio de la última milla, sin duda tienen un lugar. Ryder está de acuerdo, ya que la empresa planea tener 4,000 furgonetas BrightDrop Zevo Clase 2 en su flota. Y en el espacio de trabajo pesado, el Tesla Semi ha demostrado que puede competir con los diésel en determinadas rutas. Pero si el objetivo real es reducir las emisiones, no impulsar los ZEV, ¿no sería más rápido y barato sustituir los camiones más antiguos y contaminantes por los más modernos y limpios de combustión interna?

Una última cosa. Donald Trump ha dicho que, si es elegido, revocará los mandatos de los camiones eléctricos, lo que es similar a que un padre amenace con "revertir este automóvil". Después de tanto tiempo y dinero gastados, eso también parece ineficiente. La política se trata de tira y afloja, por lo que tal vez toda la retórica nos coloque donde se supone que debemos estar: un término medio donde la electricidad de batería, la celda de combustible, el GNC/GNR, el propano y el diésel renovable tengan un lugar. 

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



MACK RENUEVA LA SERIE MD ELÉCTRICOS Y A DIÉSEL

Mack Trucks anunció a finales de agosto una actualización significativa de sus camiones de servicio mediano diésel y eléctricos, la Serie MD. Cuatro años después de su lanzamiento inicial, presenta una cabina más grande que mejora el entorno del conductor e incorpora nuevas características de seguridad, dijo la compañía.

El cambio más grande es que la cabina del MD ahora es cuatro pulgadas más larga que la versión anterior, lo que brinda a los conductores más inclinación del asiento y espacio para las piernas. La cabina también ofrece algunas características interiores del modelo Anthem Clase 8 de Mack, como una consola superior para almacenamiento adicional.

El interior cuenta con molduras de aluminio satinado de primera calidad, asientos mejorados con soporte lumbar e iluminación LED mejorada. Se han agregado nuevos controles en el volante para control de crucero, teléfono y funciones de audio, lo que aumenta la comodidad y seguridad del conductor. Todos estos han sido populares entre los clientes de Clase 8 de Mack.

"El lanzamiento de la renovada Mack MD Series demuestra una vez más el compromiso de Mack de ofrecer el mejor camión de servicio

mediano a nuestros clientes", dijo Jonathan Randall, presidente de Mack Trucks North America. "Desde que se presentó la serie MD en 2020, Mack ha seguido escuchando a nuestros clientes y realizando mejoras continuas para satisfacer sus necesidades operativas".

La Serie MD está disponible con opciones de transmisión diésel o eléctrica en el MD6, un modelo Clase 6 con un Peso Bruto Vehicular (GVWR) de 25,995 libras, y el MD7, un modelo Clase 7 con un GVWR de 33,000 libras. Ambos modelos están exentos del Impuesto Especial Federal (FET) del 12%.

Los camiones ahora vienen de serie con varias características de seguridad mejoradas, incluido el nuevo sistema de frenos antibloqueo con control de tracción automático, silenciador de radio en reversa y alarma de freno de estacionamiento.

Las conexiones precableadas para carroceros, el secador de aire reubicado y las distancias entre ejes actualizadas según las dimensiones de cabina a eje estándar de la industria hacen de la Serie MD actualizada un modelo más fácil en el que instalar una gama aún más amplia de carrocerías, añadió la compañía. [LTL](#)



Es imperativo que la carga se mueva de manera segura, eficiente y rentable. Pero esto es un poco más complejo para quienes transportan carga inferior a un camión (LTL por sus siglas en inglés), ya que existen otros factores importantes: garantizar que los productos se clasifiquen correctamente y que el tamaño y/o peso del envío se determine con precisión para asignar la cantidad adecuada de espacio en un remolque. Con todos los tipos de productos que se envían todos los días, es importante saber cómo determinar la clase de carga de la mayoría de los artículos; si la carga está etiquetada como la clase de carga incorrecta, esto puede interferir con la logística al cargar envíos LTL.

Desde 1935, la Clasificación Nacional de Transporte Automotor (NMFC por sus siglas en inglés) de la Asociación Nacional de Tráfico de Mercancías Automotores (NMFTA por sus siglas en inglés) ha sido el sistema estandarizado en América del Norte que clasifica la carga para fines de envío LTL.



5 COSAS QUE NECESITA SABER SOBRE LAS NUEVAS CLASIFICACIONES LTL

1. Los cambios de la NMFC afectarán directamente a los transportistas, transportistas y proveedores logísticos externos (3PL) que envían carga LTL.
2. El objetivo general de los cambios de la NMFC es, en última instancia, reducir cualquier fricción entre transportistas, expedidores y 3PL mientras trabajan juntos para transportar productos de manera efectiva y eficiente al destino final deseado.
3. Los cambios del NMFC se llevarán a cabo de forma gradual y el primer conjunto de cambios se realizará en el expediente 2025-1. Aquí hay un resumen:
 1. Escala de densidad estandarizada para carga LTL sin problemas de manipulación, almacenamiento y responsabilidad.
 2. Identificadores únicos para mercancías con necesidades especiales de manipulación, estiba o responsabilidad.
 3. Listados de productos básicos condensados y modernizados.
 4. Usabilidad mejorada de ClassIT, la herramienta de clasificación en línea del NMFC.
4. La NMFTA tiene varios recursos para ayudar a los transportistas a prepararse para el cambio, visita la página de la asociación para más detalles.
5. Deberá difundir el mensaje a sus remitentes para asegurarse de que estén informados de los cambios.

CAMBIOS EN LTL MODIFICARÁN CLASIFICACIÓN

Simplifica la forma en que los transportistas y expedidores determinan los costos y procedimientos de envío. Para quienes no estén familiarizados con el sistema, actualmente la NMFC asigna una clase de carga basándose en cuatro criterios: densidad; manejo; estibabilidad y responsabilidad.

En base a una combinación de estas características, se asigna una clase de envío de

carga, que oscila entre 50 y 500. Hay 18 clases separadas que se encuentran dentro de estos valores, y los números más bajos indican carga que es más favorable para el envío. La carga que pertenece a una clase de carga más alta también tendrá un costo de envío más alto, debido a su dificultad de envío.

Pero a partir de 2025, el sistema de clasificación de mercancías sufrirá cambios

importantes y las operaciones de su flota de camiones deberán estar preparadas. "Hemos reevaluado el sistema actual de clasificación de carga para que refleje el estado actual del transporte de carga LTL", dijo Keith Peterson, director de operaciones de NMFTA. "Se producirán cambios importantes en 2025 y necesitamos que quienes transportan carga LTL sean conscientes".

La nueva NMFC será más fácil de usar y comprender, según la NMFTA. La clasificación del flete será más precisa en el primer intento. Para garantizar que todos los usuarios estén informados, la NMFTA y la NMFC organizaron sesiones de escucha LTL de una hora de duración para transportistas, transportistas y proveedores logísticos externos (3PL), respectivamente, a principios de agosto. Los asistentes obtuvieron información detallada sobre los cambios, hicieron preguntas directamente a los representantes de la NMFTA y compartieron experiencias que pueden ayudar a dar forma al futuro de la NMFC y su herramienta de clasificación en línea, ClassIT. 

Un nuevo acrónimo ocupa un lugar central entre las flotas comerciales a medida que el interés en invertir en inteligencia artificial (IA) se adelanta a los vehículos autónomos (AV). Esto es según el informe Índice de Tecnología de Flotas (FTI) de 2024, que indica la preparación del mercado y las expectativas para la adopción de tecnologías de flotas con visión de futuro, elaborado por la firma de asesoría y análisis de datos Escalent. La puntuación general de la FTI para 2024 aumentó un 39% con respecto a 2020, de 21.4 a 29.7, ya que más de la mitad (52 %) de los tomadores de decisiones sobre flotas indicaron que el negocio ha vuelto a la normalidad después de la pandemia. La puntuación general de FTI para las flotas que utilizan camiones Clase 8 (66 de los 1,000 encuestados) aumentó sólo un 1%.

"Nuestros datos muestran que las empresas con camiones pesados tienden a ser flotas más grandes, que en general son más proactivas y con visión de futuro en relación con la consideración de la tecnología", dijo Lucas Lowden, consultor de conocimientos para la práctica de automoción y movilidad de Escalent. "Si bien el mercado en general informó un retroceso en la preparación tecnológica en 2022, el sector pesado disminuyó tanto en 2022 como en 2023, lo que moderó la tasa de crecimiento de cinco años. Sin embargo, las empresas de vehículos pesados están reportando un crecimiento sólido en comparación con el año pasado y continúan adelantándose al mercado de flotas en general en cuanto a preparación tecnológica".

Para los encuestados que implementan Clase 8, el FTI para tecnologías emergentes (IA, drones, servicios de movilidad y blockchain) disminuyó un 6%, mientras que el FTI para todos los encuestados para tecnologías emergentes aumentó un

IA a la alza BEV a la baja



43% de una puntuación de índice de 16.6 en 2020 a 23.7 en 2024. Ese considerable aumento se debe en gran parte a la IA, que experimentó un aumento del 75% desde 2020 y un aumento del 41% desde 2023. Esa disminución en la adopción de tecnologías emergentes entre el sector pesado no significa que la industria del transporte por carretera no esté adoptando la IA. Muchas flotas están utilizando IA en el servicio al cliente con el despliegue de chatbots, mientras que otros lo utilizan para la correspondencia, el enrutamiento y el despacho de mercancías, entre otras cosas.

Los encuestados del sector pesado mostraron una tendencia, junto con otros encuestados de la industria de flotas, con un creciente interés en adoptar tecnologías centrales (análisis de datos, telemática, vehículos eléctricos de batería (BEV) y autónomos). La puntuación FTI para tecnología básica creció un 35%, de 26.3 en 2020 a

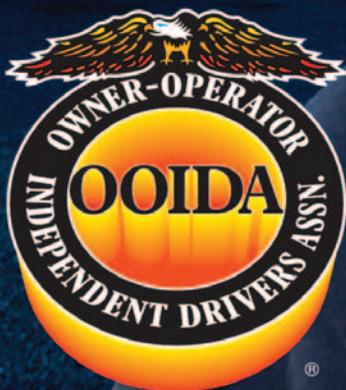
35.6 en 2024, impulsada principalmente por inversiones en análisis de datos y telemática, mientras que el interés en los vehículos eléctricos de baterías y vehículos autónomos (BEV y AV por sus siglas en inglés) disminuyó.

La puntuación del índice BEV experimentó una disminución interanual del 8%. Las empresas que compran y tienen intención de invertir en BEV en los próximos seis meses disminuyeron un 16%. La proporción de empresas que no consideran añadir un BEV a su flota ha aumentado un 21% en comparación con 2023. "La intersección del análisis de datos, la telemática y la IA es verdaderamente revolucionaria, y las flotas están mostrando optimismo y una adopción temprana de estas tecnologías mientras operan en un estado de mejora continua para seguir siendo competitivas", dijo Dania Rich-Spencer, vicepresidenta y asesora estratégica, para el Centro de Asesoramiento de Flotas de Escalent. "La curva de adopción de estas tecnologías basadas en datos ha sido definida por flotas más grandes de más de 50 vehículos y aquellos que operan vehículos de clase más pesada. Para continuar impulsando la adopción, los proveedores de servicios deben demostrar cómo estas tecnologías pueden integrarse de manera factible en flotas pequeñas y medianas e impulsar el valor comercial".



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

¿SUBE LA DEMANDA DE TRANSPORTE? CORREDORES PIENSAN QUE SÍ

Una mayor demanda de transporte de mercancías puede estar a la vuelta de la esquina, según una encuesta de corredores. En medio del entorno incierto de la industria, algunos son optimistas sobre las condiciones del transporte en la segunda mitad del año. Según una encuesta de Bloomberg y Truckstop, los corredores de transporte tienen la esperanza de que la demanda pueda recuperarse para finales de 2024: el 49% proyecta un aumento del volumen en los próximos tres a seis meses, el 31% espera cargas planas y el 20% predice una disminución. "Aunque los corredores de carga continuaron enfrentando demandas y tarifas desafiantes en la primera mitad del año, hay algunas señales de que lo peor puede haber pasado", dijo Lee Klaskow, analista senior de logística y transporte de carga de Bloomberg Intelligence. "Creemos que un retorno a la demanda estacional, mayores niveles de importación y reposición de inventarios ayudarán a impulsar una recuperación más adelante".

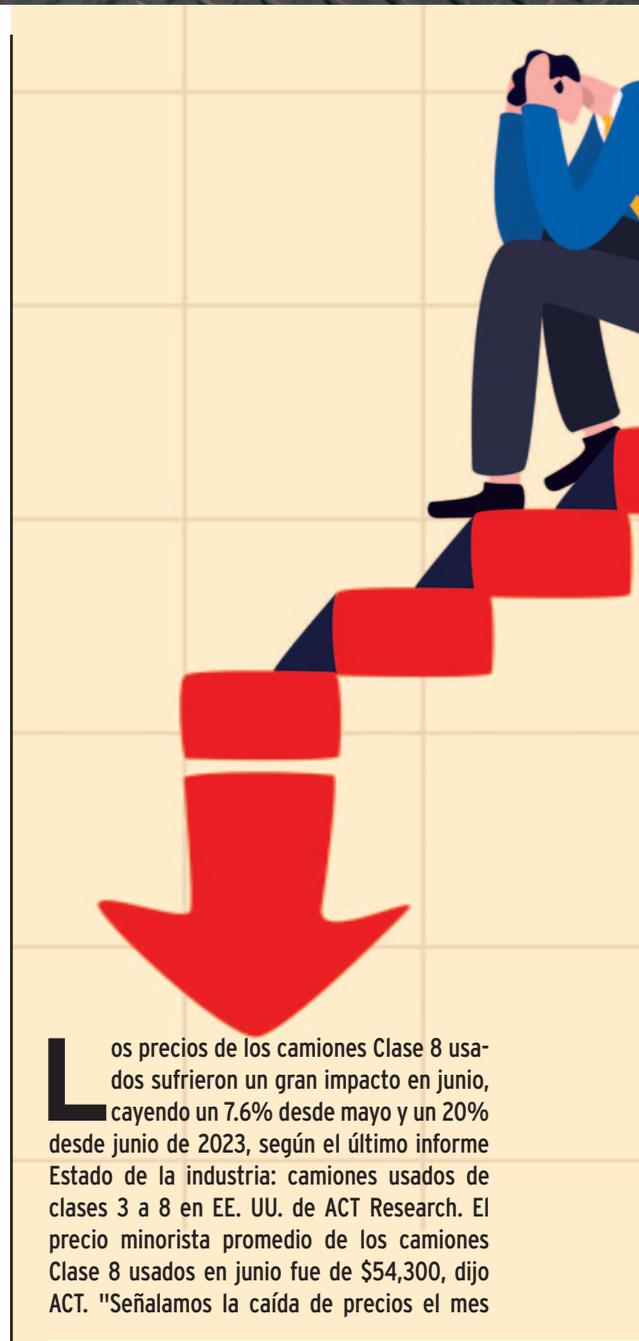
Las tarifas de flete también podrían estar aumentando, ya que un número cada vez mayor de corredores cree que las tarifas al contado han tocado fondo, y el 76% de los encuestados dijo que las tarifas se mantendrían estables o aumentarían en los próximos tres a seis meses (tres puntos porcentuales más que la segunda mitad de 2023). A pesar de una mejora de las perspectivas en los últimos seis meses, Kendra Tucker, directora ejecutiva de Truckstop, dijo que los corredores siguen siendo escépticos sobre su capacidad para aumentar los márgenes brutos. La encuesta mostró que alrededor del 44% de los encuestados notaron márgenes brutos más bajos en el primer semestre de 2024 en comparación con el mismo período de tiempo en 2023. Esto es 13 puntos porcentuales peor de lo que los corredores indicaron en la encuesta del segundo semestre de 2023. Los corredores tampoco son optimistas sobre los márgenes para el resto del año, ya que el 30% espera que los márgenes se deterioren durante los próximos seis meses (7 puntos porcentuales más que en la segunda mitad de 2023).

Jason Miller, profesor asociado de gestión de la cadena de suministro y presidente interino del Departamento de Gestión de la Cadena de Suministro de la Universidad Estatal de Michigan, señaló que podría estar acercándose a

un equilibrio en el espacio de carga de camiones secos. "La demanda parece haber tocado fondo (según el índice de toneladas-milla de transporte por camión ajustado estacionalmente), mientras que el empleo ajustado estacionalmente en el transporte por camión ha bajado", dijo Miller. "Dicho esto, todavía tenemos un entorno con abundante capacidad, como puede verse por el hecho de que las tarifas al contado de los remolques secos se mantienen casi estables en julio respecto a junio y las tasas de rechazo de licitaciones regresan a patrones estacionales".

Hamish Woodrow, jefe de análisis estratégico de Motive, también señala una mayor demanda de operadores más grandes en los próximos meses, basada en la reducción de la capacidad y el aumento de la demanda. "Hemos visto a más de 58,000 transportistas salir del mercado de transporte de mercancías desde que entró en recesión en el cuarto trimestre de 2022. A medida que la demanda de los transportistas se ha recuperado en 2024, esta reducción significa una menor capacidad para respaldarla, lo que inevitablemente aumentará los precios y los volúmenes para los transportistas que quedan". En determinadas zonas del mercado, la demanda de transporte de mercancías ha aumentado, señaló también Woodrow. "El índice Big Box Retail de Motive vio que las visitas de camiones a los 50 principales almacenes minoristas aumentaron un 7.8% en junio, y subsecciones como supermercados y grandes superficies vieron que las visitas aumentaron más del 22%", dijo.

Woodrow explicó que los minoristas se están alejando de los patrones de "reducción de existencias" de bajo inventario desde el cuarto trimestre de 2022 hasta 2023, y mientras la demanda de los consumidores mantenga su ritmo actual, significará una fuerte demanda de transporte de mercancías. Los datos de Motive indican que 2024 seguirá siendo un año sólido, especialmente en comparación con 2023. Los mayores volúmenes de carga están impulsando la temporada alta de reabastecimiento para que los minoristas comiencen antes. Woodrow dijo que anticipan que esto será particularmente cierto para la próxima temporada navideña. "Esperamos que para agosto supere los picos observados en 2021", dijo. Woodrow señaló que consideran que el mercado de transporte de mercancías volverá a crecer a finales del tercer trimestre y prevén un cuarto trimestre más sólido. "Para los consumidores, esto significa que los precios aumentarán inevitablemente a medida que los minoristas tengan que traspasar estos costos crecientes. Esperamos que esto se consolide en 2025". 



Los precios de los camiones Clase 8 usados sufrieron un gran impacto en junio, cayendo un 7.6% desde mayo y un 20% desde junio de 2023, según el último informe Estado de la industria: camiones usados de clases 3 a 8 en EE. UU. de ACT Research. El precio minorista promedio de los camiones Clase 8 usados en junio fue de \$54,300, dijo ACT. "Señalamos la caída de precios el mes

A LA LISTA NEGRA FMCSA RETIRA REGISTRO A DOS ELD

La Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA por sus siglas en inglés) anunció la eliminación de dos dispositivos de registro electrónico (ELD por sus siglas en inglés) de su lista de Dispositivos Registrados: una versión de Blue Star ELD y Reliable ELD. La FMCSA colocó estos ELD en la lista de Dispositivos Revocados "debido a que las empresas no cumplieron con los requisitos mínimos establecidos en el 49 CFR parte 395, subparte B, apéndice A", dijo la agencia. Las eliminacio-



USADOS A LA BAJA EL PRECIO CAE

20% AÑO TRAS AÑO

pasado, basándonos en el hecho de que el crecimiento del transporte de mercancías sigue siendo algo difícil de alcanzar", dijo Steve Tam, vicepresidente de ACT Research. "Se espera que los precios se mantengan estables en este nivel más bajo hasta 2024, y ahora pasarán a un crecimiento interanual a principios de 2025". Tam añadió que las ventas minoristas de los mismos concesionarios tam-

bién cayeron por cuarto mes consecutivo en junio. "La caída del 16% fue contraria al aumento estacional de cinco puntos porcentuales indicado por la historia", señaló. "Junio suele ser el mes más normal posible".

Por otro lado, las ventas mayoristas aumentaron un 3.6% respecto a mayo, "y como es habitual en el último mes del trimestre, las ventas en subasta aumentaron un 42% intermensual", añá-

dió Tam. "En conjunto, el volumen total de ventas del mismo concesionario en el mercado aumentó un 13% intermensual en junio".

Las últimas cifras de la Oficina de Estadísticas de Transporte (BTS por sus siglas en inglés) muestran que la tendencia al aumento del transporte transfronterizo continuó en mayo. BTS informó que el transporte transfronterizo total en mayo ascendió a 138,900 millones de dólares, un 2 % más que en mayo de 2023. Esto fue impulsado por un aumento del 6.3 % en el transporte entre Estados Unidos y México. El transporte de carga entre EE. UU. y Canadá cayó un 2.4% año tras año.

Los camiones movieron la mayor parte de la carga transfronteriza en mayo, por un total de 90,900 millones de dólares, un 2% más que el mismo mes del año anterior. Los camiones movieron 53.1 mil millones de dólares en carga entre Estados Unidos y México, y 37.8 mil millones de dólares en carga entre Estados Unidos y Canadá. Detroit, Port Huron y Buffalo son los principales puertos de camiones para los flujos de carga de Estados Unidos con Canadá, mientras que Laredo, El Paso y Otay Mesa son los principales puertos de camiones con México.

Los principales productos transportados a través de cada frontera por camiones fueron computadoras/piezas, maquinaria eléctrica y vehículos/piezas. En Canadá, los camiones movieron 6,300 millones de dólares en computadoras/piezas, 5,400 millones de dólares en vehículos/piezas y 2,500 millones de dólares en maquinaria eléctrica. Entre Estados Unidos y México, los camiones movieron \$11.8 mil millones en computadoras/piezas, \$11.7 mil millones en maquinaria eléctrica y \$7.6 mil millones en vehículos/piezas. 

nes entrarán en vigor el 15 de agosto.

La empresa Blue Star ELD dijo que la FMCSA había revocado una versión de su ELD en mayo, pero que la misma FMCSA lo reinstaló días después de que trasladaron el servicio a un nuevo sistema. La Lista de ELD registrados de la FMCSA incluye el modelo BSE de Blue Star ELD, pero el modelo BRS fue revocado el 15 de agosto. Un representante de Blue Star dijo que el modelo revocado estaba en el sistema antiguo y no estaba al tanto de ningún cambio en el estado de los nuevos modelos.

Los transportistas y operadores propietarios que utilicen los dispositivos revocados deben suspender su uso y volver a los registros en papel o al software de registro para registrar los datos

de horas de servicio. También deben reemplazar los ELD revocados por uno de la lista de dispositivos registrados antes del 14 de octubre.

Los transportistas tienen hasta 60 días para reemplazar los ELD revocados por ELD que cumplan con los requisitos. Si los proveedores de ELD corrigen todas las deficiencias identificadas en sus dispositivos, la FMCSA volverá a colocar los ELD en la lista de dispositivos registrados e informará a la industria sobre la actualización.

Durante el período de reemplazo de 60 días, se alienta a los funcionarios de seguridad a no citar a los conductores que usan estos ELD revocados por 395.8(a)(1) ("Sin registro de estado de servicio") o 395.22(a) ("No usar un ELD registrado"). En su lugar, los agentes encargados de

hacer cumplir la ley deben solicitar los registros en papel o el software de registro del conductor, o utilizar la pantalla ELD como método de respaldo para revisar los datos de las horas de servicio.

A partir del 14 de septiembre, se considerará que los operadores que aún usan los dispositivos revocados operan sin un ELD. Los funcionarios de seguridad que encuentren a un conductor usando un dispositivo revocado a partir del 21 de septiembre deben citar 395.8(a)(1) y poner al conductor fuera de servicio, dijo la agencia. La FMCSA recomienda encarecidamente a los transportistas que tomen las medidas enumeradas anteriormente para evitar problemas de cumplimiento en caso de que los proveedores de ELD no aborden las deficiencias. 

PETERBILT ANUNCIA CAMBIOS MEJORAS EN SERVICIO MEDIANO Y ELÉCTRICOS

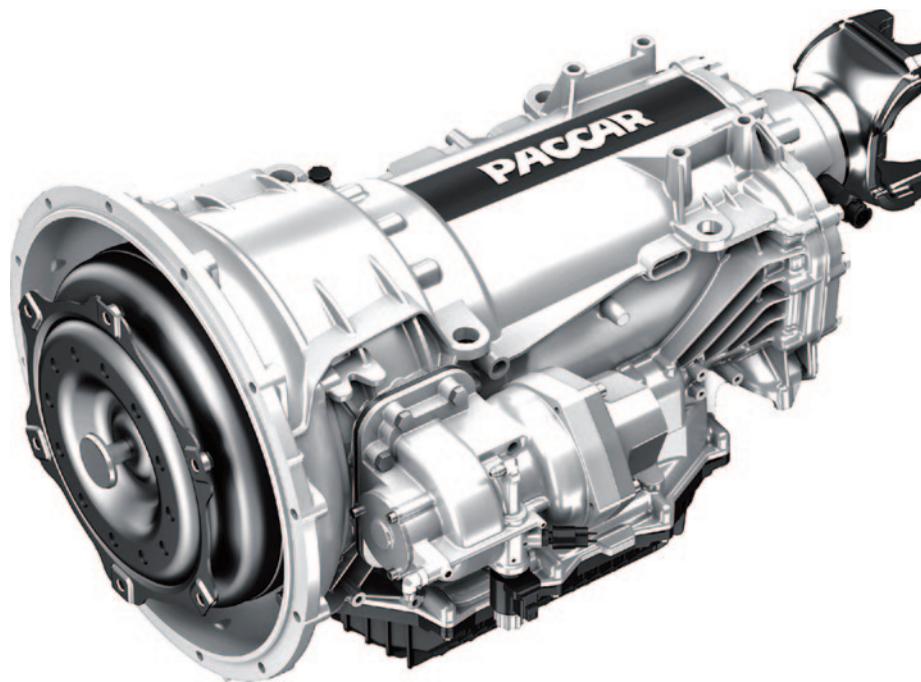
Los funcionarios de Peterbilt hablaron sobre la compra anticipada de camiones antes de que entren en vigor las normas de emisiones de 2027, las actualizaciones de servicio mediano y lo último en sus camiones eléctricos durante un evento de "Compromiso con la clase" para clientes y proveedores en el Fairmont Sonoma Mission Inn & Spa en Sonoma, California, el pasado 7 de agosto.

La industria del transporte por carretera de América del Norte se está preparando para un viaje tumultuoso de cara al 2027, cuando la Fase 3 de las Regulaciones sobre emisiones de gases de efecto invernadero de la Agencia de Protección Ambiental se conviertan en ley. El pensamiento común en la industria es que la mayor compra anticipada de Clase 8 en la historia ya ha comenzado o comenzará pronto. Y Peterbilt claramente quería preparar el escenario detallando las últimas mejoras y mejoras de sus productos antes de que las flotas se tomen en serio la obtención de camiones antes de que entren en juego las regulaciones de 2027.

Dicho esto, la mayor parte de la reunión se centró en la línea de productos de servicio mediano de Peterbilt. Jim Wallace, director de productos de servicio mediano, abrió señalando que 2024 ya ha sido un año tumultuoso para la venta de camiones pesados y medianos. "Se estima que las ventas minoristas de la industria de camiones de EE. UU. y Canadá estarán en el rango de 240,000 a 280,000 camiones Clase 8 en 2024", dijo a los asistentes. "El mercado de vehículos medianos sigue siendo sólido y tiene una tendencia de vender poco más de 100,000 camiones este año. Ha sido un poco accidentado, pero sigue siendo un año muy saludable".

Peterbilt pone gran énfasis en su red de distribuidores, y Wallace señaló que el OEM ha estado invirtiendo mucho en este espacio desde 2015. Hasta ahora, la compañía ha agregado 96 nuevas ubicaciones desde entonces. Su red de distribuidores también ha añadido 1,000 puestos de servicio, 950 nuevos camiones de servicio y 1,400 técnicos. De hecho, añadió Wallace, Peterbilt tiene un equipo de gestión interno dedicado cuya única tarea es garantizar que su población de técnicos en distribuidores esté en constante expansión.

También hubo noticias sobre la transmisión manual automatizada TX-8. Los clientes de Peterbilt ahora pueden especificar la TX-8 con



una nueva toma de fuerza móvil. Esta nueva característica permite la activación de la TDF más allá de la primera marcha. "Es importante tener en cuenta que estamos trabajando estrechamente con Paccar Parts para conseguir PTO en nuestros centros de distribución de repuestos", dijo Tiffany Cavazos, nueva gerente de marketing de servicio mediano de Peterbilt. Cavazos también anunció un aumento en la clasificación de torsión máxima del TX-8 de 1,000 lbs-pie. a 1,050 libras-pie.

Patrick Wallace, gerente de marketing de vehículos eléctricos de Peterbilt, señaló que la regla de camiones limpios avanzados de la Junta de Recursos del Aire de California exige que los OEM de ese estado vendan una cierta cantidad de camiones de cero emisiones. Eso significa que las flotas de California que quieran comprar unidades diésel tendrán menos camiones que no sean diésel disponibles en los lotes de los concesionarios. (Y eso ni siquiera toma en consideración los relacionados con la regla de Flotas Limpias Avanzadas (ACT por sus siglas en inglés) de California, que requiere que las flotas hagan la transición a camiones de cero emisiones).

Wallace advirtió que si bien la regulación ACT se limita actualmente a California, otros estados pronto seguirán su ejemplo. "Esto eventualmente será un requisito a nivel nacional", advirtió a los

asistentes. "Definitivamente existen desafíos con la transición a los camiones eléctricos", dijo. "El costo es definitivamente un desafío para todos. Las flotas desean un camión que tenga el mismo precio que un diésel y que tenga la misma autonomía. "Creo que existe cierta aceptación de que aún no hemos llegado a ese punto. Y, como resultado, creo que esta transición hacia los vehículos eléctricos está avanzando más lentamente de lo que a los legisladores les gustaría".

La regla ACT también está imponiendo exigencias adicionales a los concesionarios en California y otros estados que pronto adoptarán la regulación, añadió Wallace. Si una flota quiere camiones diésel en los estados de ACT, explicó, entonces Peterbilt tiene que vender un cierto porcentaje de camiones eléctricos de batería para tener siquiera los productos diésel disponibles para vender.

"La forma en que lo estamos manejando es que si eres un distribuidor y quieres una cierta asignación de camiones diésel, tendrás que comprar un cierto número de vehículos eléctricos también", explicó. "Si el concesionario quiere 20 camiones diésel, entonces ese paquete de ventas tendrá que incluir dos camiones eléctricos. Y los concesionarios pueden hacer lo que quieran con esos camiones. Pueden utilizarlos como camiones de servicio, si así lo desean. Pero así es como va a funcionar". 



E-ACTT Modelo Monstrado

Diseño a su medida. Soporte Técnico de Fabrica

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

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







NUEVA ERA

MACK ANTHEM 2024

EL ANTHEM ES UN CAMIÓN QUE MARCÓ EL INICIO DE UNA RENOVACIÓN CRUCIAL EN MACK, PUES LA MARCA DIO UN SALTO AL SIGLO XXI EN DISEÑO Y TECNOLOGÍA. POTENTE, EFICIENTE Y VERSÁTIL, MUESTRA CLARAMENTE EL CAMINO DE LA MARCA DEL BULLDOG EN AÑOS VENIDERS. Y AHORA QUE LLEVA UN MOTOR DE GAS NATURAL DISPONIBLE, PODRÁS VERLO EN MÁS LUGARES LLEVANDO PESADAS CARGAS CON MUCHO ESTILO. »

Hace siete años, Mack decidió que llevaba mucho tiempo durmiendo en sus laureles y comenzó una nueva época en la marca con la presentación del Anthem, un Clase 8 que llegó para reemplazar al Pinnacle como la opción de larga distancia de Mack. Si bien no eran unos zapatos fáciles de llenar, lo ha hecho con creces no solo gracias a su más actual diseño, sino principalmente a un consumo de combustible más eficiente.

Hace casi cinco años, Mack presentó el paquete HE+, el cual está diseñado para hacer

aún más eficiente al Anthem. Las cifras son impactantes, pues en Mack hablan de una reducción de hasta un 9.5% en el consumo de combustible. El paquete HE+ utiliza la Tecnología de Recuperación de Energía de Mack, la cual captura la energía residual del motor -que de otro modo se desperdiciaría- y la inserta nuevamente al tren motriz. Además, combina varias mejoras aerodinámicas como faldones en la defensa y costados, extensiones laterales y en la parte trasera, entre otras.

En 2021, la mayor novedad fue la incorporación del sistema Command Steer, el cual ayuda a reducir hasta un 85% la fatiga del conductor. Esto

lo hace conectando un motor eléctrico al sistema hidro-mecánico de la dirección para proveer torque adicional. Este motor es controlado mediante una computadora, la cual evalúa las condiciones del camino en todo momento para darle al conductor la ayuda necesaria para mantener la trayectoria. Tanto a velocidades de carretera o durante maniobras de estacionamiento.

DISEÑO

El Anthem tiene un diseño exterior que se parece poco al del Pinnacle, modelo al que reemplazó como buque insignia, pero que utiliza elementos de camiones de antaño. La



robusta, grande y estructurada parrilla recuerda al SuperLiner, mientras que las salpicaderas planas y de marcadas líneas son un guiño al RD Model. Los diseñadores e ingenieros de Mack utilizaron modelación avanzada por computadora y realizaron pruebas en el Centro Espacial Kennedy para crear unas líneas que redujeron la carga aerodinámica un seis por ciento y ayudaron a incrementar la eficiencia de combustible hasta un tres por ciento comparado con un Pinnacle con equipamiento similar.

Un ejemplo son las salpicaderas planas, las cuales ayudan a mover el aire hacia la

parte lateral e inferior del camión, reduciendo el arrastre aerodinámico. Otro elemento que ayuda a cortar el viento es el cofre, el cual se eleva conforme se acerca al parabrisas para dirigir el aire a la parte superior del camión; además esta inclinación mejora la visibilidad. La visera está diseñada para cortar el aire sin crear turbulencia y desde allí el aire pasa sobre un techo de una sola pieza que mueve suavemente el aire sobre y alrededor del dormitorio y el tráiler. En la cabina dormitorio de 70 pulgadas, un alerón en el techo con una pestaña ajustable ayuda a mejorar el flujo de aire de la cabina al tráiler.

Los espejos retrovisores están montados en el cofre en una posición elevada, lo cual reduce la resistencia al viento al empujar el aire alrededor de los espejos de las puertas. Además, los primeros ofrecen una vista panorámica de los dos lados del camión prácticamente eliminando los puntos ciegos. Los espejos son grandes y si quieres puedes quitarlos, pero resultan útiles. Bajo casi cualquier circunstancia la vibración es mínima y menos notable que en los espejos que se montan en la salpicadera con un tripié. Para reducir el riesgo de daños, giran sobre sí mismos en caso de un impacto. >>





Mantener el aire pegado al camión también hace más silencioso el interior, lo cual reduce la fatiga al manejar. es posible hablar a un volumen normal y escuchar la banda civil o música sin tener que subir mucho el volumen. Por otro lado, Mack utiliza LED adentro y afuera. Los faros de LED son 66% más brillantes, casi doblando los lúmenes de

las luces bajas, y proveen una luz más ancha y blanca utilizando menos energía. El Anthem estará en las carreteras en enero y puedes ordenarlo en tres versiones: cabina de día, cabina dormitorio de techo plano de 48 pulgadas o dormitorio elevado de 70".

INTERIOR

Al subir y bajar del camión, lo primero que notas es que la manija está en una posición más baja respecto al poste A, lo cual hace más fácil mantener tres puntos de contacto. La palanca de la transmisión manual automatizada está ubicada más arriba en el tablero, cerca del conductor. Los interruptores -cortados con láser- también están en una posición más alta, mientras que otras cosas que antes se controlaban con interruptores -como los limpiadores o el freno del motor- han

sido eliminados por completo del tablero y relocalados en palancas detrás del volante. Esto es un movimiento simple y muy intuitivo, de esos que se agradecen cuando los tienes, especialmente en funciones básicas de manejo.

El volante con fondo plano crea más espacio entre éste y el regazo del conductor, lo que hace más fácil entrar y salir del camión, especialmente cuando el asiento está totalmente elevado. Además, esto debería ayudar a los conductores altos a encontrar una posición de manejo más cómoda, o a al menos darles la oportunidad de acercarse más al volante. Otra cosa que nos gustó mucho fueron los controles iluminados para el control de cruce, el sistema de sonido y el bluetooth. La pantalla a color de 5 pulgadas en el panel de instrumentos muestra información



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.



de monitoreo del vehículo, incluyendo la temperatura del motor y del aceite, odómetros de viaje, estatutos del sistema de postratamiento de gases y la presión de las llantas.

La cabina es espaciosa y con buenos acabados. El dormitorio de 70 pulgadas tiene un 35% más de espacio que los modelos anteriores y 27 pies cúbicos de almacenamiento adicionales, incluyendo 3 cajones debajo de la litera. Un panel montado en el dormitorio tiene tomas de corriente, puertos USB y controles para el estéreo, la luz interior y el sistema de aire acondicionado. La luz de la cabina es regulable en el perímetro del ambiente del conductor, las luces de tarea y las superiores. Las persianas son como de avión, bloquean el 100 por ciento de la luz y están integradas con las ventanas inclinadas para dejar entrar el aire pero mantener afuera la lluvia. >>



zMAX.com

MOTOR Y TRANSMISIÓN

En lo que respecta a la movilidad, el Anthem presenta cuatro diferentes opciones. El más pequeño es el MP7 con hasta 425 HP y 1,560 lb-pie, luego tenemos el conocido MP8 de 13 litros con hasta 505 HP y 1,860 lb-pie, seguido del más reciente Cummins ISX12N de gas natural, lo cual hace que el Anthem pueda trabajar en zonas donde las restricciones ambientales son más estrictas. Por último, tenemos que hablar del MP8HE, que aprovecha la capitalización del turbo, especialmente diseñado para arrastres largos, el cual convierte la energía residual del escape en energía mecánica que se alimenta nuevamente al motor, lo cual añade hasta 50 HP adicionales, permitiendo un incremento sustancial en la eficiencia de combustible de hasta un 8.8 por ciento. Este motor tiene una potencia de 445 HP y un torque de 1,860 lb-pie, por lo que no le falta fuerza para hacer el trabajo.

Como en todos los camiones de Mack, la transmisión manual automatizada mDRIVE viene de serie y en el caso del Anthem es una de 12 velocidades. También hay disponible una mDRIVE HD reforzada, con variantes de 13 y 14 cambios que añaden una o dos velocidades



súper lentas. En cuanto a seguridad, lleva de serie el sistema Wingman Fusion de Bendix, el cual utiliza cámaras y radares para prevenir colisiones, gestionar el control adaptativo de cruce y la advertencia de abandono de carril. El control de cruce adaptativo es algo muy

útil en trayectos largos, ya que no sólo evita que el conductor tenga que estar acelerando y frenando constantemente para controlar la velocidad -lo cual resulta cansado a la larga-, sino que también ayuda a mantener un consumo de combustible más eficiente. [TTL](#)





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





ALTO VOLTAJE



FREIGHTLINER EM2 2024

FREIGHTLINER ENTRÓ AL MUNDO DE LA ELECTRIFICACIÓN CON MUCHO ENTUSIASMO Y, TRAS PRESENTAR EL ECASCADIA PARA LARGAS DISTANCIAS, NOS OFRECE AHORA UNA ALTERNATIVA PARA SERVICIO MEDIANO: EL EM2. SUFICIENTEMENTE FLEXIBLE PARA APLICACIONES VOCACIONALES Y DE CARRETERA, ESTÁ DISEÑADO PARA SATISFACER LAS DEMANDAS DE TU NEGOCIO MIENTRAS TE INTRODUCE AL MUNDO DE LA MOVILIDAD DE CERO EMISIONES. »

Parece que fue ayer cuando se discutía la POSIBILIDAD de que existieran vehículos eléctricos comerciales. En aquel entonces, nadie dudaba que la electrificación llegaría a los autos particulares; pero mucha gente no estaba convencida de que esta tecnología pudiera funcionar para las necesidades de una flota comercial. Pero hoy en día no solamente los camiones eléctricos son una realidad, también se exploran otros caminos para lograr una movilidad menos contaminante, como el hidrógeno o el biodiésel - una gran alternativa que no necesita tanta inversión en infraestructura, el talón de Aquiles de las nuevas tecnologías-

En este momento, casi todos los fabricantes de camiones tienen ya un vehículo eléctrico y, Freightliner no es la excepción. De hecho, ya tienen dos, el eCascadia, un Clase 8 que, con una autonomía de 230 millas está pensado para trayectos cortos, y el que nos ocupa en esta ocasión: el eM2. Este modelo es un Clase 6-7 pensado para rutas de recogida y entrega, así como para reparto de última milla. Con la misma autonomía que su hermano mayor, será una excelente opción para flotas que trabajen en zonas donde las restricciones ambientales son cada vez más estrictas o que simplemente busquen reducir sus emisiones.

"Hemos tenido el eCascadia en producción desde el año pasado; se está entregando a flotas de todo el país mientras hablamos. Y hoy nos complace presentar al próximo miembro más nuevo de la familia, el eM2 on Highway", dijo Rakesh Aneja, vicepresidente de Daimler y jefe de eMobility, en un evento de prensa previo a la inauguración de ACT Expo en Anaheim, California. "El eM2 se beneficia de todo lo que aprendimos con el eCascadia desde una perspectiva de desarrollo y validación, así como las pruebas de verano e invierno, y las pruebas de durabilidad en la primera generación".

"Expandir nuestra cartera de productos eléctricos con el eM2 marca otro momento histórico para nuestros clientes y la industria en nuestro viaje conjunto hacia cero emisiones", dijo David Carson, vicepresidente senior de ventas y marketing de Daimler. "Con su versatilidad, el eM2 será perfecto para los clientes de recogida y entrega que requieren una solución eléctrica adaptable. Nuestros vehículos de innovación vocacional están diseñados para preparar el escenario para expandir la cobertura de eM2 a aplicaciones de clientes adicionales en el futuro".

El eM2 cuenta con una batería eléctrica patentada, totalmente integrada Detroit ePowertrain, incluidos Detroit eAxles y baterías.

"Al integrar el motor y una transmisión de dos velocidades en el eje en lugar de usar un motor central, podemos ahorrar peso y mejorar la eficiencia al eliminar la línea de transmisión", dijo Katie Rabideau, gerente de marketing de productos eMobility de Daimler. "Al ubicar el motor en el centro del eje, todavía podemos usar los extremos de las ruedas y los sistemas de frenado estándar de la industria, y las ruedas y los neumáticos se pueden compartir con cualquier vehículo diésel de la flota".

MOTOR

Hay disponibles múltiples opciones de tamaño de batería, lo que permite a los clientes encontrar el equilibrio adecuado entre rango/tiempo de funcionamiento y precio. La versión Clase 6 viene con un solo motor que proporciona hasta 190 HP continuos. Se ofrece con una batería de 194 kWh con

un alcance típico de 180 millas con una carga completa. El motor dual en la versión Clase 7 proporciona hasta 255 HP continuos de una batería de 291 kWh con un alcance típico de 250 millas. En cuanto a los tiempos de carga, el eM2 puede alcanzar el 80% de carga en 60 minutos para el Clase 6 y en 90 para el Clase 7. Esto, claro, utilizando un cargador de corriente directa CCS 1 de 400 amperes; si se emplea uno de 200 amperes los tiempos aumentan a 130 y 200 minutos, respectivamente.

El eM2 inicialmente estará disponible configurado para una caja de 26 pies para operaciones de redilas, caja seca de plataforma plana o caja refrigerada. Para los operadores refrigerados, hay disponible una opción de toma de fuerza eléctrica (ePTO), que permite elegir entre unidades de refrigeración que pueden funcionar con la energía de la batería de alto voltaje del vehículo.



SEGURIDAD Y CONECTIVIDAD

El eM2 viene de serie con el conjunto de sistemas de seguridad Detroit Assurance, que incluye Active Brake Assist 5.0, control de crucero adaptativo a 0 mph y advertencia de cambio de carril. Las características de seguridad estándar adicionales incluyen aviso de portón trasero, faros de luz alta inteligentes, limpiaparabrisas/faros automáticos y asistencia de colisión de deslizamiento lateral. De hecho, el camión está configurado con una protección a la batería contra impactos laterales para proteger este componente en caso de colisión.

Los administradores de flotas apreciarán la oferta de vehículos conectados de Detroit Connect, que ofrece nuevos servicios electrónicos y brinda información de carga y datos sobre el estado del vehículo en tiempo

real. Los administradores pueden monitorear el estado de la batería y el estado de carga de varias unidades en tiempo real y recopilar datos para informes de análisis posteriores al viaje. Esto puede ayudar a los conductores a maximizar la eficiencia energética y ampliar la vida útil de la batería y rango de viaje, lo que facilita la transición a la electricidad para los conductores.

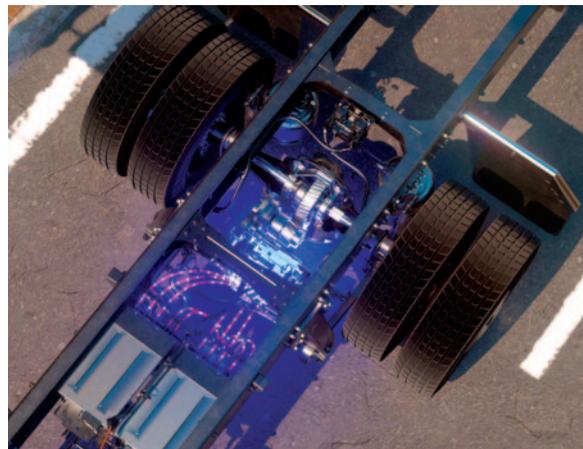
INTERIOR

Dentro de la cabina, los conductores encontrarán un tablero envolvente con dos pantallas de panel de vidrio en lugar de los indicadores analógicos tradicionales. La pantalla del panel A es totalmente personalizable para el conductor e incluye toda la información relacionada con el funcionamiento del vehículo, como el velocímetro y un indicador

de estado de carga. El panel B incluye una pantalla táctil con infoentretenimiento e información de navegación e información sobre el sistema de carga del vehículo. El volante estilo automóvil pone muchos otros controles al alcance de la mano del conductor.

Basado en la plataforma de servicio mediano y creado conjuntamente con los clientes para satisfacer las necesidades de las flotas del mundo real, el eM2 está construido y probado con los mismos estándares rigurosos de la marca. El eM2 se sometió a extensas pruebas de verano e invierno, así como a pruebas de choque y carreteras difíciles para poder operar en diversas condiciones y temperaturas.

Junto con el eCascadia, el eM2 también acumuló más de 1.5 millones de millas de prueba en innovación de clientes y flotas de experiencias impulsadas en una variedad de aplicaciones del mundo real. Estas pruebas de los clientes transformaron el proceso de prueba al recopilar la experiencia del rendimiento del vehículo en el mundo real, al tiempo que brindan a esas empresas la oportunidad de probar la integración de camiones eléctricos de batería en sus propias flotas. >>



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Detroit ePowertrain de 200 y 300 HP

BATERÍAS

- 194 y 291 kWh

TRANSMISIÓN

- Contínua

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Taperleaf dual

SUSPENSIÓN TRASERA

- Airliner, TufTrac, Haulmax/Primaax

Continuando con su esfuerzo por obtener experiencias del mundo real, Daimler Trucks North America comenzará a ejecutar un programa de innovación vocacional eM2 con líderes en la industria de fabricación de equipos para camiones y sus clientes para enfocarse en brindar soluciones cero emisiones para los requisitos únicos de clientes y aplicaciones profesionales. Este programa se enfoca particularmente en los segmentos de servicios públicos, barredoras, basureros, remolque y recuperación, y recolección de basura, y se diseñará para aprovechar al máximo el espacio del bastidor con un impacto mínimo en la mejora, especialmente en el segmento de servicios públicos.

"Lo que es único acerca de las aplicaciones vocacionales es que muy rara vez Daimler construye un camión vocacional con el que no tiene que asociarse con otra persona que coloca el equipo en la parte trasera de ese camión", dijo Brian Daniels, vicepresidente de vocacional de Daimler. cuentas nacionales. "Es importante que colaboremos con nuestros socios para llevar la solución correcta al mercado, una que sea fácil de empaquetar y fácil de integrar para nuestros socios fabricantes de camiones".

Mientras los ingenieros exponen la eM2 para los clientes vocacionales, comenzarán con una



especificación ligeramente diferente de la versión P&D del camión. En el nivel de innovación vocacional, vendrá con hasta 330 kWh de capacidad de batería utilizable con un alcance objetivo de 150 millas, según la aplicación. Se ofrecerá con distancias entre ejes de entre 155 y 220 pulgadas. Lo más significativo es que solo tendrá un espacio saliente en la parte trasera de la cabina de 10 pulgadas para la batería. También admitirá opciones ePTO eléctricas y mecánicas para equipos de carrocería hidráulicos y alimentados por batería que utilizan la batería HV del vehículo.

ATENCIÓN AL CLIENTE

Después de haber trabajado con muchos clientes de Freightliner en los últimos años para hacer la transición de sus flotas de camiones comerciales a electricidad, un equipo de expertos, Detroit eConsultants, puede conectar los puntos para los clientes, incluida la infraestructura del tamaño adecuado, la elección de los cargadores ideales, la navegación por reembolsos e incentivos, ayudando con la selección del sitio, brindando información de conectividad y ofreciendo



vocacional: **FREIGHTLINER EM2 2024**

opciones de almacenamiento de energía y fotovoltaica, y más.

También presentan a los clientes la línea completa de cargadores eFill de Detroit, evalúan los ciclos de trabajo y ayudan a identificar formas de hacer que los camiones eM2 funcionen de manera eficiente. El sistema de gestión de cargadores de Detroit brinda a los administradores de flotas información para comprender los patrones de consumo de energía de sus flotas y crear un cronograma de carga que reduzca el costo por milla.

Con más del 90% de la base de distribuidores de Freightliner que ha completado un curso de capacitación exclusivo de EV Masters Sales, los distribuidores están completamente equipados para responder preguntas sobre vehículos eléctricos y evaluar los mejores casos de uso para las aplicaciones eCascadia y eM2, así como para identificar reembolsos de vehículos eléctricos potencialmente relevantes en una base de datos especializada. "Estamos tratando de dar un vuelco, ya sabes, una sola fuente de energía que usamos durante 100 años, y simplemente no queremos entregarles a nuestros clientes un camión eléctrico o impulsado por hidrógeno y decir, está bien, ahí lo tienes, que tengas un buen día, el resto depende de ti", dice Aneja. "Queremos apoyarlos en cada paso del ecosistema y cada paso del viaje porque este es un tema nuevo para todos nosotros".

Por el lado de la financiación, donde se necesitan opciones privadas para respaldar las implementaciones comerciales de vehículos eléctricos, Daimler Truck Financial ofrece un conjunto completo de productos de financiación específicamente adaptados tanto a los vehículos como a la infraestructura de carga, incluidas las opciones de arrendamiento y préstamos minoristas, líneas de crédito renovables para clientes, financiación de planes de piso y préstamos inmobiliarios y de construcción. La estructura de arrendamiento permite una disminución en la inversión inicial, lo que hace que los vehículos eléctricos sean más accesibles para flotas de todos los tamaños, y ayuda a controlar los costos de pasar a la electricidad con pagos predecibles y los términos y condiciones habituales de riesgo de fondo relacionados con el arrendamiento. 



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





COMODIDAD ABSOLUTA

SCANIA SERIE S 2024

LAS NUEVAS CABINAS DE SCANIA SON MÁS LUJOSAS Y ESPACIOSAS, CON UNA EXCELENTE VISIBILIDAD, SUELO PLANO QUE LAS HACE MÁS AMPLIAS Y GRAN CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO. Y SI CONSIDERAS QUE LA MARCA YA ERA RECONOCIDA POR SUS GRANDES INTERIORES, IMAGINA NADA MÁS EL NIVEL QUE HAN ALCANZADO AHORA. »

Scania, un fabricante sueco, es uno de los líderes en el transporte de larga distancia, no solo en Europa, donde es ampliamente conocido, sino en todo el mundo.. La más reciente generación de la Serie S, presentada hace pocos años, trajo consigo un nuevo modelo entre sus cabinas dormitorio con piso plano. En el diseño de las cabinas tomaron en cuenta hasta el más mínimo detalle para responder a las demandas actuales y futuras de sus clientes. La nueva generación de cabinas modulares refleja la identidad y el diseño característicos de Scania, y están fabricadas en la fábrica de Oskarshamn, Suecia.

El diseño básico de las cabinas fue desarrollado en estrecha colaboración con la empresa hermana de Scania, Porsche Engineering. La nueva gama de cabinas no tiene ninguna pieza en común con la gama de cabinas existente de Scania, pero naturalmente se han trasladado y desarrollado todos los aspectos positivos de las cabinas de Scania.

DISEÑO

En lo que se refiere al exterior, la marca ha dado máxima prioridad a aspectos relacionados con la aerodinámica y, por lo tanto, con el consumo de combustible. Todas las superficies (delantera, laterales e incluso la parte inferior del vehículo), se han optimizado para lograr una resistencia mínima al viento. Todos los componentes se han diseñado teniendo esto en cuenta, incluso los limpiaparabrisas, los espejos retrovisores y las distintas luces. Hasta los deflectores de aire y los carenados laterales se han integrado cuidadosamente



en el diseño general, y se les ha prestado la misma atención durante la fase de desarrollo.

La nueva generación se ha desarrollado haciendo hincapié en una serie de aspectos generales: entorno del conductor, economía de combustible, uso óptimo del espacio interior, seguridad y máxima fiabilidad. Estos requisitos han impulsado el trabajo de desarrollo de la cabina y se reflejan tanto en los detalles como en el diseño general. Con el sis-

tema modular de Scania, habrá un total de 24 modelos de cabina diferentes una vez que estén a la venta todas las variantes. Esto ofrece una posibilidad de personalizar la solución adecuada para el cliente según el tipo de área de aplicación, independientemente de si lo más importante es el espacio interior, la economía de combustible, la máxima comodidad o la máxima capacidad de carga.

En las estructuras de la cabina se ha utilizado acero de alta resistencia. Se ha dado forma a los distintos elementos estructurales comprimiéndolos o enrollándolos antes de unirlos mediante distintas técnicas de soldadura, soldadura láser o técnicas adhesivas de alta tecnología, creando una estructura monocasco especialmente robusta.

INTERIOR

Independientemente de la cabina que elijas, dispondrás de un espacio interior generoso, incluso más que antes. Esto se debe en parte a un diseño más eficaz y al hecho de que la longitud interna de la cabina ha aumentado en 2 pulgadas cm y la altura del techo se ha incrementado en la nueva generación; 4 pulgadas en las cabinas de techo estándar y 6.3 pulgadas en las de techo elevado. ¡Muchísimo espacio! En lo más





EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- 13 litros, 370 a 540 HP y 1,400 a 1,990 lb-pie
- 16 litros, 520 a 770 HP y 1,990 a 2,730 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automáticas de 8 (8+1) y 12 (12+2) velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos
- Neumática

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática

alto de la gama se encuentra la nueva cabina S, que un piso totalmente plano y un espacio interior máximo, es la opción evidente para aquellos clientes que buscan funciones de descanso, prestigio y facilidad de uso.

En todas las cabinas la posición básica del conductor se ha desplazado 2.55 pulgadas hacia el parabrisas y 0.8 pulgadas hacia el lateral, en comparación con la generación de cabinas actual. Las razones de este cambio son varias, pero la más importante tiene que ver con las mejoras de la posición del conductor en lo que se refiere a seguridad, visibilidad



y espacio interior (especialmente para la cama y el rango de ajuste del asiento).

Las nuevas cabinas ofrecen una mejor visibilidad gracias a ventanas más amplias, un tablero más bajo, paneles de puertas más estrechos y pilares A optimizados. Además, los espejos de las cabinas de la Serie S tienen una función de gran angular, son eléctricamente ajustables, están calefactados y cuentan con un eficaz sistema de amortiguación antivibración. Las cabinas están preparadas para instalar cámaras de manera opcional y en el lugar de alguno de los espejos.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

La nueva Serie S de Scania tiene disponibles dos mecánicas, ambas muy eficientes y que cumplen con la estricta norma ambiental Euro 6, aunque también está disponible con motores Euro 5, Euro 4 y Euro 3, para países con normas ambientales menos severas que las de la Unión Europea. El primero de ellos es un seis cilindros de 13 litros cuya potencia oscila de 370 a 540 caballos de fuerza, con un par motor de 1,400 a 1,990 lb-pie. Si requieres más potencia, está disponible un V8 de 16 litros cuyo caballaje va de 520 a 770 HP y cuyo torque va de 1,990 a 2,730 lb-pie. >>>



En lo que se refiere a la transmisión, están disponibles una sencilla transmisión de 8 velocidades, resistente y compacta; otra de 8+1 velocidades, con ventajas similares y una relación súper corta para maniobras a baja velocidad. Además, existe una caja de 12 velocidades cuyas relaciones de pasos cortos combinan un peso ligero con la facilidad de conducción y una 12+2 para aplicaciones que demandan una potencia de tracción adicional a baja velocidad. Esta última fue diseñada para generar un menor consumo y es indicada para el transporte de larga distancia y regional, así como para aplicaciones de construcción pesadas.

SEGURIDAD

La nueva generación de la Serie S puede ir equipada con airbags cortina de protección en caso de vuelco que van integrados en el techo de la cabina, un equipamiento que hasta ahora no se había utilizado nunca en camiones. Junto con el uso del cinturón de seguridad, los airbags cortina de protección en caso de vuelco son una característica de seguridad crucial para evitar uno de los tipos de accidente con consecuencias graves en los que se ven implicados los camiones: el conductor queda atrapado debajo de la cabi-



del mundo: **SCANIA SERIE S 2024**

na si el camión vuelca, por ejemplo, tras una acción brusca que hace que el camión se salga de la carretera.

En resumen, la nueva Serie S de Scania eleva aún más el ya alto estándar al que la marca sueca nos tiene acostumbrados con sus camiones de larga distancia. Motores eficientes y potentes combinados con cabinas amplias y ergonómicas que hacen las delicias de los conductores que tienen que pasar muchos días a bordo de ellas, hacen de estos camiones un rival duro de vencer en el competido segmento de arrastres de larga distancia. **TL**





LA OPCIÓN CORRECTA



T 480
RENAULT TRUCKS



480

RENAULT TRUCKS
T 480

W-710-GR

520

GR



SIGAN AL LÍDER



FORD TRANSIT 2024

LA TRANSIT LLEGÓ HACE CASI DIEZ AÑOS PARA REVOLUCIONAR EL SEGMENTO DE LAS VANS DE CARGA DE TAMAÑO COMPLETO, TIEMPO EN EL QUE SE HA CONSOLIDADO COMO LA OPCIÓN MÁS INTERESANTE GRACIAS A UNA ACERTADA COMBINACIÓN DE MOTORES, GRAN CAPACIDAD DE CARGA, EQUIPAMIENTO Y ASISTENCIAS, E INCLUSO UN DISEÑO ATRACTIVO, QUE LE OTORGAN TODOS LOS ARGUMENTOS NECESARIOS PARA LIDERAR EL MERCADO. »

Es raro que el mercado reciba calurosamente a un vehículo nuevo, especialmente entre los vehículos comerciales, donde el refrán “más vale malo por conocido que bueno por conocer” es especialmente verdadero, pues la certeza y confiabilidad son cartas muy importantes cuando tu negocio se trata de mover mercancía. Aún así, fue sorprendente la respuesta que tuvo la Transit cuando llegó a Estados Unidos en 2015, y es el único vehículo en su clase que ha mantenido un crecimiento sostenido de ventas año tras año. Disponible como versión de carga, de pasajeros o crew, utiliza tecnología de punta para asistir al conductor y mantenerte seguro en el camino. Con una dirección suave y responsiva, una cabina bastante silenciosa y una numerosa cantidad de configuraciones, es fácil crear una van que satisfaga todas y cada una de tus necesidades.

El mayor logro de la Transit es que su construcción “uni-body” es completamente diferente a la más común en la industria, la de carrocería sobre chasis. Es un vehículo sumamente versátil, pues está disponible en más de doce combinaciones de carrocería y motor; además de ofrecer un amplio espacio para carga, mejor desempeño y economía de combustible, comodidad, tecnología y seguridad.

El volumen de carga detrás de la primera fila de asientos va de 246.7 pies cúbicos en la versión corta hasta 487.3 pies cúbicos en la extendida; pero si aún así te falta espacio, puedes quitar el asiento del pasajero para aumentar la capacidad a 285 y 542.2 pies cúbicos, respectivamente. En cuanto a la carga máxima, comienza en 3,020 libras y alcanza las 4,590 libras. En medio de estas dos cifras, hay más de 90 diferentes capacidades de carga, así que por variedad no paramos.

La versión Crew puede llevar a cinco personas



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- V6 de 3.5 litros, 275 HP y 262 lb-pie
- V6 EcoBoost de 3.5 litros, 310 HP y 400 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática de 10 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente tipo MacPherson

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos

PRECIO

- Desde \$47,165



en dos filas de asientos, y es la más reciente en sumarse a las ya conocidas versiones de pasajeros, carga, chasis y cutaway. Si algo no está roto, ¿para qué arreglarlo? Por eso la Transit mantiene el gran acceso al área de carga y un freno de estacionamiento eléctrico en todas las versiones de GVWR de hasta 9,500 libras, lo cual aumentó en un 50% el espacio entre los asientos. También hay una nueva consola central opcional que ofrece más de 7" de espacio para las piernas y la consola superior ahora es opcional, lo cual provee más espacio al estar de pie.

Uno de los paquetes de equipamiento más interesante es el Parcel Delivery, que añade a lo arriba mencionado puertas traseras 50/50 con bisagras y 253 grados de apertura, además de iluminación completa para las vans de carga para facilitar las operaciones tempranas y tardías. Esta opción también elimina los reposabrazos de ambos asientos, lo cual facilita el acceso al área de carga desde la cabina. >>





DISEÑO

Si bien la Transit es un vehículo utilitario, los diseñadores se las arreglaron para darle una apariencia llamativa; basta echar un vistazo a los alargados faros que enmarcan la gran parrilla trapezoidal con trapezoides cromados y el logotipo en el centro. Las defensas de plástico negro no son precisamente atractivas, pero sí muy útiles para mantener lo más pulcra posible la apa-

riencia de este tipo de vehículos y evitar en la medida de lo posible visitas al taller.

Encontrar una a tu medida será cosa fácil, pues puedes elegir entre tres diferentes largos y tres alturas para el techo. Fuera de la parte delantera, la Transit es toda una utilitaria, con la conveniente -aunque poco sexy- forma de caja de zapatos. En la parte trasera encontramos dos puertas de hoja de piso a techo que abren hasta

270 grados para algunas versiones. Además, a partir de este año puedes ordenar una puerta corrediza en el lado del conductor además de la que ya estaba disponible del lado del pasajero.

INTERIOR

La cabina de la Transit es por mucho el más atractivo del segmento, pues tiene cierto parecido con el del Focus -aunque pensado para una mayor practicidad- y tiene un volante que equipara el reciente sistema de dos palancas para controlar el "infotainment" que para este año es el SYNC 3, el cual tiene un mejor rendimiento, reconocimiento de voz y navegación a través de la interfaz. Mención honorífica merece el hecho de que el equipamiento de serie incluye cámara de reversa y enganche de remolque con sistema de asistencia. Los controles están muy bien posicionados, especialmente la palanca de cambios, montada al centro de la consola, la cual resulta más práctica que la tradicional palanca en la columna de la dirección. Por supuesto, hay una gran cantidad de áreas de almacenamiento para que lleves todo lo que necesitas, además de cinco portavasos en la parte delantera y espacio adicional para cuatro botellas de agua. >>



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"/>



Los asientos delanteros son planos pero cómodos y ajustables en varias posiciones, con controles que son fáciles de alcanzar. Su naturaleza utilitaria queda revelada una vez más por los compartimentos de carga -opcionales en algunas versiones-; en las de techo alto, por ejemplo, el espacio arriba de los asientos delanteros es aprovechado con una repisa para acomodar cosas. Algunas de las novedades más recientes incluyen una ubicación más alta para la cámara de reversa en los modelos de techo medio y alto, así como unos espejos retrovisores eléctricos calefactados con direccionales integradas. Además, hay un nuevo estéreo con Bluetooth con una entrada de audio y un micrófono.

MOTORES Y TRANSMISIÓN

La Transit tiene dos mecánicas disponibles de gasolina, un V6 FlexFuel de 3.5 litros de 275 HP y un EcoBoost de 3.5 litros con 310 HP. Eso sí, la variedad se acabó a la hora de la transmisión, pues solo está disponible con una automática de 10 velocidades (sí, leyeron bien, d-i-e-z cambios), aunque su desempeño y eficiencia son tan buenos que ni los más románticos extrañarán el tercer pedal, especialmente si consideramos lo cansado que puede ser pasar toda la jornada subiendo y bajando velocidades en medio del tráfico ciudadano. Hubo un escaqueo con traer un motor diésel a nuestro país, pero se quedó en buenas intenciones.

SEGURIDAD

La Ford Transit recibió cuatro estrellas en la calificación general por parte de la Administración Nacional para la Seguridad en las Carreteras y el Transporte (NHTSA por sus siglas en inglés). Esto porque viene equipada con frenos de disco en las cuatro ruedas con ABS de serie, así como control de estabilidad con tecnología que limita el balanceo, bolsas de aire frontales y de cortina para pasajero y conductor. Además, también lleva de serie un sistema de monitoreo de presión de llantas.

Desde hace un par de años incrementaron la seguridad activa al incorporar un sistema para evitar colisiones con frenado automático que, como su nombre lo indica, detiene la van si



detecta un choque inminente y el conductor no toma las acciones necesarias. También lleva como equipamiento de serie un sistema de Alerta de Colisión Frontal, Frenado Post-Colisión y Sistema de Mantenimiento de Carril, entre otros. Una de las más recientes adiciones de este rubro es una cámara con visión de 360 grados, la cual te permite saber qué pasa a tu alrededor para moverte de manera más segura.

Han pasado ya varios años desde que Ford trajo la Transit a Estados Unidos y el la aceptación del público a lo largo del tiempo ha dejado claro que los mandamases de la firma del óvalo dieron justo en el blanco con esta van que, desde su lanza-



miento, no solo lideró el segmento, sino que lo revolucionó. Hoy enfrenta competidores más capaces, como la ProMaster de Ram o la Sprinter de Mercedes-Benz; sin embargo, la Transit se mantiene como la referente del segmento. 

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.



Multifacética

FORD MAVERICK 2024

Cuando buscas versatilidad en un empaque de tamaño contenido, las pickups son tu mejor opción. Y más si hablamos de la recién llegada Maverick, que incorpora varias soluciones para hacer la vida más fácil, con la conveniencia de una caja para cargar cosas y un manejo como de automóvil. Si a eso le sumas un rendimiento de combustible de hasta 40 mpg para la versión híbrida, tienes el paquete completo.



Ford tiene claro que las pickups son uno de los modelos favoritos del público, no por nada la F-150 es el vehículo de pasajeros/trabajo más vendido. Por eso, no nos extrañó cuando el año pasado conocimos una pickup compacta llamada Maverick, la cual servirá como la pickup de entrada en la alineación de Ford y se ubicará debajo de la Ranger. Se ofrecerá con dos opciones de motor diferentes, incluido un híbrido, con configuración de tracción delantera como estándar y un sistema de tracción total como opcional. La mejor parte, sin embargo, es su precio, pues el modelo de entrada, el XL, puede ser tuyo desde \$23,400.

Ciertamente, Ford considera la Maverick como una camioneta, y aunque ciertamente lo es, creo que la mejor manera de verla es menos como una camioneta y más como un vehículo multipropósito notablemente flexible y utilizable. Digo esto porque para muchas personas "pickup" es un término que tiene connotaciones que sugerirían usos específicos, y la Maverick es realmente una maestra de la flexibilidad.

La Maverick 2024 es uno de esos vehículos raros que casi nos impresiona más por lo que no está que por lo que está. Eso es porque lo que no existe es algo que está presente no solo en el mundo del automóvil, sino en muchos aspectos de la vida: la pretensión. El contenido de pretensión de la Maverick es casi nulo. Cuando quitas la pretensión, lo que queda es una máquina extraordinariamente inteligente, honesta, flexible, práctica, eficiente y atractiva, y esa máquina es incluso barata. Nos gusta mucho lo que la Maverick es.

Tiene todas las capacidades de una camioneta pequeña de doble cabina con un poco de almacenamiento cerrado adicional, y viene en un paquete que es más que aceptable para los compradores modernos y convencionales. Si combinas todas las cosas que la Maverick es capaz de hacer y agregas la notable eficiencia de combustible del modelo híbrido base y el precio inicial de \$19,995, entonces la verdadera pregunta es por qué diablos querría alguien comprar un crossover como la Toyota RAV4 o la Honda CR-V.

DISEÑO

La Maverick se basa en la misma plataforma C2 que la Bronco Sport y la Escape con tracción delantera. Se ve bastante decente para el rango de precios en el que se encuentra. La parrilla está atravesada por una franja





que se extiende hacia los faros para poner un toque interesante de diseño. La mitad inferior de la defensa delantera, la defensa trasera completa y los faldones laterales están hechos de plástico negro. Viene con faros halógenos de serie, pero también hay disponibles LED.

Esta camioneta viene con rines de 17 y 18 pulgadas en una variedad de diseños. Las llantas para todas las estaciones de sección 225/65 se ofrecen de serie. Los neumáticos todo terreno están disponibles en dos tamaños diferentes: 225/65 y 235/65. Si te decides por el paquete de remolque 4K, obtendrás neumáticos 225/60. La Maverick se ofrece en una sola opción de estilo de cabina y tamaño de caja. Viene con un diseño SuperCrew con una cama de 4.5 pies. Ford llama a esto el Flexbed. Está repleto de características estándar y oportunidades para transformar la caja de carga en un espacio de creación completo. También viene con ganchos de amarre móviles, para que sea mucho más fácil atar cosas. ¿Quieres colores para elegir? Tienes nueve disponibles, de los cuales sólo dos tienen un costo adicional de \$495 dólares. >>



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- 4L de 2.5 litros/Eléctrico con 191 HP y 155 lb-pie
- 4L de 2.0 litros con 250 HP y 277 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática CVT
- Automática de 8 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente McPherson

SUSPENSIÓN TRASERA

- Independiente con brazo oscilante
- Independiente multibrazo



INTERIOR

El Maverick tiene un diseño ordenado dentro de la cabina. Cuenta con asientos de tela en la versión base, asientos de tela escocesa en la intermedia y de cuero sintético en la superior Lariat. Detrás del volante hay una pantalla de 4.2 pulgadas en el cuadro de instrumentos,

pero si escoges la versión Lariat la pantalla crece a 6.5 pulgadas. Esta pickup compacta viene de serie con un sistema de infoentretenimiento con pantalla táctil de ocho pulgadas. Es compatible con Apple CarPlay y Android Auto. También viene con dos puertos USB como estándar y puede tener dos más por un poco de

dinero adicional. Incluso la carga inalámbrica está disponible.

Ford también ha introducido un sistema de sujeción integrado aquí o una variedad de accesorios extraíbles como portavasos y ganchos para bolsas de supermercado. Algunas de las otras sutilezas estándar y opcionales incluyen: dos fuentes de alimentación precableadas de 12 voltios en la caja, tomacorrientes en caja y cabina de 110 voltios, iluminación en la caja, asientos traseros abatibles y almacenamiento debajo del asiento y entrada sin llave. >>



camioneta: **FORD MAVERICK 2024**

PHOENIX GAGA
FOLIE À DEUX
JOKER

THE WORLD IS A STAGE

10.04.24





MOTOR Y TRANSMISIÓN

La Ford Maverick estará disponible con dos motores diferentes. La opción estándar es un sistema de propulsión híbrido con un motor de cuatro cilindros y 2.5 litros que genera 162 caballos y 155 libras-pie de torque; combinado con el motor eléctrico, puede producir hasta 191 caballos. La potencia se envía a las ruedas delanteras a través de una transmisión CVT que no es nuestra favorita, pero al menos ayuda a lograr una buena economía de combustible junto con el sistema híbrido. ¿Qué tan bueno? Ford dice que el rango estimado por la EPA proyectado

es de 40 mpg. Puede viajar hasta 500 millas con un tanque lleno de gasolina. Esas son cifras bastante buenas para una camioneta'.

El otro motor es el EcoBoost de 2.0 litros y cuatro cilindros que genera 250 caballos y 277 libras-pie de torque. Este es idéntico al

que monta la Bronco Sport. Este propulsor está disponible con un sistema de tracción total y está asociado a una caja de cambios automática de ocho velocidades que se comporta mucho mejor que la CVT de la versión estándar. >>



WHY ADVERTISE WITH ARBOL PUBLISHING

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



automundo

TRANSPORTE LATINO

MODA

ESTILOHOGAR

¿Qué pasa? VEGAS

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

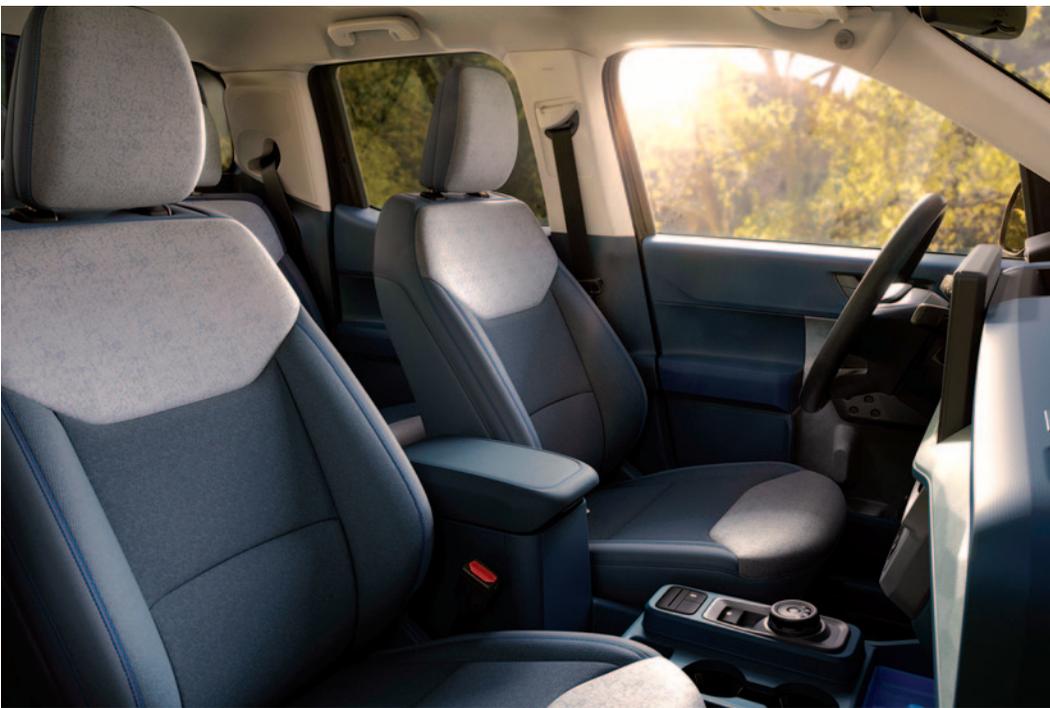


HISPANIC DEMOGRAPHICS

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

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

ARBOL
PUBLISHING



podía ser de otra manera, hay una edición especial de lanzamiento, la First Edition, que añade varias características de confort y estética como un techo corredizo eléctrico, techo negro, rines de 18 pulgadas, etc. Curiosamente, viene equipada con el sistema de propulsión híbrido -el EcoBoost es opcional- y puede ser tuya por sólo \$1,495 adicionales.

La Maverick puede remolcar hasta 2,000 libras en la versión básica, pero si optas por el motor EcoBoost, puedes aprovechar el paquete de remolque 4K que te permitirá remolcar hasta 4,000 libras. La capacidad máxima de carga útil está clasificada en 1,500 libras con ambos motores. Como no

Por último pero no por ello menos importante está el tema del precio. La Maverick es una pickup compacta asequible, pues la versión de entrada (XL) está en \$23,930, mientras que si te das vuelo y eliges una Lariat EcoBoost con doble tracción el precio arranca en \$34,960.

Una de las cosas más interesantes de la Maverick es que es un vehículo sumamente

práctico, perfecto para transportar mercancía no muy voluminosa o llevar las bicicletas de tu familia para un paseo de fin de semana (de hecho, Ford tiene varios tutoriales sobre cómo hacer las adaptaciones necesarias a la camioneta por muy poco dinero). Sin duda, en Dearborn tienen claro que este vehículo es para gente que no necesita una pickup mediana -ya no digamos de media tonelada-, pero que quiere acceder a la conveniencia de este tipo de vehículos sin gastar mucho dinero. [7TL](#)





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

DIABETES Y EL DOT

DIABETES Y EL EXAMEN FÍSICO DEL DOT

LA DIABETES ES UNA CONDICIÓN QUE PODRÍA EVITAR QUE TE DEDIQUES DE MANERA PROFESIONAL AL TRANSPORTE, POR LO CUAL ES IMPORTANTE QUE CUIDES LOS NIVELES DE AZÚCAR EN SANGRE, ESPECIALMENTE SI SABES QUE TIENES ESTE PADECIMIENTO. PERO, AÚN CON ESTA ENFERMEDAD EN TU VIDA, ES POSIBLE TENER UNA CARRERA PROFESIONAL EN EL TRANSPORTE. »



“¿Pasaré el examen físico del DOT si tengo diabetes?” es una pregunta crucial que miles de profesionales del transporte hacen cada año. Tener diabetes no significa que no puedas aprobar un examen físico del Departamento del Transporte (DOT por sus siglas en inglés). De hecho, muchas personas con diabetes pueden obtener un certificado médico del DOT. Sin embargo, es importante comprender los requisitos para aprobar el examen físico a fin de garantizar el éxito.

Con la preparación adecuada y la ayuda de tu proveedor de atención médica, puedes estar seguro de tus probabilidades de obtener un certificado médico. Investigar con anticipación y ser consciente de qué esperar durante el examen ayudará a lograr resultados exitosos. Si sigues pasos como estos, tienes excelentes posibilidades de aprobar tu examen físico del DOT con diabetes. ¡Buena suerte!

¿EL DOT HACE LA PRUEBA DE DIABETES?

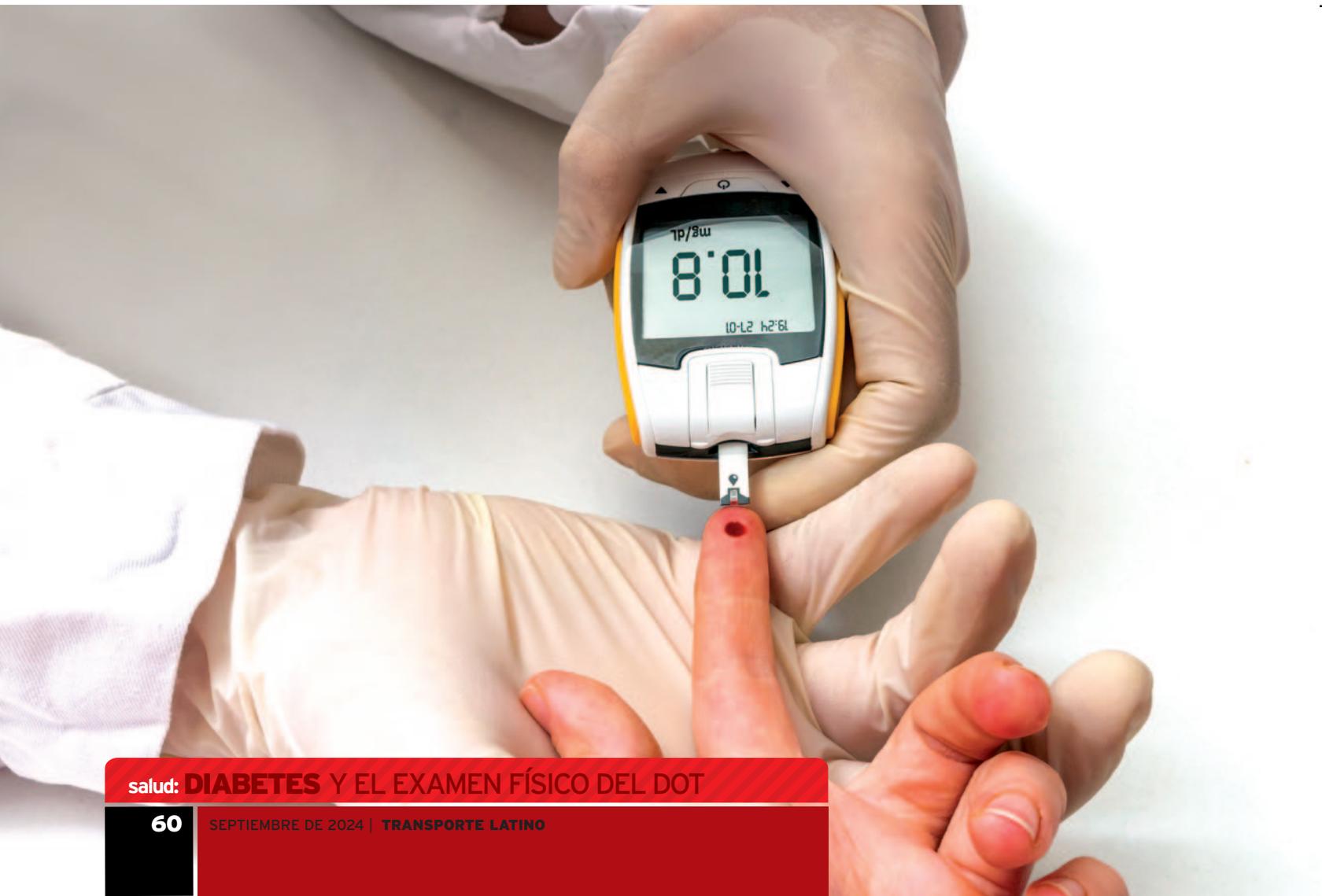
La respuesta corta es no, al menos no directamente. Sin embargo, el examinador médico del



DOT puede hacerte preguntas sobre tu historial médico y hábitos de estilo de vida que indicarían un factor de riesgo para desarrollar diabetes u otras afecciones relacionadas con una dieta poco saludable o la falta de ejercicio. Esto podría dar lugar a más pruebas si lo consideran necesario.

Si surge algo durante tu examen físico que le preocupe, el médico puede ordenar pruebas adi-

cionales, como niveles de azúcar en sangre y pruebas de tolerancia a la glucosa. Entonces, si bien los exámenes físicos del DOT no analizan directamente la diabetes, pueden ayudar a detectar riesgos potenciales antes de que se conviertan en problemas graves. Sé abierto y honesto con tu médico durante tu examen para que no se pase por alto ninguna información importante.





¿PUEDO APROBAR MI EXAMEN FÍSICO DOT SI TENGO DIABETES?

Sí. Puedes aprobar un examen físico del Departamento de Transporte si tienes diabetes siempre que cumplas con ciertas condiciones y mantengas un estilo de vida saludable. Es posible que tu condición preexistente

no limite tu capacidad para transportar mercancías o pasajeros de manera segura, pero requerirás un poco de cuidado y preparación adicionales de tu parte.

Antes de realizar el examen físico del DOT, asegúrate de que tus niveles de azúcar en sangre estén dentro del rango aceptable y de que tengas todos los documentos

necesarios de tu médico que indiquen que puedes conducir de manera segura. Dependiendo del tipo de diabetes, es posible que debas proporcionar documentación que demuestre el control exitoso de tu afección, como resultados de laboratorio recientes o recetas tomadas para el control de la diabetes. >>

¡No asumas riesgos!

Rastreo Satrack GPS

Te alerta cuando encienden o mueven tu camión sin autorización.

¡COTIZA AHORA!

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

satrack

▲ Vehículo Encendido X

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



Es probable que tu proveedor de atención médica desarrolle un plan para ti que describa los pasos específicos que debes seguir para conducir de manera segura en tu trabajo. Esto podría incluir controles periódicos y seguimiento de su salud, incluidos los niveles de azúcar en sangre, el uso de medicamentos y otras opciones de estilo de vida, como dieta y ejercicio. Trabajar estrechamente con tu médico puede ayudarte a mantenerte saludable mientras viajas.

¿CUÁLES SON LOS PASOS COMUNES DURANTE UN EXAMEN FÍSICO DEL DOT?

- Se toman medidas de altura y peso.
- Se realiza una prueba de visión general, como comprobar si hay daltonismo o problemas de visión periférica.
- Se controlan la presión arterial y la frecuencia del pulso.
- Se puede solicitar una muestra de orina para

verificar la presencia de drogas en el sistema.

- El examinador busca signos físicos de discapacidad o enfermedad que harían inseguro conducir un vehículo comercial.
- Se realizan pruebas de audición para detectar cualquier discapacidad auditiva que pueda interferir con la conducción segura.
- También se realiza un examen físico detallado, que incluye escuchar el corazón y los pulmones, comprobar los reflejos y la fuerza muscular y observar la postura.
- Por último, el examinador médico revisará tu historial médico completo.

REQUISITOS FÍSICOS DEL DOT SOBRE LA DIABETES

Los requisitos físicos del DOT se actualizaron recientemente para incluir más información sobre la diabetes. Todos los conductores ahora deben proporcionar al examinador del DOT una declaración escrita firmada por un profesional médico que indique si tienen diabetes o no y, de ser así, cómo se está controlando. Luego, el examinador debe evaluar la capacidad del conductor para operar con seguridad un vehículo de motor a pesar de las limitaciones causadas por su condición. >>



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





Los conductores también deben realizar un seguimiento de sus niveles de azúcar en sangre mientras conducen, ya que esto les ayudará a determinar cómo se encuentran físicamente y qué tan bien pueden controlar su diabetes. Además de esto, es importante que los conductores sean conscientes de los posibles efectos secundarios de los medicamentos utilizados para tratar la enfermedad.

Si tienes diabetes y estás tomando insulina para controlar tu nivel de azúcar en la sangre, es importante que traigas tu análisis de laboratorio reciente (últimos 4 meses) a tu examen físico DOT. Esto debe incluir tanto los niveles de glucosa en sangre en ayunas como los de HGA1C. También debes haber usado insulina durante al menos 3 meses antes del examen para poder aprobar el examen físico. ¡Asegúrate de estar al día con tus pruebas de laboratorio antes de acudir a tu cita!

- Controla tu nivel de azúcar en la sangre: esto es lo más importante que puedes hacer para aprobar tu examen físico con diabetes. Controlar constantemente tus niveles de azúcar en sangre te dará más posibilidades de aprobar el examen físico.

- Haz ejercicio con frecuencia: el ejercicio regular ayuda a controlar el nivel de azúcar en la sangre y a mejorar la salud general, ambos componentes clave para aprobar cualquier examen médico. Asegúrate de consultar con un médico antes de comenzar cualquier nueva rutina de ejercicios.

- Consume comidas saludables: consumir comidas bien equilibradas que incluyan carbohidratos complejos, proteínas magras y muchas frutas y verduras ayudará a mantener buenos niveles de glucosa en sangre durante todo el día.

- Asiste a todas las citas con el médico: mantenerse al día con todas las pruebas y exámenes recomendados es crucial para tu salud y tu carrera.

Es importante comprender que el examen físico DOT no tiene requisitos específicos de azúcar en sangre aparte de la siguiente noción.

Si tu nivel de azúcar en sangre es superior al 8%, se te pedirá que tomes medidas adicionales para volver a alcanzar el rango normal. Se considera que el rango nor-



mal es inferior al 5.7%.

Ten en cuenta que es necesario que los conductores profesionales mantengan un nivel saludable de azúcar en sangre y una salud general. La diabetes se puede controlar con medicamentos adecuados, dieta, ejercicio y visitas periódicas al médico. Dependiendo de los resultados de tu prueba,

es posible que también debas considerar cambios en el estilo de vida que puedan ayudarte a mantener niveles normales de azúcar en la sangre a largo plazo. Con las medidas preventivas adecuadas, puedes asegurarte de que tu examen físico del DOT se realice sin problemas en todo momento.

Si eres un conductor comercial y tienes

diabetes, se recomienda que hables con tu médico sobre cualquier instrucción especial o restricción relacionada con tu condición al conducir. Es posible que te recomienden que controles tus niveles de azúcar en sangre antes y durante los viajes largos. Además, pueden recomendar suministros especiales de emergencia, como refrigerios o tabletas de glucosa, en caso de niveles altos o bajos de azúcar en la sangre mientras estás de viaje. Tu médico trabajará estrechamente contigo y te brindará orientación sobre la mejor manera de controlar tu diabetes en el futuro.

NIVELES ACEPTABLES DE AZÚCAR EN SANGRE PARA LAS PERSONAS CON DIABETES

Los niveles aceptables de azúcar en sangre varían según el individuo y su rutina de control de la diabetes. En términos generales, para las personas con diabetes tipo 1, se considera aceptable un nivel de glucosa en sangre en ayunas de entre 70 y 130 mg/dl. Para las personas con diabetes tipo 2, los niveles de glucosa en ayunas deben estar entre 80 y 160 mg/dl. >>



Mientras tanto, los niveles de glucosa posprandial (después de las comidas) deben mantenerse por debajo de 180 mg/dl. Sin embargo, todas las personas deben intentar mantener sus niveles de azúcar en sangre lo más cerca posible de lo normal, normalmente en el rango de 80 a 120 mg/dl. Tu proveedor de atención médica puede proporcionarle objetivos más específicos según sus necesidades individuales.

¿CUÁLES SON LAS PAUTAS DE A1C PARA EL EXAMEN FÍSICO DEL DOT?

La prueba A1c es una medida de tus niveles promedio de glucosa en sangre durante los últimos dos o tres meses y es un factor importante para determinar si eres elegible para un examen físico del DOT. Según las pautas establecidas por la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA por sus siglas en inglés), las personas deben tener un nivel de A1c inferior al 8.5% para aprobar los exámenes físicos del DOT.

Si tu nivel de A1c es superior al 8.5%, no podrás obtener tu certificado médico hasta que hayas bajado a ese número o menos. En algunos casos, las personas con un nivel elevado de A1c aún pueden obtener un certificado médico. Pero sólo pueden hacerlo después de someterse a pruebas adicionales o proporcionar más información sobre su estado de salud general y su plan de control de la diabetes.

MÁS INFORMACIÓN SOBRE LA A1C Y LA DIABETES

Si no vives con diabetes, ¡todavía hay muchas cosas que puedes hacer para mantener tus niveles de azúcar en sangre bajo control! Simplemente modificar su dieta y hacer ejercicio regularmente son excelentes maneras de reducir la A1c. Esto se debe a que cuando las células tienen toda la energía que necesitan, no se produce el exceso de azúcar, lo que significa que llega menos cantidad al torrente sanguíneo. Entonces, si eliminas los alimentos azucarados y te aseguras de no comer en exceso, naturalmente comenzarás a ver una mejora en tus niveles de A1c. No requiere mucho esfuerzo pero las recompensas serán enormes. Entonces, ¿por qué no intentarlo hoy?

Tu examinador médico no te está persiguiendo. Quiere que pases el examen físico del DOT, pero también deben asegurarse de

CÓMO APROBAR EL EXAMEN FÍSICO DOT CON DIABETES

1. Haz que tu médico controle tus niveles de azúcar en sangre y A1C con anticipación.
2. Trae copias de tus resultados de laboratorio recientes, historial médico y cualquier medicamento relevante que estés tomando.
3. Asegúrate de llegar a la cita bien hidratado y haber comido adecuadamente.
4. Se honesto cuando se trata de revelar un diagnóstico pasado o presente, así como cualquier cirugía o tratamiento relacionado con la diabetes.
5. Informa al examinador si hay algún problema que pueda afectar tu capacidad para realizar el examen, como dolor en una extremidad asociado con la neuropatía diabética.
6. Llevar ropa y calzado cómodo para los componentes físicos del examen.
7. Sigue las instrucciones cuidadosamente durante las pruebas requeridas, como exámenes de la vista y análisis de orina. Esto ayudará a garantizar resultados precisos.



que estés sano y seguro antes de operar un vehículo motorizado comercial. Si tus niveles de A1c son altos, es importante hablar con tu médico de inmediato sobre qué medidas se pueden tomar para evitar más problemas de salud que puedan impedirte pasar el examen físico. En caso de fracaso debido a una diabetes no controlada o niveles elevados de A1c, ten la seguridad de que podrás volver a solicitarlo cuando todo vuelva a estar bajo control. Piensa en positivo: ¡todo esto es por tu propia seguridad! Recuerda: Tu salud y bienestar son lo primero.

¿LA PRUEBA DE ORINA DEL DOT EVALÚA EL AZÚCAR?

Sí, la prueba de orina DOT puede evaluar el azúcar. Es una parte importante de las pruebas de diabetes, así como de otras afecciones médicas. La prueba de orina del DOT busca glucosa en la orina, lo cual es una señal de que es posible que tu cuerpo no pueda procesar adecuadamente los azúcares o los carbohidratos.

Si se detectan niveles altos de glucosa, entonces podría indicar diabetes o síntomas prediabéticos. Es importante conocer esta información para poder implementar planes de tratamiento adecuados si es necesario. Así que no olvides hacerte la prueba. Después de todo, las pruebas son una parte vital de la atención médica. 



¿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?

¿Cuánto dinero puedes ganar transportando productos? Depende de varios factores, incluidas las tarifas de flete, los costos operativos y tus habilidades de negociación. A continuación explicaremos cómo establecer las mejores tarifas de flete en función de investigaciones, tendencias y datos.

Varios factores continúan aumentando los fletes durante la temporada de cosecha. Comprender las implicaciones de cada uno puede ayudarte a aprovechar la seguridad de las cargas y maximizar la rentabilidad.

Alta demanda: Durante la temporada de cosecha, un aumento de los cultivos en las regiones crea competencia a medida que los corredores y transportistas compiten por transportistas con el equipo y la capacidad para transportar cargas. Si bien los productos frescos requieren un transporte con temperatura controlada (lo que hace que los contenedores frigoríficos sean esenciales), estos camiones también transportan otros productos. Esto significa que la industria agrícola compite con otros sectores por este valioso recurso de transporte.

Peso de la carga y densidad de carga: Una paleta de productos delicados pero voluminosos, como la lechuga, que no se puede apilar fácilmente, puede aumentar las tarifas de flete debido al uso ineficiente del espacio. Una paleta de patatas densamente empaquetada, aunque más pesada que la lechuga, puede costar menos transportar porque es compacta y se apila fácilmente.

Costos de combustible: La refrigeración aumenta el consumo de combustible y aumenta los costos de combustible. Esto puede afectar significativamente las tarifas de flete.

Disponibilidad limitada: Los principales transportistas están bien preparados para la temporada de cosecha y despliegan camiones en áreas durante las épocas pico de cosecha. Aun así, la demanda de contenedores frigoríficos a menudo supera la disponibilidad, lo que crea oportunidades para que los propietarios-operadores encuentren cargas en el mercado spot y negocien tarifas.

¿QUÉ TARIFAS DE FLETE SON MÁS NEGOCIABLES?

Hay tres tipos diferentes de tarifas de flete, y es útil saber cuáles son las más negociables.

• **Tarifas contractuales.** Se negocian entre expedidores y transportistas y

luego se fijan por un período de acuerdo, generalmente de 6 a 12 meses. Una vez que estos acuerdos se formalizan, la tarifa no es negociable.

• **Tarifas de relación.** Son negociables, pero las negociaciones se centran más en mantener relaciones mutuamente beneficiosas entre corredores y transportistas. Cualquiera de las partes puede estar dispuesta a “doblar” un poco su tasa preferida para preservar una relación positiva.

• **Tarifas del mercado spot.** Son variables dependiendo de la oferta y la demanda, los mercados específicos y la disponibilidad de operadores. Estas son las tarifas más negociables y pueden implicar algunos intercambios antes de llegar a un acuerdo.

¿CÓMO SE NEGOCIAN LAS TARIFAS DURANTE LA TEMPORADA DE COSECHA?

Durante la temporada de cosecha, los siguientes consejos pueden ayudarte negociar buenas tarifas.

MANTÉNTE AL DÍA CON LAS TENDENCIAS DE CARGA ESTACIONALES

Comprender cómo realizar un seguimiento de las tendencias estacionales del transporte puede ayudarte a negociar, porque puedes utilizar los datos como punto de referencia para determinar una tarifa justa. Plataformas como Truckstop brindan informes semanales resumiendo la actividad del tablero de carga de miles de transportistas. Estos informes destilan millones de puntos de datos en tendencias de tarifas fáciles de digerir, brindando a los propietarios-operadores una excelente base para negociar las mejores tarifas.

DETERMINA CÓMO TUS COSTOS DE COMBUSTIBLE AFECTAN TUS GANANCIAS

El combustible es uno de tus mayores gastos, por lo que es importante establecer tarifas que tengan en cuenta ese costo. Los recargos por combustible por lo general tienen en cuenta el precio base del combustible, el precio actual del combustible y el millaje base del combustible, pero los conductores de contenedores refrigerados deben considerar otros factores que aumentan sus costos de combustible. Mantener temperaturas de enfriamiento óptimas para las mercancías que transportan consumirá más combustible y el peso de la carga también puede aumentar los costos de combustible.

CÓMO ESTABLECER TARIFAS DURANTE LA TEMPORADA DE COSECHA

LOS PROPIETARIOS-OPERADORES DE CAMIONES FRIGORÍFICOS PUEDEN MAXIMIZAR LAS GANANCIAS DURANTE LA TEMPORADA DE COSECHA GRACIAS A LA ALTA DEMANDA Y LAS TENDENCIAS ESTACIONALES DEL TRANSPORTE. LA MAYOR DEMANDA DE TRANSPORTE DE PRODUCTOS AGRÍCOLAS CON TEMPERATURA CONTROLADA PUEDE GENERAR TRABAJO ESTABLE Y MAYORES INGRESOS.



MEJORA TUS HABILIDADES DE NEGOCIACIÓN

Negociar tarifas puede resultar intimidante, pero es más fácil si estás preparado. Utiliza estos consejos para ayudarte a perfeccionar tus habilidades de negociación.

- **Investigación:** Antes de discutir tarifas, consulta las tendencias del mercado y busca factores que puedan aumentar tus costos. Es

clave conocer tus costos operativos exactos, incluidos los costos de combustible, que pueden variar significativamente según la ubicación. Asegúrate de tener en cuenta las tarifas spot actuales para los carriles que desees e incorporar los cargos adicionales.

- **Tener confianza:** Explica que estás solicitando una tarifa basada en las tendencias de transporte estacionales en tiempo real y sus cos-

tos proyectados. Trabaja para encontrar una tasa de compromiso razonable si es necesario. Si la otra parte no cede en la tarifa, está bien retirarse respetuosamente del trato.

- **Aprende y perfecciona:** Como cualquier habilidad, la negociación mejora con la práctica. Piense en cada negociación como una experiencia de aprendizaje y luego aplica lo que has aprendido para desarrollar tus habilidades. 





¿CÓMO FUNCIONA UN SEGURO DE VIDA?

MUEVE EL FINANCIAMIENTO A TU FAVOR

SI ESTÁS BUSCANDO UNA HERRAMIENTA QUE PROTEJA A TUS SERES QUERIDOS EN CASO DE QUE FALTES, UN SEGURO DE VIDA ES UNA DE LAS MEJORES OPCIONES, PUES SU UTILIDAD Y ALCANCE VAN MUCHO MÁS ALLÁ, PUDIENDO FUNCIONAR COMO UNA HERRAMIENTA DE FINANCIAMIENTO A LO LARGO DE TU VIDA. »

Si estás considerando comprar un seguro de vida, probablemente lo hagas para proteger a las personas que amas en caso de que te suceda algo. El objetivo principal de las pólizas de seguro de vida es proteger a los seres queridos y a los beneficiarios en caso de fallecimiento del asegurado.

Pero el beneficio por fallecimiento por el que se conoce al seguro de vida no es la única forma en que una póliza puede ayudarte a ti y a tu familia. Dependiendo del tipo de seguro de vida que obtengas, también puedes brindarle beneficios que puedes utilizar durante toda su vida, convirtiéndose en un activo que te ayudará a alcanzar muchas de tus metas. Eso hace que el seguro de vida sea una parte fundamental de un plan financiero.

Cuando empiezas a investigar sobre seguros de vida, puede resultar difícil saber por dónde empezar. Aquí exploramos lo básico: qué es un seguro de vida, los diferentes tipos de pólizas que existen y cómo funciona.



¿QUÉ ES EL SEGURO DE VIDA?

Un seguro de vida es un contrato entre ti y una compañía de seguros. Según el contrato, deberás realizar pagos regulares (conocidos como pagos de primas) a cambio de cobertura y, con algunas pólizas, beneficios

adicionales. Si mueres mientras estás cubierto por una póliza de seguro de vida, la compañía de seguros de vida pagará un beneficio por fallecimiento en una suma global o en cuotas a tu beneficiario o beneficiarios, generalmente miembros de tu familia.

Además de pagar el beneficio por fallecimiento en caso de su muerte, ciertas pólizas también pueden acumular valor en efectivo que puede crecer con impuestos diferidos. Podrás acceder a este valor en efectivo en cualquier momento y para cualquier propósito mientras estés vivo, aunque hacerlo reducirá tu beneficio por fallecimiento. Para ser claros, se necesitan varios años de pago de primas por el valor en efectivo para alcanzar la cantidad que querrías utilizar.

TIPOS DE SEGUROS DE VIDA Y CÓMO FUNCIONAN

Siempre que pagues tu prima con regularidad, mantendrás tu cobertura. Sin embargo, el funcionamiento exacto de tu seguro de vida depende del tipo de póliza que tengas. Veamos las diferencias a continuación. >>

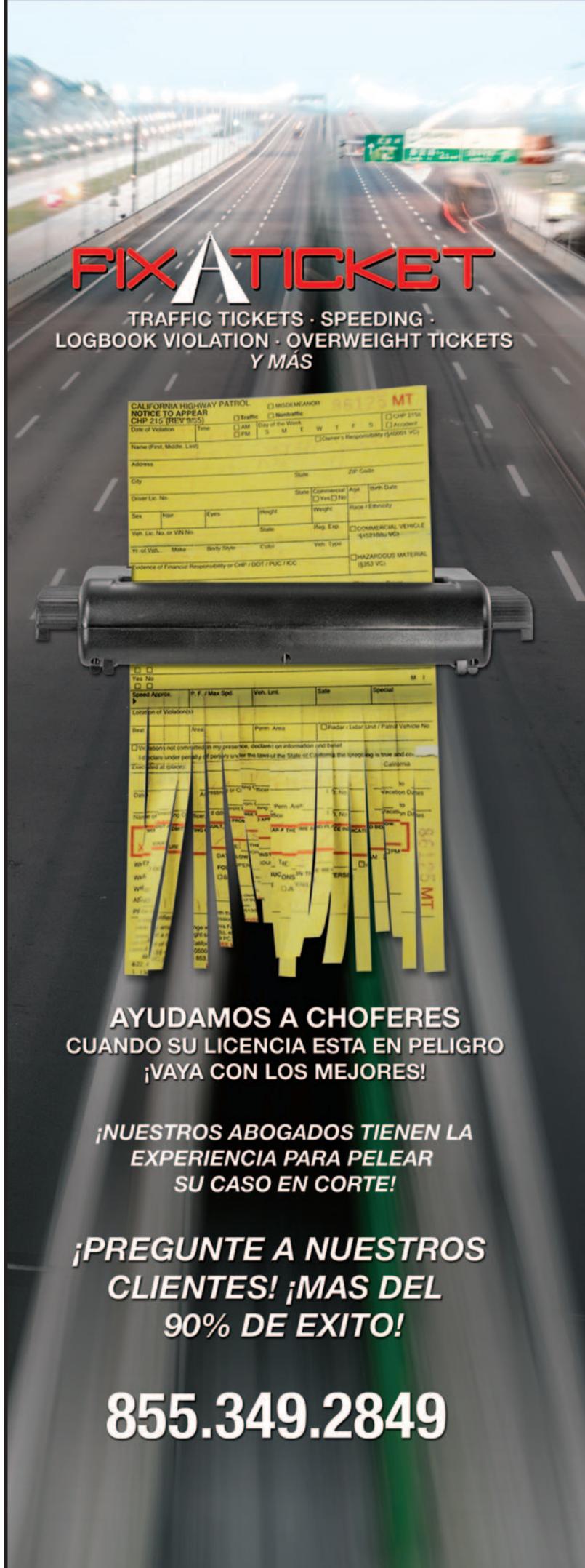




CONCEPTOS BÁSICOS DEL SEGURO DE VIDA

Al investigar y revisar pólizas, probablemente encontrarás algunos conceptos comunes relacionados con los seguros de vida. Aquí hay un resumen rápido de los términos que necesitarás conocer:

- Propietario de la póliza (o tomador de la póliza):** Esta es la persona propietaria de la póliza, generalmente la persona que paga la póliza y está asegurada por ella. Sin embargo, puedes tener una póliza para otra persona (como tus hijos).
- Suscripción:** Cuando solicitas una póliza, un asegurador revisará tu solicitud para asegurarse de que la compañía pueda asegurarte y mantener el acuerdo establecido en tu póliza.
- Beneficiario:** Al establecer una póliza, deberás designar uno o varios beneficiarios, que son la persona (o personas) que recibirán tu beneficio por fallecimiento.
- Beneficio por fallecimiento:** El beneficio por fallecimiento es el monto en efectivo que se pagará si falleces. Al seleccionar el monto de tu beneficio por fallecimiento, generalmente debes considerar tus ingresos, gastos mensuales y necesidades de tus dependientes.
- Primas:** Las primas son los pagos regulares que realizas para mantener tu póliza vigente. Por lo general, se pagan mensualmente, pero algunas pólizas permiten pagos con menos frecuencia (de 1 a 4 veces por año).
- Dividendos:** Debido a que una compañía de seguros no puede pronosticar con absoluta certeza cómo se desempeñará en un año determinado, hace predicciones y suposiciones al fijar el precio de las pólizas. Si una empresa tiene un desempeño mejor que sus supuestos, podría encontrarse con fondos adicionales a fin de año. La empresa podría optar por devolver algunos de esos fondos a los titulares de las pólizas en forma de dividendo. Los dividendos sólo los pagan las compañías mutuas, que son empresas que pertenecen o existen para el beneficio de los titulares de sus pólizas, y no están garantizados.
- Valor en efectivo:** Si tienes una política de seguro de vida permanente, su valor en efectivo crecerá con el tiempo. Puedes optar por utilizar los dividendos recibidos para comprar un seguro adicional (lo que puede ayudarte a aumentar el valor en efectivo y el monto de tu cobertura más rápidamente). Una vez que tengas suficiente valor en efectivo, puedes acceder a él como fuente de fondos pidiendo prestado contra él o renunciando a parte o la totalidad de su póliza. Si bien acceder al valor en efectivo reducirá tu beneficio por fallecimiento, esto puede convertirse en una gran fuente de financiación durante toda tu vida.



FIX A TICKET

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

CALIFORNIA HIGHWAY PATROL
NOTICE TO APPEAR
CHP 215 (REV 9/03)

Traffic Misdemeanor CHP 215A Accident

Date of Violation: _____ Time: _____ AM _____ PM Date of the Week: _____ Day: _____

Name (Print, Middle, Last): _____

Address: _____ State: _____ ZIP Code: _____

City: _____

Driver Lic. No.: _____ State: _____ Commercial Yes No Age: _____ Birth Date: _____

Sex: _____ Hair: _____ Eyes: _____ Height: _____ Weight: _____ Race / Ethnicity: _____

Veh. Lic. No. or VIN No.: _____ State: _____ Reg. Exp: _____ COMMERCIAL VEHICLE (11/10/06b)(VC)

Pl. of Veh.: _____ Make: _____ Body Style: _____ Color: _____ Veh. Type: _____

HAZARDOUS MATERIAL (11/03)(VC)

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

**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

SEGURO DE VIDA A TÉRMINO

Es una póliza que te cubre por un período de tiempo preestablecido (el término). Si mueres durante ese período de tiempo, tus beneficiarios recibirán el beneficio por fallecimiento. Si tu plazo finaliza antes de tu muerte, no habrá pago para sus beneficiarios. (Es posible que puedas renovar algunas pólizas, mientras que otras simplemente finalizarán al final del plazo).

Hay dos tipos de seguro de vida a término: seguro de vida a término renovable anualmente y seguro de vida a término nivelado. El primer tipo generalmente ofrece el mayor beneficio por fallecimiento al costo inicial más bajo. Sin embargo, el monto que pagas por un seguro de vida temporal renovable anualmente aumentará en el futuro y eventualmente puede volverse bastante costoso. El plazo renovable anualmente generalmente dura hasta que se alcanza una determinada edad, como 80 años. Sin embargo, la mayoría de las personas cancelan su póliza antes de llegar a esa edad.

El seguro de vida a término nivelado se refiere a una póliza de seguro de vida que tiene una duración determinada por un número determinado de años. Se llama "nivel" porque los pagos de sus primas siguen siendo los mismos durante todo el plazo. Eso significa que inicialmente pagará primas más altas que con una póliza renovable anualmente, pero pagará menos en años posteriores. La duración exacta del plazo dependerá de las características específicas de tu póliza. Los plazos de cinco, 10 y 20 años son todos comunes.

SEGURO DE VIDA A 30 AÑOS

No es raro que los nuevos padres busquen pólizas con plazo nivelado de 30 años. Si bien esto puede parecer inicialmente una buena idea, puede que no lo sea. Esto se debe a que pagarás de más en los primeros años de la póliza y obtendrás ahorros en los años posteriores. Es probable que tu vida sea muy diferente dentro de 20 o 30 años. Si deseas realizar cambios en tu seguro más adelante en función de cambios en tu vida, es posible que hayas pagado más de lo necesario en años anteriores de tu póliza.

SEGURO DE VIDA PERMANENTE

Mientras que el seguro de vida a término sólo te cubre durante un período de tiempo



determinado, un seguro de vida permanente cubre de por vida. Siempre que pagues tu prima a tiempo, tus beneficiarios recibirán el beneficio por fallecimiento, sin importar cuándo mueras. En comparación con el seguro de vida a término, el seguro de vida permanente es más caro por la misma cantidad de beneficio por fallecimiento. Esto se debe a

que la póliza pagará un beneficio por fallecimiento y acumulará valor en efectivo que puedes usar a lo largo de toda tu vida. Algunas pólizas de seguro de vida permanente también pueden pagar un dividendo, que puedes elegir recibir (y gastar) o reinvertir en tu póliza para ayudarla a crecer aún más con el tiempo.



HAY TRES TIPOS PRINCIPALES DE SEGURO DE VIDA PERMANENTE: TOTAL, VARIABLE Y UNIVERSAL.

SEGURO DE VIDA ENTERA

Este seguro ofrece una serie de garantías que incluyen el monto que se paga por las pri-

mas y el beneficio por fallecimiento. Además, debido a que el valor en efectivo en un seguro de vida total está garantizado a aumentar en valor, puede desempeñar un papel único en tu plan financiero como fuente adicional de financiación durante tus años laborales. En la jubilación, puede ayudarte a capear los mercados y ser más eficiente en materia fiscal.

SEGURO DE VIDA UNIVERSAL

Este tipo de seguro ofrece cierta flexibilidad adicional en lo que respecta al monto de la prima que se paga cada año, así como flexibilidad con el beneficio por fallecimiento de la póliza. Con el tiempo, puedes optar por mantener un beneficio por fallecimiento que crece o nivelarlo. Hacerlo tiene beneficios únicos dependiendo del desempeño deseado de la póliza. Un asesor financiero puede ayudarte con esto.

SEGURO DE VIDA VARIABLE

Generalmente se refiere a una forma de vida universal en la que las primas y el beneficio por fallecimiento son flexibles. La principal diferencia radica en el valor en efectivo. Con una póliza de vida variable, tienes la opción de colocar su valor en efectivo en varias subcuentas, que pueden vincularse al desempeño del mercado. Cuando el mercado funciona bien, su valor en efectivo puede crecer más rápido. Pero si el mercado tiene un mal desempeño, su póliza podría incluso perder valor.

¿CUÁNTO CUESTA EL SEGURO DE VIDA?

Hay una variedad de factores que ayudan a determinar el costo de una póliza; algunos se basan en las decisiones que tu tomas y otros están fuera de tu control. Las pólizas de seguro de vida a término suelen ser menos costosas que las pólizas de seguro de vida permanente porque solo te cubren por un período de tiempo determinado, mientras que las pólizas de seguro de vida permanente te cubren durante toda tu vida.

Los precios de las pólizas generalmente se basan en tu probabilidad de muerte. Si tienes una condición de salud preexistente o si eres mayor, tu póliza será más costosa porque la probabilidad de que mueras es mayor. Cuando eres más joven y estás más sano, es menos probable que mueras, por lo que normalmente puedes obtener una póliza menos costosa.

Según las estadísticas de 2021 de los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades (CDC por sus siglas en inglés), las mujeres sobreviven a los hombres por casi 6 años. La esperanza de vida es una consideración importante a la hora de fijar los precios, por lo que si eres mujer, tu cobertura puede ser más barata que la de un hombre. La cantidad de riesgo que asumes en tu vida personal y profesional también puede afectar lo que pagarías por un seguro de vida. Las personas con trabajos o pasatiempos de alto riesgo pueden encontrarse pagando un poco más, si es que pueden obtener cobertura. >>

MONTO DEL BENEFICIO POR MUERTE

Cuanto mayor sea el beneficio por fallecimiento que selecciones, más pagarás por tu póliza. En términos generales, cuanto más tiempo te cubra una póliza, más te costará con el tiempo. Con una póliza más larga, pagas por más años de los que una compañía le asegurará, incluidos los años en los que será más viejo y más costoso de asegurar.

BENEFICIARIOS DE SEGUROS DE VIDA

Al inscribirse en una póliza, designarás quién o quiénes serán los beneficiarios de la póliza, es decir, quién recibirá el beneficio por fallecimiento si falleces. A menudo, el beneficiario designado es el cónyuge, pero los beneficiarios también pueden incluir padres ancianos, otros familiares cercanos, hijos o instituciones caritativas. También puedes designar un beneficiario contingente, que determinaría a quién se destinaría el dinero si tu beneficiario principal falleciera.

Si tus hijos son menores de edad, puedes nombrarlos beneficiarios, pero el dinero será administrado por el guardián legal del niño hasta que cumplan la mayoría de edad. Si tienes una situación única que afecta a quién te gustaría dejarle tu dinero, establecer un fideicomiso que detalle tus deseos puede ser una buena decisión.

¿CÓMO SE PAGAN LAS PÓLIZAS DE SEGURO DE VIDA?

Después del fallecimiento del asegurado, el beneficiario debe notificar el fallecimiento a la compañía de seguros de vida y luego presentar la documentación requerida (como una copia del certificado de defunción) para iniciar un reclamo. Una vez tramitado el siniestro, la aseguradora se pondrá en contacto para repasar el pago y opciones sobre cómo le gustaría recibir el dinero. El tiempo que lleva recibir el beneficio por fallecimiento puede variar mucho, dependiendo de la rapidez con la que se presente toda la documentación correcta, pero lo normal es entre una semana y un mes.

¿QUÉ CUBRE EL SEGURO DE VIDA?

Pagar tus primas garantiza que recibirás un beneficio por fallecimiento siempre que exista una póliza. Sin embargo, puede haber algunas excepciones. De todos modos, el objetivo prin-

cipal de las pólizas de seguro de vida es proteger a los seres queridos y a los beneficiarios en caso de fallecimiento del asegurado.

¿QUÉ NO SUELE CUBRIR EL SEGURO DE VIDA?

Tu póliza de seguro de vida garantiza que tus beneficiarios reciban un beneficio por fallecimiento; sin embargo, existen algunas raras excepciones en las que es posible que no se pague un beneficio por fallecimiento. Es posible que no haya un beneficio por fallecimiento en caso de:

- Muerte al cometer un delito, generalmente dentro de los primeros dos años de poseer una póliza.
- Muerte por suicidio, generalmente dentro del primer año o dos de poseer una póliza.

- Tergiversación de información en un formulario de seguro de vida (como no revelar el consumo de alcohol o drogas o una afección como parte del historial médico familiar)

¿CUÁNTO SEGURO DE VIDA DEBERÍA COMPRAR?

Es posible que hayas escuchado reglas generales que dicen que debes obtener suficiente seguro de vida para igualar tu salario durante 10 años, pero realmente depende de tus necesidades. Además de los costos inmediatos que tu familia tendría que cubrir sin ti, ¿quieres cubrir metas futuras como pagar la universidad de tus hijos o sus futuras bodas? ¿Estás tratando de dejar un legado para tu familia extendida? Este tipo de decisiones afectarán la cantidad que quieras comprar. 





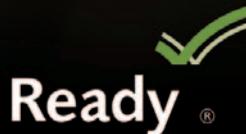
No Espere.



Comuníquese.

Haga su plan de emergencia hoy.

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



NO HAY QUINTO MALO

MANTENIMIENTO A LA QUINTA RUEDA

LAS RUEDAS SON UNO DE LOS ELEMENTOS MÁS IMPORTANTES DE TU CAMIÓN, PERO NO SOLO LAS QUE ESTÁN EN CONTACTO CON EL PISO, SINO LA QUE MANTIENE UNIDOS EL TRACTOR Y EL REMOLQUE. EL CORRECTO FUNCIONAMIENTO DE ESTE ELEMENTO ES CRUCIAL PARA QUE RUEDES EN CONDICIONES SEGURAS Y NO TENGAS PROBLEMAS DURANTE LAS INSPECCIONES DE SEGURIDAD. »







POR: TRANSPORTE LATINO / STEVE STURGESS

Normalmente, la llegada de la primavera trae consigo mucho más que temperaturas más agradables, flores y alegría. Es el momento que mucha gente aprovecha para dar mantenimiento a sus camiones para revisar que no hayan sufrido daños tras la temporada invernal. Pero, seamos sinceros, a veces lo urgente no deja tiempo para lo importante y es posible que hayas descuidado ese único elemento compartido por tu tractor como tu remolque: la quinta rueda.

Para ayudar a la industria a comprender en qué centrarse, Dan Henderson, coordina-

dor de servicios tecnológicos de Fontaine Fifth Wheel, describió recientemente qué áreas inspeccionar y lubricar en una quinta rueda para garantizar que los camiones con remolque estén listos para los meses más cálidos y ocupados.

DEBAJO DEL COFRE (O PLACA)

Para las quintas ruedas, los técnicos deben pasar debajo del camión y revisar los mecanismos debajo de la placa, explicó Henderson. Esto incluye verificar que los tres resortes, incluidos el resorte del parachoques y el temporizador, estén correctamente sujetos. Además, asegúrate de que el tirador para activar manualmente las cerraduras

esté recto. Y si el mango está doblado, reemplázalo en lugar de intentar enderezarlo. Henderson advirtió que si se endereza una pulgada o más, "el bloqueo secundario se alejará del costado de la quinta rueda".

Además, los técnicos y conductores deben verificar que las cerraduras primaria y secundaria estén funcionando correctamente y que la tuerca de la varilla de ajuste esté funcional. Lubricar los puntos de giro de la quinta rueda también es fundamental, incluidos los puntos de giro del bloqueo secundario, el parachoques y la manija de operación.

"Es importante asegurarse de que estén lubricados para que la quinta rueda funcione correctamente y para que los casquillos duren mucho tiempo", explicó el coordinador de servicio técnico. En particular, asegúrate de que el pivote central no haya golpeado el área de la manija de operación y no se haya asentado sobre la quinta rueda. "Si el pivote central golpeó esta área y aplastó el costado de la quinta rueda, puede impedir que la quinta rueda funcione", explicó Henderson.

TÉCNICAS DE LUBRICACIÓN

Los puntos de pivote no son los únicos lugares que deben lubricarse para el funcionamiento del resorte. Los técnicos también deben engrasar la placa superior y las cerraduras. Para hacer esto, asegúrate de limpiar la placa superior para poder inspeccionarla y los lados de la placa en busca de grietas y daños por tensión. Además, asegúrate de que las ranuras de grasa en la placa superior estén limpias y luego aplique aproximadamente $\frac{1}{4}$ " de grasa por encima de estas áreas. Luego toma un raspador o un trozo de cartón y esparce la grasa uniformemente hasta la mitad de la rampa, y lubrica ligeramente también el área central. **»»**



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.



Henderson señaló que los técnicos deben inspeccionar el área vacía en la placa superior que evita que la placa convexa del remolque cargue centralmente la quinta rueda, lo que haría que se flexionara. "Si ves desgaste en esta área, definitivamente tienes una placa de remolque defectuosa", enfatizó Henderson. "Puede causar que el pivote central sobresalga demasiado hacia el interior de la garganta de la quinta rueda y no haga contacto con el gatillo para cerrar la quinta rueda, y también puede causar que el collar superior del pivote central se cuelgue de las cerraduras".

Además, asegúrate de revisar los dientes de las cerraduras del remolque y aplique grasa también en las cerraduras. Para inspeccionar los "dientes" de la cerradura, usa el tirador para abrir las cerraduras un poco, luego pasa un destornillador por el interior de las cerraduras, donde deberías poder sentir y escuchar los dientes del interior.

Luego, aplica grasa entre las cerraduras, a lo largo de la parte posterior de la cuña, en el corte de la mandíbula y en la mandíbula estacionaria. Ten en cuenta que estas áreas no necesitan mucha grasa y usa el tirador para mover las cerraduras hacia adelante y hacia atrás para distribuir completamente la lubricación.

ARTÍCULOS DE INSPECCIÓN ADICIONALES

Finalmente, usa una herramienta de pivote central para asegurarte de que la quinta rueda esté funcionando correctamente. Inserta la herramienta kingpin en la garganta de la quinta rueda, lo que debería hacer que la quinta rueda se cierre. Asegúrate de que la manija esté a una pulgada del faldón lateral de la quinta rueda cuando esté completamente cerrada y verifica la calibración de la varilla de ajuste con el pulgar. Estás buscando un juego libre de aproximadamente $\frac{1}{8}$ de pulgada, dijo Henderson.

Además, siempre revisa el soporte de la quinta rueda para asegurarte de que todos



los pernos en los ángulos exteriores estén presentes y sin daños. "El DOT te dejará a un lado de la carretera si no tienes todos estos tornillos puestos", advirtió Henderson.

Asegúrate de revisar los resortes, el cilindro y el varillaje para ver si están doblados o dañados, y acciona el cilindro para cerciorarte de que esté funcionando correctamente. También puedes usar un destornillador para asegurarte de que el revestimiento del soporte no esté demasiado desgastado; una vez que retires el revestimiento de

su asiento, asegúrate de que tenga al menos de pulgada de espesor en el centro, explicó Henderson.

Después de eso, asegúrate de que los casquillos y el varillaje de la quinta rueda aún estén intactos. Con estas tácticas, las flotas pueden asegurarse de que sus quintas ruedas estén listas para un clima más cálido, manteniendo tanto la carga de sus clientes como las carreteras más seguras al mismo tiempo. 





EFICIENCIA CONSECUENTE

MAN es Gama de Camiones



PROGRAMA EL MANTENIMIENTO Y MAXIMIZA TIEMPO EN SERVICIO

PROGRAMAR PARA GANAR

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



La temporada de cosecha tiene un gran impacto en la industria del transporte por carretera y la logística. Puede aumentar las tarifas de flete al contado, sobrecargar la capacidad de los contenedores frigoríficos y prolongar los tiempos de envío para otros sectores a medida que los transportistas acuden en masa a las regiones de cosecha. Y un gran volumen de camiones en áreas concentradas también aumenta el riesgo de retrasos, lo cual es importante tener en cuenta al planificar cualquier carga durante la temporada de cosecha.

La "temporada alta" para las cosechas es

regional y específica según los productos que se cosechan en esa zona. Por ello, es crucial aprender la mejor manera de planificar tus rutas según las cosechas estacionales y encontrar cargas durante este período de alta demanda. Hay tres factores principales que pueden afectar las rutas: la región, el producto y la construcción estacional.

TEMPORADA ALTA POR REGIÓN

Saber qué meses estarán ocupados en una región puede ayudarte a comprender qué rutas de envío serán las más activas.

CALIFORNIA

El clima diverso de California permite la pro-

ducción de muchos cultivos durante todo el año, pero en temporadas específicas se obtienen mayores rendimientos para ciertos productos.

- **FRESAS:** La temporada alta va de abril a junio, y una producción significativa continúa hasta principios del verano. Las regiones de crecimiento clave incluyen el condado de Ventura y las áreas costeras de Santa María y Watsonville.

- **Frutas de hueso:** Los melocotones, ciruelas y nectarinas alcanzan su punto máximo de mayo a octubre. Estas frutas prosperan en el Valle Central debido a sus veranos cálidos y suelos ricos.

- **Verduras:** Las alcachofas, los espárragos y las verduras de hojas verdes como las espinacas



y la lechuga se cosechan principalmente desde la primavera hasta principios del verano.

- **Frutas cítricas:** Los cítricos, incluidas las naranjas y las mandarinas, están disponibles de noviembre a junio, y la producción máxima cambia según la variedad. Las regiones más cálidas del sur, como los condados de Riverside y Ventura, son los principales productores.

FLORIDA

El clima único de Florida permite múltiples temporadas de cosecha durante todo el año.

- **Fresas:** Las de Florida alcanzan su punto máximo de diciembre a marzo. Este período es el de mayor calidad y volumen, especial-

mente en regiones como Plant City.

- **Naranjas:** Están en temporada desde mediados de abril hasta julio debido a las horas de luz más largas.

- **Tomates:** La temporada va de octubre a mayo, con los mayores rendimientos durante los meses de invierno y primavera.

- **Maíz dulce:** La temporada alta es de abril a julio. El clima cálido de Florida permite cosechas tempranas, lo que proporciona maíz fresco antes de que otras regiones comiencen a producir.

- **Arándanos:** Los arándanos de Florida generalmente se cosechan desde marzo hasta principios de mayo, lo que ofrece fruta de temporada temprana antes de que los

estados del norte comiencen sus cosechas.

MEDIO OESTE

El Medio Oeste, conocido por sus fértiles tierras de cultivo, experimenta distintas temporadas de crecimiento que afectan la disponibilidad de diversos productos a lo largo del año. Los productos agrícolas clave y sus temporadas altas incluyen:

- **Manzanas:** Cosechada de julio a octubre, con temporada alta a finales del verano y principios del otoño. Michigan es conocida por la producción de manzanas.

- **Maíz:** La cosecha de maíz varía según el estado y tipo de maíz; en Iowa y Kansas se tiende a cosechar de septiembre a octubre, mientras que en Michigan se cosecha un poco más tarde, entre octubre y noviembre.

- **Tomates:** La temporada alta va de julio a octubre. Los veranos calurosos brindan condiciones ideales para el crecimiento de los tomates, lo que los hace abundantes durante estos meses.

- **Pimientos:** Tanto los pimientos dulces como los picantes alcanzan su punto máximo de junio a septiembre. La diversidad de tipos de pimientos, desde pimientos morrones hasta jalapeños picantes, los convierte en un cultivo versátil en la región.

- **Bayas:** Las fresas, frambuesas y arándanos se cosechan principalmente en junio y julio.

- **Hortalizas de raíz:** Los betabeles, zanahorias y rábanos tienen temporadas de crecimiento extendidas desde la primavera hasta el otoño, con picos al principio y al final de la temporada.

- **Verduras de hoja verde:** Las espinacas, la col rizada y varios tipos de lechuga están disponibles de mayo a octubre y prosperan en primavera y otoño.

NOROESTE DEL PACÍFICO

El noroeste del Pacífico, incluidos Washington, Oregón y partes de Columbia Británica, tiene una producción agrícola diversa gracias a su clima único.

- **Manzanas:** La temporada alta va de agosto a noviembre, y la Cuenca de Columbia contribuye significativamente debido a sus condiciones ideales de crecimiento.

- **Bayas:** Los arándanos, las moras y las frambuesas se cosechan de junio a septiembre. El valle de Willamette se destaca particularmente por su producción de bayas de alta calidad.

- **Cerezas:** Cosechadas principalmente en junio y julio, son un cultivo importante en el noroeste del Pacífico, especialmente en Washington. >>





en la ruta: **PROGRAMAR PARA GANAR**



- **Peras:** Están en temporada de agosto a noviembre.

- **Verduras:** Los tubérculos como zanahorias, patatas y chirivías se cosechan desde finales del verano hasta el invierno. Las verduras de invierno como el brócoli, la coliflor y la col rizada se cosechan más adelante en el año, de junio a febrero.

TEMPORADA ALTA POR PRODUCTO

Aquí hay un desglose de las temporadas altas para frutas y verduras específicas:

FRUTAS FRESCAS:

- **Primavera:** Las fresas, el ruibarbo, los albaricoques y las cerezas marcan el comienzo de la temporada de fruta fresca.

- **Verano:** Una amplia variedad de frutas, como moras, arándanos, frambuesas, melocotones, ciruelas y sandías, alcanzan su punto máximo.

- **Otoño:** Las manzanas, las peras y las calabazas dominan la temporada de cosecha.

- **Invierno:** Los cítricos como naranjas, mandarinas y pomelos están en su mejor momento durante estos meses más fríos.

VERDURAS:

- **Primavera:** Los espárragos, chícharos, alcachofas y rábanos se encuentran entre las

primeras hortalizas que se cosechan.

- **Verano:** Los tomates, los pepinos, el maíz y varios pimientos prosperan durante los meses cálidos.

- **Otoño:** Abundan las hortalizas de raíz como zanahorias, betabeles y patatas, así como calabacines y calabazas.

- **Invierno:** Las verduras de hojas verdes como la col rizada y las espinacas, junto con la calabaza de invierno y los tubérculos, alcanzan su punto máximo.

CONSTRUCCIÓN ESTACIONAL

La gran demanda de transporte marítimo en determinadas épocas del año puede generar caos en las carreteras. Por ejemplo, la I-4 en la I-275 en Tampa, Florida, es conocida por cuellos de botella frecuentes, y esta área puede estar aún más congestionada en abril y mayo, cuando las naranjas, los tomates, el maíz dulce y los arándanos están en camino a su próximo destino.

En Los Ángeles, donde el tráfico intenso es la norma, la convergencia de la SR 60 y la SR 57 puede ser intermitente en abril y junio, debido a la cosecha de fresas, frutas de hueso, verduras y frutas cítricas.

CÓMO PLANIFICAR RUTAS

La planificación de rutas en torno a las épocas de cosecha no es muy diferente a la

planificación de rutas normal, pero puede llevar un poco más de tiempo.

- **Utiliza un planificador de rutas:** Un planificador de rutas específico para camioneros te permite elegir los carriles preferidos al planificar tus rutas, evita los cuellos de botella de tráfico y ve una hora estimada de llegada (ETA por sus siglas en inglés) precisa para tu entrega.

- **Mantente atento a las condiciones climáticas:** Usa una aplicación meteorológica para evitar conducir en condiciones peligrosas y configura alertas de clima severo.

- **Tómate tiempo para cargar combustible, descansar y dar mantenimiento:** Dedica tiempo en tus rutas para hacer paradas de combustible en lugares donde también puedas realizar comprobaciones de mantenimiento. Y tómate un tiempo para descansar lo suficiente.

ENCONTRAR CARGAS

Para aprovechar al máximo la temporada de cosecha, planifica tus cargas con mucha antelación.

- **Tableros de carga:** Los tableros de carga como Truckstop permiten a los conductores buscar cargas según sus requisitos específicos y pueden notificarles sobre nuevas coincidencias que se ajusten a sus criterios. Estos tableros se actualizan en tiempo real, brindando acceso a una amplia gama de oportunidades de transporte a nivel nacional.

- **Corredores de carga:** Trabajar con ellos puede simplificar la búsqueda de cargas. Los corredores actúan como intermediarios entre transportistas y transportistas, negociando tarifas y manejando la logística. Si bien cobran una comisión, pueden ahorrar tiempo y ayudarte a encontrar un trabajo constante.

- **Servicios de despacho:** Los servicios de despacho ofrecen soporte integral, incluida la búsqueda de cargas, la gestión de trámites y la prestación de soporte administrativo. Cobran tarifas similares a las de los agentes de transporte, pero pueden ser especialmente útiles para los propietarios-operadores que buscan optimizar sus operaciones.

- **Networking y relaciones:** Construir relaciones sólidas con transportistas, corredores y otros conductores puede generar más oportunidades. Establecer contactos a través de eventos de la industria, redes sociales y asociaciones profesionales puede ayudar a los conductores a mantenerse informados sobre las cargas disponibles y las condiciones del mercado. 





EN EL CAMINO

INDIAN PURSUIT 2024

La Indian Pursuit es una moto creada para vivir en la carretera, pues ofrece una gran comodidad para piloto y pasajero, así como un poderoso motor con una miríada de ayudas electrónicas que hacen más fácil tu vida a sus mandos. Sin duda, una digna contendiente en el ultracompetido segmento de las motocicletas de turismo en Estados Unidos. »

Indian entró por la puerta grande a la competencia por el título de la "reina de la carretera" con su más reciente creación, la Pursuit, a principios de 2022. Esta motocicleta es una evolución de la conocida Challenger, pero equipada con una gran cantidad de características de turismo de lujo, que incluyen una caja de carga con un respaldo integrado para el pasajero, puños calefactables y un nuevo asiento de turismo. Sin embargo, en esencia, la Pursuit todavía funciona con el bastidor de aluminio de la Challenger y el motor PowerPlus refrigerado por líquido, así como el mismo carenado montado en el chasis. La línea Pursuit tiene dos modelos con dos versiones cada uno, con Pursuit Limited y Pursuit Dark Horse como las dos entradas principales; ambas también están disponibles con un paquete opcional de servicios de comodidad y tecnología que



mejoran la conducción que Indian llama creativamente "Paquete Premium" y cuenta como un nivel de equipamiento.

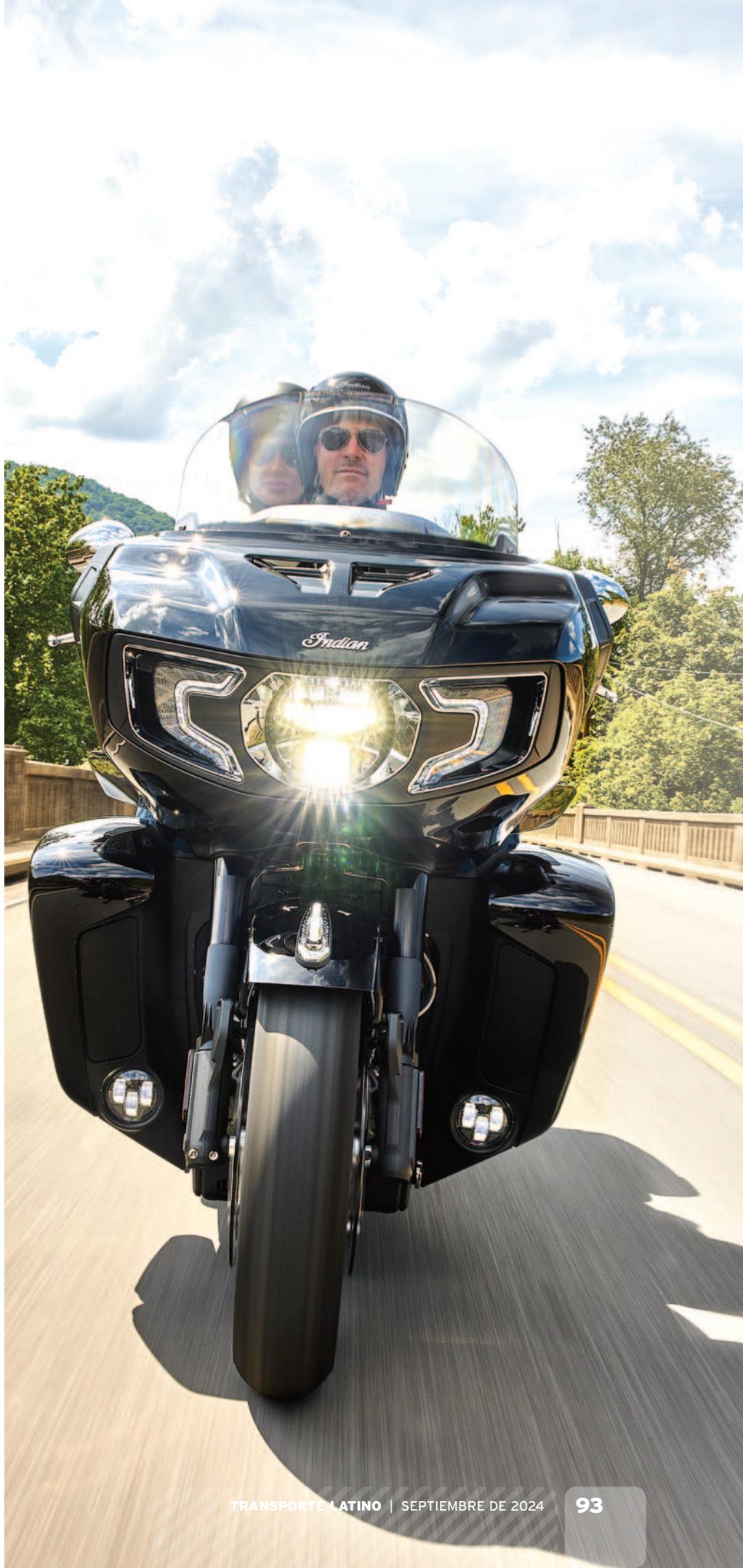
Sin embargo, para nuestros propósitos, nos centraremos en las dos iteraciones principales de la Pursuit, ya que las otras cosas son esencialmente sólo versiones con distinto equipamiento. Y no es que haya grandes diferencias entre la Pursuit Limited y Pursuit

Dark Horse de todos modos, aparte de los colores, los tratamientos gráficos y los acabados. Ambas tienen rines y llantas del mismo tamaño (130/60-19 en la parte delantera, 180/60-16 en la parte trasera) y el mismo motor PowerPlus V-twin de 1,768 cc (108 ci) que la Challenger (con admisión y escape intactos), el cual ronda los 103 HP a 5,500 rpm, con un par máximo de 113 libras-





pie a 3,300 rpm. Dicho esto, la Pursuit es más larga, alta y más pesada que la Challenger, e Indian dice que el motor del nuevo modelo tiene "una calibración PowerPlus refinada... (para) mejorar la capacidad de conducción a baja velocidad". Según Indian, la Pursuit tiene 122 HP y 128 lb-pie, falta ver cómo se desarrolla todo eso en el mundo real. >>



Dada la plataforma compartida y otras similitudes inherentes, la Pursuit también continúa con el lenguaje de diseño de la Challenger, hasta el punto de instalar el mismo carenado fijo con un faro único exclusivo, alforjas cuadradas con cierre y un tocado indio iluminado en la parte delantera. También en consonancia con los segmentos de estilo establecidos de Indian, la Dark Horse está oscurecida, con un mínimo de cromo y una apariencia sutil, mientras que la Limited agrega un poco más de brillo y toques cromados. Tampoco parece haber un modelo base directo, como ocurre con algunas de las otras series de Indian (las motos de turismo más básicas suelen estar muy bien equipadas).

En cuanto a las partes de turismo, son lo que esperarías en una moto de turismo completa, con ese carenado de bloques con una pantalla táctil completa de 7 pulgadas para mostrar el sistema Ride Command de Indian y un parabrisas ajustable eléctricamente colocado un poco más alto que en la Challenger para bloquear las ráfagas que vienen del otro lado. El enorme carenado superior se complementa con otros inferiores ventilados que pueden ofrecer a los pilotos protección adicional contra los elementos, y aunque no está del todo claro, los inferiores vienen con una guantera estándar o un espacio vacío que puede equiparse con opciones de almacenamiento del catálogo de accesorios de Indian.

El otro aspecto destacado de la Pursuit

orientado a la vida en carretera es lo que Indian llama un "baúl de carga premium" que parece aceptar dos cascos integrales y presumiblemente mucho más. Agrega las alforjas con bloqueo eléctrico y tendrás más de 35 galones de almacenamiento en el nuevo modelo. Otras características estándar en ambas Pursuit incluyen puños calefactables, un nuevo asiento Touring Comfort (el cual ofrece tres configuraciones de calor, que se pueden ajustar a través de la pantalla táctil) y reposa pies planos para el conductor y el pasajero.

Como no podía ser de otra manera, las Pursuit están equipadas con la gran variedad de características tecnológicas a bordo ahora habituales que se ven en las motos de turismo de Indian, que incluyen Ride Command con Apple CarPlay, GPS y, ahora, una nueva función de localización de vehículos que permite a los motociclistas rastrear la última ubicación de su montura.

Pero si estás buscando aún más comodidades para viajar, tendrás que optar por el Paquete Premium, donde encontrarás la nueva precarga ajustable electrónicamente

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- V-twin de 1,768 cc, enfriado por líquido.

TRANSMISIÓN

- 6 velocidades, por correa dentada.

FRENOS

- Discos de 320 mm al frente y disco de 298 atrás.

TANQUE

- 6 galones

PRECIO

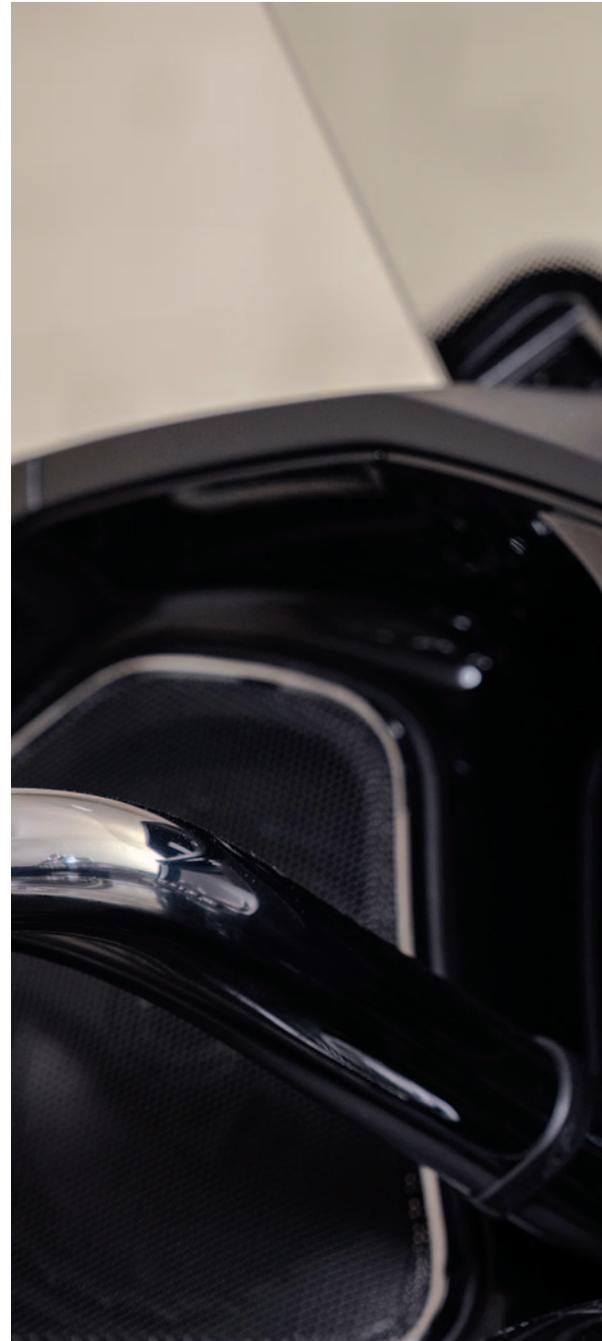
- Desde \$34,999

SUSPENSIÓN

- Horquilla invertida de 43 mm y monoamortiguador

POTENCIA

- 122 HP y 128 lb-pie.



para la suspensión trasera, que te permite ajustar convenientemente su precarga para adaptarse a condiciones específicas, ya sea que viajes solo, con dos o con carga, todo desde la comodidad de tu asiento mediante el sistema de infoentretenimiento del tablero.

La precarga electrónica, desarrollada por Fox, es estándar en los modelos Premium Package y también está disponible como una actualización de accesorios para Indian Pursuit Dark Horse, Indian Pursuit Limited y todos los modelos Indian Challenger. Cada uno de los modelos Premium

también incluye luces de conducción integradas dentro de los carenados inferiores duros; también están disponibles como actualizaciones para Indian Pursuit Limited e Indian Pursuit Dark Horse.

El Premium Package también incluye la tecnología Smart Lean, que es el nombre de Indian para sus características habilitadas para Bosch IMU, como el control de curvas. El control de tracción y el ABS ya son estándar en todas las versiones Pursuit. El Paquete Premium agrega \$3,000 al precio de cada modelo Pursuit.

El diseño, las especificaciones y el precio

colocan a la Indian Pursuit en el mismo campo que la Harley Ultra Limited, con la Pursuit Limited a partir de \$34,999. Las opciones de pintura incluyen Black Metallic, Deepwater Metallic y Maroon Metallic sobre Crimson Metallic. Para la más oscura Pursuit Dark Horse, el precio arranca en \$35,999. Barata ciertamente no es, pero hay que tomar en cuenta que estamos hablando del tope de gama; son las motos mejor equipadas, ideales para recorrer cientos de millas y llegar al final del día sin que tu cuerpo termine molido, vale cada centavo. 



XPOLogistics

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.