

FREIGHTLINER ECASCADIA | WESTERN STAR 47X 2024

OCTUBRE

MAGAZINE

2024

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com



FM

AFR 83S

CAMIONETA



2024 RAM
1500 RHO

DEL MUNDO

VOLVO RENOVÓ EL FM EL AÑO PASADO CON EFICIENTES TRENES MOTRICES Y UNA GRAN CAPACIDAD DE CARGA, ASÍ COMO CÓMODAS Y EXCELENTEMENTE EQUIPADAS CABINAS, QUE HACEN DE ESTE POPULAR CAMIÓN DE 18 TONELADAS UNA GRAN OPCIÓN PARA RODAR MILLA TRAS MILLA EN LA CARRETERA.



FOTON
福田汽车

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







PAG: 18

VOLVO FM 2024

VOLVO RENOVÓ EL FM EL AÑO PASADO CON EFICIENTES TRENES MOTRICES Y UNA GRAN CAPACIDAD DE CARGA, ASÍ COMO CÓMODAS Y EXCELENTEMENTE EQUIPADAS CABINAS, QUE HACEN DE ESTE POPULAR CAMIÓN DE 18 TONELADAS UNA GRAN OPCIÓN PARA RODAR MILLA TRAS MILLA EN LA CARRETERA.



VOCACIONAL

WESTERN STAR 47X

Construido para soportar los rigores del demandante segmento vocacional, el hermano menor de la Serie X de Western Star tiene unas dimensiones contenidas que lo hacen perfecto para aplicaciones sensibles al peso y la longitud, como hormigoneras, camiones de transporte a granel y configuraciones de camiones de volteo limitados por leyes de puentes.



AMERICANO

FREIGHTLINER ECASCADIA

Si bien la electrificación del transporte es cada vez más común, no lo es tanto en el sector de Clase 8. Sin embargo, eso no fue un obstáculo para Freightliner y su eCascadia, que puede recorrer hasta 220 millas moviendo un peso bruto combinado de 82,000 libras. Dos características que lo harán un éxito en lugares con restricciones ambientales severas.



UTILITARIO

MERCEDES-BENZ ESPRINTER 2025

La versión eléctrica de la Sprinter tiene la mayor autonomía en su clase y una muy respetable área de carga, dos argumentos que pueden hacerla la rival a vencer. Especialmente ahora que la versión base presenta una batería más pequeña que redujo el precio considerablemente. Sin duda, una opción más que interesante para quien busca vehículos cero emisiones.

CONTENIDO | DIRECTORIO

ISUZU

EL INVIERNO SE ACERCA... ¿TU CAMIÓN ESTÁ LISTO?

Prepara tu camión Isuzu para climas más fríos
con fluidos y refacciones FleetValue.



ISUZUCV.COM

Las refacciones FleetValue tienen garantía de un año, visita a tu distribuidor autorizado Isuzu para más detalles. FleetValue es una marca registrada de Isuzu Commercial Truck of America, 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!**



HARLEY-DAVIDSON CVO ROAD GLIDE ST

Si crees que la versión Custom Vehicles Operations es tan solo una Road Glide en traje de noche y con maquillaje, piensa dos veces, porque esta bagger lleva el motor más potente que Harley ha fabricado y tiene todo lo necesario para exprimir al máximo sus casi 130 HP.



48 CAMIONETA

RAM 1500 RHO
La Ram High Output llegó para ocupar el lugar de la legendaria TRX, pero no creas que se trata de un simple reemplazo. Es la personificación de cómo RAM logra conciliar que vivimos en una era más ecológica sin sacrificar la diversión y potencia fuera del asfalto que todos esperan de una pickup todoterreno.



58 SALUD

MANTÉNTE EN CONTACTO
Ser un conductor de larga distancia tiene muchos desafíos, y estar lejos de tu familia y amigos es uno cuyo peso no siempre se nota rápido. Afortunadamente, existen formas de mantenerte cerca de tus seres queridos aunque estés a cientos de millas de distancia.



84 MANTENIMIENTO

TRABAJA MEJOR CON EL TALLER
Muchas flotas prefieren que un tercero se encargue del mantenimiento de sus camiones pues así pueden concentrarse únicamente en lo que les deja dinero. Pero sin una comunicación adecuada, esto puede ser más una carga que un alivio. ¡No dejes que te pase a ti!



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]

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

PR Director Leslie Johnson
[pr@transportelatino.com]

Executive Editor Steve Sturgess
[sturgess@transportelatino.com]

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

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

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

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

BPA
WORLDWIDE
CONSUMER
Audited Circulation
95,500 monthly

Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.



automundo



MODA

ESTILO HOGAR

¿Qué pasa?
VEGAS

CONTENIDO | DIRECTORIO

6

OCTUBRE 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.



El año pasado se llevó a cabo el Green Transportation Summit & Expo en Tacoma, Washington, donde (parte) de la conversación fue sobre camiones eléctricos de batería y de hidrógeno. Uno de los paneles discutió los desafíos de abogar por los vehículos eléctricos en nuestro país, donde algunas personas aún no tienen electricidad. Una estimación señala que aproximadamente 60,000 personas en Estados Unidos no tienen electricidad. Más de 2 millones de personas en Estados Unidos no tienen fácil acceso a agua potable. Hablar sobre el futuro del transporte por carretera es importante, pero a veces puede parecer como anteponer el carro al caballo. Sí, respirar aire limpio es importante para todos. Yo racionalizo que el progreso es un viaje, no un destino, y mejorar la eficiencia del transporte por carretera tiene el beneficio paralelo de mejorar la calidad del aire. Es una pieza de un gran rompecabezas sobre cómo mejorar nuestras vidas.

A menudo me pregunto acerca de la gente de las zonas menos densamente pobladas de Estados Unidos, Canadá y México; como Kansas, Wyoming, Nevada, Alaska, el norte de Canadá y las zonas rurales de México donde vive casi el 20% de su población. ¿Cómo pueden las soluciones tecnológicas enfocadas en mejorar a la mayoría beneficiar también a la minoría? ¿A las zonas rurales? Conducir por partes de Estados Unidos en Texas, Nuevo México, Arizona, Nevada, el este de Oregón y Washington me ha convencido de que hay mucho espacio vacío en Estados Unidos.

La gente también vive en esos espacios vacíos donde no hay tuberías de combustible, líneas eléctricas de alto voltaje, embalses de agua ni represas que proporcionen electricidad. ¿Cómo abordarán esas áreas las tecnologías de transporte en evolución? He estado en lugares donde las carreteras no tienen bordes, ya que la arena continuamente sopla sobre ellas oscureciendo las franjas. ¿Cómo afrontarán los vehículos autónomos la multitud de casos extremos del mundo real en esas zonas rurales? Todavía hay lugares donde no se garantiza la cobertura de telefonía móvil.

Soluciones como los satélites Starlink son teóricamente geniales, pero si vives al día en algún lugar, ¿cómo podrás pagarlas?

Nuestro mundo tiene algunos desafíos importantes. Mejorar el transporte por carretera es sólo uno de ellos. Las tecnologías de transporte por carretera son importantes. La mejora del transporte ha contribuido en gran medida a ele-

DESAFÍOS Y LAS OPORTUNIDADES PARA EL TRANSPORTE

var los niveles de vida y mejorar la calidad de vida. Piensa dónde estaríamos si todavía dependiéramos de carros tirados por caballos para transportar mercancías. Sin embargo, todo ese progreso en el transporte por carretera debe ponerse en perspectiva con todo lo demás. No podemos perdernos en la relativa seguridad de la tecnología de transporte por carretera mientras ocurren los problemas del resto del mundo.

Escribimos sobre tecnología de camiones

porque es mi pasión, mi carrera y porque nos importa. Sin embargo, sabemos que hay más cosas por las que preocuparse. Las revistas especializadas se centran en temas específicos y apelan a intereses específicos. Son de gran valor añadido. Pero hay más por ahí. Los camioneros no son unidimensionales. Cuando leas las revistas especializadas y las redes sociales sobre camiones, no asumas que la tecnología es lo único que le importa a los transportistas. [ETL](#)



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



800 MILLONES PARA DESASTRES DE LA ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE CARRETERAS

La Administración Federal de Carreteras (FHWA por sus siglas en inglés) anunció recientemente \$802 millones en fondos de ayuda en casos de desastre para 36 estados, así como para Guam y Puerto Rico, para la reparación de carreteras y puentes dañados por desastres naturales. Los daños resultantes de condiciones climáticas extremas o eventos catastróficos, incluidos huracanes, inundaciones y deslizamientos de tierra, están cubiertos por este alivio de desastres, según un comunicado de prensa de la FHWA. "Los estadounidenses están lidiando con los impactos de un clima cada vez más extremo causado por el cambio climático, que afecta sus vidas y nuestra infraestructura", dijo el secretario de Transporte de Estados Unidos, Pete Buttigieg, en un comunicado. "Con estos fondos, la Administración Biden-Harris está ayudando a las comunidades a reconstruir enlaces de transporte clave y hacerlos más resilientes para el futuro".

Las reparaciones resultantes de los desastres naturales antes mencionados recibirán fondos de reembolso federal según el Programa de Ayuda de Emergencia de la FHWA. Los huracanes Ian y Fiona en 2022, las inundaciones y deslizamientos de tierra en Vermont en 2023 y los ríos atmosféricos severos en California entre 2022 y 2024 se encuentran entre las reparaciones de desastres financiadas por este programa, dijo la FHWA.

"Desde diciembre de 2021, la FHWA ha distribuido casi \$4.2 mil millones en fondos de ayuda de emergencia, que ayudan a los estados a reparar y recuperarse de eventos climáticos y desastres naturales", dijo la administradora interina de la FHWA, Kristin White. "Este financiamiento federal es fundamental para garantizar que las carreteras, puentes y túneles de nuestra nación sigan siendo seguros y que las personas puedan llegar con seguridad a donde necesitan estar". 



International Truck llevará su tren motriz integrado S13 a sus camiones vocacionales HV Series. El motor S13 fabricado en Alabama y la transmisión manual automatizada T14 ofrecen mejoras notables en la capacidad de conducción y niveles de ruido más bajos mientras se opera en entornos todoterreno polvorientos. La incorporación del tren motriz S13 al HV rediseñado también elimina el enfriador de recirculación de gases de escape y el catalizador de oxidación diésel del sistema de postratamiento, lo que significa que los conductores ya no deben detenerse para realizar regeneraciones activas.

Las mejoras relacionadas con el conductor en el HV giran principalmente en torno a la visibilidad y la seguridad. La visibilidad hacia adelante en el HV ha mejorado entre 48 y 53 pulgadas gracias a un nuevo parabrisas panorámico y una configuración de cofre de cuatro o cinco piezas, según el modelo. Un paquete de faros LED opcional mejora



NUEVO MOTOR A LA INTERNATIONAL HV SERIES

la visibilidad en un 30% con respecto a las lámparas halógenas estándar. También están disponibles un elemento calefactor para descongelar los faros y atenuación automática de los faros cuando se activan las luces altas.

Las luces LED debajo del cofre que se introdujeron en la Serie MV estarán disponibles en el HV para iluminar los componentes clave del

área del motor para mantenimiento e inspección previa al viaje cuando el cofre se abre al menos 30 grados. El cofre requiere un 30% menos de fuerza para abrirse que el HV de la generación anterior. También es nuevo un tercer escalón ajustable entre los escalones superior e inferior que el conductor puede configurar según sus preferencias individuales.

“En una operación de larga distancia, el conductor del camión sube y conduce durante unas horas hasta que se requiere su descanso, luego sale”, dijo Andy Hanson, director de marketing vocacional de International. “Pero en aplicaciones vocacionales, es posible que usted entre y salga de la cabina muchas, muchas veces durante el día. Por eso, nuestra base de clientes nos ha dicho que los conductores necesitan una forma más segura de entrar y salir del vehículo”.

El HV también ofrecerá controles de fluidos automatizados. Los sensores monitorean los niveles de líquido y transmiten una marca verde o una “X” roja en la pantalla del conductor en la cabina para aceite de motor, aceite de transmisión, refrigerante y otros líquidos del vehículo. Esta característica estará disponible con todas las ofertas de sistemas de propulsión, incluidas las transmisiones S13, Eaton y Allison y el motor Cummins.

El sistema eléctrico del chasis Diamond Logic está diseñado para simplificar y personalizar el equipamiento de la carrocería. Las opciones de toma de fuerza (PTO) instaladas de fábrica y la integración de Bendix Wingman Fusion aumentan la seguridad y la productividad del vehículo. Los nuevos módulos de alimentación remota brindan más potencia y control a través de componentes electrónicos mejorados y opciones ampliadas de entrada y salida. Las mejoras de integración adicionales incluyen múltiples opciones de montaje para componentes comunes como tanques de aire, secadores de aire, un separador de agua y combustible más accesible y nuevas opciones para ejes guía y empujadores.

La introducción del renovado International HV, que ya está disponible para pedidos y está previsto que entre en plena producción en la segunda mitad de 2025, llega en el momento adecuado para un mercado vocacional saludable que finalmente está superando los problemas de la cadena de suministro de los últimos años. La producción vocacional de International es sólida, dijo Chad Conley, vicepresidente de Work Truck de International, impulsada por un sólido pronóstico del mercado inmobiliario residencial y la demanda de los clientes gubernamentales y municipales. “El gasto de la Ley de Infraestructura debe realizarse porque se agotará en 2027”, dijo Conley. “Hasta mayo de 2024, solo hemos anunciado la asignación de 420,000 millones de dólares del total de 1.2 billones de dólares [de la Ley de Infraestructura]. Los estados tienen que aumentar ese gasto rápidamente. Anticipamos que eso impulsará la demanda continua”. 

Ayuda a pequeñas empresas Proyecto de ley permitiría fijar precio diesel

Un nuevo proyecto de ley presentado en el Senado tiene como objetivo proteger a las pequeñas empresas de los precios volátiles de las materias primas permitiéndoles fijar un precio fijo, con los precios de la gasolina y el diésel incluidos explícitamente en la legislación propuesta.

El martes 17 de septiembre, los senadores Jeanne Shaheen, demócrata por Nueva Hampshire, y Bill Cassidy, republicano por Luisiana, presentaron la Ley de ayuda a las pequeñas empresas a cubrir riesgos y asegurarse contra gastos volátiles (ayudando a las pequeñas empresas a prosperar). Como sugiere el título, el proyecto de ley tiene como objetivo establecer un programa que pueda reducir la exposición de los propietarios de pequeñas empresas a la volatilidad de los precios de ciertos productos básicos, incluidos los precios del diésel.

A través de un nuevo programa ofrecido por la Administración de Pequeñas Empresas, la Ley Ayudando a las Pequeñas Empresas a THRIVE, o S5063, crearía una oportunidad para que las pequeñas empresas fijen los precios de ciertos productos básicos. Según el texto de la propuesta, la gasolina y el diésel son los únicos productos que tienen garantizada su inclusión en el programa. La SBA tendría discreción sobre qué otros productos incluir.

El programa incluiría dos opciones para pequeñas empresas. Un "acuerdo de compra de futuros" permitiría a la SBA establecer y mantener el costo directo de un producto básico. Más relevante para las pequeñas empresas de transporte por carretera, un "acuerdo de compra de opción de compra" protegería a una empresa cuando el precio del producto básico aumenta más del 10%.

Tomemos como ejemplo los precios del diésel, cuyos precios han estado cayendo últimamente, con un promedio de alrededor de \$3.50 por galón en todo el país, lo que es más de \$1 más barato que hace un año. Sin embargo, eso podría cambiar con solo presionar un interrup-



tor, dejando incertidumbre en la planificación de costos futuros para el propietario de un negocio.

La Ley Ayudando a las Pequeñas Empresas a prosperar permitiría al propietario de una pequeña empresa pagar la tarifa actual de \$3.50 por galón si las circunstancias hacen que los precios del diésel se dispararan nuevamente.


He aquí una hipótesis que muestra cómo funciona esto: una pequeña empresa celebra un acuerdo con el gobierno para asegurar 3.50 dólares por galón por 1,000 galones seis meses después del acuerdo. Esencialmente, la empresa fija su gasto de diésel durante ese período en \$3,500.

Si los precios del diésel se dispararan a 5 dólares por galón, la empresa seguiría pagando 5 dólares en el surtidor, o 5,000 dólares por 1,000 galones. Sin embargo, según el acuerdo, la empresa recibiría un pago de 1,500 dólares para compensar el aumento de 1.50 dólares. Por lo tanto, a través de este acuerdo, la compañía podría planificar el futuro con certeza, sabiendo que su gasto en diésel sería de \$3,500 bajo las condiciones acordadas, independientemente de la volatilidad del precio del diésel.

Shaheen afirmó que la Ley para Ayudar a las Pequeñas Empresas a THRIVE daría a las pequeñas empresas las mismas herramientas de

cobertura para mitigar la inflación que actualmente sólo están disponibles para las empresas más grandes. El proyecto de ley está respaldado por la Asociación Nacional de Pequeñas Empresas, la Mayoría de Pequeñas Empresas y el Centro para el Emprendimiento Estadounidense.

"Este proyecto de ley es un tremendo primer paso hacia la nivelación del campo de juego para las pequeñas empresas en todo el país, permitiéndoles cubrir de manera responsable los riesgos del mercado de productos básicos, algo que históricamente sólo está disponible para sus mayores competidores", dijo el presidente de la Asociación Nacional de Pequeñas Empresas, Todd McCracken, en un comunicado.

Según el texto del proyecto de ley, las pequeñas empresas podrían celebrar acuerdos que van desde 60 días hasta tres años, y la mayoría de ellos tendrán una duración de al menos 120 días. El programa primero fijaría los precios de la gasolina y el diésel y hasta tres productos básicos más, prestando especial atención a los servicios públicos estándar como el gas natural o la electricidad. Se podrían agregar productos y servicios públicos adicionales basándose en encuestas y comentarios de las partes interesadas. 

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

RANGO EXTENDIDO ELÉCTRICO VOLVO DE LARGO ALCANCE PARA 2025

Volvo Trucks anunció el martes que lanzará el próximo año una nueva versión de largo alcance de su FH Electric capaz de alcanzar aproximadamente 375 millas con una sola carga, aproximadamente el doble de la autonomía máxima de la generación actual del FH Electric. Los modelos eléctricos norteamericanos VNR tienen un alcance de hasta 275 millas. El nuevo Volvo FH Electric saldrá a la venta durante la segunda mitad de 2025. El facilitador de la autonomía ampliada es una nueva tecnología de transmisión: un eje electrónico que crea espacio para una capacidad de batería significativamente mayor a bordo. Unas baterías más eficientes, un sistema de gestión de baterías mejorado y la eficiencia general del tren motriz también contribuyen a la ampliación de la autonomía. Volvo presentó un nuevo concepto de eje eléctrico en la feria IAA de Hannover, Alemania, en 2022. La generación actual FH Electric y VNR Electric utiliza varios motores eléctricos, según la configuración, y una caja de cambios I-Shift.

"Nuestro nuevo buque insignia eléctrico será un gran complemento a nuestra amplia gama de camiones eléctricos y permitirá un transporte sin emisiones de escape también para distancias más largas. Será una gran solución para las empresas de transporte con un alto kilometraje anual en sus camiones y con un fuerte compromiso para reducir las emisiones de CO₂", afirmó el presidente de Volvo Trucks, Roger Alm. Hasta ahora, Volvo ha entregado más de 3,800 camiones eléctricos a clientes en 46 países de todo el mundo. "El sector del transporte representa el siete por ciento de las emisiones globales de carbono. Los camiones eléctricos de batería son herramientas importantes para reducir la huella climática. Además de los importantes beneficios medioambientales que aportan los camiones eléctricos, ofrecen a los conductores de camiones un entorno de trabajo mucho mejor, con niveles mucho más bajos de ruidos y vibraciones", afirmó Alm. 



Mitsubishi Electric Automotive America (MEAA) está lanzando una nueva plataforma que tiene como objetivo ampliar eventualmente la autonomía en calles y autopistas. La plataforma logística como servicio del patio de distribución autónoma HubPilot, que estará en pleno funcionamiento en 2025, está actualmente diseñada para centros de distribución geocercados y centros logísticos, pero tiene el potencial de usarse para aplicaciones en carretera para vehículos autónomos en el futuro. "Los centros de distribución son nuestra primera aplicación. La tecnología se puede aplicar a puertos marítimos, aeropuertos, grandes instalaciones de fabricación y centros de distribución y, en el futuro, a aplicaciones complicadas en carretera", afirmó Mark Rakoski, vicepresidente de ingeniería avanzada de MEAA. "Una autonomía más amplia son aplicaciones en carretera para vehículos autónomos o para abordar necesidades de seguridad, como intersecciones complicadas donde conductores y peatones son vulnerables". La plataforma utiliza una combinación de software, sensores en el vehículo y percepción basada en infraestructura con mapeo de alta definición para una localización precisa.

Con entradas multisensor optimizadas en camiones de patio autónomos - también cono-

cidos como rovers o tractores de terminal - combinado con un software avanzado, la plataforma puede visualizar los alrededores de los camiones, identificar los remolques asignados y confirmar sus ubicaciones. Los remolques están virtualmente "etiquetados" para que la plataforma pueda rastrear su ubicación y movimientos en tiempo real. La plataforma interactúa con el sistema de gestión del patio para recibir comandos, funcionando con autonomía SAE Nivel 4, donde el vehículo es completamente responsable de todas las tareas de conducción y navegación. La plataforma también automatiza la conexión de mangueras de aire comprimido al remolque para operar los frenos de aire, eliminando la necesidad de intervención manual cada vez que un camión recoge o deja un remolque, aunque un conductor aún puede operar manualmente el camión.

"Utilizando visualización y datos en tiempo real, los camiones de patio se conectan de forma autónoma con los remolques y los transportan a lugares designados, mientras mantienen una conciencia constante de su entorno para evitar el contacto con objetos estacionarios y en movimiento, incluidas las personas", dijo el Director de Movilidad de MEAA, Eyad. Zeino.

Los sensores LIDAR también se colocan en la infraestructura del patio, como edificios o postes, en lugar de únicamente en los vehícu-



AUMENTAN AUTOMATIZACIÓN EN PATIOS DE DISTRIBUCIÓN

los, lo que permite que la plataforma elimine esos puntos ciegos. Rakoski dijo que esto aumenta la seguridad en el astillero. También aumenta la seguridad ya que la plataforma proporciona monitoreo las 24 horas del día, los 7 días de la semana, lo que reduce las oportunidades de robo y vandalismo. La plataforma también es segura en términos de ciberseguridad, ya que se han tomado medidas para evitar que los piratas informáticos u otras fuentes externas interfieran con la tecnología.

Rakoski añadió que también permite una mayor eficiencia, al tiempo que ayuda con la escasez de conductores y personal. "Debido a nuestro aspecto de monitoreo de la plataforma las 24 horas del día, los 7 días de la sema-

na, HubPilot puede soportar los escasos desafíos laborales para los activos del patio, el registro de entrada y salida en la puerta", dijo. Rakoski comentó que todavía se necesitan humanos para la gestión logística.

MEAA continuará desarrollando la plataforma durante el resto del año antes de lanzarla por completo el próximo año. "Estamos terminando nuestra fase de MVP (Producto Mínimo Viable) y continuamos con nuestras pruebas y validación en escenarios de aplicación real, simulación y entorno controlado", dijo Rakoski. "Pasaremos a la fase de producción en 2025 en un sitio inicial y esperamos comenzar la implementación en otros sitios también en 2025".

CONDUCTOR DE FEDEX FREIGHT GRAN CAMPEÓN DE NTDC

Las Asociaciones de Transportistas Americanos nombraron a Jackie Reed, un camionero de FedEx Freight de Mississippi, Gran Campeón de Bendix en el Campeonato Nacional de Conducción de Camiones y Van Step de 2024. "Jackie demostró la precisión y el profesionalismo que esperamos de los campeones de NTDC", dijo el presidente y director ejecutivo de ATA, Chris Spear. "Si bien todos nuestros competidores son campeones, él se separó incluso de este campo de élite, mostrando las habilidades que le han producido tres millones de millas de conducción sin accidentes a lo largo de sus 34 años de carrera. Felicitaciones a él y a todos nuestros participantes de NTDC".

Conocido como el "Super Bowl de la Seguridad", el Campeonato Nacional de Conducción de Camiones y Vans de ATA se llevó a cabo del 21 al 24 de agosto en Indianápolis, reuniendo a 422 conductores de 49 estados con un total combinado de casi 685 millones de millas sin accidentes. Los conductores compitieron en una variedad de eventos diseñados para medir su destreza al volante, su conocimiento de la industria y su dedicación a la seguridad. Reed se llevó a casa el premio Bendix Grand Champion, así como el primer lugar en la clase de vehículos de camiones cisterna.

Reed ha sido conductor profesional durante 34 años y ha acumulado tres millones de millas de conducción segura. En 2022, fue nombrado Gran Campeón de Mississippi en la categoría de 3 ejes. El año pasado obtuvo el segundo lugar en la categoría de 2 ejes de Mississippi. Además, ATA honró a Todd Gimpel, un conductor de FedEx Freight de Nebraska, con el premio al Novato del Año 2024, y el estado de Colorado fue coronado campeón del equipo por tener la puntuación colectiva más alta. El evento de este año incluyó competencias de conducción en nueve clases de vehículos, inspección de vehículos y un examen escrito.





150 MIL MILLONES A TRANSPORTE GOBIERNO DE TEXAS ANUNCIA INVERSIÓN

El gobernador de Texas, Greg Abbott, ha anunciado una inversión total récord de \$148 mil millones para la infraestructura de transporte del estado. La inversión incluye la adopción de un plan de transporte de 10 años y \$104.2 mil millones por parte del Departamento de Transporte de Texas. El Programa de Transporte Unificado se promociona para mejorar la seguridad, abordar la congestión y la conectividad, y preservar las carreteras. El plan también incluye más de 43 mil millones de dólares para desarrollo y mantenimiento de rutina. La cantidad de 148,000 millones de dólares supone un aumento de 5,600 millones de dólares en la inversión total con respecto a hace un año.

"Con la adopción de esta inversión récord de \$148 mil millones en transporte, Texas continuará satisfaciendo las necesidades de los texanos en las comunidades rurales, urbanas y suburbanas y al mismo tiempo mejorará la congestión y la seguridad de las carreteras", dijo Abbott en comentarios preparados.

El director ejecutivo de TxDOT, Marc Williams, añadió que el estado tiene una cantidad récord de proyectos de construcción activos este año. "Esto ayudará a continuar el trabajo de trasladar personas y mercancías de forma segura y eficaz en nuestras áreas rurales, urbanas y metropolitanas".

El Programa de Transporte Unificado es un documento de planificación que autoriza proyectos de carreteras para su desarrollo y construcción. El programa se actualiza anualmente. El borrador del plan propone \$104 mil millones en gasto en transporte. El plan de




este año marca el segundo año consecutivo en el que el plan decenal supera los 100,000 millones de dólares. Los proyectos del programa se centran principalmente en segmentos de carreteras identificados en las 100 carreteras más congestionadas de Texas.

Está previsto que los proyectos de alivio de la congestión Carriles despejados de Texas experimenten un aumento en la financiación de 1,900 millones de dólares. Los proyectos son parte de una iniciativa estatal que tiene como objetivo reducir la congestión del tráfico en las cinco áreas metropolitanas más grandes del estado. Desde 2015, los proyectos han respaldado \$75.8 mil millones en inversión total para proyectos terminados, en construcción y planificados sin peaje. También se incluye una inversión de 17,300 millones de dólares en seguridad y 1,700 millones de dólares adicionales en financiación para corredores rurales y "carreteras clave en centros económicos". 

BAJAN MUERTES POR ACCIDENTES DE TRÁFICO: NHTSA

Las muertes por accidentes de tránsito siguen disminuyendo. Las estimaciones de muertes en el tráfico de la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en Carreteras para el primer semestre de 2024 mostró signos continuos de mejora en la seguridad vial. Se estima que 18,720 personas murieron en accidentes de tráfico durante el primer semestre del año, una disminución de aproximadamente el 3.2% en comparación con las 19,330 muertes estimadas para el primer semestre de 2023. Las muertes disminuyeron tanto en el primer como en el segundo trimestre de 2024, lo que marca nueve trimestres seguidos que eso ha sucedido.

La disminución de las muertes va acompañada de un aumento en las millas totales recorridas por vehículos, según datos de la Administración Federal de Carreteras. Las millas recorridas por vehículos en la primera mitad de 2024 aumentaron en aproximadamente 13.1 mil millones de millas, o aproximadamente un 0.8% más que en el mismo período del año pasado. Más millas recorridas combinadas con menos muertes por accidentes de tránsito dieron como resultado una tasa de mortalidad de 1.17 muertes por 100 millones de VMT, por debajo de la tasa estimada de 1.21 muertes por 100 millones de VMT en la primera mitad de 2023.

"Revertir el aumento de las muertes en las carreteras ha sido una de las principales prioridades de este Departamento, por lo que nos alienta ver reducciones continuas en las muertes en accidentes de tránsito; sin embargo, las proporciones generales de este problema siguen en niveles críticos y hay mucho más trabajo por hacer", dijo el secretario de Transporte de Estados Unidos, Pete Buttigieg. "La seguridad es el núcleo de nuestra misión y estamos utilizando fondos del paquete de infraestructura Biden-Harris para entregar recursos que salvan vidas a comunidades de todo el país para que las carreteras sean más seguras para todos". 





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







MARCANDO EL CAMINO

VOLVO FM 2024

VOLVO RENOVÓ EL FM EL AÑO PASADO CON EFICIENTES TRENES MOTRICES Y UNA GRAN CAPACIDAD DE CARGA, ASÍ COMO CÓMODAS Y EXCELENTEMENTE EQUIPADAS CABINAS, QUE HACEN DE ESTE POPULAR CAMIÓN DE 18 TONELADAS UNA GRAN OPCIÓN PARA RODAR MILLA TRAS MILLA EN LA CARRETERA. >>



POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

Volvo es una de las marcas de camiones con mejor reputación, pues sus vehículos son conocidos por su potencia, eficiencia y unos interiores que hacen las delicias de los conductores. Hace un par de años presentaron la nueva generación del Volvo FM, repleto de mejoras en el entorno del conductor e innovaciones que ofrecen un mayor nivel de comodidad, seguridad y productividad. “El nuevo camión Volvo FM de gran tonelaje, espacioso y con una visibilidad excepcional, se ha diseñado para ser el lugar de trabajo sobre ruedas definitivo en todos los segmentos”, afirma Roger Alm, presidente de Volvo Trucks. “Los conductores son uno de los activos más importantes en el sector del transporte”, prosigue Alm. “Con el nuevo Volvo FM, presentamos una herramienta de trabajo versátil que también es un paraíso de comodidad con el que nuestros clientes pueden atraer y retener a los mejores conductores que mantendrán el éxito de sus operaciones”.

DISEÑO

El exterior de la próxima generación del Volvo FM presenta una nueva forma aerodinámi-

ca, con líneas distintivas en la parte delantera y una única y elegante línea que se extiende por el lateral de la cabina. Además, los faros delanteros en forma de V están colocados para optimizar la aerodinámica y el panel de identidad de marca más grande y la rejilla delantera superior con un nuevo patrón de malla confieren al camión una imagen segura y audaz. De hecho, sorprende lo pequeños que son los faros, pues el grupo óptico del que la V formaba parte en la

anterior generación, ahora está condensado por completo en este elemento, algo que le añade mucho atractivo visual al diseño del FM, haciéndolo ver mucho más moderno.

INTERIOR

“El nuevo Volvo FM es la versátil e infatigable herramienta de trabajo de nuestra gama: ágil y apto para cumplir su finalidad de ser un lugar espacioso, seguro y cómodo para los conductores”, explica Carina Byström,



del mundo: **VOLVO FM 2024**



diseñadora jefa de Interiores de Volvo Trucks. "También hemos logrado una visibilidad excelente con una línea de puerta baja, nuevos espejos retrovisores y una cámara adicional en el lado del pasajero". Para lograr todo esto, en la nueva cabina se han elevado los postes A, lo que le aporta hasta un metro cúbico adicional de espacio y más luz. También incluye tecnología inteligente que sustenta el enfoque de Volvo de crear la oficina móvil definitiva para los conductores.

El interior destaca con un nuevo tablero que

ofrece más espacio de almacenamiento, nuevos colores y una moderna pantalla dinámica. El cuadro de instrumentos incluye una pantalla de alta resolución de 12 pulgadas con una interfaz fácil de usar con la que el conductor puede ver fácilmente información importante y seleccionar entre cuatro vistas de pantalla distintas, dependiendo de la situación de conducción. La pantalla de instrumentos, lista para futuras actualizaciones y servicios conectados, se ha diseñado para simplificar las

interacciones del conductor y minimizar las distracciones al acceder a información fundamental.

El nuevo Volvo FM tiene una pantalla secundaria opcional de 9 pulgadas para funciones de entretenimiento, navegación, información de transporte y supervisión de cámaras. Con la pantalla se puede interactuar de varias maneras: con los botones situados intuitivamente en el volante, a través del control de voz, o bien directamente a través de la pantalla táctil y el panel de control de la pantalla. Tanto la pantalla de instrumentos como la pantalla secundaria funcionan en numerosos idiomas. Además, una nueva opción de columna de dirección ajustable ofrece una posición de conducción más ergonómica.

La nueva cabina dormitorio se ha actualizado con una litera elevada y posibilidades de almacenamiento mejoradas que incluyen un gran compartimento de almacenamiento debajo de la litera y un almacenamiento posterior superior con paneles LED en los divisores del compartimento. Desplazarse desde el asiento a la litera es más fácil gracias a que la nueva palanca I-Shift es más fina y tiene un diseño ergonómico. La comodidad de la cabina se mejora aún más con el aislamiento reforzado que ayuda a mantener afuera el frío, el calor y el ruido. »





SEGURIDAD

Además de la visibilidad mejorada para los conductores, entre otros avances de seguridad en el nuevo Volvo FM se incluyen el programador de velocidad en pendientes descendentes, que fija una velocidad máxima para ayudar a prevenir la aceleración no deseada cuando se circula cuesta abajo, y el programador de velocidad adaptada (ACC por sus siglas en inglés) que ahora funciona a todas las velocidades hasta cero mph.

El sistema de frenos controlado electrónicamente (EBS), que es un requisito previo para funciones de seguridad como el Aviso de Colisión con Frenada de Emergencia y el Control Electrónico de Estabilidad, ahora se incluye de serie en el nuevo camión. La Dirección Dinámica de Volvo, con los sistemas de seguridad de Asistencia para

Permanencia en el Carril y Asistencia para la Estabilidad, también está disponible como opción. El Volvo FM también cuenta con un sistema de reconocimiento de señales viales que se muestra en la pantalla de instrumentos para alertar al conductor. El sistema puede detectar señales como restricciones de adelantamiento, tipos de carretera y límites de velocidad. La cámara adicional en el lado del pasajero -opcional- ofrece una vista complementaria del lateral del camión en la pantalla secundaria.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Para impulsar al Volvo FM hay dos motores a diésel que cumplen la estricta normativa ambiental Euro 6. El primero es un seis cilindros de 11 litros con un rango de potencia



de 330 a 460 caballos de fuerza y un torque de 1,180 a 1,620 lb-pie. Para quienes necesiten más poder está un seis cilindros de 13 litros cuya potencia oscila entre 420 y 500 HP y el par motor va de 1,550 a 1,845 lb-pie.

Como no podía ser de otra manera, también forma parte de la alineación una mecánica de Gas Natural Licuado (LNG por sus siglas en inglés) de 13 litros. La potencia oscila entre 420 y 460 caballos de fuerza, mientras que el torque va de 1,550 a 1,700 lb-pie. Las ventajas son evidentes: 20% menos emisiones de bióxido de carbono (o 100% si utilizas biogás) y un menor gasto en combustible (el LNG es más barato que el diesel). Además, tendrás una "estrella en la frente" para aquellos clientes que estén buscando transportistas más amigables con el medio ambiente. »

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.



zMAX.com




En lo que se refiere a transmisiones, Volvo recomienda utilizar su conocida caja I-Shift automatizada de 12 relaciones, la cual está entre las mejores del mercado, ofrece un excelente consumo de combustible y facilita la vida del conductor. Además, pesa unas 150 libras menos que las cajas manuales. Ahora que si prefieres hacer los cambios, Volvo tiene disponibles una transmisión manual de 9 relaciones y varias de 14 velocidades.

El manejo es otra de las cartas fuertes de Volvo, pues el FM está equipado con el sistema de Dirección Dinámica de la marca, el cual otorga un control total del camión bajo cualquier condición al combinar la dirección asistida hidráulica convencional con un motor eléctrico acoplado al



mecanismo de dirección. De hecho, Volvo hizo un comercial muy famoso para promocionar este sistema en el que Jean Claude Van Damme hacía un split apoyado sobre los espejos retrovisores de dos camiones rodando en reversa. Sin duda, el objetivo de transmitir lo preciso de su dirección quedó más que cumplido.

En pocas palabras, el totalmente renovado

Volvo FM es uno de los mejores camiones en su segmento, con una calidad de ensamblado de primer nivel y unas suspensiones y chasis que pueden lidiar con enormes cargas sin un solo quejido. La gama de motores, si bien se compone solo de dos mecánicas, tiene siete diferentes rangos de potencia, lo cual asegura que encontrarás una que satisfaga tus necesidades. 





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







NAVAJA SUIZA

WESTERN STAR 47X 2024

CONSTRUIDO PARA SOPORTAR LOS RIGORES DEL DEMANDANTE SEGMENTO VOCACIONAL, EL HERMANO MENOR DE LA SERIE X DE WESTERN STAR TIENE UNAS DIMENSIONES CONTENIDAS QUE LO HACEN PERFECTO PARA APLICACIONES SENSIBLES AL PESO Y LA LONGITUD, COMO HORMIGONERAS, CAMIONES DE TRANSPORTE A GRANEL Y CONFIGURACIONES DE CAMIONES DE VOLTEO LIMITADOS POR LEYES DE PUENTES. »

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

La diferencia más obvia es el cofre más corto, que da una distancia de la defensa al fondo de la cabina (BBC por sus siglas en inglés) de 111.6 pulgadas en el 47X en comparación con la BBC de 122 pulgadas del 49X. Con la "defensa de ley de puente" opcional, la medida desde el parachoques hasta la parte trasera de la cabina se puede recortar aún más a 110.8 pulgadas. Las configuraciones de distancia entre ejes de hasta 415 pulgadas están disponibles con el eje de dirección adelantado, mientras que el eje retrasado limita la distancia entre ejes a 361 pulgadas.

"Hay alrededor de 3,142 condados en los Estados Unidos, y cada uno puede tener sus propias regulaciones para puentes", señaló Samantha Parlier, vicepresidenta de desarrollo de mercado vocacional de Daimler Trucks North America, durante un recorrido previo al lanzamiento del 47X con reporteros. "Diez pulgadas importan. Diez pulgadas pueden ser 1,000 libras adicionales [de carga útil], y pueden marcar la diferencia entre un camión cuyo manejo es ilegal y uno que no lo es".

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

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



en construir un camión que alcance las 16,100 libras para el mercado de las mezcladoras".

El diseño y el montaje de camiones profesionales es un proceso complejo, por lo que DTNA ha incluido gran parte de este desafío en el proceso de diseño. Los ingenieros trabajan directamente con los principales fabricantes de equipos para camiones (TEM por sus siglas en inglés) para

obtener los detalles de construcción justo antes de que el camión llegue a la línea de ensamblaje, donde los errores son costosos y requieren mucho tiempo para corregirlos.

Parlier dice que puede tomar hasta una hora perforar un solo orificio en un marco, por lo que los equipos de ingeniería de DTNA trabajan directamente con los TEM para perforar todos





los orificios antes de que se construya el camión para que, literalmente, puedan colocar la carrocería en el camión y atornillarla.

El sistema de interfaz QuickFit es otra característica extraída del 49X. Ofrece fácil acceso a la arquitectura eléctrica del camión utilizando un sistema eléctrico multiplexado avanzado diseñado para facilitar la interfaz TEM, la programación

y el acceso a la energía. Los conectores están ubicados en la parte trasera de la cabina, mientras que las unidades de control electrónico se almacenan en la cabina en la nueva bóveda electrónica del tablero o en la E-Vault de la parte trasera de la cabina para facilitar el acceso. Los instaladores ya no necesitan perforar la parte trasera de la cabina o atravesar el piso. La interfaz

está justo en la parte trasera de la cabina.

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

El panel estaría preconfigurado por el TEM y conectado a los conectores RP 1226 que ya están debajo del panel. El Flex Panel también se puede configurar con indicadores adicionales, interruptores, un montaje ELD o una preparación de montaje RAM, según las necesidades del cliente. "Todo este sistema está diseñado para ser plug and play, directamente en el sistema del camión para que la actualización sea muy fácil", dice Parlier. "Los instaladores pueden tener sus arneses, todo listo para usar, luego pueden usar la herramienta CHEC para acceder directamente a la lógica de parámetros y la lógica de diseño del camión". >>



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- Cummins L9 de 8.9 litros con 260 a 380 HP y 860 a 1,250 lb-pie
- Cummins X12 de 11.8 litros con 350 a 500 HP y 1,450 a 1,700 lb-pie
- DD13 de 12.8 litros con 370 a 525 HP y 1,250 a 1,850 lb-pie

SUSPENSIÓN TRASERA

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

TRANSMISIÓN

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

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Flatleaf y Taperleaf

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

CABINA Y CARROCERÍA

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

La cabina tiene un parabrisas de una pieza



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

guraciones de dormitorio disponibles en el 47X: techo bajo estilo trinchera de 36 pulgadas y techo medio de 36 o 48 pulgadas.

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




vocacional: **WESTERN STAR 47X 2024**

retención de frenos, visualización de señales de tráfico e intervención de velocidad activa con motores Detroit, así como Wabco OnGuard, que incluye mitigación de colisiones y control de cruceo adaptativo, opcional con motores Cummins.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

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

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

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



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



NUEVA ESPECIE

FREIGHTLINER ECASCADIA

SI BIEN LA ELECTRIFICACIÓN DEL TRANSPORTE ES CADA VEZ MÁS COMÚN, NO LO ES TANTO EN EL SECTOR DE CLASE 8. SIN EMBARGO, ESO NO FUE UN OBSTÁCULO PARA FREIGHTLINER Y SU ECASCADIA, QUE PUEDE RECORRER HASTA 220 MILLAS MOVIENDO UN PESO BRUTO COMBINADO DE 82,000 LIBRAS. DOS CARACTERÍSTICAS QUE LO HARÁN UN ÉXITO EN LUGARES CON RESTRICCIONES AMBIENTALES SEVERAS. »



Freightliner tiene en el Cascadia el Clase 8 más exitoso de la industria, del que han vendido más de 800,000 unidades desde su presentación en 2007. Montándose en la ola de electrificación su más reciente novedad es el eCascadia, que ofrece a los clientes de Freightliner una versión sin emisiones del Cascadia. Construido a partir de un producto legendario y probado, el extenso desarrollo y las rigurosas pruebas de eCascadia a través de varios prototipos y camiones de prueba de clientes han dado como resultado un camión eléctrico potente y eficiente.

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

Una cosa está clara: Daimler Truck es consciente del importante papel que juega el transporte para ayudar a alcanzar los objetivos necesarios de reducción de emisiones. DTNA no solo ha desarrollado productos para vehículos eléctricos, sino que también ha realizado importantes inversiones en consul-



toría de infraestructura, servicios de carga e infraestructura de carga pública para luchar por un futuro más sostenible. Con múltiples opciones de batería y eje motriz, que brinda rangos típicos de 230 millas, el eCascadia es ideal para rutas de corta distancia que permiten la carga en depósito, ejemplos de los cuales incluyen logística de última milla, distri-

bución local y regional, acarreo y almacenamiento a las aplicaciones de almacén.

DiseñoEn general, el eCascadia es prácticamente igual a su contraparte de diesel. Pero, como es de esperarse, hay algunas diferencias críticas. Como el Detroit ePowertrain produce menos calor que un motor de combustión tradicional, se minimizan los requisitos de temperatura y empaque para el enfriamiento. Esto permite que el eCascadia venga de serie con ventilaciones cerradas en el cofre, una nueva parrilla, que reduce la resistencia al forzar más aire alrededor del vehículo en lugar de hacerlo pasar por el radiador.

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





EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Eléctrico sencillo de 320 a 395 HP.
- Eléctrico tándem de 425 a 470 HP.

TRANSMISIÓN

- 1 velocidad

SUSPENSIONES DELANTERAS

- Freightliner Multihoja
- Hendrickson Airtek

SUSPENSIONES TRASERAS

- Neumática sencilla y tandem Freightliner

la cabina, la respuesta de torsión en el asiento del conductor y característica de par instantáneo que permite un funcionamiento más suave en condiciones de mucho tráfico.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

El Detroit ePowertrain desarrollado internamente está diseñado para una integración total con el eCascadia para obtener la máxima potencia, una mayor dinámica de conducción y la comodidad del conductor. El eAxle es un componente de transmisión eléctrica integrado con un motor eléctrico, transmisión y elec-



trónica especializada dentro de una unidad compacta. El ePowertrain de Detroit ofrece dos diseños eAxle que incluyen un motor dual con un par máximo de 23,000 lb-pie y una potencia máxima de 395 HP, y un motor único con un par máximo de 11,500 lb-pie y una potencia máxima de 195 HP.

El Detroit ePowertrain ofrece tres opciones de batería para una variedad de tamaños y tiempos de carga promedio de cero a completo a partir de 194 kWh (una hora y media a tres horas), 291 kWh (dos a cuatro horas) y 438 kWh (dos horas). a seis horas). La batería

Detroit HV utilizó la química de la batería Li-Ion NMC (Níquel Manganese Cobalto) empaquetada dentro de las celdas prismáticas CATL (Contemporary Amperex Technology Co. Limited). Las baterías de iones de litio permiten que eCascadia cumpla con los objetivos de alcance crítico sin sacrificar la carga útil. El eCascadia viene equipado con sensores en todo el vehículo para detectar una colisión y abrir automáticamente el circuito eléctrico del sistema de alto voltaje, apagando las baterías y el eAxle para evitar el riesgo de descarga eléctrica o evento térmico. »



INTERIOR

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

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

Como se trata de una nueva tecnología, es importante conocerla más íntimamente para aprovecharla mejor. Para eso existe la herramienta de predicción eRange, que calcula y muestra de forma automática y precisa la autonomía en el transcurso de un viaje propuesto. Para brindar la indicación más precisa posible, la herramienta analiza múltiples entradas de datos, incluidos los parámetros del vehículo, la carga, el

clima, el tráfico y la pendiente de la carretera. eRange Prediction permite probar escenarios hipotéticos y realizar análisis.

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

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



SEGURIDAD

El Freightliner eCascadia viene estándar con Detroit Assurance con Active Brake Assist 5 (ABA 5), estableciendo el punto de referencia para la seguridad avanzada para vehículos comerciales eléctricos de servicio pesado. El lanzamiento de la producción en serie eCascadia marca el debut de una nueva característica de seguridad de Detroit Assurance: Active Side Guard Assist. Esta tecnología se activa a velocidades urbanas (12 mph o menos) y, mientras el conductor todavía tiene el control, evita que el camión gire a la derecha cuando se detecta un ciclista o peatón en movimiento en el lado del pasajero del camión. ASGA aplica frenado automático junto con advertencias visuales y auditivas, y es ideal para entornos urbanos concurridos.

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

¿Y LA RECARGA?


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



chando la infraestructura y las comodidades existentes y agregando sitios nuevos complementarios para satisfacer la demanda anticipada de los clientes. La primera fase está programada para comenzar en 2023.

Una gran interrogante hasta ahora es el precio, pues Freightliner no ha dado a conocer ninguna cifra, aunque sí advierten que las nuevas tecnologías son caras cuando llegan al mercado, así que no esperes nada muy amigable con la cartera. Por otro lado, seguramente habrá incentivos fiscales federales y estatales que ayudarán a reducir el precio del camión para los "early adopters". También es importante recordar que los vehículos eléctricos tienen un mantenimiento más barato que los diesel, pues los motores tienen muchas menos piezas y la ener-

gía eléctrica es más barata que el combustible.

Ciertamente, el eCascadia representa apenas los primeros pasos en la creación del transporte eléctrico de larga distancia. Si bien queda muchísimo por hacer en cuestión de infraestructura y de mejorar el rendimiento de las baterías, las empresas y gobierno están apostando fuerte a esta tecnología. Por ahora, los camiones eléctricos son una excelente solución para aplicaciones de distancias medias que regresan "a casa" por la noche, de modo que pueden recargar las baterías sin presión de tiempo y con el precio más asequible por la energía eléctrica, reduciendo el costo de operación. Sólo el tiempo dirá qué tan práctica resulta la electrificación del transporte de larga distancia. 



LA OPCIÓN CORRECTA





MENOS ES MÁS



MERCEDES-BENZ ESPRINTER 2025

LA VERSIÓN ELÉCTRICA DE LA SPRINTER TIENE LA MAYOR AUTONOMÍA EN SU CLASE Y UNA MUY RESPETABLE ÁREA DE CARGA, DOS ARGUMENTOS QUE PUEDEN HACERLA LA RIVAL A VENCER. ESPECIALMENTE AHORA QUE LA VERSIÓN BASE PRESENTA UNA BATERÍA MÁS PEQUEÑA QUE REDUJO EL PRECIO CONSIDERABLEMENTE. SIN DUDA, UNA OPCIÓN MÁS QUE INTERESANTE PARA QUIEN BUSCA VEHÍCULOS CERO EMISIONES. >>>



POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

La eSprinter se ha posicionado en el mercado de vans de trabajo de Estados Unidos como una muy buena opción, especialmente ahora que han bajado el precio con la inclusión de una nueva batería más pequeña. Eso sí, entrega mucho valor por cada dólar que pagas, todo hay que decirlo. Ahora, dan un paso más adelante en la electrificación de su flota con la llegada de la silenciosa eSprinter, la cual llegó con todo a liderar un segmento que está muy pero muy de moda.

DISEÑO

Si bien la estética no es una de las preocupaciones fundamentales entre los compradores de las vans de carga, eso no quiere decir que haya que descuidarla; algo que diseñadores de Mercedes Benz tuvieron presente a la hora de colocar unas líneas que recorren el cofre de la eSprinter del poste A a la orilla de la parrilla. Ésta, por cierto, es más angosta, los faros son más delgados y la posibilidad de montar luces de LED le añade un toque de elegancia a esta van. En el interior, la cabina es más personalizable que nunca y el sistema de infotainment está mucho más cerca de los que vemos en los autos de lujo de Mercedes.

Para sorpresa de nadie, la eSprinter es prácticamente igual que sus hermanas de diesel en el exterior, pero debajo de la carrocería Mercedes ha diseñado una arquitectura completamente nueva que alberga una batería de 113 kWh ubicada en el vientre de la eSprinter (y ahora una más pequeña de 81 kWh) y un motor eléctrico que impulsa las ruedas traseras. Si bien la EPA aún no ha dado una estimación oficial del rango de manejo, Mercedes-Benz dice que sus pruebas han reportado hasta 248 millas por carga.

La eSprinter se lanzó como una van larga con techo alto y ofrecerá 488 pies cúbicos de espacio de carga, que está bastante cerca de



lo que ofrece la eSprinter regular (533 pies cúbicos). Las opciones para hacer la vida de entrega más agradable incluyen asientos delanteros con calefacción y giratorios, para-

brisas con calefacción, espejos exteriores plegables eléctricos, aire acondicionado, puerta y escalón corredizos eléctricos, espejo retrovisor digital y más.



INTERIOR

Para sorpresa de nadie, la cabina no es tan lujosa como la de un auto Mercedes Benz porque la eSprinter es una van de trabajo. El

interior está hecho prácticamente de plástico, de no ser por la pantalla de infotainment, un diminuto posabrazos y algunos toques de metal. Las cosas están muy bien organiza-

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Eléctrico de 134 y 200 HP

BATERÍA

- 81 y 113 kWh

TRANSMISIONES

- Automática continua

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos
- Neumática

das, pero todas las superficies son duras al tacto. La posición de manejo es alta y no hay una consola central que separe al conductor del pasajero >>



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

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

MOTOR

La eSprinter básica viene con un tren motriz eléctrico de tracción trasera que genera 134 caballos de fuerza, pero también está disponible una versión más potente de 201 HP. Un paquete de baterías de 113 kWh está ubicado en la parte inferior

de la eSprinter entre los ejes delantero y trasero, y le da a esta van una autonomía de 248 millas con las baterías totalmente cargadas. La gran novedad para el modelo 2025 es la llegada de una batería más chica de 81 kWh que reduce la autonomía a 173 millas pero, muy importante, hace más pequeña también la etiqueta de precio en casi 10,000 dólares (además, Mercedes-Benz dice que la mayoría de las vans de reparto de última milla operan en el rango de 170 millas). »

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

Como ocurrió con el anterior sistema de info-



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"/>



La eSprinter está limitada a una velocidad máxima de 75 millas por hora, independientemente de la potencia de salida que elijas, lo cual nos parece bien si has visto cómo conducen algunos repartidores. En cuanto al tiempo de carga, todo depende del tomacorriente al que tengas acceso. Mercedes dice que la batería se puede cargar del 10 al 80 por ciento en tan solo 42 minutos con un cargador de 115 kWh de corriente directa (y 93 minutos si usas uno de 50 kWh). El tiempo total de carga de una batería completamente agotada será de más de 12 horas utilizando un tomacorriente convencional de 240 voltios.

MANEJO

Si bien la eSprinter ofrece una área de carga más que decente, el hecho de que sea angosta hace que conducir por calles angostas -como las que hay en Europa- sea una tarea sencilla incluso cuando el tráfico es pesado. La dirección electrónica es sensible a la velocidad -se endurece conforme aceleras- y te deja colocar a la eSprinter donde quieras; incluso nos atreveríamos a decir que tiene un poco de retroalimentación.

Es una van increíblemente fácil de manejar y ahora también de estacionar gracias a una cámara de reversa y a otra de 360 grados, disponibles como opción. Otras ayudas que mejoran la segu-

ridad incluyen un asistente de viento cruzado, asistente de abandono de carril, monitoreo de desatención del conductor, alerta de punto ciego e incluso control de crucero adaptativo. Puede que sea una van de trabajo, pero la lista de equipamiento opcional incluye elementos de lujo, como asientos delanteros calefactados y un cargador inalámbrico para el teléfono. El precio de la eSprinter 2025 comienza en 63,475 dólares y puede subir hasta rozar los 80 mil dependiendo de las opciones de batería y equipamiento. Sin duda, la inclusión de una batería más pequeña que redujo significativamente el precio de entrada hará que esta van lidere el segmento. [77L](#)



**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.

Nueva especie

RAM 1500 RHO 2025

La Ram High Output llegó para ocupar el lugar de la legendaria TRX, pero no creas que se trata de un simple reemplazo. Es la personificación de cómo RAM logra conciliar que vivimos en una era más ecológica sin sacrificar la diversión y potencia fuera del asfalto que todos esperan de una pickup todoterreno capaz de correr la mítica carrera Baja 1000. »





El mundo de las pickups de tamaño completo ha experimentado un crecimiento tal que ahora hablamos ya incluso de pickups de alto desempeño. Ford inició esta tendencia con la Raptor, pero Ram no se quedó atrás y presentó la temible HRX, que llevaba un poderoso Hellcat V8 de 702 caballos de fuerza bajo el cofre. Tristemente, en este mundo moderno los motores de gasolina de tal tamaño y rendimiento parecen no tener cabida, pues Ram presentó hace poco la RHO, el reemplazo de la HRX y, para empezar, hay dos cilindros menos (y 160 HP menos también). La nueva todoterreno de Ram, la Ram High Output, es innegablemente muy similar a la TRX, pero ha cambiado lo suficiente como para merecer una oportunidad justa para conquistarnos sin que la sombra del Hellcat se cierne sobre ella. Si bien no podemos olvidar que existió esa super camioneta Ram de 702 HP, si aceptamos que el RHO es algo propio en lugar de un reemplazo de la TRX, se puede argumentar que podría ser la mejor camioneta deportiva de Ram hasta el momento.

Si has prestado atención a la renovada línea de vehículos livianos 2025 de Ram, no te sorprenderá en absoluto que la RHO use una versión del nuevo motor Hurricane de seis en línea debajo del cofre. Al igual que en otras Ram 1500 de alto precio, el seis en línea de alto rendimiento de la RHO utiliza dos turbocargadores Garrett de baja inercia para forzar 540 caballos de fuerza y 521 lb-pie de torque con 3.0 litros de cilindrada, pero hay algunos cambios específicos para la RHO.

El aire destinado a las cámaras de combustión del Hurricane ingresa a través de una toma de aire en el cofre antes de ser dirigido a un filtro radial de alto flujo. El diseño de la caja de aire abierta hace que sea fácil cambiar el filtro o sacudir los residuos cuando estás destrozando las dunas. Los ingenieros de Ram también diseñaron un escape doble de igual longitud con un tubo H en el medio que hace que la eliminación del escape sea más eficaz: cuando los gases de escape de un banco pasan por el tubo H, se crea un diferencial de presión que extrae el siguiente pulso del otro banco. Las tomas de aceite en la parte delantera y trasera del cárter de aceite garantizan que el lubricante siga fluyendo cuando sube o baja pendientes pronunciadas.

Ram no afirma nuevas clasificaciones de potencia para la RHO, pero sí dice que hay una diferencia de rendimiento perceptible en





comparación con otros motores Hurricane. Para rematar el escape deportivo del RHO hay una válvula accionada por flujo que se abre al acelerar a fondo para minimizar la restricción y maximizar el sonido. Antes de que le echas sombra al sonido de un seis cilindros, este no es un Pentastar V-6. Un motor de seis cilindros en línea biturbo suele tener un sonido que vale la pena escuchar y ya suena bien en las otras camionetas 1500.

El Hurricane H/O SST pesa 150 libras menos que el motor Hellcat del TRX y, debido a su menor tamaño, el Hurricane se ubica lo suficientemente lejos detrás del eje delantero como para trasladar 30 libras al eje trasero. Eso es efectivamente 180 libras de descuento en la parte delantera, suficiente para mejorar el manejo con una camioneta más equilibrada de adelante hacia atrás.

AL VOLANTE

La RHO tiene una transmisión automática de ocho velocidades acoplada a su motor Hurricane, que envía torque a través de una caja de transferencia BorgWarner 49-13 con tracción en las cuatro ruedas permanente con un rango bajo de 2.64:1. La suspensión delantera independiente cuenta con brazos de control de aluminio forjado y 13 pulgadas de recorrido de rueda. El eje Dana 60 en la parte trasera tiene semiejes completamente flotantes, un diferencial de bloqueo electrónico y puntos rígidos únicos en comparación con el resto de la línea Ram 1500 para permitir 14 pulgadas de recorrido de las ruedas. La distancia al suelo es de 11.8 pulgadas después de un aumento de la altura de manejo de 2 pulgadas y llantas de 35 pulgadas que envuelven rines con capacidad beadlock de 18 pulgadas. La altura adicional ayuda a la RHO a atravesar 32 pulgadas de agua. >>

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- V6 biturbo de 3.0 litros con 540 HP y 520 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Automática de 8 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Doble horquilla

SUSPENSIÓN TRASERA

- Multibrazo



Tomados prestados de la TRX, los amortiguadores adaptativos Bilstein Black Hawk E2 han sido rediseñados para la RHO. Los nuevos componentes internos, una nueva estrategia de amortiguación adaptativa y nuevos sopor-

tes significan que la RHO tendrá sus propias características de marcha y manejo. Ram dice que se controlará mejor dentro y fuera de la carretera, lo cual es música para nuestros oídos ya que la marcha de la TRX era

demasiado rígida en la conducción diaria en comparación con la Ford Raptor. La perspectiva de correr más y más rápido fuera de la carretera y disfrutar de viajes por carretera en el medio es una gran ventaja. El control de rebote hidráulico evita que los amortiguadores Bilstein toquen fondo cuando la gravedad fuerza a la camioneta a regresar al suelo.

Cambiar entre los nueve modos de manejo (Auto, Remolque, Barro/Arena, Roca, Nieve, Deportivo, Baja, Personalizado y Valet) es fácil con el botón de modo de conducción ubicado a la derecha del volante, donde también encontrarás controles para configuraciones de tracción en las cuatro ruedas y control de lanzamiento. Activa el control de lanzamiento y Ram dice que puedes esperar que la RHO alcance las 60 mph en 4.6 segundos, 100 mph después de 11.7 segundos y la marca del cuarto de milla en 13.1 segundos a 105 mph. Una velocidad máxima de 118 mph significa que Ram tiene mucha confianza en las habilidades de conducción de sus clientes o que el manejo del RHO es realmente tan bueno como afirman los ingenieros. »»





PAUL
MESCAL

PEDRO
PASCAL

WITH CONNIE
NIELSEN

AND DENZEL
WASHINGTON

GLADIATOR II

ONLY IN THEATRES
NOVEMBER 22

Dolby Cinema, **LARGE FORMAT** AND **IMAX**



Pero la RHO fue diseñada para ensuciarse, así que pasemos al modo Baja. Normalmente, la distribución del par todoterreno entre los ejes delantero y trasero se divide uniformemente. En Baja, el 75 por ciento del torque disponible se envía a la parte trasera, lo que hace que la dirección del acelerador sea mejor en superficies sueltas y, francamente, más divertida. No es que no puedas hacer donas y lanzar enormes colas de gallo de arena en camionetas con tracción en las cuatro ruedas 50/50, pero es exponencialmente más divertido con más empuje en la parte trasera. ¿Es esta otra mejora con respecto al TRX? Eso depende de qué tan apegado estabas a esos dos cilindros adicionales.

¿Otro beneficio del motor Hurricane? Hace que la RHO sea más una camioneta. ¿Que a qué



nos referimos? Pues a que como el Hurricane es más liviano, la capacidad de remolque aumenta de 8,100 a 8,380 libras, y la carga útil aumenta de 210 libras a 1,520 libras comparada con la TRX. Esas cifras la convierten en una transportadora más capaz que la TRX y el Ford F-150 Raptor y Raptor R. Los números no mejoran en

gran medida, pero la carga útil mejorada por sí sola significa que completamente cargada, puedes transportar un pasajero adicional o más equipo para durar más que las otras camionetas fuera de la red.

DISEÑO

El enfoque de Ram hacia el diseño exterior es diferente al de muchos de sus competidores. En lugar de crear una apariencia agresiva con una parrilla que podría eclipsar el sol, muchas de las características de la Ram se están haciendo más pequeñas. Los faros LED completamente negros no han crecido, sino que son más delgados en la 1500 más agresiva de Ram, como si estuviera mirando a su competencia. La insignia de RAM fluida es más grande que en las Ram 1500 estándar, pero está desplazada hacia arriba para crear la ilusión de una parrilla más grande.

De punta a punta, la RHO no es pequeña en ningún sentido, pero no es más grande que la TRX. Las salpicaderas de composite extienden la RHO 8 pulgadas más que otras Ram 1500 para cubrir los grandes neumáticos todoterreno, que tienen una vía 6 pulgadas más ancha. Esas salpicaderas le dan a la RHO un ancho total de 88 pulgadas con una distintiva forma de reloj de arena, una estética de diseño que se repite en el mundo del automóvil por una buena razón. Ayuda al RHO a lograr ese inconfundible aspecto de una camioneta para la Baja 1000. >>



camioneta: **RAM 1500 RHO 2025**

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



La defensa delantera tiene tapas de extremo específicas de RHO para acomodar luces de posición LED, con luces de posición adicionales en el cofre. Las luces de identificación centrales, inspiradas en las camionetas pesadas de Ram, se ubican entre el portón trasero y la defensa. Acércate, aléjate o enciende de forma remota la RHO y se iniciará una secuencia de luces animada. La caja es más ancha que la de una Ram 1500 estándar, pero los biselados de las luces traseras LED permiten que el sistema de monitoreo de puntos ciegos los solucione. Gráficos laterales y del cofre adicionales están disponibles juntos o por separado. Los rieles de roca de longitud completa opcionales o los estribos con recubrimiento en polvo rematan la RHO.

INTERIOR

Cuando está equipada con el grupo de equipos RHO opcional, la camioneta todoterreno de Ram cuenta con más de 50 pulgadas de pantallas digitales distribuidas en cuatro áreas visibles. No es tan abrumador como parece. La pantalla táctil central vertical opcional de 14.5 pulgadas es la pantalla más grande de la camioneta. El grupo digital de 12.3 pulgadas permite al conductor desplazarse por casi dos docenas de pantallas de información, y el head-up display de 10 pulgadas pone cosas como un tacómetro digital, direcciones de navegación, velocidad y marcha, entre



otras opciones, en la línea de visualización del conductor. Los pasajeros pueden aprovechar el cargador de teléfono inalámbrico dual y la pantalla estándar del pasajero de 10.3 pulgadas que muestra información de navegación, transmisiones de cámaras todoterreno o medios reproducidos a través de un cable HDMI. El asistente de conducción manos libres también está disponible como nueva opción.

Como alivio de todo el material digital, la RHO tiene interruptores auxiliares físicos debajo de la pantalla táctil central, además de los botones digitales disponibles en otras Ram 1500. Los botones HVAC redundantes se alinean en el costado de la pantalla. El sistema de audio Harman Kardon de 900 vatios tiene 19 bocinas, solo superado por el sistema de 23 parlantes y 1200 vatios que se encuentra en el modelo Tungsten. El interior se completa con una insignia serializada en la consola central con especificaciones y un gráfico de rinoceronte, el espíritu animal no oficial de la RHO y un recordatorio constante de que la TRX está oficialmente extinta.

Por último, pero no por ello menos importante, hay que hablar del precio. Evidentemente, una camioneta todoterreno grande y ruda con



tecnología e interior premium significa un precio igualmente grande y fuera de los límites para la mayoría de los mortales. ¿De qué sirve toda la diversión potencial si nadie puede tenerla? Pero ahí es donde la RHO es diferente. Muy probablemente, su mejor característica es el precio. A partir de \$71,945, es más de \$20,000 más barata que la TRX, con igual o mejor capacidad todoterreno en el papel. A todos nos encantó el motor Hellcat, pero ¿vale \$20,000 más? Bueno, para cualquiera que pueda permitírselo, sí. Pero apostaremos a que muchos entusiastas del todoterreno en el mercado no pondrán reparos a una reducción en la potencia si eso significa que finalmente podrán permitirse una camioneta como esta. [TL](#)





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





CÓMO MANTENERSE EN CONTACTO CON LA FAMILIA

MANTÉNTE EN CONTACTO

SER UN CONDUCTOR DE LARGA DISTANCIA TIENE MUCHOS DESAFÍOS, Y ESTAR LEJOS DE TU FAMILIA Y AMIGOS ES UNO CUYO PESO NO SIEMPRE SE NOTA RÁPIDO. AFORTUNADAMENTE, EXISTEN FORMAS DE MANTENERTE CERCA DE TUS SERES QUERIDOS AUNQUE ESTÉS A CIENTOS DE MILLAS DE DISTANCIA; SOLO SE REQUIERE UN POCO DE ESFUERZO ADICIONAL DE AMBAS PARTES PARA "ACORTAR LA DISTANCIA". »

Conduces por la interestatal. Escuchas el zumbido de tu vehículo. No hay nadie más en tu camión, estás solo tú y tus pensamientos por millas y millas. Los camioneros pasan la mayor parte del tiempo aislados. Conducir te aleja del hogar y de las experiencias sociales. Es posible que sientas que te estás perdiendo la vida cotidiana con tus seres queridos.

La vida de un camionero puede ser un desafío. Muchos conductores se sienten solos. La conexión humana es esencial para la salud y el bienestar del conductor. La soledad se manifiesta con problemas mentales y físicos con síntomas como estrés y cansancio añadidos.

No estarás en casa para cada partido de béisbol o cada noche de cerveza, pero puedes hacer cosas para sentirte menos solo como camionero. Continúa leyendo para obtener consejos para mantenerte en contacto con los demás y formas de sentirte menos solo.

Los problemas de salud mental entre los camioneros no son infrecuentes. Los conduc-



tores están en riesgo de problemas de salud mental debido a la naturaleza del trabajo. Los camioneros tienen altos niveles de estrés relacionado con el trabajo y un apoyo social limitado. Informan que experimentan soledad, depresión, alteraciones del sueño y ansiedad.

Muchos conductores solitarios experi-

mentan agotamiento. Los conductores están agotados por la pérdida de familiares y el tiempo en casa. No estar en casa puede parecer una pérdida. La falta de sueño, el poco ejercicio y la falta de acceso a alimentos saludables pueden contribuir a una mala salud mental.

Las investigaciones muestran que las






relaciones sólidas son indicadores de una vida saludable. En un estudio de Harvard a lo largo de 80 años, los expertos descubrieron que nuestras relaciones influyen en nuestra salud física y mental. Las relaciones y las interacciones sociales que nos hacen felices pueden ser más importantes para nuestro bienestar que el dinero o la genética.

MANTENERSE CONECTADO: ESTRATEGIAS DE COMUNI- CACIÓN PARA CAMIONEROS

1. APROVECHA LA TECNOLOGÍA

La tecnología moderna ofrece numerosas formas de salvar la distancia entre los camioneros y sus familias. Las videollamadas a tra-

vés de aplicaciones como Skype, FaceTime o Zoom permiten conversaciones cara a cara. Las aplicaciones de mensajería como WhatsApp, Facebook Messenger o iMessage son perfectas para realizar contactos rápidos. Las plataformas de redes sociales como Instagram, TikTok y Facebook permiten compartir actualizaciones, vídeos y fotos con tus seres queridos. »

 **Vehículo Encendido** X


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


¡No asumas riesgos!

Rastreo Satrack GPS

Te alerta cuando encienden o mueven tu camión sin autorización.

¡COTIZA AHORA!

 (786) 8339897

 (786) 3326933

www.satrack.com

 **satrack**



2. PROGRAMA COMUNICACIÓN REGULAR

Establecer una rutina de comunicación es vital. Establece horarios específicos para llamadas o chats de video y usa recordatorios del calendario para mantener la coherencia. Es importante ser flexible y comprensivo cuando cambian los horarios, ya que el transporte por carretera puede ser impredecible.

3. COMPARTE EL VIAJE

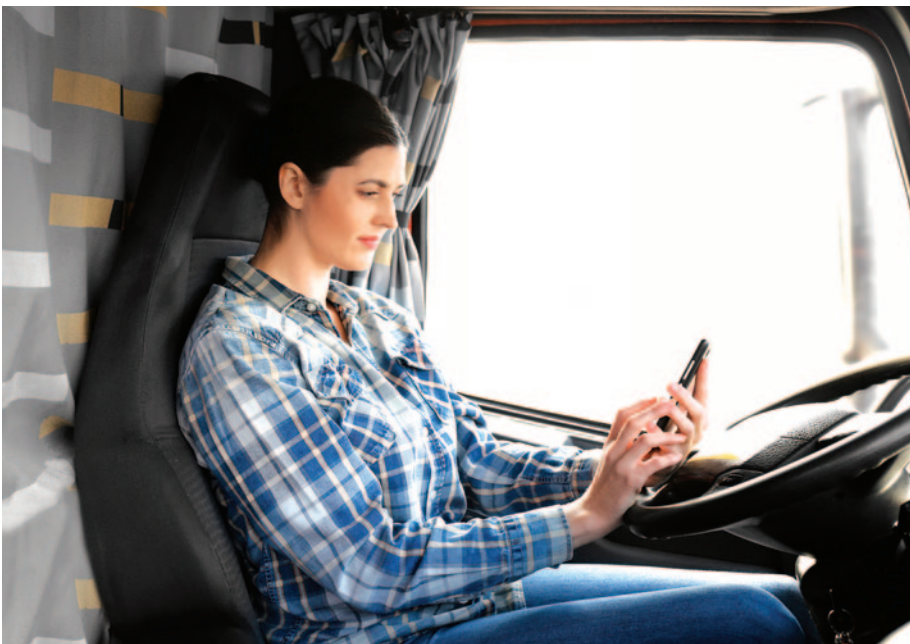
Mantener a la familia involucrada en las experiencias diarias del transporte en camión puede ayudarlos a sentirse conectados con la vida en la carretera. Los camioneros pueden enviar fotografías de lugares interesantes que visitan, compartir historias sobre la vida cotidiana y considerar el uso de aplicaciones para compartir ubicación para permitir que la familia siga su progreso.

4. CREA ACTIVIDADES COMPARTIDAS

Encontrar formas de participar en la vida familiar de forma remota puede fortalecer los vínculos. Los camioneros pueden leerles cuentos a los niños antes de dormir a través de videollamadas, ver películas o programas de televisión juntos usando aplicaciones de sincronización o jugar juegos en línea en familia. Estas experiencias compartidas ayudan a mantener un sentido de unión a pesar de la distancia física.

5. ENVÍA GESTOS SIGNIFICATIVOS

Los camioneros pueden mostrar amor a través de acciones pequeñas y significativas. Estos pueden incluir enviar postales desde diferentes lugares de su ruta, utilizar servicios de entrega de regalos para ocasiones especiales o grabar mensajes de voz y video-clips para que los disfrute la familia. >>



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





LA SEGURIDAD ES LO PRIMERO: GARANTIZAR UN REGRESO SEGURO A CASA

Si bien mantenerse conectado es importante, la seguridad en la carretera es primordial para garantizar que los camioneros puedan regresar con sus familias. A continuación se ofrecen algunos consejos para ayudar a los camioneros a mantenerse seguros durante los trayectos largos:

1. PRIORIZA EL DESCANSO

La fatiga es un importante factor de riesgo de accidentes. Los camioneros deben cumplir con los períodos de descanso obligatorios y utilizar las paradas de camiones o las áreas de salida para dormir adecuadamente. También deberían considerar el uso de aplicaciones de seguimiento del sueño para controlar la calidad del sueño.

2. MANTÉN LA CONCIENCIA SITUACIONAL

Mantenerse alerta y atento al entorno es crucial, especialmente para los conductores que manejan maquinaria pesada. Los camioneros deben comprobar periódicamente los puntos ciegos, especialmente antes de cambiar de carril, y mantenerse informados sobre las condiciones climáticas y los posibles peligros en la carretera a lo largo de su ruta. También deberían considerar invertir en espejos o cámaras adicionales para una mejor visibilidad.

3. UTILIZA LA TECNOLOGÍA DE FORMA SEGURA

Los camioneros deben usar dispositivos manos libres para comunicarse y configurar controles activados por voz para las funciones necesarias. También deben evitar distracciones causadas por tecnología no esencial mientras conducen.

4. MANTÉNTE ACTUALIZADO SOBRE LAS REGULACIONES

Obtener una licencia de conducir comercial y aprender a operar maquinaria pesada no es el final del aprendizaje de los camioneros. Para mantenerse seguros en las carreteras, deben mantenerse actualizados con las regulaciones de transporte por carretera y asistir a seminarios de seguridad o cursos en línea cuando sea posible. Los camioneros también deben participar en la capacitación en seguridad proporcionada por la empresa para mantenerse al día con las mejores prácticas de la industria.



5. PRACTICA LA CONDUCCIÓN DEFENSIVA

Los camioneros deben anticipar y prepararse para peligros potenciales manteniendo una distancia segura y siendo conscientes del comportamiento de otros conductores. También

deben ajustar su conducción para adaptarse a las condiciones climáticas y de la carretera.

6. REALIZA UN MANTENIMIENTO REGULAR DEL VEHÍCULO


Un camión bien mantenido es un camión

más seguro. Los camioneros deben realizar inspecciones exhaustivas antes del viaje, abordar los problemas mecánicos con prontitud y mantenerse al día con el mantenimiento programado para garantizar que su vehículo esté en las mejores condiciones.



7. PLANIFICA LAS RUTAS CON CUIDADO

Una planificación adecuada puede reducir los riesgos. Los camioneros deben utilizar sistemas GPS específicos para camiones para las rutas adecuadas, ser conscientes de las restricciones de altura y peso y planificar paradas de descanso y combustible para evitar la fatiga o quedarse sin gasolina en lugares inseguros.

La vida de un camionero de larga distancia requiere un delicado equilibrio entre mantenerse conectado con la familia y concentrarse en la carretera. Los camioneros pueden fomentar las relaciones implementando estas estrategias de comunicación y consejos de seguridad mientras se aseguran de regresar a casa sanos y salvos. 



¿QUIERES SER

CA MIO NE RO?

Para obtener tu permiso CDL, se te realizarán pruebas sobre varios aspectos de la conducción comercial. Simplemente memorizar los detalles del manual no funcionará y es una forma ineficaz de prepararse. Las pruebas para CDL variarán un poco de un estado a otro, pero la conducción de camiones siempre requerirá seguir las pautas de manera segura y eficiente.

CONSEJOS PARA PASAR LA PRUEBA

1. REvisa los requisitos estatales

Tu primera tarea debería ser revisar los requisitos para obtener una CDL en tu estado. Algunos estados tendrán requisitos físicos y una edad mínima. Es importante comprender si cumples con estos requisitos antes de presentar la solicitud para garantizar que todo transcurra sin problemas durante el proceso. Además, para una CDL de Clase B, deberás aprobar pruebas específicas y cumplir con calificaciones educativas, como tener una licenciatura en ingeniería mecánica.

2. OBTÉN EL MANUAL CDL DE TU ESTADO

Cada estado tiene un manual diferente para estudiar antes de realizar el examen CDL. Asegúrate de obtener el correcto para revisar. Puedes descargar el manual del sitio web del Departamento de Vehículos Motorizados (DMV) de tu estado, o puedes obtener una copia impresa visitando tu DMV local. Comienza leyendo todo el manual al menos una vez para obtener una descripción general rápida de la información que necesitas aprender. Puede resultar difícil memorizar todo el contenido del manual, así que busca una manera de aprender mediante la memorización y utilizando pruebas de práctica CDL para estudiar.

3. MEMORIZA Y COMPRENDE LA INSPECCIÓN PREVIA AL VIAJE

Para la mayoría de las personas es imposible memorizar toda la información contenida en los materiales de prueba. Si bien la memorización es una buena herramienta para utilizar definiciones y cierta información, es más importante entender el material que estás aprendiendo. Comprender todos los materiales necesarios para obtener su licencia CDL es la clave para estar preparado para el examen y para el viaje. También es crucial para aprobar la parte de prueba de habilidades del examen CDL. Cuanto mejor comprendas el material, más fácil te resultará responder las preguntas del examen. Si solo lo has memorizado, es más probable que te tropieces con preguntas complicadas.

4. PRACTICA, PRACTICA, PRACTICA

No es posible estudiar para el examen CDL en el último minuto. Si intentas acelerar el proceso de aprendizaje, nada funcionará. Una vez que tengas todos tus materiales de estudio, aprende poco a poco y prueba los conocimientos que estás reteniendo. Además, practicar la inspección previa al viaje es crucial, ya que es una parte importante de la prueba CDL. Querrás practicar la identificación y comprensión de cómo funcionan las piezas del camión y cómo garantizar que el camión cumpla con los estándares de seguridad.



6 CONSEJOS PARA OBTENER TU CDL

COMO OCURRE CON CUALQUIER TIPO DE EXAMEN, APROBAR EL DE TU LICENCIA DE CONDUCIR COMERCIAL (CDL POR SUS SIGLAS EN INGLÉS) REQUERIRÁ ESFUERZO Y PREPARACIÓN. SABER CÓMO ESTUDIAR PARA UN EXAMEN CDL PUEDE AYUDARLE A TENER ÉXITO Y A PODER CONDUCIR ANTES. ANTES DE REALIZAR EL EXAMEN DE CONDUCCIÓN CDL, DEBERÁS OBTENER UN PERMISO DE APRENDIZAJE COMERCIAL (CLP POR SUS SIGLAS EN INGLÉS). UN CLP TE PERMITE PRACTICAR LA CONDUCCIÓN EN UNA ESCUELA DE CONDUCCIÓN PROFESIONAL. DEBES TENERLO DURANTE AL MENOS 14 DÍAS ANTES DE REALIZAR EL EXAMEN PRÁCTICO DE CDL.


5. ENCUENTRA ESTRATEGIAS DE ESTUDIO QUE FUNCIONEN PARA TI

Una vez que hayas revisado el manual de la CDL, es hora de comenzar a probar lo que sabes. Esto se puede hacer usando preguntas de práctica, canciones, frases únicas, rimas, tarjetas didácticas o pruebas de práctica. Podrías buscar aplicaciones que te ayuden a estudiar y aprender sobre la marcha. A muchas personas les resulta útil pedirles a amigos y familiares que también les hagan preguntas sobre los materiales.

6. MANTENTE CONCENTRADO Y ALERTA CUANDO REALICES EL EXAMEN

Cuando llegue el día del examen, es importante estar fresco y alerta para las pruebas. Nunca es buena idea hacerse una prueba cuando no has comido o estás demasiado cansado. La noche anterior a tu examen, acuéstate a una hora adecuada para descansar lo suficiente y estar alerta al día siguiente. La mañana del examen, come un desayuno abundante y nutritivo para tener energía durante la prueba. Estar concentrado y alerta te ayudará a garantizar tu



mejor rendimiento. Durante la parte del examen práctico, es importante evitar conducir distraído y mantener la calma y la concentración. Querrás demostrar que puedes responder bien a cambios inesperados en el camino. 





A photograph of a paved road curving through a lush green field. In the foreground, a green arrow-shaped signpost with the word "Passive" written in white is supported by two silver poles. The top of the page features a dark, textured metal plate.

¡GANA \$ SIN TRABAJAR!

¿QUÉ ES EL INGRESO PASIVO?

ESTABLECER UNA SEGUNDA O TERCERA FUENTE DE INGRESOS ES UNA GRAN MANERA DE INCREMENTAR TU LIBERTAD FINANCIERA. SÍ, HACERLAS REQUERIRÁ TIEMPO Y ENERGÍA EN UN PRINCIPIO, PERO UNA VEZ QUE LAS ECHES A ANDAR, PUEDEN GENERAR DINERO SIN QUE TU TENGAS QUE DEDICARLES TANTA ATENCIÓN. »

Passive

Cuando la mayoría de las personas piensan en ganar dinero, piensan en el dinero que ganan en su trabajo; para la gran mayoría de las personas, esto quiere decir un salario (más bonificaciones, si aplica). Pero los ingresos pueden incluir mucho más que los salarios que ganas. De hecho, hay ingresos que puedes obtener con poco o ningún esfuerzo diario.

No estamos hablando de planes para hacerte rico rápidamente ni de oportunidades de inversión arriesgadas. Estamos hablando de ingresos pasivos, que es dinero que puedes ganar con muy poco mantenimiento después de un

poco de trabajo inicial para empezar. A continuación se ofrece una descripción general rápida de qué son los ingresos pasivos y algunas fuentes comunes de ingresos pasivos.

Mantener un trabajo diario, o incluso un segundo trabajo, implica trabajo activo y atención. Los ingresos pasivos son independientes y autosuficientes. Con los ingresos pasivos, una vez que empieces, podrás seguir ganando dinero con poco esfuerzo. Hay muchos tipos diferentes de ingresos pasivos, pero algunas de las fuentes más comunes

incluyen inversiones de renta fija, propiedades de alquiler, dividendos de seguros de vida, segundos trabajos de bajo requerimiento de energía y más. Lo mejor de los ingresos pasivos es que no hay límite en cuanto a cuánto puedes ganar. Por lo tanto, cuantas más inversiones de ingresos pasivos puedas realizar, más potencial tendrás para hacer crecer tu dinero.

INVERSIONES DE RENTA FIJA

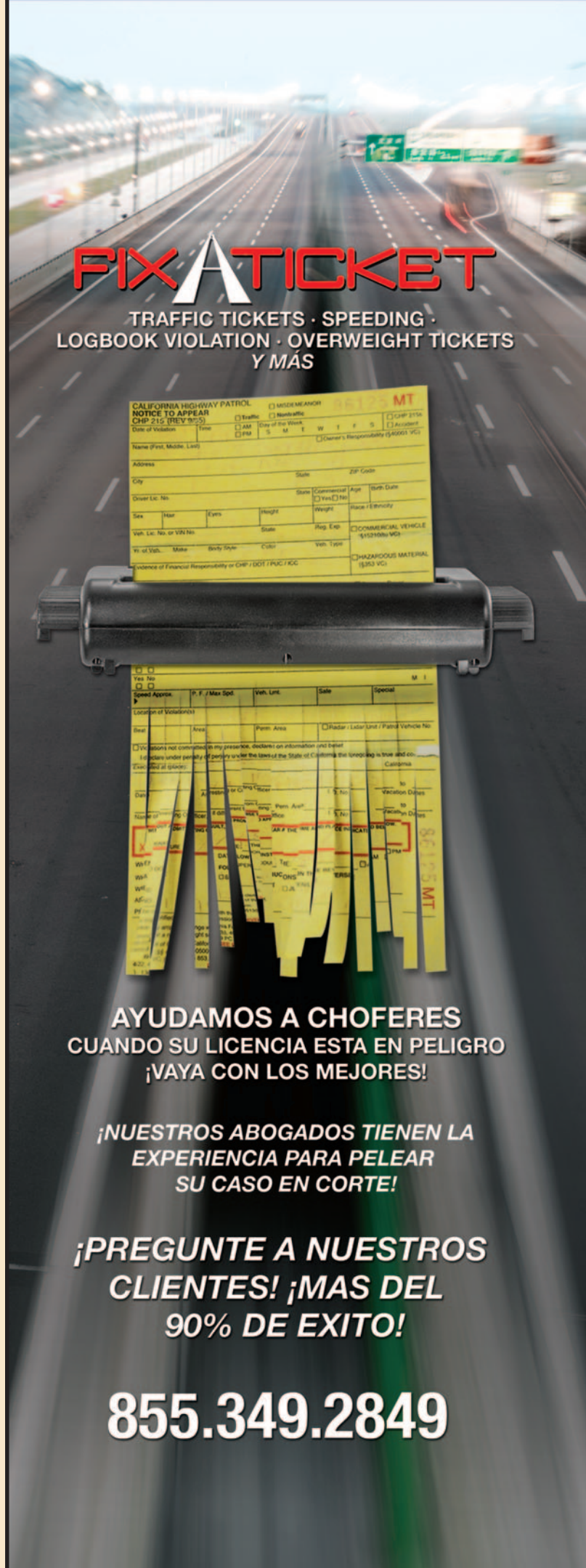
Las inversiones de renta fija son una fuente muy común de ingresos pasivos y estables. Generalmente son inversiones estables que generan ingresos regulares, generalmente a través de intereses o pagos de dividendos. Las inversiones en renta fija también pueden ayu-



dar a diversificar tu cartera de inversión y compensar el riesgo asociado con activos más volátiles. A continuación se muestran algunas formas en las que puedes generar ingresos pasivos con inversiones de renta fija:

COMPRA DE BONOS

Cuando compras un bono, en realidad estás prestando dinero a quien lo emitió: generalmente el gobierno federal, una municipalidad local o una corporación. A cambio, recibirás pagos de intereses recurrentes, o pagos de cupones, hasta que venza el bono. En ese momento, se te devolverá tu inversión inicial. Los bonos se presentan en diversas formas, y el riesgo y la rentabilidad pueden variar. Aquí hay algunas opciones: »



FIX A TICKET

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

CALIFORNIA HIGHWAY PATROL NOTICE TO APPEAR
 CHP 215 (REV 8/05) TRAFFIC MIDDLEMEANOR MT
 Date of Violation: _____ Time: _____ AM _____ PM _____ Date of the Week: _____ S _____ M _____ T _____ W _____ T _____ F _____ S _____
 Name (Print, Middle, Last) _____ Driver's Responsibility (§60001 VCL)
 Address _____
 City _____ State _____ ZIP Code _____
 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 (§10240(b)(6))
 Yr. of Veh. _____ Make _____ Body Style _____ Color _____ Veh. Type _____ HAZARDOUS MATERIAL (§10240(b)(6))
 Evidence of Financial Responsibility or CHP / DOT / PUC / RUC _____ (§10240(b)(6))

Speed Approx. _____ P. F. / Max Spd. _____ Veh. Lic. _____ Safe _____ Special _____
 Location of Violation(s) _____
 Date _____
 Signature _____
 Title _____

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



- **BONOS DEL TESORO:** También llamados bonos T, estos valores de renta fija son emitidos por el gobierno de los EE. UU. en términos de diferentes duraciones (1, 5, 10, 20 o 30 años). Los intereses son fijos y se pagan cada seis meses.

- **VALORES DEL TESORO PROTEGIDOS CONTRA LA INFLACIÓN:** Estos están respaldados por el gobierno federal y vinculados a la inflación. Los tipos de interés también son fijos. Estos valores están disponibles en plazos de 5, 10 y 30 años y pagan intereses cada seis meses.

- **BONOS MUNICIPALES:** Estos bonos, que son emitidos por entidades gubernamentales como estados, condados y ciudades, se utilizan para financiar proyectos específicos. Conllevan un poco más de riesgo que los bonos del Tesoro, pero todavía se consideran inversiones relativamente seguras.

- **BONOS CORPORATIVOS:** Estos son emitidos por empresas, lo que los hace más riesgosos que los valores respaldados por el gobierno, pero normalmente ofrecen rendimientos más altos. Los bonos basura son bonos de alto rendimiento emitidos por empresas en dificultades.

INVERTIR CON FONDOS

Los fondos como los fondos mutuos, los fondos de inversión cotizados y los fondos indexados de bonos están diseñados para ayudarte a hacer crecer su dinero sin que tengas que hacer el trabajo pesado. Los fondos mutuos reúnen dinero de los inversores para comprar y vender valores en función de los objetivos del fondo. Algunos fondos mutuos se centran específicamente en valores de renta fija como los bonos. Un fondo mutuo te permite invertir en una colección de diferentes activos en lugar de valores individuales, lo que puede proporcionar

beneficios inmediatos, diversificación y ayudar a mitigar el riesgo de inversión.

GANANCIA DE INTERESES DE CERTIFICADOS DE DEPÓSITO

Los certificados de depósito (CD) son cuentas especiales en bancos con tasas de interés más altas que las cuentas de ahorro tradicionales. Cuando pones dinero en un CD, aceptas dejarlo en la cuenta durante un cierto período de tiempo, generalmente entre un mes y cinco años. Cuando finalice el plazo, recuperarás tu



inversión inicial más intereses. Aunque pagarás una multa por acceder al dinero durante ese período de tiempo, tendrás la oportunidad de ganar más con ese dinero que si lo hubieras dejado en una cuenta de ahorros. Invertir en varios CD con diferentes plazos, conocido como escalera de CD, es una forma de utilizar los CD y al mismo tiempo mantener un acceso regular a partes de tu dinero.

COMPRAR UNA ANUALIDAD

Las anualidades son productos financieros adquiridos a través de compañías de seguros que proporcionan ingresos garantizados normalmente en la jubilación. Con una anualidad de renta fija diferida, el dinero crece con

impuestos diferidos a una tasa fija durante un período de tiempo determinado. Luego, puedes dejar que el saldo crezca o tener la opción de recibir pagos de ingresos constantes y consistentes, independientemente de lo que esté sucediendo en el mercado de valores, y generalmente duran hasta que fallezcas.

GANAR DIVIDENDOS DE TU PÓLIZA DE SEGURO DE VIDA

Aunque no son un tipo de inversión, los dividendos de seguro de vida pueden desbloquear un flujo de ingresos pasivos. Cuando

las compañías de seguros de vida obtienen mejores resultados de lo esperado, pueden pagar dividendos a los titulares de pólizas. Por ejemplo, en 2024, Northwestern Mutual espera pagar 7,300 millones de dólares en dividendos a sus asegurados. Si tienes una póliza de seguro de vida permanente, puedes tomar cualquier dividendo como ingreso o puedes usarlo para aumentar el valor en efectivo de tu póliza. »»



CÓMO GENERAR INGRESOS PASIVOS CON UN ESFUERZO ADICIONAL

Hay muchos tipos de ingresos pasivos; la inversión es sólo una estrategia. También puedes obtener ingresos pasivos con algunos trabajos secundarios que exigen relativamente poca atención. De hecho, en algunos casos, un trabajo secundario que disfrutes podría hacerte ganar dinero y felicidad.

Aunque algunas de estas ideas requieren algo de trabajo por adelantado para ponerlas en marcha, una vez que las tengas en marcha, podrás obtener algunos ingresos con menos trabajo. Hay muchas ideas de negocios que pueden generar ingresos pasivos que no requieren un compromiso de tiempo completo. Aquí hay algunas actividades secundarias relativamente sencillas que podrían generar ingresos pasivos:

- **CREACIÓN DE CONTENIDO:** Esto podría tomar la forma de blogs, desarrollo de juegos, creación de aplicaciones y más. Los influencers de las redes sociales también pueden entrar en esta categoría. Incluso podrías decidir crear y vender un curso en línea sobre algo en lo que tienes habilidades únicas.

- **ARBITRAJE MINORISTA:** Esta opción implica comprar productos y luego revenderlos en línea a precios más altos. Podría ser una buena opción para las personas que disfrutan de las compras y buscan ganar dinero extra.

- **VENDER COSAS EN LÍNEA:** Si estás dispuesto a vender artículos que ya no quieres o abrir una tienda en Etsy para vender productos que has creado, podrías ganar un poco de dinero extra al hacerlo.

- **ALQUILER DE PROPIEDAD:** Comprar una segunda propiedad podría generar una

fuente adicional de ingresos si la alquila por una tarifa.

En la mayoría de los casos, los ingresos pasivos tributan como ingresos ordinarios.

Tus ingresos totales y tu estado civil para efectos de la declaración de impuestos determinarán tu categoría impositiva, y, en última instancia, cuánto deberás pagar. [77L](#)



VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE LOS INGRESOS PASIVOS

Como cualquier otra cosa, establecer ingresos pasivos tiene sus ventajas e inconvenientes. Aquí hay algunos pros y contras de los ingresos pasivos:

VENTAJAS

- Puedes ganar dinero con poco esfuerzo.
- Dependiendo de cómo lo abordes, generar ingresos pasivos puede ser divertido. Es posible que puedas monetizar un pasatiempo o algo que ya estás haciendo de todos modos.
- Si tienes éxito, las ganancias de los ingresos pasivos podrían llegar a igualar las de tu trabajo diario, lo que te brindará más libertad financiera.

CONTRAS

- Algunas fuentes de ingresos pasivos, como la compra de una propiedad de alquiler, requieren una gran inversión financiera inicial.
- Al principio, es posible que tengas que dedicar mucho tiempo y energía a establecer un flujo de ingresos pasivo.
- Los ingresos pasivos son ingresos sujetos a impuestos. Dependiendo de cómo lo estés haciendo, es posible que tengas que hacer pagos de impuestos trimestrales estimados. Querrás tener en cuenta cómo los ingresos pasivos afectan tu factura fiscal total.



LOS DESASTRES
NO PLANIFICAN.

SIN EMBARGO,
USTED SÍ.

NO ESPERE. PREPÁRESE.

Comience por hablar con sus seres queridos
para hacer un plan de emergencias.

[VISITE LISTO.GOV.](https://www.listo.gov)



¿HABRÁ SUFICIENTES ELÉCTRICOS PARA LA FASE 3?

EL TIEMPO SE ACABA

LA TERCERA FASE DE LAS NORMAS SOBRE EMISIONES DE LA AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL SE ACERCA CADA VEZ MÁS Y LAS PROYECCIONES PARA PONER LOS CAMIONES CERO EMISIONES QUE REQUIERE EN LA CARRETERA NO SON DE LO MÁS HALAGÜEÑAS. ¿PODRÁ CERRARSE LA BRECHA ENTRE LA LEY Y LA PRÁCTICA EN SOLO OCHO AÑOS? »



La Agencia de Protección Ambiental (EPA por sus siglas en inglés) publicó a finales de marzo los estándares para la Norma final de la Agencia de Protección Ambiental para los Estándares de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero para Vehículos Pesados - Fase 3, y los líderes del transporte por carretera han expresado serias preocupaciones sobre cuánto le costará esto a la industria. Una proyección dice que el 6% de las ventas de camiones de larga distancia deberán ser de cero emisiones para 2030, y luego el 25% dos años después.

Se espera que la carga de vehículos eléctricos con batería cueste a las flotas y a los servicios públicos casi 1 billón de dólares. Y según Taki Darakos, vicepresidente de mantenimiento de vehículos y servicio de flotas de Pitt Ohio, quien se dirigió al Congreso el 30 de abril, los BEV de servicio pesado pueden costar más de tres veces más que un camión diésel, y los vehículos eléctricos de pila de combustible hasta siete veces más.

Darakos también señaló que la carga de trabajo de la industria a medida que intenta cambiar a nuevos camiones y tecnología de carga coincidirá con el aumento de las demandas de carga, citando el pronóstico de carga de 2020 de la Asociación de Transportistas Americanos que predice que "durante la próxima década, los camiones tendrán la tarea de mover 2.4 mil millones más de toneladas de carga que hoy".



En 2023, la ATA dijo que el tonelaje de los camiones fue de 11.3 mil millones de toneladas.

La EPA teorizó que, para cumplir los objetivos de emisiones, los vehículos de cero emisiones tendrían que representar el 40% de las ventas de cabinas de día de un fabricante de camiones y el 25% de sus cabinas dormitorio en 2032. Hay otras vías con las que los OEM pueden cumplir estos objetivos (utilizando una combinación de GNC, híbrido y diésel renovable), pero los ZEV

parecen ser el camino probable a seguir.

La pregunta es: ¿qué tendrá que hacer la industria para acercarse siquiera a la producción proyectada necesaria en menos de ocho años? "Las estimaciones aproximadas muestran que alrededor del 0.1% de los camiones que circulan actualmente son eléctricos, por lo que queda un largo camino por recorrer en un período de tiempo relativamente corto", afirmó Todd Spencer, presidente de OOIDA.





PROYECCIONES DE VOLUMEN ZEV

Según Calstart, el porcentaje exacto es 1.4% de camiones de cero emisiones en junio de 2023, o 17,734 de un total de 12,775,019 camiones comerciales en los EE. UU. Específicamente, los ZEV representaban el 0.02% del mercado de vehículos pesados, o 867 de 5,104,926. Cabe señalar que el año pasado se vendieron 270,000 camiones Clase 8 en los EE. UU., lo que el director

ejecutivo de FTR, Jon Starks, calificó como “un año fuerte”. Dijo que, por lo general, los camiones son 60% con cama y 40% con cabina diurna. Utilizando el escenario de ZEV del 25% de la EPA y suponiendo un “año débil” de 200,000 camiones Clase 8, el 60% serían 120,000 dormitorios Clase 8. Una cuarta parte de esa cantidad serían 30,000 ZEV de largo recorrido.

¿Podrían los OEM alcanzar esa escala para satisfacer la demanda de vehículos pesados en

menos de ocho años? Si se dividieran entre los siete fabricantes de equipos originales que probablemente soportarían la mayor parte de la producción de ZEV (Freightliner, Kenworth, Mack, Navistar, Nikola, Peterbilt, Tesla y Volvo), cada uno de ellos se vería afectado por unos 4,200 camiones OTR en 2032. Eso SIN contar los ZEV con cabina diurna y los camiones de combustión de uso rudo. Nikola, que fue el primero en implementar FCEV, afirma tener una capacidad de producción de 2,400 camiones por año, lo que incluye también los Nikola Tre FCEV y Tre BEV. Otros contribuyentes pueden incluir a Bollinger, Hino, Hyundai, Hyzon y Lion, por nombrar algunos.

Con el tiempo de entrega dado, parece posible desde el punto de vista de la producción (si se pretende que cualquiera puede predecir lo que sucederá el próximo año, y mucho menos seis o siete). Supongamos que las matemáticas de fabricación pueden funcionar. Debería ser preocupante que la ciencia, hasta el momento, no lo haga. Ningún ZEV se puede comparar con la autonomía de un camión diésel de más de 1,000 millas entre repostajes. Los más destacados actuales, el Nikola FCEV propulsado por hidrógeno y el Tesla Semi eléctrico, pueden recorrer entre 400 y 500 millas antes de detenerse para repostar o recargar combustible. La productividad se vería afectada enormemente ya que los camiones tendrían que hacer paradas más frecuentes para cargar. Los ZEV también transportan menos carga debido al peso de las baterías. >>



Para transportar la misma cantidad, las flotas necesitarán camiones adicionales y más estaciones de carga (el otro gran obstáculo logístico). "Además, mientras que las estaciones de servicio de diésel pueden manejar de cuatro a cinco camiones por hora, las estaciones de carga sólo acomodarían de dos a tres camiones por día", dijo Darakos al Congreso. "Cada plaza de aparcamiento para camiones (excluido el servicio de repostaje) necesitaría una estación de carga, lo que agravaría la escasez de capacidad de aparcamiento para camiones".

Para mitigar estos factores, se deben avanzar seriamente en la capacidad de la batería y la eficiencia general. "Todos nuestros OEM y fabricantes de motores están trabajando diligentemente, pero te topas con algo llamado física", señaló Murray Mullen, presidente y director ejecutivo senior, y presidente de Mullen Group, proveedor

de logística canadiense, en la reunión Truckload 2024, en marzo. "Y no es tan fácil. Si fuera fácil, lo haríamos. Y si fuera más barato, ya lo habríamos hecho".

Pero es difícil y caro. "Aún no he visto la [bala] mágica que reduzca mis costos", agregó Mullen. "Cada uno nuevo que estamos analizando es caro, y el mejor [camión] con cero emisiones más puro es tan caro que no es rentable. Necesitamos muchos físicos y expertos en tecnología que descifren el código".

La EPA claramente tiene fe en que el código podrá descifrarse en los próximos años. Recuerda, el lanzamiento de una nueva tecnología para camiones pesados no se puede simplemente imaginar y poner en marcha en unos pocos meses. Se necesitan muchos años, y 2030, cuando los ZEV deben representar el 6% de las ventas de cabinas dormi-

torio para alcanzar los objetivos de emisiones, no está tan lejos.

Hasta ahora, la gente tiene ideas de cómo podría lograrse esto, pero las ideas no mueven más de 13 mil millones de toneladas de carga por año. "¿Cómo llegamos allí y lo hacemos de manera práctica?", preguntó Mullen. "No tengo esa respuesta en este momento. No he conocido a mucha gente que tenga esa respuesta. He conocido a muchas personas que me dicen qué debo hacer, pero no tienen la solución para llegar allí".

Una cosa que puede ayudar, dijo Darakos, es eliminar el impuesto especial federal para los camiones. "El impuesto actual del 12% es el impuesto especial más alto sobre cualquier bien y reduce nuestra capacidad de invertir en equipos más limpios y seguros", dijo al Congreso. "Este impuesto agrega aproximadamente \$25,000 al costo de un nuevo tractor diésel limpio y puede agregar entre \$40,000 y \$50,000 al costo de un camión eléctrico de batería o de combustible alternativo. Esto me limita cada año cuando me veo obligado a comprar veinte o veintiún camiones en lugar de veinticinco tractores más nuevos y más limpios".

En marzo de 2023 se presentó un proyecto de ley denominado Ley de Camiones Modernos, Limpios y Seguros (H.R. 1440) para derogar el FET sobre camiones y remolques pesados. No se ha tomado ninguna medida desde que fue remitido al Comité de Medios y Arbitrios de la Cámara de Representantes el día de su presentación.

DESAFÍOS DE INFRAESTRUCTURA

Eso está del lado del vehículo; pero el aspecto de la infraestructura es el verdadero desafío. "Los costos iniciales son sólo una de las preocupaciones que hemos escuchado de nuestros miembros", dijo Spencer de la OOIDA. "La falta de infraestructura de carga, el tiempo de carga (hasta 10 horas), las limitaciones de alcance, junto con varios desafíos operativos asociados con las baterías de los vehículos eléctricos en climas fríos, son sólo algunos de los problemas que deben abordarse".

Incluso para uno de los mayores transportistas de alquiler, Schneider National, la adopción a gran escala parece mucho más lejana que en 2023. En el sur de California, Schneider, con sede en Green Bay, ha recorrido 2 millones de millas con su flota de BEV, que incluye aproximadamente 100 Freightliner eCascadia BEV. Están a la vanguardia de la adopción de BEV y todavía tienen reservas. »





EFICIENCIA CONSECUENTE

MAN es Gama de Camiones



"El argumento económico no funciona a menos que se obtengan subvenciones y subsidios", explicó Mark Rourke, presidente y director ejecutivo de Schneider, quien apareció en un panel en Truckload 2024 con Mullen. "Y esa es la parte fácil. La parte difícil es la distribución de la energía".

Comparó las demandas de energía del sitio de El Monte, California, con las de las 5,000 casas en una pequeña ciudad al sur de Green Bay llamada Kaukana. "La distribución de la energía es la más difícil", dijo Rourke. "Eso fue en sí mismo un proceso de planificación de tres años". Y todo eso se vuelve más difícil cuando los camiones no han demostrado tener el alcance adecuado necesario para transportar carga de manera efectiva. "Tienes que cambiar todo acerca de tu operación cuando estás hablando de 220 millas de alcance antes de tener que repotenciar", dijo.

Darakos señaló: "Ha sido un proceso increíblemente largo agregar 3 megavatios de energía en nuestras instalaciones de Harrisburg, Pensilvania". El laborioso proceso "involucró muchas llamadas, correos electrónicos y seguimientos con la empresa de servicios públicos, junto con empresas de ingeniería y construcción a las que muchas organizaciones más pequeñas tal vez no tengan acceso o no se pregunten por dónde empezar".

Se espera que este proyecto finalice en 2025, pero habría llevado tres años más si se hubiera demandado más energía. Pitt Ohio tiene otros 12



sitios para realizar este proceso y Darkos dijo que tendrán que trabajar con 10 proveedores de servicios públicos diferentes. Tratar de discernir qué incentivos están disponibles en cada estado y completar los formularios "es increíblemente complejo para las flotas y no es simple ni fácil".

¿ESPERANZA DE HIDRÓGENO?

Algunos creen que los FCEV pueden tener ventaja en el sector de los vehículos de

carretera. Las moléculas de diésel son bastante efectivas para almacenar energía, aunque no tan buenas como el potencial del hidrógeno. La densidad energética del diésel de 45.5 megajulios por kilogramo (MJ/kg) es el 38% de la capacidad del hidrógeno (120 MJ/kg) según el Instituto Rocky Mountain.

"Dado que las flotas deben pasar a alternativas más limpias, el hidrógeno sirve como un excelente reemplazo 'uno por uno' del



en la ruta: **EL TIEMPO SE ACABA**



diésel con cero emisiones", señaló Katrina M. Fritz, directora ejecutiva del Consejo Empresarial de Hidrógeno de California (CHBC por sus siglas en inglés). "Los vehículos eléctricos de pila de combustible (FCEV) propulsados por hidrógeno disfrutan de una larga autonomía, un mantenimiento limitado y un tiempo de repostaje corto. Esto hace que los FCEV sean ideales para los ciclos de trabajo de flotas de camiones comerciales".

Pero procesar hidrógeno que podría convertirse en combustible utilizable es muy costoso y consume mucha energía, por lo que los proveedores de hidrógeno tienen que encontrar la manera de reducir los costos. El proyecto Inyección de Hidrógeno del Departamento de Energía busca reducir el costo del hidrógeno verde, que se procesa con energía renovable, a \$1/kg. El DOE proyecta que el avance tecnológico podría redu-

cir el costo de hasta \$7 a \$1.30/kg.

Eso es sólo para procesarlo. El precio en el surtidor es tres veces mayor. Además, eso es si puedes encontrar una estación de servicio de hidrógeno que pueda acomodar camiones pesados, y solo hay unas pocas repartidas por California. La marca Hyla de Nikola tiene una estación en Ontario, California, y FirstElement Fuel tiene una en Irvine. FirstElement también tiene una en el área de Oakland que llena los camiones piloto Hyundai XCIENT Fuel Cell .

Puede que no parezca mucho, pero es casi tanto como el número de cargadores públicos de vehículos eléctricos construidos mediante la Ley de Infraestructura. La administración Biden se jactó de que, con una financiación de 7,500 millones de dólares, se construirían 500,000 cargadores públicos de vehículos eléctricos para 2030. Según la administración, 5,000 millones de dólares se destinarán a la construcción de una nueva serie de cargadores de alta velocidad que serán la "columna vertebral" del futuro eléctrico de la nación. Hasta el momento no se ha instalado ni una sola vértebra de esta columna vertebral. Estamos en 2024 y apenas se han construido siete, como ha informado el Washington Post. Sólo faltan 499,993. Si eso por sí solo no responde a la pregunta de si el país podrá ampliar la infraestructura y los camiones ZEV para 2032, no sabemos qué lo hará. 



¿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

MANTENIMIENTO SOBRE RUEDAS

TRABAJA MEJOR CON EL TALLER

MUCHAS FLOTAS PREFIEREN QUE UN TERCERO SE ENCARGUE DEL MANTENIMIENTO DE SUS CAMIONES PUES ASÍ PUEDEN CONCENTRARSE ÚNICAMENTE EN LO QUE LES DEJA DINERO. PERO SIN UNA COMUNICACIÓN ADECUADA, ESTO PUEDE SER MÁS UNA CARGA QUE UN ALIVIO. ¡NO DEJES QUE TE PASE A TI! »



La colaboración es un componente clave en las operaciones de flotas, pero cuando trabajas con talleres de servicios de terceros, pueden surgir problemas de comunicación que provoquen falta de trabajo, trabajo repetido, tiempo de inactividad prolongado y facturación inexacta. Tecnologías como el software de gestión de flotas pueden ayudar a las flotas a aprovechar una gran red de proveedores de mantenimiento mientras mejoran la comunicación relacionada con el servicio, aprueban automáticamente tareas de servicio comunes y consolidan la facturación, reduciendo el tiempo de inactividad.

Para muchas flotas, el costo y la disponibilidad de recursos influyen en gran medida en la decisión de subcontratar el mantenimiento. Para flotas de camiones extensas, esta suele ser la mejor opción, al menos en algunas ubicaciones. Desafortunadamente, la falta de comunicación en torno al mantenimiento y las reparaciones es uno de los principales factores que contribuyen a una mala... y costosa experiencia general.

Umair Tahir, director de flota de la empresa de logística y entrega DeliverOL, con sede en Georgia, descubrió de primera mano lo frustrantes que pueden ser estas interrupciones en la comunicación. "Cuando comencé, usábamos mil talleres diferentes", dice. "Terminé asignando todo a nivel nacional a Pep Boys, así que no importa en qué parte del país estemos, tenemos esa cuenta y podemos enviar vehículos", explica.

Antes de adoptar el software de gestión de flotas, Tahir dice que los talleres siempre llamaban o enviaban correos electrónicos, lo que causaba algunos problemas. "Si no me gustaba algo (como el precio, no era necesario hacer algo o tenían recomendaciones), tenía que devolverles el correo electrónico. Tenían que cambiarlo y luego enviarme un correo electrónico nuevamente hasta que nos poníamos de acuerdo.

"Empezamos a perder cosas aquí y allá: se extraviaron papeles del trabajo que ya se había realizado. No pudimos mantenernos al día con las piezas de garantía. A veces recibimos cinco o seis correos electrónicos solo por una orden de reparación. Eso fue un dolor de cabeza. Era un desastre tratar que una sola persona gestionara talleres en todo el país".

Si bien consolidar todo el trabajo de servicio en una sola cadena puede ayudar enormemente a reducir los problemas de comunicación, construir una relación sólida con el



taller (o talleres) que utilizas es prácticamente decisivo para una asociación exitosa.

Parte de esto incluye seleccionar el taller adecuado y trabajar con ellos para comprender claramente las expectativas, incluidos los niveles de descuento, la programación oportuna y la clasificación de reparaciones de alta prioridad.

MAXIMIZAR LOS BENEFICIOS DE UN SISTEMA DE GESTIÓN DE FLOTAS

Después de implementar un sistema de gestión de flotas y utilizar la función de integración del taller de mantenimiento del software, Tahir vio enormes mejoras en la colaboración del taller.

"Definitivamente me he involucrado mucho más con los talleres, entendiendo su proceso: qué tan rápido pueden hacer las cosas", explica.

"Todavía nos comunicamos todo el tiempo. El Software de Gestión de Flotas no le resta valor a eso. Todavía hablamos casi a diario sobre lo que se avecina y los cronogramas. Los chicos de los talleres suelen decir: 'Te tenemos; sabemos cómo eres', porque ellos empiezan a conocerte, y tú empiezas a conocerlos en cuanto a la forma en que te gusta hacer las cosas, cómo les gusta hacer las cosas a ellos, los precios que has fijado y cosas por el estilo".

Independientemente de la táctica que utilices para realizar un seguimiento del servicio de activos, a continuación se ofrecen algunos consejos clave para mejorar la colaboración con los talleres:

1. AGILIZAR Y CONSOLIDAR LA COMUNICACIÓN

Mantener la información de servicio junta y organizada hace la vida mucho más fácil, tanto en la flota como en los talleres. Unas hojas de cálculo de mantenimiento robustas

son un gran recurso para las flotas que no utilizan ninguna solución de gestión de mantenimiento pero que aún necesitan realizar un seguimiento de un volumen significativo de datos de servicio. Incluso puedes agregar las notas necesarias sobre los servicios realizados, como recomendaciones de talleres para tareas de servicio adicionales. Tener estos datos disponibles puede ayudar a las flotas a abordar los problemas antes basados en el historial de servicio del activo y las notas acumuladas en el taller.

Con el software de mantenimiento y gestión de flotas adecuado, los talleres pueden comunicarse dentro de las órdenes de reparación digitales si tienen notas o recomendaciones adicionales. Esto es especialmente conveniente cuando un activo llega a un taller para una reparación y el taller ve que el activo tiene un servicio de mantenimiento preventivo programado que vence pronto. Pueden agregar esas tareas de mantenimiento a la orden de reparación para su aprobación, lo que reduce el tiempo total del activo en el taller. Las flotas también pueden establecer

aprobaciones automáticas para órdenes de reparación según el tipo de servicio o el costo para un servicio más rápido. Un reciente informe de evaluación comparativa demostró que los usuarios de Software de Gestión de Flotas experimentan un tiempo promedio de resolución de problemas de 1.68 días.

2. REALIZA UN SEGUIMIENTO DEL HISTORIAL DE SERVICIOS PARA ESTIMAR LA DURACIÓN DEL SERVICIO

Este consejo va de la mano con el establecimiento de expectativas en los talleres. Para una medición realista de la duración de las tareas de servicio, es importante observar ambos historiales de servicio para obtener una estimación promedio y el tiempo de inactividad relacionado con el taller. El tiempo de inactividad relacionado con el taller te dará una buena idea de las ineficiencias en el proceso de servicio, ya sea que los conductores se queden sentados esperando a que se realice el pago de una factura, la incapacidad de realizar reparaciones de emergencia sobre la marcha o una programación deficiente. »





Para determinar el tiempo de inactividad del taller, compara la duración promedio estimada de la tarea de servicio con el tiempo de un activo en el taller, que con suerte se registra en la orden de reparación. Cuando se utiliza un buen programa de software de mantenimiento, estos datos se recopilan automáticamente. Las flotas pueden establecer duraciones estimadas del servicio en las órdenes de reparación para que los talleres sepan el tiempo que esperan que tomen ciertas tareas. Incluso puedes configurar y monitorear los estados de los activos, como “en el taller” o “esperando reparación” para estar al tanto del tiempo de inactividad relacionado con el taller y su origen. Trabajar con el taller en torno a la duración de las tareas de servicio puede ayudar a ambas partes a determinar cronogramas de servicio razonables que se ajusten a las necesidades de la flota sin sobrecargar la capacidad del taller.

3. REDUCIR LOS PROBLEMAS DE FACTURACIÓN

Pagar por servicio en lugar de mensualmente puede provocar pérdidas de producción y provocar tiempos de inactividad relacionados con los talleres, especialmente si los talleres no aceptan pagos por teléfono. Esto puede ser un gran problema para los conductores, ya que el tiempo es dinero. Algunos talleres ofrecen facturación mensual, lo que puede ayudar a las flotas a evitar tiempos de espera innecesarios y a que los conductores vuelvan a la carretera antes.

El software de gestión de flotas puede ayudar a las flotas a aprovechar la red de un proveedor



de mantenimiento con una cadencia de facturación mensual incorporada que las flotas pueden utilizar para ahorrar tiempo en los ida y vuelta de los pagos y reducir el tiempo de inactividad.

Si bien aplicar estos consejos a la operación

de tu flota de camiones puede ahorrarte mucho tiempo y dinero, también puede mejorar tu relación laboral con los talleres que utilizas. Y unas mejores relaciones pueden generar importantes beneficios para toda la flota. [TL](#)

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.



REALMENTE ESPECIAL

HARLEY-DAVIDSON CVO ROAD GLIDE ST

Si crees que la versión Custom Vehicles Operations es tan solo una Road Glide en traje de noche y con maquillaje, piensa dos veces, porque esta bagger lleva el motor más potente que Harley ha fabricado y tiene todo lo necesario para exprimir al máximo sus casi 130 HP. »





moto: **HARLEY-DAVIDSON CVO ROAD GLIDE ST**

En la industria automotriz, muchos fabricantes están eliminando algunas de sus ofertas de combustión interna de mayor rendimiento, pero las están despidiendo con fuerza. Fabricantes como Ram (TRX), Dodge (Challenger, Charger, Durango), Ford (Raptor y Mustang) están construyendo sus vehículos de combustión interna más potentes hasta la fecha, mientras que los planes para futuros modelos siguen sin estar claros ante la electrificación de muchos modelos. Afortunadamente para los compradores de motocicletas de alto rendimiento, el cambio a los vehículos eléctricos está un poco más lejos que con sus homólogos de cuatro ruedas.

Empresas como Harley-Davidson están deseosas de seguir subiéndose al tren de los hot rods de fábrica, fabricando motocicletas de edición especial que se adquieren año tras año. 2024 marca el 25º aniversario de la línea Custom Vehicle Operations, y la nueva CVO Road Glide ST es sin duda el modelo de edición limitada más formidable y orientado al rendimiento de Harley hasta la fecha. Pero esta moto no es la única bagger nueva de Harley-Davidson, ya que la firma de Milwaukee presentó hace no mucho tiempo las Street y Road Glide 2024. Y si bien esas máquinas tienen una gran cantidad de actualizaciones, cambios y avances, esta CVO ST toma la Road Glide básica y sube la apuesta. La versión CVO recibe un motor único, suspensión mejorada, electrónica mejorada, es un poco más liviana y, por supuesto, presenta algunos toques únicos que solo se pueden encontrar como estándar en un modelo CVO. El ingeniero jefe de H-D, Scott Nash, dice que este modelo tiene mucho más que ver con el rendimiento que con el perfil.

MOTOR

Los compradores de CVO siempre han querido exclusividad, y la CVO ST ofrece un motor único que actualmente no comparte ningún otro modelo de la gama Harley. Para empezar, el ST tiene un motor de 121 ci (1,977 cc), una cilindrada que se introdujo por primera vez el año pasado en los modelos CVO. Sin embargo, esta versión se llama 121 High Output. Mientras que los otros modelos CVO Road Glide y Street Glide de Harley cuentan con motores con VVT (sincronización variable de válvulas) para ampliar el par en todo el rango de revoluciones, el 121 HO se centra en la máxima potencia con un árbol de levas de alto rendimiento y una línea roja aumentada de 5,900 rpm. La poten-



cia declarada es de 127 HP a 4,900 rpm y 145 lb-pie de par máximo a 4,000 rpm.

El rendimiento disponible del motor, especialmente al acelerar en recta, en realidad nos hizo desear que la ST tuviera un sistema de cambio rápido, a medida que la moto gana velocidad como ninguna bagger de fábrica antes. En los

modos de pista, la entrega del acelerador es ágil y agresiva y te hace apreciar el hecho de que hay algo de control de tracción cuidándote las espaldas, especialmente considerando que probamos la moto con llantas de calle y no de pista durante el trackday que Harley organizó para la presentación de la moto. >>

Si el rendimiento en línea recta fuera el único truco del ST, ese no sería el fin del mundo, pero sí te dejaría con ganas de más. Afortunadamente, este modelo ha recibido la misma atención que el chasis. No sólo se han mejorado los componentes de suspensión y frenos, la Road Glide ST se ha puesto a dieta. El peso húmedo declarado es de 838 libras, que es unas pocas libras más liviano que la Road Glide ST 2023 y 24 libras más liviano que el Road Glide CVO 2023. Parte de la reducción de peso (y la apariencia única) aquí proviene de piezas de fibra de carbono forjadas como la consola del tanque, el guardabarros delantero, el cubre sillín y las tapas de los extremos del escape. Estas piezas no tienen un patrón de tejido tradicional; se colocan piezas de material de fibra de carbono de tamaños aleatorios en un molde, se impregnan con resina y luego se moldean bajo presión y se curan. Este método permite fabricar rápidamente piezas más gruesas y resistentes sin la mano de obra y el costo de colocar capa tras capa de tejido de láminas de carbono.

MANEJO Y SUSPENSIÓN

La suspensión es obviamente una clave para el rendimiento del manejo, y Harley le ha dado a la ST un paquete impresionante que incluye una horquilla Showa 1x1 invertida de 47 mm con revestimiento de carbono tipo diamante en los montantes internos. La unidad es totalmente ajustable con ajuste de precarga de resorte, compresión y amortiguación de rebote, y proporciona 4.6 pulgadas de recorrido. En el eje trasero el recorrido es de 3 pulgadas, 50% más que en el modelo anterior. La suspensión trasera también es de Showa, con un par de amortiguadores totalmente ajustables que utilizan depósitos remotos para un mejor rendimiento cuando se trabaja duro.

No te equivoques, la suspensión de una bagger de 838 libras es una gran tarea de manejar simplemente andando por la ciudad o en la carretera, pero a la complejidad se suma el deseo de darle al CVO ST atributos de manejo de alto rendimiento. Lanzarse a una pista de carreras (por improbable que esto pueda ser para el comprador promedio) seguramente sería la prueba definitiva, que era claramente la intención de H-D. En el caso de una bagger de producción con controles de pie delanteros, el espacio libre para tomar curvas siempre será el factor limitante, pero en la ST, el ángulo de inclinación disponible cuando las antenas del piso reducido raspan el asfalto es razonable.



Inclina demasiado la moto y tras las antenas seguirán los hermosos silenciadores del escape y luego otras partes difíciles, por lo que es necesario un poco de prudencia.

COMODIDAD Y ERGONOMÍA

Exclusivo de la CVO ST es la barra Moto y el elevador que coloca el manillar a 6 pulgadas por encima de la abrazadera superior y deja los brazos descansando en una curva cómoda. En el 90 por ciento de las situacio-

nes de conducción, la barra es excelente, solo cuando se intenta navegar por los dobles giros en U estilo gymkhana que la barra exterior de repente se siente en realidad muy lejos. Sin la oportunidad de montar la CVO ST en la calle, realmente no podemos hablar de su comodidad a largo plazo, pero nuestro tiempo en el sillín demostró que la ergonomía y el asiento son cómodos para una bagger. Las piernas están cómodamente dobladas, mientras que el asiento sostiene la parte baja de la espalda y lo coloca en una posición neutral. Se dice que la protección contra el viento del carenado superior revisado reduce las sacudidas del casco en un 60 por ciento y el flujo de aire se puede ajustar con las paletas de aire ajustables sobre la pantalla de información. En la pista, el aire fluía suavemente sobre el casco, mientras que la forma del carenado superior nunca oscurecía la vista de la pista.

TABLERO E INFOENTRETENIMIENTO

Una de las mejores vistas desde el asiento tiene que ser el nuevo sistema de información y entretenimiento Skyline OS. La enorme pantalla TFT a todo color de 12.3 pulgadas de ancho reemplaza toda la instrumentación




analógica (y la pantalla anterior de 6,5 pulgadas) y tiene un revestimiento antirreflejos. La pantalla brillante ofrece múltiples opciones de visualización, incluido un modo superbrillante de alto contraste. El conductor también puede elegir entre tres opciones de visualización: Cruise, Sport o Tour. El modo Tour ofrece la mayor desviación de los otros dos y coloca el mapa de navegación al frente y al centro con el velocímetro, el indicador de combustible y la posición de la marcha minimizados a la izquierda de la pantalla. A diferencia de la Road Glide estándar, la CVO ST viene con navegación incluida (que de otro

modo es una opción de \$350).

Puedes controlar tu música a través del tablero y enviar el audio a un comunicador montado en el casco, o puedes hacer explotar el sistema de audio Rockford Fosgate Stage II de 500 vatios que cuenta con un par de bocinas de 6.5 pulgadas en el carenado. Conducir por la ciudad a velocidades urbanas o mientras está parado proporciona el mejor sonido, ya que una vez que alcanzas la velocidad de la autopista (especialmente con tapones para los oídos puestos), tu música es casi un leve ruido de fondo.

Parte del atractivo de un modelo Harley-

Davidson CVO es obtener una motocicleta construida en fábrica con un montón de características y acabados especiales, al mismo tiempo que obtienes los motores más nuevos y más grandes disponibles antes de que lleguen a los modelos estándar. En el caso de la CVO Road Glide ST, no hay duda de que todas esas casillas están marcadas. Obtienes el motor de producción más potente que la compañía haya ofrecido jamás, una suspensión de alto rendimiento que se siente igual de cómoda incluso en una pista de carreras y muchas características adicionales que normalmente tendría que comprar en el catálogo de accesorios. Y aunque la CVO Road Glide ST no es la primera Harley orientada al rendimiento en la pista, seguramente es la primera Touring Bagger que realmente lo intenta por completo, y tendríamos que decir que es un gran éxito. No hay duda de que esta es la bagger Harley-Davidson de producción más potente y con mejor manejo que jamás hayamos conducido. La exclusividad y el alto rendimiento no son baratos, pero en el caso del CVO ST, se puede argumentar que obtienes mucho rendimiento adicional por su precio inicial de \$42,999. 



XPO Logistics

XPOLOGISTICS | 855.295.7504

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

WAL*MART TRANSPORTATION

WAL*MART | 800.803.7348

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

LANDSTAR

LANDSTAR | 800.435.4010

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

SCHNEIDER NATIONAL

SCHNEIDER | 800.447.7433

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

SAIA

SAIA | 800.765.7242

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



servicios: **BOLSA DE TRABAJO**



¿BUSCAS EMPLEO?

BOLSA DE TRABAJO

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

LA RELACIÓN CALIDAD PRECIO TE ESTÁ ESPERANDO



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



UD TRUCKS



HASTA 9.5%
EN AHORRO DE
COMBUSTIBLE*

MEJOR
ACELERACIÓN

MENOR
CONSUMO DE
COMBUSTIBLE

MÁS
EFICIENTE



MENORES
EMISIONES

MENOR
PESO

Convierte las MPG en OMG.

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



Escanea con tu
teléfono para acceder

Descubre más en MackTrucks.com/OMG

*Comparado con un motor distinto al MP8HE.

BORN READY.