

VOLVO FM | PETERBILT 589 | RAM PROMASTER CITY

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

FEBRERO

MAGAZINE

2025

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com

CAMIONETA



NISSAN

FRONTIER

SERIES

VOCACIONAL

MUCHA GENTE PREFIERE USAR LA HERRAMIENTA MÁS GRANDE, PERO A VECES ES MEJOR TENER UNA CREADA ESPECÍFICAMENTE PARA EL TRABAJO. LA HV SERIES DE INTERNATIONAL ES UNA FAMILIA DE CAMIONES CAPACES, DURADEROS Y CON LA POTENCIA NECESARIA PARA HACER EL TRABAJO, EN UN EMPAQUE MÁS PEQUEÑO QUE RESULTA MUY CONVENIENTE.

2025



FOTON
福田汽车

**The year 2025 is the year of quality
attack for Foton Trucks.**







INTERNATIONAL HV SERIES 2023

MUCHA GENTE PREFIERE USAR LA HERRAMIENTA MÁS GRANDE, PERO A VECES ES MEJOR TENER UNA CREADA ESPECÍFICAMENTE PARA EL TRABAJO. LA HV SERIES DE INTERNATIONAL ES UNA FAMILIA DE CAMIONES CAPACES, DURADEROS Y CON LA POTENCIA NECESARIA PARA HACER EL TRABAJO, EN UN EMPAQUE MÁS PEQUEÑO QUE RESULTA MUY CONVENIENTE.

26

DEL MUNDO



VOLVO FM

Tras un periodo de complacencia en el que parecía que se dormían en sus laureles, Volvo se puso las pilas y renovó al conocido camión de 18 toneladas FM. Con eficientes trenes motrices y una gran capacidad de carga, así como cómodas y excelentemente equipadas cabinas, este camión es un gran vehículo para rodar cientos de millas día tras día.

34

AMERICANO



PETERBILT MODELO 589

Parpadea y te lo perderás. Al final de este año calendario Peterbilt pondrá fin a su legendario Model 389 a favor de un nuevo camión que se ve... francamente, casi exactamente igual. Incluso los administradores de la historia de Peterbilt podrían caminar por el estacionamiento de la parada de camiones y confundir el nuevo Modelo 589 con un 389.

44

UTILITARIO



RAM PROMASTER CITY

No todo mundo necesita muchísimos pies cúbicos de espacio de carga; hay empresas que se dan por bien servidas con un pallet. Y eso es justo lo que puedes llevar en esta pequeña van, que es altamente versátil, eficiente y fácil de maniobrar en espacios reducidos. Una verdadera navaja de bolsillo.

CONTENIDO | DIRECTORIO

4

FEBRERO DE 2025 | TRANSPORTE LATINO

ISUZU

**Estamos Ansiosos Por Mostrar
El Nuevo Y Emocionante Producto Isuzu
En El NTEA Work Truck Show 2025**



WorkTruck Week[®] 2025

Los vehículos Isuzu se ensamblan a partir de componentes fabricados por Isuzu Motor Limited, sus empresas afiliadas y proveedores independientes que fabrican dichos componentes según los exigentes estándares de calidad y seguridad de Isuzu. El vehículo se muestra con equipamiento opcional. Algunos equipos son instalados por el concesionario. © 2025 Isuzu Commercial Truck of America, Inc.





**ENCUENTRA
LA NUEVA
REVISTA
EN LA WEB**

WWW.TRANSPORTELATINO.NET

**¡LO MEJOR ES QUE ES
GRATIS!**



PAG

90

**HARLEY-DAVIDSON
ROAD GLIDE**

El año pasado, Harley le dio un gran golpe a su línea Grand American Touring, al darle la actualización más importante de la historia a sus modelos más vendidos Street Glide y Road Glide, a la vez que también produjo versiones CVO modificadas de las mismas.



CAMIONETA

**52
NISSAN FRONTIER**

La Frontier se renovó en el 2022, aunque todavía carecía de algunos de los méritos de sus principales competidores. Pero Nissan está mejorando continuamente la camioneta y ha hecho significativos cambios para el 2025.



SALUD

**58
CÓMO CUIDAR TU
SALUD MENTAL**

Si cuidar de tu estado físico es esencial para mantener una buena salud, también es fundamental velar por tu bienestar mental. Por ello, hablemos sobre cómo identificar a tiempo las señales tempranas de problemas emocionales, evitando que se conviertan en dificultades mayores.



FINANZAS

**68
CONSOLIDA
TU DEUDA**

Si tienes múltiples préstamos y hacer los diferentes pagos durante el mes te resulta algo así como hacer malabarismo, la consolidación de deuda puede ser una herramienta útil para reunir todas tus deudas en un solo lugar y realizar así un solo pago cada mes.



TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.

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

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

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

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

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

Transporte Latino Magazine serves the commercial market truck and trucks of Class 3 to 8. Entire contents of Transporte Latino Magazine are copyright ©2025 by Transporte Latino Publishing Inc. No part of this magazine may be reproduced or transmitted in any form or by any means. Statements, opinions and points of view expressed by the writers and advertisers are their own and do not necessarily represent those of the publisher. Published in the USA.

BPA
WORLDWIDE
CONSUMER
Audited Circulation
95,500 monthly

Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.



CONTENIDO | DIRECTORIO

6

FEBRERO DE 2025 | 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.



In a world dominated by digital screens and on-demand content, print magazines were once thought to be on their way out. However, 2025 has seen a surprising resurgence in print, with magazines finding renewed popularity among readers. This revival is driven by a demand for tangible experiences, unique content, and sustainable practices that set print apart from its digital counterparts. Here's a closer look at how the print revival is shaping up, why it's happening, and what this means for the future of publishing.

THE ALLURE OF TANGIBILITY IN A DIGITAL AGE

The experience of holding a physical magazine is something that digital media can never replicate. The tangible nature of print—flipping through glossy pages, feeling the paper, and even the scent of fresh ink—creates a multi-sensory experience that draws readers in. In an age of fleeting digital content, print provides a sense of permanence and a break from endless scrolling.

The rise of digital fatigue is real. With the average person spending hours on screens daily, many are seeking ways to disconnect and unwind. Magazines offer a mindful, screen-free alternative, allowing readers to slow down, focus, and immerse themselves in curated content without distractions.

NICHE AUDIENCES AND SPECIALTY CONTENT

One of the most significant drivers of print's comeback is the rise of niche publications. While mainstream magazines may have struggled to retain audiences, independent and specialty magazines have thrived by catering to specific interests like art, design, culture, sustainability, or indie music. These niche publications attract passionate communities willing to pay for high-quality, curated content that speaks to their interests.

Unlike online content that's often aimed at quick consumption, magazines focus on in-depth storytelling, exclusive photography, and thought-provoking insights. This makes magazines a premium product—offering value that readers are willing to pay for. Stores like Magalleria showcase a curated collection of independent magazines that focus on unique topics, offering readers a carefully chosen selection of print publications that can't easily be found online.

PRINT REVIVAL: HOW MAGAZINES ARE MAKING A COMEBACK IN 2025

THE COLLECTOR'S APPEAL AND AESTHETIC VALUE

Magazines are more than just reading material—they're art pieces, collectibles, and lifestyle accessories. Many independent magazines offer limited editions, special covers, and high-quality photography that turn each issue into a collectible item. For readers, owning a beautifully crafted magazine can be a source of pride and a display piece for their home.

Magazines have become a part of modern interior design, often displayed on coffee tables and bookshelves as a statement of style and taste. The rise of aesthetically pleasing and well-crafted magazines adds to their appeal, as readers appreciate both the content and the visual artistry of each issue.

THE ROLE OF HYBRID PUBLISHING MODELS

The successful revival of print doesn't mean digital is left behind. Instead, publishers are embracing hybrid models that combine the best of both worlds. Digital platforms are used to promote print editions, build online communities, and engage with audiences through teasers, behind-the-scenes looks, and subscription models.

By offering digital subscriptions, publishers complement their print editions, making it easy for readers to access content in whichever format they prefer. Social media plays a crucial role in driving interest to print magazines, with sneak peeks and influencer endorsements creating excitement around each issue.

SUSTAINABILITY AND ECO-FRIENDLY PUBLISHING

As sustainability becomes a growing concern, eco-friendly publishing practices are gaining traction in the print world. Modern magazines are moving toward using recycled paper, soy-based inks, and sustainable production processes to minimize their environmental impact. For environ-


mentally conscious consumers, this aligns with their values and enhances the appeal of print.

Print magazines have shifted towards producing "slow journalism," focusing on content that is timeless and holds value long after its release. Unlike disposable online articles that quickly fade into the digital ether, print issues are designed to be kept, cherished, and revisited—reducing waste and promoting sustainable consumption.

ADVERTISERS REDISCOVERING THE POWER OF PRINT

While digital advertising remains important, many advertisers are rediscovering the value of print media. Print ads tend to have a longer shelf life, attract focused attention, and often feel more trustworthy than their digital counterparts. The tactile experience of a high-quality magazine provides a sense of intimacy, helping brands connect with readers on a deeper level. Research indicates that readers find print advertisements to be less intrusive and more credible. With fewer ads than digital platforms and a curated feel, magazines offer a premium advertising space that brands are eager to utilize to build meaningful connections with their target audiences.

The revival of print magazines is a testament to the desire for deeper, more meaningful experiences in an age of digital overload. Whether it's the tactile appeal, the focus on niche and specialty content, or the sustainable practices being adopted, print is proving to be more than just a nostalgic return to the past. It's about creating lasting connections, offering quality over quantity, and giving readers an alternative to the noise of digital media.

Magalleria, with its curated selection of unique, independent magazines, embodies the print revival, offering a diverse range of publications that celebrate art, culture, design, and more. By exploring such outlets, readers can rediscover the magic of print and find content that truly speaks to them. Dive into the print revival and experience the beauty of reading offline. 

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



HEARTLAND EXPRESS

REGISTRA SU SEXTO TRIMESTRE CONSECUTIVO EN NÚMEROS ROJOS

La empresa de transporte de carga Heartland Express registró su sexto trimestre consecutivo de pérdidas netas (excluyendo las ganancias extraordinarias), pero notó cierta mejora en los fundamentos en lo que va del nuevo año.

Heartland (NASDAQ:HTLD), con sede en North Liberty, Iowa, informó una pérdida neta de 1,9 millones de dólares, o 2 centavos por acción, para el cuarto trimestre de 2024 (una pérdida de solo 1 centavo si se excluyen los gastos de amortización relacionados con el acuerdo). El resultado fue mejor que la expectativa de consenso de una pérdida de 4 centavos para el período.

La empresa de transporte informó ganancias por acción de 6 centavos en el período del año anterior. Sin embargo, ese trimestre incluyó ganancias no recurrentes de 25,6 millones de dólares por la venta de tres terminales.

En un comunicado de prensa del martes, el director ejecutivo Mike Gerdin señaló con cautela las tendencias favorables hasta el momento en el primer trimestre con la expectativa de que se genere impulso a lo largo del año.

“Si bien es temprano en el trimestre y las condiciones climáticas invernales extremas hasta ahora en 2025 dificultan la comparación, estamos viendo un cambio positivo en las negociaciones de tarifas y volúmenes de los clientes que esperamos que se fortalezcan a medida que avance el año”, dijo Gerdin.

El cuarto trimestre incluyó \$6 millones en

ganancias por la venta de equipos usados, que los analistas consideran parte de las operaciones normales y una compensación recurrente de los gastos operativos. Sin embargo, las ganancias de Heartland por las ventas de equipos en 2024 estuvieron fuertemente ponderadas en el cuarto trimestre (80% del total del año completo) y beneficiaron al período en aproximadamente 6 centavos cuando se usa una tasa impositiva normalizada.

Los ingresos del cuarto trimestre de \$242,6 millones fueron un 11,9% más bajos año tras año y un 8,9% más bajos cuando se excluye el impacto de los recargos por combustible. Los ingresos sin combustible fueron un 5,5% más bajos que en el tercer trimestre.

Heartland no proporciona métricas operativas para la utilización y los precios. El transportista registró un índice operativo ajustado (gastos operativos expresados como porcentaje de los ingresos) del 98,9%, que fue 400 puntos básicos peor que el cuarto trimestre de 2023 (incluidas las ganancias inmobiliarias), pero una mejora con respecto al índice operativo ajustado del 105,8% que excluía las ganancias.

Los sueldos, salarios y beneficios (como porcentaje de los ingresos) bajaron 60 puntos básicos interanuales, y los alquileres y los gastos de transporte adquiridos cayeron 220 puntos básicos. Los gastos de operación y mantenimiento fueron 190 puntos básicos más altos, ya que la edad promedio de los



tractores aumentó a 2,5 años en el trimestre desde los 2,2 años del período del año anterior.

La edad promedio de los tractores de la compañía para el ciclo actual alcanzó un máximo de 2,7 años en el tercer trimestre.

Heartland ha experimentado un período prolongado de resultados difíciles en parte debido a la gravedad de la recesión del transporte de mercancías, pero también a que adquirió dos flotas (Smith Transport y Contract Freighters) en el verano de 2022, los primeros días de la recesión.

Sus operaciones heredadas, que incluyen



la adquisición de Millis Transport en 2019, generaron un OR del 96,3 % en el cuarto trimestre. Heartland no proporcionó una comparación interanual, sino que optó por comparar los resultados con el primer trimestre más débil estacionalmente. Las operaciones heredadas generaron un OR del 99,9 % en el primer trimestre de 2024.

Las flotas adquiridas en 2022 operaron a un OR del 102,6 % en el cuarto trimestre en comparación con un OR del 109,7 % en el primer trimestre.

El informe del cuarto trimestre de 2023 de la empresa mostró OR para todo el año del


86,9 % para el negocio heredado y del 103,8 % para las flotas adquiridas (incluidas las ganancias inmobiliarias).

"Estamos avanzando y tenemos un margen de mejora adicional significativo a través de la autoayuda y la mejora del mercado cuando ocurra", dijo Gerdin. "Esperamos seguir enfocándonos en mejoras de costos, integraciones de sistemas operativos y estrategias de utilización de activos antes de un aumento favorable esperado en la demanda general de carga".

Dijo que el objetivo es volver a un OR de entre 80 y 85 dólares, ampliar la base de

ingresos rentables (incluso a través de futuras adquisiciones) y volver a un balance sin deudas.

La empresa pagó 100 millones de dólares en deuda durante 2024 (y casi 300 millones de dólares en total desde las adquisiciones de 2022). Terminó el año con 187,9 millones de dólares en deuda neta (incluidas las obligaciones de arrendamiento financiero) sin saldo en una línea de crédito renovable que tiene 88,3 millones de dólares en disponibilidad.

Las acciones de HTLD bajaron un 2,6% a la 1:07 p. m. EST del martes en comparación con el S&P 500, que subió un 0,9%. 

ALAN planifica los esfuerzos de recuperación a largo plazo en Los Ángeles

El director de American Logistics Aid Network comparte el enfoque innovador de la organización sin fines de lucro para reconstruir una ciudad devastada por el fuego

Cuando ocurre un desastre, la respuesta inmediata a menudo se centra en esfuerzos como proporcionar alimentos, agua y refugio a los afectados. Sin embargo, la asistencia a largo plazo también es vital. Tras bambalinas, una parte fundamental del proceso de recuperación tanto inmediata como a largo plazo está siendo orquestada por una organización sin fines de lucro: American Logistics Aid Network (ALAN).

ALAN ha estado movilizándose silenciosamente la experiencia en logística y cadena de suministro para apoyar a las comunidades tras eventos catastróficos durante los últimos 20 años. Ahora, como lo han demostrado los recientes incendios en Los Ángeles, el trabajo de la organización sin fines de lucro es más importante que nunca.

“ALAN se formó después del huracán Katrina, cuando un grupo de profesionales de la cadena de suministro y la logística reconoció que sus habilidades y experiencia podrían marcar una verdadera diferencia en los esfuerzos de respuesta y recuperación ante desastres”, explicó Kathy Fulton, directora ejecutiva y veterana de 17 años de la organización. En los años transcurridos desde entonces, ALAN ha respondido a innumerables desastres nacionales e internacionales, aplicando el conocimiento y las capacidades de la comunidad logística para apoyar a quienes han experimentado los peores días de sus vidas.

RELACIONADO: Las empresas de transporte se movilizan para apoyar los esfuerzos de socorro de Los Ángeles Fire

“A diferencia de los desastres tradicionales, donde podemos identificar y localizar más fácilmente a las personas desplazadas, la naturaleza dispersa de las comunidades afectadas en Los Ángeles ha presentado algunos desafíos únicos”, dijo Fulton.

Muchos de los afectados han buscado refugio con amigos o familiares, lo que dificulta que las organizaciones de socorro identifiquen dónde están las mayores necesidades. Aquí es donde entra en juego el enfoque innovador de ALAN.

“Uno de los proyectos clave en los que nos centramos es mapear la demanda [de socorro] en las áreas afectadas”, explicó Fulton.



“Estamos asociándonos con organizaciones comunitarias para recopilar datos directamente de los residentes sobre sus necesidades específicas, ya sea vivienda temporal, suministros de reconstrucción u otros recursos esenciales”.

Esta iniciativa permite a ALAN dirigir sus recursos de manera más efectiva y al mismo tiempo garantizar que la ayuda adecuada llegue a las personas adecuadas en el momento adecuado.

PERO LOS DESAFÍOS NO TERMINAN ALLÍ.

Los desastres como los incendios de Los Ángeles no solo tienen un impacto inmediato. Los efectos a largo plazo pueden durar



meses o incluso años. A medida que continúa el proceso de recuperación, las demandas de la cadena de suministro cambiarán y requerirán un conjunto diferente de capacidades logísticas.

“En California, las cicatrices de las quemaduras de los incendios podrían comenzar a causar problemas continuos como inundaciones y deslizamientos de tierra”, dijo Fulton. “A medida que las personas comienzan a reconstruir sus hogares y sus vidas, las demandas de la cadena de suministro cambiarán y requerirán un apoyo diferente”.

El papel de ALAN en este proceso de recuperación a largo plazo es crucial. Está trabajando en estrecha colaboración con socios de la industria y comunidades locales para planificar sus necesidades cambiantes, ya sea evaluando la demanda de materiales de construcción, coordinando el transporte o trazando un mapa de la cadena de suministro para los esfuerzos de reconstrucción.

“La realidad es que probablemente estemos considerando un esfuerzo de varios años para recuperarnos completamente de estos desastres”, dijo Fulton. “En el período inmediatamente posterior, nos centramos en apoyar la distribución de suministros y servicios esenciales. Pero a medida que la respuesta inicial pase a la fase de reconstrucción, nuestro papel evolucionará”.

Para apoyar a ALAN y su trabajo a largo plazo en California, así como los esfuerzos continuos en Carolina del Norte y Florida después de la interrupción del huracán de 2024, visite el sitio web de la organización. www.alanlogisticsaid.org

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

¿SEGUIRÁN SUBIENDO LOS PRECIOS DE COMPRA DE CONTENEDORES?

Un mercado naviero sólido ayudó a que los precios de los contenedores usados crecieran hasta un nivel superior al promedio en 2024, pero no está claro si eso se mantendrá de cara al nuevo año. "Con las presiones inflacionarias que persisten y los bancos centrales que mantienen tasas de interés más altas durante más tiempo, los propietarios de contenedores enfrentarán mayores costos totales de activos", dijo Christian Roeloffs, cofundador y director ejecutivo del mercado en línea Container xChange, en un informe de pronóstico. "Esto inevitablemente aumenta las tasas de arrendamiento de equilibrio y eleva los costos para los usuarios de contenedores. Para superar esta situación se necesitarán estrategias más precisas para mantener la rentabilidad".

Las incertidumbres sobre las tensiones geopolíticas, las guerras comerciales y las amenazas arancelarias ayudaron a aumentar los precios a fines de 2024 y se espera que persistan hasta el primer trimestre de 2025. Eso implica mayores costos de activos para los comerciantes de contenedores, lo que afecta la rentabilidad a corto plazo. "Si bien se pronostica que el crecimiento del PIB mundial se mantendrá estable, los riesgos de exceso de capacidad son grandes, especialmente con el fuerte crecimiento de la oferta de buques y contenedores en los últimos años", dijo Roeloffs. "Si se libera capacidad, como por ejemplo mediante la reanudación de los pasos por el Mar Rojo, el exceso de capacidad podría aumentar rápidamente. Los propietarios de contenedores deberán adoptar estrategias de arrendamiento ágiles y buscar nichos comerciales rentables".

"Para los usuarios de contenedores, mantenerse competitivos exigirá una evaluación continua de las diferencias de costos entre las operaciones de SOC [contenedores propiedad del transportista] y COC [contenedores propiedad del transportista, que se alqu-

lan a los transportistas]".

El informe citó información anecdótica de que los fabricantes y mayoristas chinos inundarían los EE. UU. y Canadá con contenedores usados debido a las enormes reservas, lo que deprimiría los precios. Al mismo tiempo, los recientes aumentos en los precios del acero han influido en la idea de que los precios de los contenedores están subiendo.

El informe observó un "notable escepticismo" sobre la implementación de los aranceles prometidos durante la campaña del presidente Donald Trump, lo que podría influir en el comercio. Los impuestos sobre los contenedores usados son generalmente más bajos que los de las unidades nuevas, afirmó el informe, lo que podría dar forma a las futuras decisiones estratégicas de los fabricantes y mayoristas. Se espera que las tarifas de alquiler de contenedores se mantengan "moderadas" hasta mediados o fines de febrero, ya que las fábricas en Asia cerraron por el Año Nuevo Lunar.

"El comercio de contenedores está comenzando a desacelerarse en China, lo que indica la calma estacional habitual", dijo Arno Lindner, gerente de cuentas clave de Container xChange, en el pronóstico. "Nuestros clientes están notando que los fabricantes de contenedores en China han dejado de aceptar nuevos pedidos, lo que refleja un enfoque cauteloso en la planificación de la producción. "Curiosamente, mientras que los precios de COC entre China y América del Norte se están suavizando, los precios de SOC están mostrando un ligero repunte debido a la reducción del stock de contenedores de los proveedores antes del Año Nuevo Lunar. Esta divergencia podría conducir potencialmente a un cambio en la demanda y presiones sobre los precios en las próximas semanas". Los precios de los contenedores en la plataforma Container xChange han disminuido marginalmente para los contenedores de 40 pies aptos para carga en China. Los precios promedio de los contenedores de 40 pies de alto cubo en



China han disminuido un 5% mes a mes en promedio en todas las ubicaciones en diciembre.

Entre otros factores, Roeloffs dijo que los datos sugieren que los fabricantes están equilibrando los fuertes retrasos y las mejoras de los envíos con la disminución de los nuevos pedidos, pero los crecientes inventarios podrían indicar un exceso de existencias si la demanda no se recupera pronto. "Esto indica la necesidad de una planificación cuidadosa del inventario y la producción a medida que los fabricantes lidian con la desaceleración de los pedidos y se preparan para una demanda incierta en 2025", dijo.


En los EE. UU., el informe encontró que los precios de los contenedores de diciembre en Dallas, Miami, Nueva Orleans y Houston se desta-



EL TRANSPORTISTA CANADIENSE TITANIUM ABRE UNA OFICINA DE LOGÍSTICA EN IRVING, TEXAS

Titanium Transportation Group Inc., un proveedor de servicios de transporte y logística con sede en Bolton, Ontario, Canadá, ha anunciado una nueva oficina de logística en Irving, Texas. Esta es la novena operación de la empresa en EE. UU. desde 2019.


Ted Daniel, director ejecutivo de Titanium Transportation Group, dijo: "La incorporación de la oficina de Irving a nuestra presencia refuerza el compromiso de Titanium con un modelo de negocio centrado en la tecnología y con pocos activos. Ubicada en el condado de Dallas, a poca distancia de la frontera con México, nuestra nueva ubicación ofrece un acceso incomparable a los principales corredores de la cadena de suministro. Los servicios de corretaje siguen siendo un impulsor clave de nuestro negocio y, a medida que más empresas adoptan estrategias de nearshoring para optimizar los costos y reducir los riesgos de la cadena de suministro en el corto plazo, Titanium está bien posicionada para satisfacer las necesidades logísticas de los clientes".

Titanium tiene alrededor de 850 unidades de energía, 3000 remolques y 1300 empleados y operadores propietarios independientes. Titanium ofrece servicios de transporte de camiones completos, dedicados y transfronterizos, logística, almacenamiento y distribución a más de 1.000 clientes. 

caron por el crecimiento interanual y mensual, lo que indica tendencias al alza sostenidas. Se observaron precios en descenso en Los Ángeles-Long Beach, Nueva York, Toronto y Vancouver, Canadá. A nivel mundial, las ubicaciones de EE. UU. en el top 10 de precios en aumento interanual en 2024 incluyen Memphis (empatada con Delhi, India en el puesto n.º 2, con un aumento del 72 %), Nueva Orleans (n.º 3, con un aumento del 67 %) y Houston (empatada con Vladivostok, Rusia en el puesto n.º 10, con un aumento del 56 %).

De las 57 ubicaciones del mundo con las caídas más pronunciadas, la lista incluía Indianápolis (n.º 56, con una caída del 45 %), Calgary (n.º 54, con una caída del 14 %) y Savannah (n.º 52, también con una

caída del 14 %). El pronóstico decía que, si bien las continuas desviaciones de los transportistas marítimos del Mar Rojo y los efectos estacionales previos al Año Nuevo chino están respaldando las tarifas de flete elevadas, su sostenibilidad sigue siendo incierta.

"Mucho dependerá de si el desequilibrio entre la oferta y la demanda persiste en el primer y segundo trimestre", afirmaba el pronóstico. "En el corto plazo, es probable que el mercado se mantenga ajustado, pero las partes interesadas deben estar preparadas para los cambios a medida que la demanda estacional disminuye y se desarrollan los acontecimientos geopolíticos o económicos". 



LA STARTUP DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS CANOO SE DECLARA EN QUIEBRA Y CESA SUS OPERACIONES

El espacio de los vehículos eléctricos de servicio mediano sigue reduciéndose. La startup de vehículos eléctricos Canoo, de siete años de antigüedad, se declaró en quiebra según el Capítulo 7 y anunció el cese inmediato de sus operaciones. Un comunicado de prensa señaló que el proceso de liquidación está siendo supervisado por un síndico de quiebras en el Tribunal de Quiebras de Delaware. Canoo Inc., que en su día cotizaba en el Nasdaq Composite bajo el símbolo GOEV, era un actor destacado en el mercado de vehículos eléctricos, en particular en el segmento de carga eléctrica. A pesar de sus asociaciones con la NASA, el Departamento de Defensa, el Servicio Postal de Estados Unidos, el estado de Oklahoma, Walmart y otros grupos, la empresa tuvo dificultades para conseguir el respaldo financiero necesario para mantener sus operaciones.

La declaración de quiebra cita los intentos fallidos de obtener financiación de la Oficina del Programa de Préstamos del Departamento de Energía de Estados Unidos como un factor importante que llevó a la insolvencia de Canoo. Los esfuerzos por obtener capital de fuentes extranjeras tampoco evitaron la quiebra. Canoo tenía pasivos totales que superaban los 164 millones de dólares frente a aproximadamente 126 millones de dólares en activos.

“Nos gustaría agradecer a los empleados de la empresa por su dedicación y su arduo trabajo”, dijo el presidente y director ejecutivo Tony Aquila. “Sabemos que creyeron en nuestra empresa como nosotros. Estamos realmente decepcionados de que las cosas hayan resultado como lo hicieron. También nos gustaría agradecer a la NASA, al Departamento de Defensa, al Servicio Postal de los Estados Unidos (USPS), al Estado de Oklahoma y a Walmart por creer en nuestros productos y en nuestra empresa. Esto significa mucho para todos en la empresa”.

En el período previo a la quiebra, Canoo enfrentó numerosos desafíos que agravaron su inestabilidad financiera. En los últimos meses antes de la declaración de quiebra, la empresa suspendió temporalmente a sus empleados restantes y dejó inactiva su fábrica en Oklahoma City. A pesar de tener acuerdos para entregar furgonetas eléctricas a clientes de alto perfil, Canoo luchó por aumentar la producción y asegurar una adopción más amplia en el mercado. Los informes financieros del tercer trimestre de la empresa revelaron una pérdida neta persistente, con una pérdida neta GAAP de 112 millones de dólares para



los nueve meses finalizados el 30 de septiembre de 2024, en comparación con los 273 millones de dólares del mismo período del año anterior.

Las salidas de ejecutivos y los cambios estratégicos agravaron aún más los problemas operativos. En octubre, el director financiero Greg Ethridge y el asesor general Héctor Ruiz renunciaron y fueron reemplazados por ascensos internos. Bajo el liderazgo de Aquila, Canoo cambió su enfoque de las ventas al consumidor a las flotas comerciales, lo que implicó múltiples cambios en las estrategias de producción y realineamientos operativos. Estos cambios aumentaron los costos operativos y disminuyeron la confianza de los inversores. La mala gestión financiera también influyó en la desaparición de Canoo. Los documentos reglamentarios indicaron que la empresa pidió prestados fondos sustanciales a la firma financiera de Aquila, incluido un préstamo de aproximadamente 1,2 millones de dólares a una tasa de interés del 11% y otros 2,7 millones de dólares más tarde. Estos préstamos estaban garantizados por activos ubicados en las instalaciones de Canoo en Oklahoma City, lo que supuso una presión adicional para la empresa. Además, los intentos de Canoo de cumplir con los requisitos de cotización del Nasdaq mediante una división inversa de acciones no fueron suficientes para revertir su trayectoria financiera.

El proceso de liquidación de la empresa implica que un síndico de quiebras gestione la venta de los activos de Canoo para pagar a los acreedores. Las partes interesadas, incluidos los empleados, proveedores e inversores, pueden recibir los ingresos de la liquidación de activos en función de sus reclamaciones. La decisión de Canoo de acogerse al Capítulo 7 refleja la incapacidad de la empresa para reestructurar su deuda y continuar

sus operaciones.

La quiebra de Canoo refleja tendencias y desafíos más amplios dentro de la industria de los vehículos eléctricos. El mercado está siendo testigo de una serie de fracasos entre las empresas emergentes, en particular las que salieron a bolsa a través de fusiones con empresas de adquisición de propósito especial. Empresas como Electric Last Mile Solutions, Fisker, Lordstown Motors, Proterra y Lion Electric se han enfrentado a dificultades que van desde quiebras hasta reorganizaciones en los últimos años. Arrival vendió sus activos a Canoo en marzo pasado.

Para el ecosistema de empresas emergentes de vehículos eléctricos, donde se requiere un capital sustancial para desarrollar tecnología, escalar la producción y lograr la penetración en el mercado en medio de una intensa competencia y altos costos operativos, la volatilidad ha sido un tema recurrente. La liquidación de los activos de Canoo probablemente tendrá efectos dominó en toda su cadena de suministro y asociaciones. Los proveedores ya están presentando demandas por facturas impagas, y Kistler Instrument Corp. solicita \$ 56,000 en daños. En el caso de Walmart, no se espera que la interrupción de las operaciones sea un problema porque el acuerdo fue un acuerdo no vinculante para comprar miles de vehículos eléctricos.

La liquidación de Canoo puede presentar oportunidades para la adquisición de activos por parte de otros actores en el mercado de vehículos eléctricos. Canoo había desarrollado tecnologías innovadoras, incluidos sistemas de dirección por cable y plataformas de vehículos modulares, que podrían ser activos valiosos para los competidores que buscan mejorar sus capacidades tecnológicas. **TFL**



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



INTERNATIONAL HV SERIES

MUCHA GENTE PREFIERE USAR LA HERRAMIENTA MÁS GRANDE, PERO A VECES ES MEJOR TENER UNA CREADA ESPECÍFICAMENTE PARA EL TRABAJO. LA HV SERIES DE INTERNATIONAL ES UNA FAMILIA DE CAMIONES CAPACES, DURADEROS Y CON LA POTENCIA NECESARIA PARA HACER EL TRABAJO, EN UN EMPAQUE MÁS PEQUEÑO QUE RESULTA MUY CONVENIENTE. »





PODER COMPACTO



Cuando International presentó la nueva HV Series en 2017, era más que evidente a qué modelo reemplazaba, pues le daba un impactante aire de familia al WorkStar, ya que incorpora el familiar cofre y la cabina básica de dicho modelo, pero con unas puertas rediseñadas, nuevo interior y actualizaciones de chasis. A los conductores habituales probablemente les gusta más el “nuevo” interior porque tiene una apariencia más parecida a la de un camión que el diseño automotriz del WorkStar, y la legibilidad de los indicadores y varios controles se rehicieron para mejorar la legibilidad y la funcionalidad.

Navistar entró en una vorágine de renovación los últimos años, en un claro esfuerzo por mantenerse vigente en la competitiva industria del transporte por tierra. Todo comenzó con el HX (Heavy eXtreme) con cabi-

na de aluminio, un modelo vocacional que ha reemplazado al PayStar. Luego vinieron los modelos con cabina de acero: LT (Linehaul Transport), que reemplazó al ProStar; RH (Regional Haul), reemplazando a TranStar; y más tarde el HV, que reemplazó al WorkStar. El DuraStar de servicio mediano, por su parte, se convirtió en el MV (Medium Vocational). Un enfoque principal para todos los modelos, dice la gente de Navistar, son los detalles que agradan al conductor, especialmente dentro de la cabina. Conducir el HV y otros modelos de la marca nos dejó claro que en

International se toman en serio atender a los conductores y ayudar a los propietarios a atraer y retener a los buenos choferes.

Las cabinas de acero se mejoraron y actualizaron como parte del Proyecto Horizon de Navistar, un esfuerzo de varios años de ingenieros y diseñadores. Con el aporte de clientes y conductores, crearon los nuevos interiores y remodelaron las puertas para mejorar la visibilidad y un mejor sellado contra el ruido. Los alféizares de las ventanas son más bajos y el vidrio más grande para una vista dominante a los lados. Se han eliminado las ventanas de ven-



tilación, lo que permite reposicionar los soportes de los espejos un poco hacia adelante. Esto da como resultado un 15 por ciento menos de giro de la cabeza hacia la izquierda y un 5 por ciento menos hacia la derecha, lo que resulta en un cuello más descansado para el conductor.

Los ingenieros de International mantuvieron el cofre y la nariz del WorkStar porque los clientes de la flota le dijeron a la empresa que

les gustaba el aspecto y las funciones del ensamblaje, dijeron los ejecutivos cuando presentaron este modelo. El frente incluye la gran parrilla cromada con su amplio marco y barras verticales que, en varios tamaños y formas, ha sido un sello distintivo de la mayoría de los camiones de servicio mediano y pesado de International desde mediados de la década de 2000. El borde delantero del cofre

es alto, lo que restringe un poco la visibilidad de cerca, aunque nada que sea muy dramático. Para aplicaciones que requieren mejores vistas hacia adelante, como quitar nieve, hay una versión de alta visibilidad con una pendiente descendente más pronunciada.

International tiene un terreno destinado para que la prensa y los distribuidores prueben sus camiones. Estos extensos terrenos, construidos originalmente por la antigua Studebaker Corp. a mediados de la década de 1920, permiten correr simultáneamente en carreteras y senderos, pero no en sitios de trabajo o calles urbanas en las que los camiones de volteo, mezcladoras y similares pasan gran parte de su tiempo. Aún así, es un lugar casi libre de riesgos para que un fabricante de camiones permita que los invitados prueben sus productos. Y en el recorrido todoterreno, hay suficientes curvas cerradas para probar la maniobrabilidad, que fue muy buena en este HV de 10 ruedas. >>





vocacional: **INTERNATIONAL HV SERIES**



A velocidades de autopista, hasta aproximadamente 70 mph, el camión anduvo bien, y el ruido de los neumáticos y el viento era casi imperceptible. El gruñido del motor Navistar A26 se escuchó claramente y no fue desagradable, pero no lo llamaría silencioso, al menos no en este modelo. Fue más recatado en un par de tractores de carretera LT que probamos en alguna ocasión pero es lógico que este modelo de larga distancia tenga mejor aislamiento.

El A26 es el más reciente motor diésel de Navistar y está basado en el MAN D26 europeo. Es un modelo de 6 cilindros en línea de 12.4 litros con lo último en manejo de aire, combustión, postratamiento de escape y controles electrónicos. Navistar dice que es más simple que el discontinuado MaxxForce 13 y el N13 al que reemplazó. El A26 usa un solo turbocompresor de geometría variable y un enfriador EGR en lugar de los enfriadores y turbos dobles del MaxxForce; también coloca los artículos que necesitan un mantenimiento común en lugares de más fácil acceso, otro ejemplo de cómo buscar hacer más fácil la vida de los conductores.

El A26, con hasta 515 caballos de fuerza y 1,850 lb-pie de torque, es el motor preferido de Navistar en los HV más pesados, mientras que el B6.7 de Cummins se utiliza en los modelos más ligeros. Navistar no incluye el diesel X12 liviano de Cummins como una opción en el HV o cualquier otro modelo de camión de servicio pesado; tampoco lo hacen los competidores porque, si bien todos ofrecen el X15 y los motores diésel Cummins más pequeños, prefieren vender sus propios motores de 11 y 13 litros. Y la alianza de Navistar con Volkswagen Truck & Bus sugiere más motores patentados y menos productos de Cummins. Eso es negocio. >>

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 diésel o de gasolina, transmisión automática o manual.



Advance Auto Parts

AutoZone

BENNETT Auto Supply

O'Reilly AUTO PARTS

Pep Boys

Walmart

MADE IN USA zMAX.com

Aun así, un HV se puede personalizar en gran medida para adaptarse a cualquier trabajo. Se puede tener con tres estilos de cabina, rieles de bastidor "súper sencillos" de hasta media pulgada de grosor y extensiones de bastidor delanteras integrales para montar equipos especiales delante de la parrilla. Para una operación en terreno realmente accidentado, un eje de tracción delantera de 20,000 libras con una caja descentrada permite que el chasis se asiente más bajo que con un diferencial centrado. Muchos tipos de ejes y capacidades están en el libro de datos. Nuestro camión de prueba tenía una transmisión totalmente automática Allison 4500RDS, y Navistar también ofrece cajas de cambios manuales y automáticas de Eaton para el HV. Las transmisiones de cambio automático están controladas por un selector de palanca, en el lado derecho de la columna de dirección. Es fácil y conveniente de usar.

Como era de esperar, el HV viene con el sistema de cableado multiplexado Diamond Logic de Navistar. Cuando los carroceros lo conectan como deberían, el sistema controla de manera más eficaz las funciones de la carrocería y, con configuraciones de enclavamiento, evita operaciones que serían imprudentes o peligrosas, como un conductor distraído que navega por una autopista con la plataforma de descarga levantada en el aire. La conexión bajo comando, un sistema de diagnóstico remoto y la programación por aire, donde los parámetros operativos se pueden restablecer de forma remota y actualizar el software, se encuentran entre las características habilitadas por Diamond Logic.



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

TRANSMISIONES

- Manuales Eaton Fuller de 6, 10, 11, 13, 15 y 18 velocidades
- Semiautomáticas: Eaton UltraShift PLUS de 10, 11, 13 y 18 velocidades, Eaton Fuller Advantage de 10 velocidades
- Automáticas Allison Series HS, EVS, RDS

SUSPENSIÓN TRASERA

Chalmers: 23,000 - 52,000 lbs.

Hendrickson:

RT: 34,000 - 52,000 lbs.

HAS: 23,000 - 46,000 lbs.

HMX: 40,000 - 46,000 lbs.

Primaax: 20,000 - 46,000 lbs., 69,000 lbs. (Tridem)

Link: 46,000 lbs.

International: 20,000 - 40,000 lbs.


SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles multihoja y taperleaf parabólicos

MOTORES

- Cummins B6.7 de 6.7 litros con 200 a 360 HP y 520 a 800 lb-pie
- International A26 de 12.4 litros con 365 a 515 HP y 1,250 a 1,850 lb-pie

Los HV vienen con frenos neumáticos como equipamiento de serie, lo cual resulta muy útil cuando circulas con cinco toneladas de arena empujándote hacia abajo en una pendiente pronunciada. Las aplicaciones de servicio severo siguen siendo las más fervientes abogadas de los frenos de tambor, pero la potencia de frenado adi-

cional, además de una facilidad de mantenimiento, hace de los frenos neumáticos algo muy útil para este segmento. Con el HV, International ofrece una opción para aplicaciones vocacionales más ligeras que no necesitan de la potencia del HX y quieren algo del confort y refinamiento que viene de los modelos de carretera de la firma. 



vocacional: **INTERNATIONAL HV SERIES**



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



MODELO A SEGUIR

VOLVO FM

TRAS UN PERIODO DE COMPLACENCIA EN EL QUE PARECÍA QUE SE DORMÍAN EN SUS LAURELES, VOLVO SE PUSO LAS PILAS Y RENOVÓ AL CONOCIDO CAMIÓN DE 18 TONELADAS FM. CON EFICIENTES TRENES MOTRICES Y UNA GRAN CAPACIDAD DE CARGA, ASÍ COMO CÓMODAS Y EXCELENTEMENTE EQUIPADAS CABINAS, ESTE CAMIÓN ES UN GRAN VEHÍCULO PARA RODAR CIENTOS DE MILLAS DÍA TRAS DÍA. »



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 aerodinámica, 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.



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- D11 de 11 litros con 330 a 460 HP y 1,600 a 2,150 Nm
- D13 de 13 litros con 420 a 500 HP y 2,100 a 2,500 Nm
- G13C de 13 litros con 420 y 460 HP y 1,550 a 1,700 lb-pie

TRANSMISIONES

- Manuales de 9 y 14 velocidades
- Automática I-Shift de 12

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles
- Neumática

SUSPENSIÓN TRASERA

- Ballestas múltiples
- Neumática
- Muelles parabólicos



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, 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 infoentretenimiento, 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 ofre-

ce 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 diesel 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 mecá-



nica 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.

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. 



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

PASO DE ESTAFETA

PETERBILT MODELO 589

PARPADEA Y TE LO PERDERÁS. SI ENTRECIERRAS LOS OJOS CON MUCHA FUERZA, ES POSIBLE QUE AUN ASÍ TE LO PIERDAS. AL FINAL DE ESTE AÑO CALENDARIO PETERBILT PONDRÁ FIN A SU LEGENDARIO MODEL 389 A FAVOR DE UN NUEVO CAMIÓN QUE SE VE... FRANCAMENTE, CASI EXACTAMENTE IGUAL. INCLUSO LOS ADMINISTRADORES DE LA HISTORIA DE PETERBILT PODRÍAN CAMINAR POR EL ESTACIONAMIENTO DE LA PARADA DE CAMIONES Y CONFUNDIR EL NUEVO MODELO 589 CON UN 389. »



Soy un gran nerd. Una de mis películas favoritas es Karate Kid, y hay una cita de la película que creo que es apropiada al comparar el 389 saliente con su reemplazo. El Sr. Miyagi ve una foto de Daniel con su amor platónico, Ali, y comenta que hacen una linda pareja y se ven "diferentes, pero iguales". "No. Diferente pero diferente", responde un abatido Daniel.

Creo que es un buen resumen del Peterbilt Model 589: un camión que es tanto una tradición sin adornos como un homenaje de vanguardia a la unidad a la que reemplaza. El 589 se une a un linaje majestuoso del transporte por carretera: el 351, el 379, el 389 y el 359, el último de los cuales todavía es ampliamente visto como el rey de las paradas de camiones, y esta línea sigue siendo uno de los últimos vestigios de los días de gloria del transporte por carretera: grande y cuadrado.

Convencionales llamativos y de nariz larga.

La decisión de eliminar gradualmente un ícono no es fácil y se vuelve aún más complicada, dijo el director de marketing de productos de Peterbilt, Jacob White, por la conexión emocional que muchos comparten con el tractor de capó largo. "Emotivo para nosotros. Emocional para nuestros clientes y significativo para la historia del transporte por carretera en Estados Unidos", dijo, señalando que con la introducción del 589 Peterbilt estaba "pasando el manto de clase de una generación de ese producto a la siguiente". Para muchos de nuestros clientes, este camión es su marca".

El cambio de imagen no fue fácil ni rápido. Peterbilt comenzó a trabajar en el proyecto 589 el 26 de abril de 2013, hace 523 semanas. "Es simplemente por lo sensible que es este camión, y queríamos proceder con precaución", dijo White, "y también hay mucha incertidumbre [sobre las

emisiones] en ese período". Por si fuera poco, también atravesamos una pandemia mundial.

CLÁSICO INSTANTÁNEO

Se prestó especial atención para mantener la apariencia atemporal del exterior porque, dijo White, "se trata de la apariencia y la forma en que te sientes cuando ves ese gran cofre cuadrado frente a ti". De hecho, es algo único mirar a través del enorme parabrisas y ver ese cofre plano y ese pájaro icónico.

El cambio más obvio en el camión es su nombre, y hay una buena razón para ello. La serie 300 representa camiones equipados con la antigua cabina Peterbilt de 1.9 metros. La serie 500 identifica los camiones equipados con una cabina de 2.1 metros, la cabina más nueva del sector. Así que el cambio más significativo en el camión probablemente no lo notarás hasta que entres: es más grande y más espacioso. El



americano: **PETERBILT MODELO 589**

uso de la cabina de 2.1 metros en el 589 simplifica las cosas para Peterbilt y alinea sus modelos de carretera en la misma plataforma de cabina. También proporciona al conductor y al pasajero un espacio notablemente mayor para las rodillas y los codos. Esas 8 pulgadas adicionales hacen que la cabina parezca considerablemente más grande y crean un ambiente más cómodo para el conductor.

Durante el desarrollo del 589, White dijo que los diseñadores consideraron todas las opciones, e incluso examinaron conceptos esbozados que no incluían los icónicos filtros de aire externos porque la cabina de 2.1 metros no estaba diseñada para ellos. Sin embargo, los comentarios de los clientes fueron casi unánimes: esas latas cromadas de 15 pulgadas eran un requisito, y los ingenieros simplemente tendrían que descubrir cómo conectarlas y redirigir el sistema de aire porque bajo ninguna circunstancia los respiraderos podrí-

an ser solo para mostrar, comentó White.

En el exterior encontrarás muchos otros clásicos de Peterbilt: faros tipo cápsula; la corona de aluminio y la parrilla de acero inoxidable; todas las opciones de defensa del 389 se conservan, pero ahora incluyen luces de marcha LED; el cofre sigue siendo de aluminio ligero; salpicaderas estilo bicicleta; espejos estilo Costa Oeste motorizados y con calefacción, "como Dios quiso en esta camioneta", bromeó White, con un vidrio plano que es 2 pulgadas más alto para una mejor visibilidad; y tubos de escape dobles, cromados y funcionales de 7 pulgadas.

Peterbilt incluyó algunos componentes nuevos para el techo, como una visera estilo V en lugar de una redondeada, y luces de posición estilo bala en la parte superior que son dos veces más brillantes que las anteriores. La seguridad es cada vez más primordial,



incluso si prefieres un estilo de camión que parece sacado de un libro de historia. Como tal, en el 589 también estará disponible el sistema Bendix Wingman Fusion, una novedad en esta serie de camiones. >>



Si realmente te gustan los detalles estéticos (y seamos realistas, si eres fanático de los camiones antiguos, eres riguroso con la estética del diseño), la caja de la batería y la caja de postratamiento coinciden. El Model 389 representa aproximadamente el 20% de la cartera de pedidos de Peterbilt anualmente, y esa es una cifra que me sorprendió. Simplemente no es un camión que se vea con mucha frecuencia, pero la popularidad del camión puede ser engañosa, pero estos vehículos que lucen tan bien como los de exhibición están ahí fuera trabajando con propietarios-operadores; como camiones de trabajo premium (de auxilio, volcadores y cisternas); con pequeñas flotas regionales; y como camiones de recompensa para grandes flotas. Su versatilidad confiere al modelo uno de los valores residuales más fuertes en carretera.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

El 589 llevará de serie el motor MX-13 de Paccar y la transmisión manual automatizada TX-12 (igual que el 389), unidos a un tándem trasero Paccar DX40. Una transmisión manual-automatizada Paccar TX-18 también está disponible, al igual que los modelos Endurant HD y XD de Eaton y las opciones Allison para usuarios vocacionales. White dijo que el tren motriz Paccar es estándar por un par de razones: Primero, es más liviano que cualquier otra opción y, segundo, satisface los requisitos de comodidad y facilidad de uso que buscan los conductores más jóvenes.

Encontré que la potencia del MX-13 era más que suficiente para mis 65,000 libras brutas. Los controles montados en la palanca son simplemente más fáciles (me gustan las cosas que simplifican la vida), y la aceleración suave y segura a través de las marchas de paso corto en el TX-18 hacen que esta configuración sea fácil de amar. "A medida que cambia la demografía, lo genial sigue siendo genial, pero algunos de los sistemas de propulsión modernos funcionan mucho mejor", añadió White. Y si, ciertamente las transmisiones automatizadas no te dan "credibilidad callejera" pero hacen tu vida mucho más cómoda.

Me encanta conducir un manual, pero no es algo que me gustaría hacer todos los días. Los leales a la vieja escuela, sin duda, están mirando ese gran motor rojo y la caja de cambios manual y, por supuesto, puedes conseguir un Cummins de 15 litros y una transmisión manual si lo deseas. Si alguna vez nació un camión para una

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Paccar MX13 de 12.9 litros y hasta 510 HP y 1,850 lb-pie
- Cummins X15 de 14.9 litros y hasta 605 HP y 2,050 lb-pie

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática Primaax EX

AUTOMATIZADAS

- TX-12 Endurant HD de 12 velocidades
- TX-18 Endurant XD de 18 velocidades
- TX-18 Endurant XD PRO de 18 velocidades

AUTOMÁTICAS

- Allison 4000/4500/4700

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos
- Neumática Air Leaf

TRANSMISIÓN

- Manual
- Eaton FR/RT de 9/10/11/13/15/18 velocidades

transmisión manual, ese es la 589, y las manuales son la caja de cambios preferida en el actual Model 389 por un amplio margen. Para el 589, el manual cuenta con un embrague hidráulico con asistencia neumática para reducir la fatiga y el mantenimiento. Así que incluso si quieres hacer

un trabajo extra y cambiar a la antigua usanza, es un poco menos "extra" gracias a su sensación de ligereza y al recorrido del pedal.

Por supuesto, el 589 no es un ejercicio de flujo aerodinámico, pero eso no quiere decir que sea ineficiente. Si especificas este



camión como un vocacional, la aerodinámica apenas importa. Si trabajas en la carretera, no planearía unirme al club de 10 mpg, pero nunca se sabe. Sus resultados aquí variarán. El camión que probamos apenas tenía 600 millas cuando subimos y mi promedio fue de poco más de 6 mpg para el viaje. No debería ser difícil superar eso una vez que todo se desgasta, especialmente para los conductores preocupados por el combustible.

En el interior notarás indicios de el tractor insignia de la flota, el 579, pero el interior del 589 es definitivamente exclusivo de esta modelo. Está disponible en arenisca (bronceado) y gris alpino y en los niveles de equipamiento Platinum y Premier. No faltan vetas de madera y detalles brillantes en el tablero, que también cuenta con seis indicadores de cuadrante redondos tradicionales. >>



FIX A TICKET

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

CALIFORNIA HIGHWAY PATROL				M T			
NOTICE TO APPEAR				<input type="checkbox"/> MIDDLE MEANOR			
CHP 215 (REV 9/05)				<input type="checkbox"/> Non-alter			
Date of Violation	Time	<input type="checkbox"/> AM	Date of the Week	<input type="checkbox"/> CHP 215a	<input type="checkbox"/> Accident		
Name (Print, Middle, Last)		<input type="checkbox"/> PM	S M T W T F S	<input type="checkbox"/> Driver's Responsibility (S4000 VCI)			
Address							
City		State		ZIP Code			
Driver Lic. No.	State	<input type="checkbox"/> Commercial	Age	Birth Date			
Sex	Hair	Eyes	Height	Weight	Race / Ethnicity		
Veh. Lic. No. or VIN No.	State	Reg. Exp.	<input type="checkbox"/> COMMERCIAL VEHICLE (S12500b VCI)				
Yr. of Veh.	Make	Body Style	Color	Veh. Type	<input type="checkbox"/> HAZARDOUS MATERIAL (S353 VCI)		
Violence of Financial Responsibility or CHP / DOT / PUC / KCC							

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

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

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

855.349.2849

La pantalla digital prácticamente universal de 15 pulgadas del Peterbilt sirve como grupo de instrumentos principal. El volante de dos tonos incluye controles ergonómicos integrados con la punta de los dedos y, en general, el interior es lujoso y silencioso a gran velocidad.

Detrás del asiento del capitán hay una cama discreta con amplio espacio de almacenamiento, un armario grande, refrigerador, provisiones para un televisor de pantalla plana de 22", el colchón más grande de la industria con 80" de largo, un estante grande para electrodomésticos, varios puertos e inversores. y una estación de trabajo. El 589 está disponible con techo bajo de 36", techo bajo y techo alto de 58", techo bajo y techo alto de 72", techo alto de 80" y cabina diurna. El techo bajo con cama de 72 pulgadas no es algo que estuviera disponible anteriormente en el 389, pero podría ser una gran oferta para los clientes de camiones de exhibición.


Pasamos algo de tiempo en literas en este viaje y es cómodo. No tuvimos que vivir ni comer allí, pero estuvimos aproximadamente una hora allí. Si necesitas una casa móvil lejos de casa, hay lugares mucho peores para pasar las



noches, los descansos y los reinicios, y la cabina más ancha hace que sea más fácil regresar allí.

El 589 también mantiene la longitud de su predecesor. El cofre largo BBC de 131" es el mismo que el del 389, pero hay disponible una opción de cofre corto BBC de 121" para las cabinas diurnas, dos pulgadas más corta que una cabina diurna 389 para una mejor maniobrabilidad. La larga distancia entre ejes del camión permite una conducción muy estable.

Con nuevas y más estrictas regulaciones sobre emisiones habiendo sido implementa-

das o al borde de hacerlo, y los últimos debuts de camiones nuevos en todos los OEM son eléctricos, creo que olvidé que los fabricantes de camiones pueden implementar nuevas unidades con motor diésel, especialmente aquellas tan geniales. El 589 hace un excelente trabajo al honrar simultáneamente la historia del transporte por carretera y la herencia de Peterbilt, al mismo tiempo que adopta las eficiencias que brinda la tecnología moderna, logrando así una de las piedras angulares del Sr. Miyagi: el equilibrio. 



americano: **PETERBILT MODELO 589**





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)





LA OPCIÓN CORRECTA



UTILITARIO: RAM PROMASTER CITY

MENOS ES MÁS



RAM PROMASTER CITY

NO TODO MUNDO NECESITA MÚCHÍSIMOS PIES CÚBICOS DE ESPACIO DE CARGA; HAY EMPRESAS QUE SE DAN POR BIEN SERVIDAS CON UN PALLET. Y ESO ES JUSTO LO QUE PUEDES LLEVAR EN ESTA PEQUEÑA VAN, QUE ES ALTAMENTE VERSÁTIL, EFICIENTE Y FÁCIL DE MANIOBRAR EN ESPACIOS REDUCIDOS. UNA VERDADERA NAVAJA DE BOLSILLO. »





POR: TRANSPORTE LATINO / EDGARDO IORIO

Si bien es Texas el estado donde todo es más grande, la realidad es que el país entero suele tener cosas más grandes que el resto del mundo; especialmente cuando hablamos de vehículos motorizados. Hace relativamente poco tiempo, muchos norteamericanos miraban los pequeños vehículos de reparto europeos con una ligera sonrisa de incredulidad en la boca, pues su tamaño los hace ver casi como de juguete comparados con las vans de carga de tamaño completo. Sin embargo, el aumento en el costo de los combustibles y el endurecimiento de las restricciones ambientales, entre otros factores, hicieron que para muchos negocios tuviera sentido comprar una van pequeña. Si realmente no necesitas mucha capacidad de carga, ¿para qué gastar más dinero en combustible?

En este escenario, Ram Trucks tomó la decisión de recurrir al know how de su socio



europeo, Fiat, quien ya tenía en la Dobló una van de reparto pequeña probada y comprobada. Evidentemente, al ser un vehículo utilitario no encontrarás mayores concesiones al lujo en la ProMaster City, nada de alfombras

mullidas o escapes cromados; aquí lo que importa es la capacidad de carga, volumen interior, economía de combustible y el costo total de propiedad. Ciertamente, no fue ninguna sorpresa la decisión de la división de

utilitario: **RAM PROMASTER CITY**



Ram de incursionar en este segmento, en el que solo tiene dos rivales: la Ford Transit Connect y la Mercedes-Benz Metris (la Nissan NV200 fue descontinuada este año).

La ProMaster City está disponible en versión de carga, la Tradesman, y de pasajeros, nombrada Wagon. Hasta el año pasado, cada una tenía dos niveles de equipamiento, dando un total de cuatro configuraciones posibles; pero para 2022 Ram redujo las opciones a solo dos. Ambas vienen con luces de día, sensores traseros de estacionamiento, ajustes manuales de altura y lumbar para el conductor, control de crucero y defensas al color de la carrocería.

El precio arranca en \$27,295 para la Tradesman y en \$28,060 para la Wagon (más cargo de destino e impuestos). Como ya es costumbre, puedes encontrar rejillas para las puertas traseras y laterales en las versiones sin partición, así como un sistema de sonido Uconnect 3 con pantalla táctil de 5 pulgadas, conectividad Bluetooth y cámara de reversa como equipamiento estándar. >>





DISEÑO

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

MOTOR

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

TRANSMISIÓN

- Automática de 9 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente McPherson

SUSPENSIÓN TRASERA

- Independiente de doble brazo

PRECIO

- Desde 33,580 dólares

EN DETALLE
FICHA TÉCNICA

ninguno de sus rivales.

El acceso a la zona de carga por la parte posterior es mediante dos puertas abatibles de tipo 60/40, las cuales abren a 90 o 180 grados; también hay dos puertas corredizas

en los costados que hacen que cargar o descargar algo sea muy sencillo. Aún no nos hemos puesto al volante, pero el amplio parabrisas y el cofre inclinado deben brindar una buena visibilidad, a la cual también contribuyen los espejos retrovisores.

INTERIOR

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



utilitario: **RAM PROMASTER CITY**

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 parte posterior está diseñada para llevar mercancía y equipo de todo tipo, desde herramientas para soldar hasta un pastel de bodas. Los 131.7 pies cúbicos del área de carga son bastante prácticos gracias a que la longitud, altura del techo y la baja altura del piso (87.2, 51.8 y 48.4 pulgadas, respectivamente) facilitan el trabajo, pues es lo suficientemente ancha como para alojar un pallet. La capacidad de carga máxima es de 1,883 libras

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



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

MOTOR Y TRANSMISIÓN

Existe una sola opción para impulsar a la Ram ProMaster City, el conocido Tigershark de cuatro cilindros y 2.4 litros que tiene 178 HP y 174 lb-pie. En el segmento comercial la cifra que más importa es la del consumo de combustible y las 29 millas por galón en carretera igualan la cifra de la




utilitario: **RAM PROMASTER CITY**

Ford Transit Connect con motor 2.5 litros y quedan apenas 1 milla por debajo de las 30 mpg de la que lleva el propulsor EcoBoost. En cuanto a la transmisión, se trata de una caja automática de nueve velocidades, que si bien parecen demasiadas para un vehículo de estas características, ayudan a mejorar las cifras de consumo de combustible.

MANEJO

Ram dice que la ProMaster City tiene un manejo "ágil urbano" y, si tomamos en cuenta que la suspensión trasera es independiente -y no rígida como la de sus rivales-, además del hecho de que lleva dirección asistida

de piñón y cremallera (en lugar del sistema eléctrico de Ford), tienen algo de razón. Más aún si consideramos su reducido diámetro de giro de 32 pies, el cual es especialmente útil en el congestionado espacio citadino. Sin embargo, ágil es una palabra demasiado optimista para un vehículo más alto que ancho, por lo que competente nos parece una elección más adecuada. Como es de esperarse, hay algo de balanceo al tomar curvas cerradas o cambiar rápidamente de carril. Eso sí, la sensación de manejo resulta bastante buena para un vehículo comercial -aunque no nos importaría si el aislamiento sonoro fuera más eficiente-. 



NO PAGUE IMPUESTOS DE MAS, CONSULTE CON LOS EXPERTOS



STUDIO

**BUSINESS MANAGEMENT
CONSULTANTS, INC.**

Somos expertos en **Corporaciones, Payroll, contabilidad e Income Tax**, y contamos con más de 33 años de experiencia trabajando para la industria del transporte de cargas.

Desde **sólo 200 dólares** al mes ud. contará con un servicio profesional que le ayudará a crecer y manejar su negocio



Llame ya al **(888) 628-2188** para una consulta gratis y sin compromiso.

Con significativos cambios para el 2025



A red Nissan Frontier truck is shown from a front-quarter perspective, parked on a gravel path. The truck's grille, headlights, and front wheel are visible. The background features a scenic mountain landscape with rolling hills and a warm, golden sunset sky. The overall mood is rugged and adventurous.

NISSAN FRONTIER

La Frontier se renovó en el 2022, aunque todavía carecía de algunos de los méritos de sus principales competidores. Pero Nissan está mejorando continuamente la camioneta y ha hecho significativos cambios para el 2025. »

ESTILOS Y OPCIONES

La Nissan Frontier del 2025 es una camioneta mediana disponible en dos estilos de carrocería: una cabina extendida con dos puertas (King Cab) y una cabina doble de cuatro puertas. Se ofrece en cuatro modelos: S, SV, Pro-X (Pro-4X con tracción a las cuatro ruedas) y SL. La cabina King Cab está disponible en los modelos S y SV con una cama de carga de 6 pies. La cabina doble se ofrece en los modelos S, SV, Pro-X y SL con una cama de 5 pies de serie. Sólo el SV y el SL están disponibles con la cama de 6 pies.

TREN DE POTENCIA

Cada Frontier tiene un motor V6 de 3.8 litros con 310 caballos de fuerza, 281 libras pie de torque y una transmisión automática de nueve velocidades. La tracción trasera es estándar, y la tracción a las cuatro ruedas, con engranaje de bajo rango, es opcional.

ESTILO INTERIOR

No cabe duda de que Nissan ha avanzado mucho en el diseño de interiores, y el Frontier se beneficia de muchos de esos avances. La gran pantalla táctil de info-entretenimiento, fácil de leer, domina el interior y todavía deja espacio más que suficiente para el control del clima y varios otros botones. El acolchado del asiento delantero es un poco demasiado firme y plano, y la falta de ajustes del asiento significa que puede que resulte difícil acomodarse en una posición de asiento óptima.

Los pasajeros traseros no estarán muy contentos, ya que el espacio para las piernas en la parte trasera del Frontier es definitivamente escaso para los adultos. El sistema de climatización es relativamente sencillo, pero me decepcionó que mi modelo de prueba no tuviera salidas de aire para los pasajeros traseros.

La carga útil máxima de la Frontier es de 1.480 libras, y el remolque máximo es de 7.150 libras. Esto último es suficiente para tirar de un remolque pequeño o mediano sin demasiada dificultad. Hay un amplio espacio de almacenamiento dentro de la cabina gracias a una gran bandeja delante de la palanca de cambios, portavasos y el espacio donde se encuentra la bandeja de carga inalámbrica opcional. La consola central bajo el brazo es grande como para guardar un par de botellas de agua.



TECNOLOGÍA

La Frontier tiene una pantalla táctil estándar de 8 pulgadas u opcional de 12,3 pulgadas. La carga inalámbrica de teléfonos inteligentes es una opción, al igual que el sistema de audio Fender de 10 altavoces. Este sistema Fender

hace que el sonido sea decente, pero su bocina ocupa parte valiosa de almacenamiento bajo el asiento trasero. Hay un sistema opcional de cámara de visión envolvente que puede ayudar a facilitar el aparcamiento, pero las vistas de la cámara son de baja resolución.





SEGURIDAD

Los siguientes elementos de seguridad son de serie en todos los modelos del Frontier: Aviso de salida de carril, alerta de ángulo muerto con aviso de tráfico trasero cruzado, alerta de tráfico cruzado trasero,

sensores de aparcamiento traseros, luces largas automáticas y control de crucero adaptado. Además incluye de serie asistentes al conductor, como el aviso de atención del conductor, el frenado automático de emergencia y el control de balanceo del remolque. »



EN CONCLUSIÓN

LA NISSAN FRONTIER DEL 2025 TIENE UNA CONDUCCIÓN CÓMODA Y RESPETABLES CAPACIDADES DE REMOLQUE Y TRANSPORTE. PERO NO SE DESTACA EN NINGÚN ÁREA EN PARTICULAR EN COMPARACIÓN CON LAS CAMIONETAS MEDIANAS MÁS NUEVAS, PERO PODRÍA VALER LA PENA ECHARLE UN VISTAZO, ESPECIALMENTE SI PUEDES CONSEGUIRLA CON UNA BUENA OFERTA.




EN CARRETERA

Mi Frontier Pro-4X de prueba tiene un motor que realmente brilla en la conducción diaria. El motor funciona bien y la transmisión ofrece cam-

bios suaves, incluso bajo aceleración a fondo, pero no es la camioneta mediana más rápida. Los frenos son fáciles de operar en el tráfico urbano, así como lo suficientemente potente como para detener la

camioneta con prontitud cuando lo necesite.

El manejo seguro es un buen punto de la Frontier. La camioneta se siente plantada en las curvas, incluso con los neumáticos todo terreno de la camioneta de prueba Pro-4X. Pero la dirección se siente muy pesada y se requiere una cantidad considerable de esfuerzo para maniobrar a través de un estacionamiento o en un sendero a baja velocidad. Lo bueno es que puede trasladarse cómodamente en terreno accidentado, ya que su calidad de marcha es confortable. Las grandes pendientes y los baches no son problemas ni a altas velocidades, y es suave en la ciudad, aunque hay una cantidad excesiva de ruido del viento en las carreteras abiertas. 



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

PRECIO:

- Desde US \$33,665

CONSUMO:

- 16 mpg ciudad - 20 mpg carretera

camioneta: **NISSAN FRONTIER 2025**

56

FEBRERO DE 2025 | TRANSPORTE LATINO

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.





¡CUIDA TU MENTE!

CÓMO CUIDAR TU SALUD MENTAL EN EL CAMINO

SI BIEN CUIDAR TU ESTADO FÍSICO ES IMPORTANTE PARA GOZAR DE BUENA SALUD, TAMBIÉN LO ES ASEGURAR TU BIENESTAR MENTAL. LOS PROBLEMAS EN ESTE RUBRO PUEDEN AFECTAR SERIAMENTE TU VIDA Y, COMO LOS SÍNTOMAS NO SUELEN SER TAN EVIDENTES COMO LOS FÍSICOS, A VECES ES FÁCIL PASARLOS POR ALTO. POR ESO ESTE MES HABLAREMOS DE QUÉ PUEDES HACER PARA DETECTARLOS ANTES DE QUE CAUSEN DEMASIADOS ESTRAGOS. »



Muchos conductores lidian con problemas de salud mental en la carretera todo el tiempo. Ya sea depresión, ansiedad o trastorno de estrés postraumático (PTSD por sus siglas en inglés), los conductores -de empresa o independientes-, deben tomar medidas para asegurarse de que están afrontando la situación de manera efectiva. La salud mental de los camioneros es extremadamente importante para su carrera, pero también para su bienestar general y su vida privada. En este artículo trataremos los problemas mentales más comunes a los que se enfrentan los camioneros. Los conductores de camiones experimentan mucho estrés y presión en la carretera. Están lejos de sus familias, a menudo trabajan muchas horas y están expuestos a muchas situaciones diferentes que pueden ser difíciles de manejar para ellos. Hay varios problemas comunes de salud mental que experimentan los conductores de camiones, pero abordaremos someramente los más comunes a continuación.

DEPRESIÓN

La depresión es un problema de salud mental común que afecta a muchas personas, incluidos los conductores de camiones. Es importante que

los camioneros sean conscientes de los síntomas de la depresión y busquen tratamiento si es necesario. La depresión puede tomar muchas formas. Algunas personas experimentan tristeza y desesperación durante semanas o meses seguidos; otros pueden experimentar sentimientos crónicos de inutilidad, impotencia o desesperanza, o una pérdida de interés en las cosas que alguna vez encontraron agradables. Es importante saber que la depresión es una condición que se puede detener con la ayuda de ciertos métodos y con un mayor cuidado personal.

AGOTAMIENTO

El agotamiento es un estado de agotamiento mental, emocional y físico causado por el estrés crónico. Puede tener graves consecuencias para tu salud y bienestar, así como para tus relaciones con amigos y familiares. Debes reconocer las advertencias a tiempo, como problemas de memoria, problemas generales de salud (dolores de cabeza frecuentes, dolor de espalda, problemas de visión, entre otros), pérdida de motivación para el trabajo, así como el descuido del cuidado personal.

SOLEDA

Los conductores de camiones suelen estar solos en la carretera. Se enfrentan a largos perio-



dos sin interacción humana, y sus familiares y amigos están muy lejos. Los camioneros solitarios a menudo piensan en lo que sucede en casa y pierden la concentración. Esto puede ser particu-






más libertad financiera y tiempo. ¡Los camioneros solitarios solo necesitan saber por qué están luchando y cómo se ven a sí mismos en el futuro!

CANSANCIO

El cansancio es uno de los mayores enemigos de los camioneros. Es importante que los conductores de camiones mantengan sus niveles de energía para que puedan conducir con seguridad y evitar verse involucrados en un accidente. Los conductores de camiones deben beber mucha agua y comer comidas saludables cuando están en la carretera. También deben dormir lo suficiente antes de conducir para que estén bien descansados. Si es posible, los conductores de camiones deben tomar descansos durante los viajes largos para que puedan descansar. >>>

laramente difícil para aquellos que tienen parejas o cónyuges que no entienden o no apoyan su elección de carrera. En este caso, es muy importante

construir una meta clara que te motive a seguir adelante. Puedes convertirte en un propietario-operator cuando lo decidas, lo que te dará mucha

 **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**

SAD

El trastorno afectivo estacional (SAD, por sus siglas en inglés) es un trastorno del estado de ánimo que a menudo se diagnostica en los meses de invierno. Es causado por una exposición reducida a la luz solar, lo que puede conducir a niveles bajos de serotonina en el cerebro. Para combatir esto, los conductores de camiones deben asegurarse de tener mucha luz natural en sus cabinas. También deben llevar un calendario o un diario de cuándo sienten que necesitan tomar descansos de la conducción. Esto les ayudará a evitar cansarse demasiado o deprimirse por la falta de luz solar y horas de luz. Los conductores de camiones también deben hacer ejercicio regularmente; así como comer alimentos saludables y dormir lo suficiente por la noche para que su cuerpo esté listo para el día siguiente en el camino.

TRASTORNOS DEL SUEÑO

Los trastornos del sueño son comunes entre los conductores de camiones, y hasta el 80% informa al menos un trastorno del sueño. Esto se debe en parte a que la naturaleza de sus trabajos les obliga a dormir de forma irregular, a veces durante el día y otras veces por la noche. Mantén un registro de cuánto duermes cada noche para que sepas cuándo es hora de dejar de conducir el camión por la noche y descansar un poco.

ANSIEDAD

La ansiedad es una de las condiciones de salud mental más comunes de los conductores de camiones. Muchos factores contribuyen a los problemas relacionados con la ansiedad entre los camioneros, como el estrés relacionado con su entorno laboral, problemas financieros, preocupaciones familiares y aislamiento social. Puede afectar su estado de ánimo y comportamiento y provocar una variedad de problemas si no se trata. El tratamiento más eficaz para la ansiedad es la terapia cognitiva conductual (CBT, por sus siglas en inglés), que te enseña cómo cambiar la forma en que piensas acerca de las cosas para que te sientas menos ansioso en general. La TCC la puedes realizar tú mismo con libros de autoayuda o cursos en línea, o con la ayuda de un terapeuta que te guíe. >>



¿QUÉ PUEDEN HACER LOS CONDUCTORES AL RESPECTO?

La buena noticia es que hay formas de abordar estos problemas antes de que se conviertan en problemas graves. La salud mental de los conductores de camiones puede mejorar si se toman las medidas adecuadas. Esto es lo que los expertos dicen que los conductores de camiones deben hacer si creen que están experimentando depresión o cualquier otro problema de salud mental:

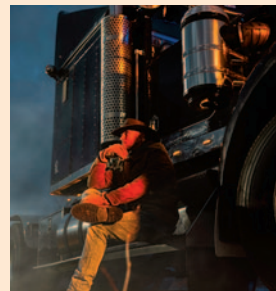
MANTÉNTE EN CONTACTO CON TUS SERES QUERIDOS

Estar lejos de casa es difícil para cualquiera, pero si eres un camionero que recorre todo el país o incluso a nivel internacional, puede complicar aún más las cosas. Es posible que solo puedas llamar a casa una o dos veces por semana debido a problemas de recepción del teléfono celular y otras preocupaciones que surgen al estar de viaje. Pero mantenerse conectado con amigos y familiares es esencial para mantener tu salud mental mientras conduces un camión.

AVERIGUA A TIEMPO LO QUE ESTÁ PASANDO

Muchas cosas pueden salir mal cuando conduces: embotellamientos, accidentes, problemas mecánicos y más. Si estás estresado por todas estas posibilidades, intenta concentrarte en lo que está sucediendo en este momento en tu situación actual en lugar de lo que podría suceder más adelante. El "mindset" es aquí y ahora.

Es importante identificar qué está causando el estrés para que puedas abordarlo y hacer cambios si es necesario. Una forma de hacerlo es escribiendo una lista de todo lo que te molesta de tu trabajo o de tu vida como conductor. Una vez que hayas identificado todas estas cosas, pregúntate por qué cada una te molesta. Esto te ayudará a determinar qué debes cambiar para que te sientas mejor con respecto a tu trabajo como camionero y tu vida en general.



BUSCA UNA MANERA DE RELAJARTE

La meditación puede ayudarte a relajarte. La meditación de atención plena te ayuda a concentrarte en el momento presente en lugar de dejar que los pensamientos se salgan de control y se conviertan en espirales negativas que te hagan sentir estresado o ansioso. Esta técnica puede ser particularmente útil si tiendes a reflexionar sobre cosas sin importancia, como si otros conductores se están comportando de manera insegura a tu alrededor o qué sucedió ayer o la semana pasada.



DORMIR LO SUFICIENTE

La privación del sueño es una de las causas más comunes de accidentes entre los conductores de camiones. Esto se debe a que hace que sea más difícil concentrarse en la carretera, lo que aumenta el riesgo de tener un accidente. Si te sientes cansado mientras conduces, detente y toma una siesta hasta que te sientas mejor. Lleva un registro de cuánto duermes cada noche para saber cuándo es el momento de dejar de conducir durante el día y descansar un poco. El sueño tiene el poder de reducir el estrés en el camino. Por supuesto, dormir lo suficiente no siempre es posible cuando tienes muchas millas que recorrer cada día, pero trata de encontrar un momento durante el día en el que puedas descansar al menos una o dos horas antes de salir de nuevo. También puedes turnarte para conducir con otro conductor para que una persona duerma un poco mientras la otra toma el volante por un tiempo.

SOLICITA AYUDA PROFESIONAL

Si tienes problemas de salud mental como camionero, no tengas miedo de pedir ayuda. Si sientes que tu situación se está saliendo de control, considera buscar asesoramiento profesional de un terapeuta o psicólogo con licencia. Tu médico podrá recetarte medicamentos si es necesario y brindarte servicios de asesoramiento para ayudarte a sobrellevar cualquier factor estresante en tu vida.

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





¿CÓMO PUEDEN AYUDAR LOS EMPLEADORES?

La salud mental de los camioneros es tan importante como la salud física. Además de brindar educación sobre salud mental a los empleados, los empleadores deben ofrecer apoyo cuando más se necesita, durante los momentos de transición o cambio en las circunstancias de la vida. Esto puede incluir ofrecer servicios de asesoramiento u opciones de tratamiento para empleados que puedan tener dificultades para acceder a estos servicios por otros medios (p. ej., falta de cobertura de seguro). Los empleadores también podrían considerar ofrecer recursos como servicios de telesalud o grupos de apoyo en línea para sus empleados que viven lejos de un consejero o psiquiatra accesible.

Además, es importante que hables con tu empleador sobre qué horario funciona mejor para ti, especialmente si notas que no te estás concen-



trando lo suficiente. Si conduces un camión durante largos períodos de tiempo, es importante que no te quedes atascado en la rutina. Si has estado conduciendo durante días sin descanso, entonces es hora de cambiar de ritmo. Esto puede ayudar a mantener tu mente aguda y enfocada en la tarea que tienes entre manos en lugar de atascarte conduciendo a un lugar una y otra vez.

Finalmente, es importante señalar que es muy importante tener en mente algún tipo de metas para distraerte de los factores estresantes diarios y de la ocurrencia de problemas de salud del camionero. No te entregues demasiado a pensamientos negativos o tipos de humor: los sentimientos de depresión y desesperanza pueden afianzarse si no tienes cuidado. Considera también que el contacto social es crucial; trata de conocer a otros conductores para el apoyo mutuo. Básicamente, practica hábitos saludables y de cuidado personal tanto como puedas, tanto para la salud mental como física. [77L](#)

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

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

ARBOL
PUBLISHING



¿QUIERES SER

CAMIONERO?

1 UTILIZA PRECAUCIONES DE SEGURIDAD AL ACEPTAR CARGAS

Realiza una investigación exhaustiva y examina a los nuevos socios comerciales potenciales antes de trabajar con ellos. Verifica los detalles de la empresa y verifica reseñas y referencias legítimas. Llama al número que aparece en el sitio web de la empresa y solicita hablar con el corredor con el que estás trabajando para obtener una confirmación adicional. Si no estás seguro de la legitimidad o confiabilidad de una empresa, es mejor buscar otro corredor con quien asociarse.

2 REvisa la solvencia crediticia y las calificaciones de desempeño de los corredores

Es importante conocer los puntajes promedio de los días de pago de un corredor si tienes algún problema de desempeño o si hay otras áreas de preocupación al decidir con quién asociarse. Usando herramientas como el tablero de carga de Truckstop, puedes ver la información de los días de pago, el factor de experiencia, el puntaje crediticio y el nivel de riesgo de un corredor para sentirte seguro con socios en los que confías. También deberías considerar utilizar una compañía confiable de factoraje para garantizar el pago, incluso si el corredor no paga.

3 SI PARECE DEMASIADO BUENO PARA SER VERDAD, PROBABLEMENTE NO LO SEA

Examina minuciosamente las tarifas que parezcan demasiado altas o demasiado bajas y compara las cargas con otras en el mismo carril para ver si hay algo mal. Herramientas como Rate Insights lo hacen sencillo proporcionando comparaciones de tarifas precisas, actualizadas y efectivas. Las tasas increíblemente bajas a menudo son obra de estafadores que buscan perpetuar una estafa de doble intermediación, así que tenga cuidado.

LEE LA LETRA PEQUEÑA

Lee en su totalidad los acuerdos de corredor/transportista

4 y confirmaciones de tarifas para garantizar que te sientas cómodo con todos los términos. Presta mucha atención a cualquier mención de deducciones y otras palabrerías, como "camión ordenado no usado" y "pago de detención" que puedan impedirte ejercer tu derecho a una indemnización. Modifica los términos o condiciones de los acuerdos si es necesario y envía el contrato de regreso para renegociar antes de firmarlo.

CONSIDERA LAS REGLAS DE HORAS DE SERVICIO

5 Al celebrar un acuerdo para transportar una carga, asigna tiempo suficiente tanto para la recogida como para la entrega. Esto te ayudará a evitar incumplimientos de las normas de Horas de Servicio (HOS por sus siglas en inglés). Si notas alguna discrepancia en el tiempo previsto para mover la carga, puede ser mejor rechazar la carga. Además, presta atención a cualquier instrucción específica relacionada con la carga, como recogidas o entregas adicionales. Esto te ayudará a evitar retrasos durante la carga y descarga y garantizará que la carga correcta se entregue en el destino correcto.

PLANIFICA TU RUTA

6 Es importante conocer la ruta más directa y eficiente a tu lugar de entrega designado para evitar áreas de alto riesgo que tienen tasas más altas de robo de carga. Una ruta planificada previamente también facilita la identificación de lugares de estacionamiento seguros donde puedas tomar descansos o pasar la noche de manera segura. Herramientas como Fuel Desk te ayudan a planificar tus rutas y al mismo tiempo identificar paradas de combustible seguras y rentables.

7 RESPONDE LLAMADAS DE VERIFICACIÓN Y UTILIZA EL SEGUIMIENTO DE CARGA

La mayoría de los corredores requieren llamadas de verificación diarias de los conductores de camiones para confirmar que las cargas que tienen en ruta están a tiempo. Responder a estas llamadas diarias garantiza que estarás en contacto frecuente con tu corredor y mantendrá abiertas las líneas de comunicación. Agrega seguimiento por GPS a la carga y al remolque o dispositivo de transporte para monitorear el movimiento desde la recogida hasta la entrega. El seguimiento de la carga aumenta la visibilidad y hace que sea más difícil para los estafadores alterar la carga o des-

10 FORMAS DE EVITAR ESTAFAS

PROTEGERTE A TÍ MISMO Y A TU EMPRESA CONTRA ESTAFAS ES VITAL. MANTÉNTE ALERTA A LOS ESQUEMAS COMUNES Y CONFÍA EN MEDIDAS PREVENTIVAS PARA PROTEGER TU PERSONA Y TU CARGA EN LA CARRETERA.

viarla a una ubicación no autorizada.

8. OBTÉN SIEMPRE LA DOCUMENTACIÓN DEL TIEMPO DE DETENCIÓN

Los conductores normalmente dan al remitente o al destinatario un tiempo estándar de la industria de dos horas (a menos que se indique y acuerde lo contrario) antes de que entre en vigor el tiempo de detención.

Es responsabilidad del conductor rastrear y proporcionar pruebas documentales de la llegada y los tiempos de espera, haciendo que una persona autorizada en las instalaciones de recogida y entrega firme, feche y selle la hora de su llegada.

Documentar su tiempo de detención crea un registro de sus tiempos de espera en un lugar específico y demuestra cuándo su carga estaba

en posesión de un transportista en particular, lo que puede protegerlo en caso de cargos fraudulentos, robo o manipulación de la carga.

9. PROPORCIONA LA DOCUMENTACIÓN DE ENTREGA Y PAGO DE LA CARGA DE INMEDIATO

Tras la entrega de cada carga, proporciona inmediatamente toda la documentación requerida, incluida tu factura, al corredor. Esto evita retrasos en los términos de pago contratados y proporciona un comprobante de entrega que te protegerá de reclamos falsos. Tu documentación de entrega también puede servir como un rastro documental sólido en caso de disputas, acusaciones falsas o reclamaciones fraudulentas, al mismo tiempo que demuestra que cumpliste con tus obligaciones contractuales según lo acordado.

10. INFORMA DE TU EXPERIENCIA

Comparte tu experiencia de días de pago en cada carga que transportes a empresas como Truckstop, pues ésta es de suma ayuda para tus compañeros transportistas. Tu información pasará a formar parte del cálculo de la puntuación crediticia publicada del corredor y aumentará la precisión de las puntuaciones crediticias de los corredores que proporcionan este tipo de plataformas. Esta información ayuda a proteger a los operadores de la elección de corredores fraudulentos y aumenta la visibilidad de los corredores acreditados con los que vale la pena trabajar. [TL](#)



CONSOLIDADA TU DEUDA

¿CÓMO FUNCIONA LA CONSOLIDACIÓN DE DEUDA?

SI TIENES MÚLTIPLES PRÉSTAMOS Y HACER LOS DIFERENTES PAGOS DURANTE EL MES TE RESULTA ALGO ASÍ COMO HACER MALABARISMO, LA CONSOLIDACIÓN DE DEUDA PUEDE SER UNA HERRAMIENTA ÚTIL PARA REUNIR TODAS TUS DEUDAS EN UN SOLO LUGAR Y REALIZAR ASÍ UN SOLO PAGO CADA MES. »







POR: TRANSPORTE LATINO / MANUEL HUICI

Los estadounidenses no son ajenos a la deuda. De hecho, la deuda de los consumidores estadounidenses alcanzó un récord en el cuarto trimestre del año pasado: 16.9 billones de dólares, según el último Informe Trimestral sobre Deuda y Crédito de los Hogares de la Reserva Federal. Los saldos de las tarjetas de crédito aumentaron 61 mil millones de dólares a 986 mil millones de dólares. Si a esto le sumamos los préstamos estudiantiles y las hipotecas, muchos de nosotros tenemos pagos mensuales de deuda bastante elevados.

Si tienes una combinación de deudas, a veces hacer pagos de préstamos puede parecer un juego de whack-a-mole, canalizando dinero hacia múltiples facturas con diferentes fechas de vencimiento, tasas de interés y pagos mínimos. Y con algunas deudas, incluso cuando realizas el pago mínimo, apenas disminuye el saldo real del préstamo. No tiene por qué ser tan difícil. Si sientes que estás haciendo malabarismos con demasiados préstamos, podría ser el momento de dejar las cosas claras y considerar la consolidación de deudas. Si bien consolidar tus deudas a veces puede ayudar a reducir la tasa de interés, el beneficio real es que puedes simplificar tus pagos, haciéndolos más fáciles de administrar.

¿QUÉ ES LA CONSOLIDACIÓN DE DEUDA?

Cuando consolidas deudas, obtienes un solo préstamo y usas el dinero para pagar varias deudas. El resultado es un único pago mensual donde antes podías haber tenido varios. Como resultado, se toman deudas con intereses altos, como tarjetas de crédito o préstamos estudiantiles, y se las agrupa en un solo préstamo, con suerte

uno que tenga una tasa de interés más baja. Por lo tanto, la consolidación de deuda no sólo simplifica tu presupuesto mensual; también podría ahorrarte miles de dólares en intereses.

Supongamos que debes \$10,000 en una tarjeta de crédito con un interés del 17 por ciento y \$10,000 en otra tarjeta con un interés del 20 por ciento. En este momento, solo estás pagando el mínimo, o un poco más de \$500 al mes en total. A ese ritmo, eliminarás la deuda de tu tarjeta de crédito en poco más de cinco años y pagarás alrededor de \$11,000 en intereses.

Sin embargo, con un excelente puntaje crediticio, podrías calificar para un préstamo personal que cubra todo el saldo de \$20,000 a una tasa de interés del 8 por ciento. Si todavía pagas alrededor de \$500 al mes, ahora eliminarás tu deuda en solo cuatro años y ahorrarás alrededor de \$6,500 en intereses. >>







FORMAS DE CONSOLIDAR DEUDAS

1. CON UN PRÉSTAMO

Cuando obtienes una consolidación de deuda o un préstamo personal, pide prestado todo el dinero que necesitas para liquidar varios saldos pendientes. Luego, en lugar de pagar a varios acreedores, le pagas sólo al proveedor de ese préstamo de consolidación.

2. CON CRÉDITO

Normalmente, pagar la deuda de la tarjeta de crédito con otra tarjeta de crédito es una estrategia arriesgada. Sin embargo, algunos proveedores ofrecen una tasa promocional sin intereses, generalmente durante un año, si transfieres los saldos del préstamo a su tarjeta. Si estás en condiciones de pagar la mayor parte o la totalidad de lo que debes durante el primer año, esta puede ser una estrategia inteligente. (Si sigues esta ruta,

asegúrate de tener cuidado con los cargos por transferencia de saldo).

También puedes trabajar con un banco para obtener una línea de crédito personal. El banco te da aprobación para acceder a una

determinada cantidad de dinero y pagas intereses sólo sobre la cantidad que utilizas. No es necesario que proporciones una garantía por el dinero, pero deberás tener un buen puntaje crediticio para su aprobación.




3. CON EL VALOR LÍQUIDO DE LA VIVIENDA

Alternativamente, puedes aprovechar el valor líquido que has acumulado en tu casa con un refinanciamiento con retiro de efectivo, un préstamo sobre el valor líquido de la vivienda o una línea de crédito sobre el valor líquido de la vivienda.

Con un refinanciamiento con retiro de efectivo, obtienes un nuevo préstamo. Los ingresos primero pagarán el saldo de tu hipoteca existente y los fondos restantes se pueden utilizar como desees, por ejemplo, para pagar otras deudas. Esto da como resultado una nueva hipoteca, lo que significa que pue-

des terminar pagando más de lo que planeaste originalmente, pagando más mensualmente o ambas cosas.

También puedes obtener un préstamo sobre el valor líquido de la vivienda, en el que su valor líquido sirve como garantía para el prestamista. Es esencialmente una segunda hipoteca con sus propios términos de pago. Finalmente, podrías obtener una línea de crédito sobre el valor líquido de la vivienda. Con este tipo de préstamo, se te aprueba el uso de una determinada cantidad, pero puedes retirar los fondos como desees. El reembolso también es más flexible durante un período de tiempo determinado. 



¿QUÉ DEBO SABER ANTES DE CONSOLIDAR MI DEUDA?

SI BIEN LA CONSOLIDACIÓN TIENE ALGUNAS VENTAJAS REALES, TEN EN CUENTA ALGUNAS COSAS:

NECESITAS CALIFICAR. Las mejores opciones de consolidación y condiciones de préstamo requieren buen crédito e ingresos estables. Además, incluso si calificas, no hay garantía de que obtengas una mejor tasa de interés.

LA CONSOLIDACIÓN PUEDE COSTAR DINERO. Es posible que debas pagar por el privilegio de consolidación mediante tarifas de refinanciamiento, costos de cierre, tarifas de transferencia de saldo, tarifas de originación de préstamos y más. Mira el costo total antes de consolidar para asegurarte de salir adelante.

ES POSIBLE QUE ESTÉS ENDEUDADO POR MÁS TIEMPO. Algunos préstamos de consolidación alivian la carga de los pagos mensuales al extender el plazo del préstamo. Esa puede ser una buena opción, pero ten en cuenta que seguirás pagando intereses durante todos esos años adicionales que tenga tu préstamo.

TEN CUIDADO CON LAS DEUDAS GARANTIZADAS. La deuda de la tarjeta de crédito no está vinculada a ninguno de tus activos. Pero trasladar esa deuda a tu casa, por ejemplo, significa que si no puedes pagar el préstamo, el banco puede quedarse con tu casa.

En general, siempre es bueno explorar formas de salir de la deuda de forma más rápida y económicamente. La consolidación de deuda puede ser una forma eficaz de hacerlo. Sin embargo, cada estrategia tiene sus pros y sus contras. Si te sientes un poco inseguro acerca de los próximos pasos, un asesor financiero puede ayudarte a desarrollar una solución que mejore tu salud financiera sin exponerte a riesgos innecesarios.

¡A LA CARGA!

MANTENIMIENTO A LA BATERÍA

LA PRUEBA Y EL MANTENIMIENTO ADECUADOS DE LA BATERÍA MAXIMIZAN LA VIDA ÚTIL DE LA MISMA Y TE AYUDAN A EVITAR MOLESTOS IMPREVISTOS QUE, EN EL MEJOR DE LOS CASOS, RETRASARÁN TUS ENTREGAS. Y EN UNA INDUSTRIA EN LA QUE EL TIEMPO ES DINERO, MÁS VALE PREVENIR QUE LAMENTAR. »



Los sistemas eléctricos de los camiones y otros vehículos comerciales actuales ahora deben ser compatibles con numerosos sistemas a bordo, como el control de combustible, el Sistema de Posicionamiento Global (GPS por sus siglas en inglés), la vigilancia del tráfico circundante, el control climático y el Sistema de frenos antibloqueo, entre otros. A diferencia de los sistemas de baterías para automóviles, los sistemas de baterías para vehículos comerciales suelen utilizar varias baterías de 12 voltios (V) conectadas entre sí en paralelo. Esta configuración aumenta la capacidad de amperios por hora (Ah) y la Corriente de Arranque en Frío (CCA por sus siglas en inglés) para obtener más potencia de arranque y energía para satisfacer las mayores demandas de potencia de los accesorios a bordo y potenciar motores significativamente más grandes.

Además, se espera que las baterías de los vehículos comerciales resistan las duras condiciones de funcionamiento, mientras están listas para arrancar motores diésel de alta compresión y proporcionar energía para todos los otros sistemas eléctricos del vehículo. Los camiones que se usan para entregas urbanas sin restricciones de ralentí y los camiones con dormitorios con inversores de energía de Corriente Directa a Corriente Alterna pueden descargar profundamente las baterías debido al consumo de energía. Regularmente, las baterías utilizadas en



estas aplicaciones pueden experimentar numerosos ciclos de carga/descarga anualmente.

Para mantener el tiempo de actividad y la rentabilidad general de la flota, es importante probar y mantener adecuadamente el sistema de batería de un vehículo. Estos son algunos consejos para ayudarte a maximizar los sistemas de baterías de tu flota.

CONOCE EL TIPO DE BATERÍA

Hay tres tipos de baterías de plomo-ácido que se utilizan actualmente en aplicaciones de vehículos comerciales: la batería de electrolito inundado que no requiere mantenimiento, la batería de fibra de vidrio absorbida (AGM por sus siglas en inglés) y la batería de placa delgada de plomo puro (TPPL por sus siglas en inglés) AGM. A diferencia de las baterías de



mantenimiento: CÓMO MANTENER LA BATERÍA



superficie expuesta al electrolito. Esto genera más energía en la misma cantidad de espacio que una batería inundada o AGM comparable.

IDENTIFICACIÓN DEL ESTADO DE CARGA

Cuando un camión ingresa para el mantenimiento periódico, los técnicos deben probar cada batería en busca de valores consistentes. Esto puede ayudar a detectar un posible problema con la batería antes de que provoque una condición de no arranque en la carretera.

Un voltímetro en las terminales de la batería determinará el voltaje que también indica su estado de carga (SOC por sus siglas en inglés), ya que están directamente relacionados. Inicialmente, el voltaje puede ser bajo si el SOC de la batería es bajo, pero el voltaje aumentará a medida que aumente el SOC de la batería. La carga de la batería la realiza el alternador, que debe proporcionar una carga regulada no inferior a 14.00 V ni superior a 14.70 V para evitar una falla prematura de la batería.

Los sistemas de carga de todos los vehículos suelen funcionar a 14.20 V; el amperaje de salida del sistema de carga es lo que difiere. El amperaje de salida en vehículos pequeños puede ser inferior a 100 amperios y llegar hasta 300 amperios en camiones grandes. Algunas aplicaciones, como los autobuses de tránsito, pueden tener más de 500 amperios de salida. »»

plomo ácido inundadas que no requieren mantenimiento y que tienen electrolito líquido, una batería AGM contiene separadores de malla de fibra de vidrio para absorber el electrolito. Esto hace que la batería sea a prueba de derrames

sin necesidad de agua adicional. Las placas hechas de plomo puro que se encuentran en baterías premium TPPL AGM pueden ser más delgadas. Se pueden usar más placas cuando son más delgadas para aumentar el área de



¿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





PRUEBA DE BATERÍA

Los métodos de prueba para diferentes tipos de baterías son idénticos. Ya sea que utilices un probador de carga de pila de carbón o un probador de conductancia con configuraciones para varios tipos de baterías de ácido de plomo, los resultados de la prueba le permiten al técnico tomar una decisión informada. Es importante que la batería tenga al menos un 75% de SOC, que para las baterías TPPL es de 12.60 V, antes de realizar la prueba para obtener los resultados más fiables. Si el voltaje de la batería es inferior a 12.60 V, completa los siguientes pasos.

- Uno de los errores de servicio más comunes es utilizar el método de carga incorrecto para el tipo de batería. Los cargadores de batería modernos e "inteligentes" tienen la capacidad de determinar el estado de la batería y ajustar la tasa de carga en consecuencia. También han sido programados con un algoritmo de carga para ajustar el voltaje y el amperaje de carga durante el proceso de carga. La carga siempre debe realizarse en un área ventilada.

- Asegúrate de elegir la configuración de carga del tipo de batería adecuada para la batería que se está cargando (inundada o AGM). Carga la batería hasta que el cargador

indique que la carga está completa. Desenchufa el cargador y desconecta la batería del cargador. Para obtener los mejores resultados con las baterías AGM/TPPL, deja reposar la batería de 10 a 12 horas para permitir que la carga de la superficie se disipe para obtener una lectura de voltaje adecuada. Para baterías inundadas, deje reposar la



batería durante 30 minutos. Si el voltaje es mayor o igual a 12.60 V, proceda a la prueba a continuación; de lo contrario, descarta la batería.

PROCEDIMIENTO DE PRUEBA DE CARGA DE ⚡ CCA

Este procedimiento debería ayudar a determinar si la batería tiene suficiente potencia de arranque o está llegando al final de su vida útil. La prueba de carga debe realizarse en cada batería por separado.

- Conecta los cables del probador de carga y los cables de voltaje de un voltímetro digital separado (si el probador no tiene un voltímetro digital incorporado) a las terminales de la batería.

- Ajusta la corriente de carga del probador para cargar la batería a la mitad de su CCA nominal y aplica la carga durante 15 segundos.

- Al cabo de 15 segundos, anota el voltaje de la batería en el voltímetro e interrumpe la prueba. Si la temperatura es de 70 °F (21°C) o superior, el voltaje de la batería debe ser igual o superior a 9.60 V. Si es así, la batería se puede volver a poner en servicio. Si está por debajo de 9.60 V, se debe rechazar la batería.

PROBADOR DE CONDUCTANCIA DE MANO

Este procedimiento debería ayudar a determinar si la batería tiene suficiente potencia y capacidad de arranque.

- Conecta los cables del probador a las terminales de la batería. Asegúrate de elegir el tipo de batería adecuado para la batería que se está probando (inundada, AGM o TPPL) e ingresa la calificación CCA completa en el probador.


- Inicia el probador y lee los resultados cuando se complete la prueba (15-30 segundos). Si el probador dice: "Buena batería", se puede usar. Si dice "Batería defectuosa" o "Reemplazar", debe retirarse del servicio.

CÓMO EVITAR FALLAS CON BATERÍAS AGM PREMIUM

La mejor y más efectiva defensa contra ciclos altos con descargas profundas es incorporar alternadores de gran amperaje. Esto proporciona la recarga más rápida para cargar completamente las baterías. Toma los valores de voltaje en reposo de cada batería individual para buscar la consistencia del valor de voltaje. Esto ayudará a identificar

cualquier batería con un valor de voltaje más bajo que pueda estar fallando.

Los administradores de flotas están cada vez más dispuestos a pagar más para incluir una batería TPPL AGM de larga duración en sus nuevos camiones. Descubrieron que estas baterías generalmente duran la vida del primer propietario de los camiones. Además de este ahorro de costos netos, las baterías TPPL AGM ayudan a reducir los costos asociados

con una falla inesperada en el arranque. Las baterías TPPL AGM también ofrecen una vida útil significativamente más larga: generalmente, de 30 a 60 meses. El uso de plomo puro reduce significativamente la corrosión de la placa, mientras que una batería TPPL con terminales de latón estañado no requiere mantenimiento de terminales. 



¿SABES LEER TU TABLERO?

APRENDE EL LENGUAJE DE TU TABLERO

POR SUPUESTO, NO NOS REFERIMOS AL VELOCÍMETRO, TACÓMETRO O INDICADOR DE COMBUSTIBLE, SINO A LAS LUCES DE ADVERTENCIA QUE SE VEN EN LOS CAMIONES MODERNOS CADA VEZ EN MAYOR CANTIDAD. ES IMPORTANTE CONOCER AL MENOS LAS ADVERTENCIAS MÁS COMUNES, PUES IGNORAR CUÁNDO DEBES DETENERTE PARA ARREGLAR UN PROBLEMA TE PODRÍA SALIR EN VARIOS MILES DE DÓLARES EN CUENTAS DEL MECÁNICO Y REFACCIONES. »



Los avances en la tecnología de motores y emisiones durante la última década han complicado el desafío de estar al tanto de las luces de advertencia del tablero; por ejemplo, los propietarios de camiones más nuevos que el modelo 2007 han estado sujetos a posibles problemas del filtro de partículas diesel (DPF por sus siglas en inglés). Otros problemas surgieron con el sistema de reducción catalítica selectiva (SCR por sus siglas en inglés) introducido en los camiones modelo 2010 en adelante. En ambos casos, las luces de advertencia (también llamados testigos) para avisar de cualquier posible falla simplemente no existían.

Los fabricantes de camiones y motores han logrado avances en la estabilización de estos sistemas relacionados con las emisiones, dijo Jeff Rogers, director de mantenimiento de Ryder. Aún así, sus fallos de funcionamiento se encuentran entre los desencadenantes más comunes de las luces de advertencia del tablero. "Es extremadamente importante saber qué significan estas diferentes luces debido a cuántas hay y qué pueden significar las combinaciones de ciertas luces", dijo David Perry, capacitador técnico corporativo de Transervice.

Si no lo sabes, la forma más sencilla de averiguarlo es consultar el manual del propietario. También debería ayudarte a decidir con qué rapidez se debe abordar la advertencia. "Hace varios años, los camiones tal vez tenían un par de cientos de códigos de falla", dijo Mike Hasinec, vicepresidente de mantenimiento de Penske Truck Leasing. "Hoy en día, probablemente haya mil o más en un camión típico Clase 8. De esos miles de códigos, probablemente hay alrededor de 50 que dicen que aquí es donde se debe tomar una acción rápida. La mayoría de las luces no significan que tengas que detenerte inmediatamente".

Algunas luces de advertencia comunes son Check Engine, Stop Engine, lámpara indicadora de mal funcionamiento (MIL) y filtro de partículas diésel (DPF). Una luz ámbar indica la necesidad de solucionar un problema pronto, mientras que una luz roja indica una emergencia. Los íconos utilizados para la mayoría de las luces de advertencia son similares. Las luces MIL y Check Engine tienen el mismo aspecto para un motor Cummins (una figura ámbar de un motor), excepto que la luz Check Engine agrega una llave. La luz Check



Engine de un motor Detroit puede decir "Check Engine" o mostrar una figura del motor con la palabra "Check" cruzada, mientras que la luz MIL es solo un motor.

"Con diferencia, la luz más común es el indicador MIL", dijo Perry. "Se ocupa de todos los problemas relacionados con las emisiones. Cuando los sistemas de regeneración entraron en juego por primera vez, eran mucho más frecuentes, pero ahora estamos en un

punto en el que esos problemas han desaparecido en gran medida, pero siguen ahí".

Una regla general es que si una luz es de color ámbar (similar a la amarilla, como en una luz de precaución), el camión generalmente se puede conducir hasta el final de un turno. Si es una MIL ámbar, es necesario revisar el camión pronto porque puede reducir su potencia si no se controla. Una luz roja indica que el conductor debe salir para realizar ser-



vicio inmediato. La luz común Check Engine generalmente significa que el motor ha pasado por su autodiagnóstico y necesita ser revisado pronto. Normalmente el camión se puede conducir hasta el final del turno, pero no mucho más.

A veces, las luces se encienden en combinación para ayudar al conductor a determinar la raíz del problema. "Los testigos que hacen referencia a condiciones específicas,

como la presión del aceite o la presión del combustible, significan que la medida característica no está dentro de los límites aceptables", dijo Patrick Dean, ingeniero jefe de Kenworth. "El conductor debería buscar servicio pronto. Si las características alcanzan un umbral máximo o mínimo, se iluminará una luz roja de parada del motor".

Hasinec dijo que muchos conductores se han familiarizado con la luz del DPF durante

la última década. "Sigue siendo una llamada común que recibimos en nuestro centro de llamadas 24 horas al día, 7 días a la semana", dijo. Si se ignora una luz del DPF mientras se conduce, "el motor reducirá su potencia y se apagará". La luz del DPF significa que el sistema necesita regenerarse. Cuando parpadea, la regeneración debe realizarse mientras está estacionado. Una luz fija del DPF significa que puedes realizar una regeneración estacionada o pasiva. Rogers dijo que para lograr una regeneración pasiva, el escape debe estar a una temperatura específica, que generalmente se puede alcanzar a velocidad de autopista. Si la temperatura se mantiene durante unos 20 a 40 minutos, la regeneración se completará y la luz se apagará.

Para la regeneración estacionada, asegúrate de que no haya nada cerca de las chimeneas por donde emergerá el escape calentado. Sigue las instrucciones de tu camión para comenzar el proceso. La velocidad del motor aumentará lo suficiente para aumentar la temperatura del escape y completar la regeneración. Al igual que con una regeneración pasiva, tarda entre 20 y 40 minutos. Para cualquier tipo de regeneración, una lámpara de temperatura alta del sistema de escape te permite saber que la temperatura del escape es lo suficientemente alta para la regeneración. Se apagará cuando se complete la regeneración.

"La luz roja de parada del motor es la más urgente", dijo Dean. "En los camiones Kenworth también sonará un tono audible. Significa que el camión tiene un problema grave en el sistema del motor y que el vehículo debe detenerse de forma segura y apagarse inmediatamente".

Si la luz Stop Engine parpadea, significa que el conductor tiene entre 30 y 60 segundos para estacionar antes de que el motor se apague. Ignorar una luz de parada del motor podría provocar que el motor se averíe y se dañen los turbos. "Un nuevo motor diésel de servicio pesado cuesta hoy entre 35,000 y 40,000 dólares", dijo Hasinec.

La luz Stop Engine suele ir acompañada de otros indicadores, como las luces DPF o DEF. Una luz DEF por sí sola indica que el nivel del líquido de escape diésel es bajo. Si la luz va acompañada de la luz de Stop Engine, significa que el nivel de DEF es críticamente bajo, a menudo porque se rellenó el tanque de combustible pero no el tanque de DEF. Cuando esto suceda, el motor se limitará a 5 mph. >>

Perry dijo que un conductor generalmente puede recorrer unas 250 millas antes de que el camión pierda velocidad debido a una advertencia del DEF y deba detenerse. "Lo más probable es que el técnico no pueda solucionar el problema al costado de la carretera, lo que resulta en una factura de remolque considerable", añade. "Lo vemos bastante".

FALSA ALARMA

Un sensor defectuoso puede hacer que una lámpara se encienda cuando no debería, aunque Perry dijo que ese problema ya no es tan común. Cuando esto sucede, debe solucionarse para que quede claro si amerita una advertencia o no. Un cable roto o desgastado suele ser el culpable de códigos de falla incorrectos, dijo Hasinec. Hoy en día es común ver un arnés de cableado multiplex donde se usa un solo cable para múltiples cosas, lo que hace que localizar el cable problemático sea como encontrar "una aguja en un pajar".

Las pistas sobre una luz que funciona mal pueden ayudar a un técnico: condiciones como

"EL CONDUCTOR DEBERÍA BUSCAR SERVICIO PRONTO. SI LAS CARACTERÍSTICAS ALCANZAN UN UMBRAL MÁXIMO O MÍNIMO, SE ILUMINARÁ UNA LUZ ROJA DE PARADA DEL MOTOR". AFIRMA HASINEC.

la velocidad o la dirección que la activan, la frecuencia con la que se enciende y apaga, etc. "Tal vez sucede al tomar una curva o al golpear un bache fuerte", dijo Hasinec. "Eso puede desencadenar un proceso de pensamiento con un técnico que puede ayudarlos a descubrir qué puede estar causando el sensor defectuoso".

Otras luces de advertencia comunes son el sistema de frenos antibloqueo (ABS), agua en el combustible, temperatura alta del refrigerante, presión de aire baja, presión baja del aceite del motor y nivel de líquido de la transmisión. Los camiones más nuevos con tecnologías avanzadas tienen luces para fun-




ciones como asistencia activa de frenado y advertencia de cambio de carril.

"La luz del ABS podría ser tan simple como un sensor en los frenos, generalmente algo diminuto, pero también algo que hay que revisar", dijo Hasinec. "No hay necesidad de detenerse inmediatamente ante una luz ABS". Sin embargo, ten cuidado al conducir distancias largas con las luces de advertencia encendidas, ya que podría afectar cualquier garantía que tenga tu camión. Jeff Gray, propietario de Gray's Garage en Pontiac, Illinois, dijo que los conductores podrían tener problemas de garantía si han estado conduciendo el camión durante mucho tiempo con la luz de advertencia del motor encendida.

"Si has estado conduciendo el camión durante algún tiempo con la luz de advertencia del motor encendida, si tienes un sistema de postratamiento, el DPF está desactivado", dijo. "Registra, en todos los camiones más nuevos, cuántas veces sucedió, cuál es el lapso de tiempo, cuándo fue la primera vez, cuándo fue la última vez. Todo eso se compi-



la". Gray agrega que cuando su taller, un distribuidor de Navistar, se conecta a un camión para diagnosticar el problema, lo primero que hacen es ejecutar lo que se llama un "informe

de estado", que "toma todos los códigos de ese camión y los carga en Navistar" dijo. "No se les puede mentir. Todo esto se les ocurre y pueden ver todo lo que ha sucedido". 



EL DINERO HABLA Y LA GENTE CAMINA

¿QUÉ PASARA CON LOS CAMIONES USADOS?

ESTE REFRÁN APLICA EN MUCHAS ÁREAS DE LA VIDA, COMO OCURRE CON LOS CAMIONES USADOS QUE ESTÁN DISPONIBLES A LA VENTA. EVIDENTEMENTE, ALGUIEN TIENE QUE SER EL PRIMER COMPRADOR Y PAGAR EL PRECIO MÁS ALTO POR EL VEHÍCULO. LA GRAN INTERROGANTE AHORA ES ¿QUÉ VA A PASAR CON LOS "VIEJOS" DIESEL EN UN MUNDO CADA VEZ MÁS CERO EMISIONES? »





Es probable que tu asesor de inversiones te recomiende un enfoque de cartera para las inversiones a fin de reducir el riesgo. Deseas invertir para aumentar tu patrimonio neto con el tiempo, pero una mayor rentabilidad puede conllevar un mayor riesgo, ya que los mercados son impredecibles. Pueden subir o bajar, o incluso salir tablas. Ese consejo es también lo que probablemente escuches con respecto a la compra de tus camiones. El "enfoque de cartera" significa que puedes tener camiones de celdas de combustible de hidrógeno planeados para operaciones de acarreo en Houston, camiones de gas natural renovable que operan entre Dallas y Chicago, camiones de diésel renovable que operan entre Seattle y Oakland, y camiones eléctricos que operan en los puertos de Los Ángeles y Playa Larga.

Todo eso suena genial si tienes una gran flota nacional/internacional de múltiples ubicaciones con más de 100 camiones, pero ¿qué pasa con las flotas con uno a cinco vehículos? El enfoque de cartera no hace mucho en términos de reducción de riesgos para flotas más pequeñas. Muchas de estas flotas compran sus camiones usados en el mercado secundario. Entonces, obtienen lo que está disponible en el inventario en el momento y en el lugar donde se encuentran. No pueden especificar el camión como lo hacen los primeros compradores. En el mejor de los casos, pueden negociar si las opciones de los camiones usados realmente tienen algún valor. Por ejemplo, ¿significa algo la unidad de energía auxiliar, el dormitorio, el tanque de combustible de 200 galones, el motor

de 600 HP para el segundo o tercer comprador en su ciclo de trabajo único? Hemos visto en la carretera muchos camiones diseñados para el transporte de larga distancia convertidos en camiones de grava urbanos. Muchos de esos camiones diseñados para viajes nocturnos de larga distancia a 75 mph pueden terminar como camiones de acarreo que nunca superan las 55 mph por más de unas pocas millas y realizan recorridos cortos en condiciones urbanas. Hemos visto mezcladoras de cemento con traviesas porque eso tenía sentido para alguien en el mercado secundario.

El mercado de camiones usados se origina a partir de las elecciones del comprador de camiones nuevos. Esos camiones brillantes de bajo kilometraje ingresan al servicio optimizados para el ciclo de trabajo del primer propietario, y luego el camión se intercambia con otros usuarios y ciclos de trabajo antes de llegar al depósito de chatarra entre 15 y 30 años después. El movimiento de camiones de cero emisiones va a impactar en el mercado de camiones usados. Donde un diesel puede reutilizarse con alguna pérdida de eficiencia para otros usos, todavía tenemos que ver si lo mismo será cierto para los camiones alternativos de cero emisiones. Pero la necesidad es la madre de la invención. Si solo hay camiones de cero emisiones disponibles en cantidad en el mercado de camiones usados, o las regulaciones y/o los transportistas desalientan la compra de alternativas de combustibles fósiles, los segundos compradores tendrán que trabajar con los camiones que están disponibles.

Cuando el mundo te da limones, haces limonada. La opción es ser creativo y permanecer en el negocio o renunciar. Si el lote de camiones usados



solo tiene camiones que pueden hacer 200 millas por carga, debes cambiar tus operaciones para que coincidan con lo que puede hacer el camión. Esto no es nada nuevo. Durante décadas, se han producido cambios en las longitudes y capacidades de los remolques, y los más grandes se han vuelto dominantes. La potencia del tractor ha cambiado drásticamente durante años.

¿Recuerdas cuando simplemente tenías que tener un motor Caterpillar de 600 HP en tu camión, incluso si realmente no lo necesitabas, porque te brindaba un mejor valor de reventa? Ya no puedes conseguir eso. El cambio sucede. Las empresas se ocupan de eso o se van. Se acerca la próxima evolución del cambio de camiones. Los diésel usados valdrán menos en los mercados donde los reguladores están presionando hacia el dominio de las emisiones cero. Con el tiempo, esos camiones más antiguos se



en la ruta: **¿QUÉ PASARA CON LOS CAMIONES USADOS?**



den necesitar un tercio del mantenimiento de sus contrapartes diésel. Eso podría significar que es posible que no sea necesario cambiar el camión nuevo a los 5 años. Tal vez ahora sean 10 años cuando esa decisión tiene sentido.

¿QUÉ LE HARÁ ESO AL MERCADO DE CAMIONES USADOS?

Hay tanto que no sabemos y solo podemos especular cuando se trata de hacia dónde se dirige el futuro del transporte por carretera. Esperamos que el comprador de flotas pequeñas, como siempre, tenga que jugar las cartas que se le reparten. Tengo fe en que innovarán y permanecerán en el juego, como lo han hecho durante todos los cambios anteriores en la industria. Siempre habrá flotas masivas, flotas medianas y flotas pequeñas. Esas flotas que compran camiones nuevos determinarán en gran medida los vehículos que elegirán los segundos y terceros compradores. Esos ciclos de trabajo del mercado secundario se volverán más desafiantes para forzar la instalación de camiones de cero emisiones, pero los innovadores encontrarán la manera de hacerlo. ¿Qué elección habrá? **EFL**

convertirán más en un riesgo (financieramente hablando) que en un activo. Pueden convertirse en glider kits reutilizados para tecnologías híbridas o de cero emisiones. Es posible que solo valgan su peso en materiales reciclables. No sucederá mañana, pero está en el horizonte.

Los patios de camiones usados de carga en nuestro futuro tendrán camiones eléctricos de batería y celda de combustible de cero emisiones que migrarán desde la esquina trasera del lote a

la primera fila. Los concesionarios contarán con expertos en camiones de cero emisiones que guiarán a los compradores de camiones usados. Todos esos camiones del primer propietario tendrán que ir a alguna parte. ¿O no? Una posibilidad es que el primer propietario de un camión de cero emisiones sea el único propietario. Si las afirmaciones de un mantenimiento más bajo de los camiones eléctricos sobre los motores alternativos se hacen realidad, los camiones nuevos pue-



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

SOLO ESTÁ MEJORANDO

HARLEY-DAVIDSON ROAD GLIDE

EL AÑO PASADO, HARLEY LE DIO UN GRAN GOLPE A SU LÍNEA GRAND AMERICAN TOURING, AL DARLE LA ACTUALIZACIÓN MÁS IMPORTANTE DE LA HISTORIA A SUS MODELOS MÁS VENDIDOS STREET GLIDE Y ROAD GLIDE, A LA VEZ QUE TAMBIÉN PRODUJO VERSIONES CVO MODIFICADAS DE LAS MISMAS. »



El año pasado, Harley le dio un gran escalpelo a su línea Grand American Touring, impartiendo la actualización más significativa de la historia a sus superventas Street Glide y Road Glide baggers, al mismo tiempo que producía versiones CVO modificadas de las mismas. Las dos tourers de la línea principal vieron mejoras importantes en su estilo, suspensión y electrónica, con una nueva motivación cortesía de un motor más grande, que agregó nuevas culatas refrigeradas por líquido, así como un nuevo sistema de enfriamiento. Todo lo cual quiere decir que para 2025, H-D traerá la Road Glide de regreso al redil sin cambios (y lo mismo ocurre con la Street



Glide 2025). El robusto motor Milwaukee-Eight 117 sigue siendo posiblemente la principal atracción de la Road Glide 2025, con 105 hp y 130 lb-ft. de par (afirmado), lo cual es más que bienvenido para una bicicleta que pesa 838 libras lista para andar. También regresa para 2025 la horqui-

lla Showa convencional de 49 mm (con componentes internos Dual Bending Valve) y amortiguadores traseros dobles mejorados, los últimos de los cuales permiten 3 pulgadas de recorrido. Como antes, obtienes un par de pinzas de freno de cuatro pistones y rotores de 320 mm en la

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- 6 cilindros opuestos de 1,833cc

POTENCIA

- 124 HP y 125 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Manual de 6 velocidades o automática de 7

SUSPENSIÓN

- Doble horquilla con un amortiguador y monoamortiguador

FRENOS

- Discos de 320mm y 316 mm

TANQUE

- 5.55 galones



moto: HARLEY-DAVIDSON ROAD GLIDE



parte delantera, con una pinza trasera de un solo pistón acoplada a un disco de 300 mm. Los frenos vinculados manejan la aplicación de adelante hacia atrás y el ABS según sea necesario.

Las actualizaciones del año pasado también se centraron en la comodidad del conductor y del

pasajero, y el nuevo motor M-8 ofrece una mejor mitigación del calor, mientras que el asiento rediseñado de la Glide está diseñado para rotar las caderas del conductor a una posición más neutral, por lo que los conductores pueden esperar el mismo alivio en 2025. >>



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

OTRAS CARACTERÍSTICAS CLAVE INCLUYEN:

- Un motor Milwaukee-Eight 117 V-Twin actualizado cuenta con un nuevo sistema de refrigeración que optimiza aún más el confort térmico para el conductor y un flujo de admisión y escape mejorado para aumentar el rendimiento.
- Los modos de conducción seleccionables (carretera, deportivo, lluvia y personalizado) controlan electrónicamente las características de rendimiento de la motocicleta.
- La tecnología de infoentretenimiento está impulsada por Skyline OS y se presenta en una pantalla táctil a color TFT de 12,3 pulgadas que reemplaza toda la instrumentación analógica y la mayoría de los interruptores. Un nuevo amplificador de audio de 200 vatios alimenta un par de altavoces montados en el carenado.
- La aerodinámica mejorada mejora la comodidad del conductor y reduce el movimiento subjetivo del casco a velocidad de autopista en un promedio del 60 por ciento. El recorrido de la suspensión trasera se incrementó a 3 pulgadas. La forma rediseñada del asiento de una sola pieza y los materiales de relleno ofrecen una mejora significativa en la comodidad de largo alcance para la mayoría de los conductores.



Los grandes cambios en el frente electrónico incluyeron un conjunto completo de ayudas al conductor (incluido el control de tracción y el ABS en curvas), un acelerador electrónico y modos de conducción seleccionables, todos los cuales están de vuelta para 2025. La deslumbrante pantalla táctil TFT de 12,3 pulgadas continúa, al igual que el sistema de audio mejorado con su amplificador de 200 vatios de cuatro canales y parlantes Rockford Fosgate de 5,25 pulgadas.

El año pasado también se le realizó una rinoplastia al familiar carenado en forma de morro de tiburón de la Road Glide, pero incluso con su nuevo aspecto moderno, sigue siendo inconfundible su conexión visual con los modelos anteriores, incluso en 2025. Aunque no hay ninguna revisión este año (excepto un par de nuevas opciones de color), la Road Glide 2025 sigue teniendo un aumento bastante significativo en el precio, que sube a \$27,999 este año (un aumento de \$2,000 con respecto a 2024).

La Street Glide Ultra 2025 no es solo un reemplazo de la Ultra Limited: es una máquina de turismo de siguiente nivel con más potencia, más espacio de almacenamiento y una comodidad refinada para los viajes largos. Con su elegante rediseño, características mejoradas y actualizaciones de rendimiento, esta motocicleta está diseñada para redefinir lo que significa andar con estilo. ¿Quieres verlo tú mismo? Visita Wilkins Harley-Davidson hoy para ver la última línea de Harley-Davidson 2025 y experimentar el futuro de las giras de primera mano. ¡Ya los tenemos en stock!

DISEÑO

La icónica Road Glide, conocida por su diseño clásico de bagger Sharknose, combina la tradición con la comodidad y la conectividad modernas, con ingeniería avanzada y un conjunto de tecnologías intuitivas.

RENDIMIENTO

El aumento de cilindrada significa más potencia y par, mientras que las ruedas de fundición, la aerodinámica mejorada y el peso reducido mejoran el manejo. La Road Glide se ganó su reputación como el estándar en rendimiento de bagger, y solo está mejorando.



moto: **HARLEY-DAVIDSON ROAD GLIDE**

INNOVACIÓN

La mejor tecnología no exige atención, lo que le permite concentrarse en la carretera. La pantalla de 12,3 pulgadas es brillante y clara, no está abarrotada, y los modos de conducción se pueden cambiar de manera rápida y sencilla. Las mejoras de seguridad del conductor funcionan en segundo plano, imperceptibles hasta que las necesita.

NUEVA PINTURA MYSTIC SHIFT

Ofrece un cambio de tono dramático que va desde un metal oscuro a violeta, azul y casi naranja y es especialmente evidente a plena luz del sol cuando camina alrededor de la motocicleta.



El punto de referencia para el rendimiento dinámico de las motos bagger y la comodidad del conductor en largas distancias ha evolucionado. La Road Glide 2025 ofrece un diseño visual espec-

taular, un confort y un rendimiento mejorados, además de una tecnología de información y entretenimiento avanzada que redefinirá la experiencia Harley-Davidson Grand American Touring.

Los modelos Street Glide y Road Glide 2025 son potentes, más ligeros y más dinámicos, y cuentan con elementos de diseño visual completamente nuevos que combinan un flujo dinámico cohesivo desde los guardabarros delanteros hasta las alforjas. Ambos modelos cuentan con un perfil de carenado evolucionado que parece refrescantemente moderno pero conserva el ADN de diseño de Harley-Davidson que los hace familiares al instante. [TFL](#)



XPO Logistics

XPOLOGISTICS | 855.295.7504

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

WAL*MART TRANSPORTATION

WAL*MART | 800.803.7348

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

LANDSTAR

LANDSTAR | 800.435.4010

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

SCHNEIDER NATIONAL

SCHNEIDER | 800.447.7433

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

SAIA

SAIA | 800.765.7242

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



servicios: **BOLSA DE TRABAJO**

96

FEBRERO DE 2025 | TRANSPORTE LATINO



¿BUSCAS EMPLEO?

BOLSA DE TRABAJO

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

LA RELACIÓN CALIDAD PRECIO TE ESTÁ ESPERANDO



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



UD TRUCKS



HASTA 9.5%
EN AHORRO DE
COMBUSTIBLE*

MEJOR
ACELERACIÓN

MENOR
CONSUMO DE
COMBUSTIBLE

MÁS
EFICIENTE



MENORES
EMISIONES

MENOR
PESO

Convierte las MPG en OMG.

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



Escanea con tu
teléfono para acceder

Descubre más en MackTrucks.com/OMG

*Comparado con un motor distinto al MP8HE.

BORN READY.