

MERCEDES-BENZ ACTROS | MITSUBISHI FUSO | KAWASAKI Z900RS

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

ENERO • MAGAZINE • 2018  
**TRANSPORTE  
LATINO**

[www.transportelatino.com](http://www.transportelatino.com)



AMERICANO

**CASCADIA** EVOLUTION

LA CLAVE PARA COMPETIR EN EL SEGMENTO DEL TRANSPORTE DE LARGO ALCANCE ES TENER UN CAMIÓN QUE SEA POTENTE Y EFICIENTE, ALGO QUE EL CASCADIA EVOLUTION LOGRA A LA PERFECCIÓN CON UNO DE LOS MEJORES CONSUMOS DE COMBUSTIBLE DEL MERCADO Y UNA CABINA DONDE EL CONDUCTOR SE SENTIRÁ COMO EN CASA.



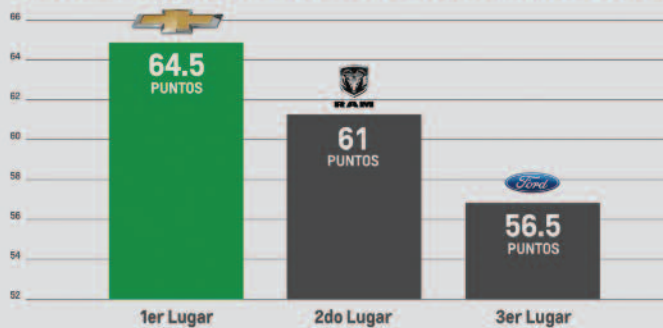
**PROMASTER** RAM  
**CARGO**

# LA PRUEBA DE REMOLQUE MÁS DURA DEL MUNDO

## TE ADELANTAMOS EL FINAL: DOMINÓ LA SILVERADO HD.

Cuando TFL Truck – un sitio web reconocido por sus evaluaciones y pruebas de camionetas pickup – llevó el desafío de remolque extremo de Ike Gauntlet a las carreteras montañosas del Continental Divide, una camioneta pudo más que el resto: la nueva Chevrolet Silverado 3500HD. En condiciones adversas, aceleró, frenó y rindió más que la Ford F-350 y la Ram 3500.

### RESULTADOS GENERALES DE IKE GAUNTLET



BASADO EN LOS PARÁMETROS DE PUNTUACIÓN DE TFL TRUCK. VISITA TFLTRUCK.COM PARA VER LA LISTA COMPLETA.



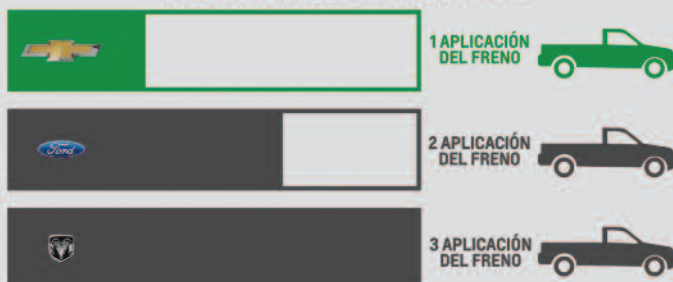
### RESULTADOS EN SUBIDA DE IKE GAUNTLET



TIEMPO GENERAL PARA ALCANZAR LA CIMA DEL PASO. 7% GRADOS, 60 MPH LÍMITE DE VELOCIDAD MÁXIMA.



### IKE GAUNTLET EN BAJADA APLICACIÓN DEL FRENO



CANTIDAD DE APLICACIONES DE FRENO REQUERIDAS DURANTE LA PORCIÓN EN BAJADA DE LA PRUEBA.





## REMOLQUE CONFIABLE ESTÁNDAR

La Silverado ofrece funciones que te permiten acelerar más suavemente al remolcar cargas pesadas, así como ayudarte a controlar y detenerlas.



## MÁS CABALLOS DE FUERZA EN SU CLASE<sup>1</sup>

El nuevo motor Duramax® Diesel disponible con transmisión Allison® ofrece 445 caballos de fuerza y 910 lb-ft. de torque. Y la toma de aire del cofre lleva aire fresco y seco al motor para un rendimiento constante y bajas temperaturas del motor, incluso al remolcar en pendientes empinadas.



## TECNOLOGÍAS AVANZADAS DE REMOLQUE

### Sistema de Freno de Escape Diesel

Este sistema disponible utiliza la contrapresión del turbocompresor para reducir la velocidad automáticamente en una degradación sin que el conductor aplique los frenos.

### Controlador de Freno de Remolque Integrado

Este sistema disponible te permite ajustar los frenos del remolque (si está equipado) para un rendimiento óptimo.

### Trailer Camera System

Este sistema instalado por EchoMaster® ayuda a minimizar los puntos ciegos. Cuenta con una cámara que ayuda a conectar remolques fácilmente.

### StabiliTrak® con Trailer Sway Control

Este sistema avanzado detecta automáticamente como se balancea el remolque y aplica los frenos del vehículo y del remolque para reajustarlo.

### Modo Remolque/Arrastre

Al remolcar cargas pesadas, esta función optimiza la selección del engranaje de la transmisión automáticamente. El frenado de grado automático utiliza cambios descendentes de la transmisión para ayudar a reducir la velocidad.

<sup>1</sup> La clase es de camionetas pickup de tamaño completo con calificación del peso bruto del vehículo menor a 8,500 LBS.

CHEVROLET



# PAG. 18



## FREIGHTLINER CASCADIA EVOLUTION

La clave para competir en el segmento del transporte de largo alcance es tener un camión que sea potente y eficiente, algo que el Cascadia Evolution logra a la perfección con uno de los mejores consumos de combustible del mercado y una cabina donde el conductor se sentirá como en casa.

24



VOCACIONAL

### MITSUBISHI FUSO ECANTER

Los camiones eléctricos ya son una realidad. Fuso se convirtió en el primer fabricante en llevar a la calle un modelo de producción en serie totalmente eléctrico. La movilidad sustentable y ecológica ya es un hecho. Acompáñanos a verlo más de cerca.

32



DEL MUNDO

### MERCEDES-BENZ ACTROS

No hay un camión alemán que pueda competir con el Mercedes-Benz Actros en cuestión de aerodinámica, eficiencia en el consumo de combustible o comodidad para el conductor. Se trata de uno de los mejores camiones para largas distancias, con la llegada de la segunda generación de motores, que lo hacen hasta 4% más eficiente.

42



UTILITARIO

### RAM PROMASTER CARGO

El segmento de las vans de carga vive su momento más interesante con la llegada de nuevos modelos, mejor habitabilidad y un equipamiento más completo. Esto implica que la competencia es cada vez más dura y, si quiere mantenerse en la pelea, Ram necesita mejorar la comodidad de la ProMaster.

CONTENIDO | DIRECTORIO

4

ENERO DE 2018 | TRANSPORTE LATINO

**ISUZU**  
TRUCK

# 33 AÑOS DE LEGENDARIA CONFIABILIDAD



## **EL CAMIÓN LCF #1 EN VENTAS EN EE.UU DESDE 1986**

- CAMIÓN COMERCIAL CLASES 3 - 6
- LÍDER EN SU CLASE EN AHORRO DE COMBUSTIBLE
- CLASIFICACIONES GVWR 12,000-25,950 LBS
- MÚLTIPLES DISTANCIAS ENTRE EJES ADMITEN CARROCERÍAS DE 10 A 30 PIES DE LARGO
- DOS OPCIONES DE MOTORES DIESEL Y UNO DE GASOLINA APTO PARA CNG/LPG

**Para más información visita [www.isuzucv.com](http://www.isuzucv.com) o llama al 866-441-9638**

El vehículo se muestra con equipamiento opcional; parte del equipamiento es instalado por el distribuidor. Los vehículos de la Serie N y la Serie F son ensamblados con componentes fabricados por Isuzu Motors Limited y proveedores independientes que fabrican dichos componentes bajo los exigentes estándares de calidad, desempeño y seguridad de Isuzu. Para más información, por favor visita a tu distribuidor autorizado Isuzu.

**ENCUENTRA  
LA NUEVA APP DE**



**PARA IPAD,  
IPHONE Y  
ANDROID**



**ES GRATIS!**



Available on the App Store



**PAG. 60**

**GUÍA DE COMPRA VOCACIONALES**

No debe ser nada sencillo diseñar un camión para competir en el segmento de los camiones vocacionales, pues se trata de vehículos que deben ser capaces de mover cargas muy pesadas, rodar por terrenos accidentados y, en muchas ocasiones, moverse en zonas de construcción, donde reciben golpes por todos lados.



**FINANZAS**

**76**

**DEDUCE TU SEGURO MÉDICO**

Pagar impuestos es algo que a nadie le gusta, por lo cual es importante que sepas si puedes deducir una parte del dinero que le pagarás al Tío Sam relativo al pago de tu seguro médico. Sigue leyendo para saber más.



**SALUD**

**84**

**VENCE A LA BÁSCULA**

Subir de peso durante las fiestas de fin de año es bastante común, así como también lo son los propósitos de año nuevo de perder dicho peso. Pero para que no te quedes nada más con las ganas, te traemos un plan muy simple para despedirte de esas libras de más.



**MOTO**

**90**

**KAWASAKI Z900RS**

Kawasaki rinde un homenaje a la moto que inició el género de las superbike con una motocicleta de imagen retro pero equipada con tecnología del siglo XXI. Sin duda, un modelo que se convertirá en uno de los favoritos de los amantes de la estética setentera.



**TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.**

Transporte Latino Magazine serves the commercial market truck and trucks of Class 3 to 8.

**Advertising:** 888.628.2188

**Distribution** T.L.P. Distribution 310.429.0250

**Editor & Publisher** Edgardo Daniel Iorio  
[publisher@transportelatino.com]

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

**Marketing Director** Manuel Huici  
[marketing@transportelatino.com]

**Executive Editor** Steve Sturgess  
[sturgess@transportelatino.com]

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

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

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

Transporte Latino Magazine serves the commercial market truck and trucks of Class 3 to 8. Entire contents of Transporte Latino Magazine are copyright ©2018 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.



Audited Circulation  
**95,500** monthly

Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.



automundo



MODA

ESTILOHOGAR

¿Qué pasa? VEGAS

**CONTENIDO | DIRECTORIO**

**6**

ENERO DE 2018 | **TRANSPORTE LATINO**

# SU PRINCIPAL DESTINO ESTÁ JUSTO AQUÍ.

Para usted, su cliente más importante está esperando en casa. Lo comprendemos bien. Es por eso que Shell ROTELLA® T4 Triple Protection® es nuestro aceite Shell ROTELLA® más avanzado que brinda protección excepcional contra el desgaste y resistencia a la oxidación 50% más prolongada que la generación anterior. Todo esto implica menos periodos de inactividad y más tiempo con los que esperan ansiosos su llegada. Para más información, visite [www.rotella.com](http://www.rotella.com)



**EL ACEITE DE MOTOR QUE TRABAJA TAN DURO COMO USTED.**






# UN AÑO PARA RECORDAR

**N**o cabe duda de que la industria en general inicia 2018 con gran optimismo, buena parte del cual se debe a la reforma fiscal aprobada por el Congreso a finales de diciembre. Como seguramente ya sabrás, en ella habrá muchos cambios a las deducciones que pueden realizar los conductores y propietarios-operadores cuando presenten su declaración anual, razón por la cual hay que estar muy atentos a las disposiciones de la nueva ley fiscal.

Aún no hay detalles específicos, pero sí sabemos que las deducciones estándar para los contribuyentes se duplicaron. Es momento de pagarle menos dinero al Tío Sam.

Por otro lado, 2017 fue uno de los años más interesantes de la década, lo cual nos hace pensar que 2018 será aún más emocionante. Para empezar, tuvimos múltiples presentaciones, desde modelos de larga distancia y regionales como el VNL y VNR de Volvo, pasando por

interesantes vocacionales como el International HV Series, hasta el primer camión eléctrico de producción masiva, el Fuso eCanter, el cual fue presentado en Nueva York a finales de noviembre, o el concepto E-Fuso Vision ONE, un Clase 8 que promete una autonomía de 200 millas con una sola carga que fue develado en el Salón de Tokio.

A esto hay que sumarle que la electrificación en la industria del transporte fuera de un entorno urbano se ve más cerca que nunca después de la presentación del Tesla Semi, el cual acaparó los reflectores y del que ya han encargado más de 400 unidades. Pero no es el único, también tenemos que Nikola Motors tiene pensado iniciar este año el programa de pruebas del Nikola One y Nikola Two, para transporte de largas distancias y con cabina de día, respectivamente. Y esto es solo una muestra de lo que podemos esperar en un futuro muy cercano que, no me cabe la menor duda, será aún más emocionante que lo que vivimos recientemente. 

Edgardo Iorio, Publisher

El nuevo

C A M R Y

Intrepid



Vayamos  
Juntos

[toyota.com/espanol](http://toyota.com/espanol)

Se muestran prototipos con opciones. Los modelos de producción variarán. ©2017 Toyota Motor Sales, U.S.A., Inc.



# THOR ET-ONE

## ¿UN REGIONAL ELÉCTRICO?

La fiebre de los camiones eléctricos está realmente en todo su apogeo, pues aún no terminaba 2017 cuando nos enteramos de un proyecto más: el Thor ET-One. Este camión -cuyo nombre parece salido de un cómic-, es un tractor que utiliza baterías y es la creación de Dakota Semler y Gio Sordoni, cofundadores de

Thor Trucks, quienes pretenden tener al menos un camión en las calles en 2019.

Impulsado por unas baterías modulares intercambiables de hasta 800 kWh, Semler y Sordini afirman que el prototipo del ET-One tiene una autonomía de 300 millas con una carga de 80,000 libras a cuestas. El motor responsable de esto es un TM4, el cual es utilizado en varias aplicaciones, incluyendo autobuses, el cual tiene

un impresionante torque de 5,000 lb-pie que puede personalizarse según las necesidades de cada empresa. El precio estimado del camión es de \$150,000.


Los fundadores de la empresa afirman que el diseño de las baterías del ET-One es único en disposición y enfriamiento, comparado con las que ofrecen actualmente otros camiones eléctricos, como el Tesla Semi. El camión que aparece en la



foto fue construido sobre un chasis Navistar para tener un prototipo en el camino lo más pronto posible, pero en Thor pretenden hacerlo ellos mismos cuando entren a producción.

El acercamiento de Thor es diferente al de Tesla o Nikola Motors, pues estas empresas se están enfocando en el transporte de larga distancia, mientras que en Thor buscan ocupar el segmento regional. La idea es trabajar con flotas que recorran menos de 300 millas al día y que regresen a casa al terminar la jornada, de modo que puedan recargar las baterías durante la noche. Esto tiene la ventaja adicional de que no necesitas desarrollar una infraestructura de estaciones de carga, pero la desventa-

ja de que limita la movilidad del camión.


Ciertamente es fácil prometer la luna y las estrellas, pero en Thor han contratado talento que al menos asegura que hay algo de sustancia detrás de sus aseveraciones. Entre los 17 empleados actuales de la empresa está John Henry Harris, quien ocupa el cargo de ingeniero mecánico en jefe y ha trabajado en empresas como Boeing y Faraday Future, donde lideró el rediseño de series de baterías y estructuras de módulos de baterías. Otro hombre en el proyecto es Priyankar Balekai, quien trabajó en BYD Motors, donde fue el responsable del desarrollo de un camión eléctrico, y quien también trabajó varios años en Navistar desarrollando motores. 

# KENWORTH T680 CON CAJAS DE 12 CAMBIOS

AUTOMATIZADOS

**A** partir de este mes, el Kenworth T680 vendrá con la transmisión automatizada de 12 velocidades de Paccar, con una palanca de cambios montada del lado derecho de la columna de la dirección, para aplicaciones de largo alcance y regionales, según anunció Kenworth a fines de diciembre. La nueva palanca montada en la columna de la dirección hace que seleccionar la velocidad y los controles del freno de motor estén al alcance de los dedos del conductor. Otro beneficio es que esto también libera espacio en el tablero al eliminar de éste los controles del freno de motor.

La transmisión es ideal para aplicaciones con un peso bruto vehicular de hasta 110,000 libras. El motor MX-13 de Paccar está disponible con hasta 510 HP y 1,850 lb-pie de torque.

“En 2017, aproximadamente el 70 por ciento de nuestros clientes de largas distancias compraron transmisiones automatizadas, contra un 30 por ciento en 2013”, dijo Kurt Swihart, director de mercadotecnia de Kenworth. “Hemos recibido una respuesta muy positiva de las flotas involucradas en las pruebas y el programa de validación de la transmisión Paccar”. 





# DISCOS PARA TODOS

LOS PETERBILT 579

**P**eterbilt decidió mejorar la capacidad de frenado de su buque insignia de carretera, el 579, añadiendo frenos de disco Bendix ADB22X de manera estándar en todos los ejes del camión. Estos frenos ya estaban presentes en este camión desde 2012, pero únicamente en los ejes de dirección.

“El Model 579 fue presentado como un vehículo a la vanguardia en adoptar tecnología de seguridad al utilizar los frenos delanteros de disco y el sistema de estabilidad de Bendix como equipamiento de serie. En 2017, Peterbilt tomó otro paso en esta dirección al incluir en el equipamiento estándar del 579 el sistema de mitigación de colisiones Wingman Advanced”, dijo Scott Burkhart, vicepresidente de ventas, mercadotecnia y desarrollo de negocios de Bendix. “Bendix y Peterbilt tiene una bien establecida sociedad en cuanto a seguridad en los vehículos y la carretera. Y ahora, con la adición de los frenos de disco en todos los ejes, estamos ayudando a poner a los camioneros de Estados Unidos al volante de los camiones más seguros posibles”.

Al combinar frenos de disco traseros y delanteros, Peterbilt se convierte en una de las primeras empresas de la industria en hacer el cambio a una

configuración total de frenos de disco. Estudios de Bendix han demostrado que un tractor equipado con discos de freno en todos los ejes que rueda a 60 millas por hora se detiene 15 pies antes que uno que solamente lleva este tipo de frenos en el eje de dirección. A 70 millas por hora, la diferencia se incrementa a 70 pies, la longitud de unos cuatro autos. Los frenos de disco neumáticos también ofrecen otros beneficios en seguridad al eliminar casi por completo el sobrecalentamiento, proveyendo frenadas más rectas y consistentes.

“Siempre estamos buscando maneras de apoyar a los conductores profesionales y de ofrecer experiencias al volante más seguras y en continua mejora”, dijo Robert Woodall, gerente general asistente de ventas y mercadotecnia en Peterbilt. “Las ventajas en desempeño de los frenos de disco neumáticos han sido probados a lo largo de los años y su capacidad de frenado y confiabilidad ayudan a maximizar los beneficios de los sistemas activos de seguridad como el control de estabilidad o el de mitigación de colisiones. Poner el Bendix ADB22X en todos los ejes del Model 579 es un ejemplo más de nuestro compromiso de proveer los camiones más seguros del camino”.


# NUEVA LLANTA

ON Y OFF ROAD DE TOYO TIRES

**T**oyo Tire presentó la nueva llanta on/off road de dirección para camiones pesados Toyo M588. Este neumático fue construido para aplicaciones de servicio severo incluyendo operaciones de petróleo, gas, minería y madereros. Una profundidad de dibujo de 33/32” y un compuesto especial resistente a las cortaduras y desconchado combinado con un precio de venta competitivo hacen de la M588 una excelente alternativa en el segmento de aplicaciones de uso severo.

Diseñada para ser durable, la M588 enfrenta los elementos más duros como caminos de tezontle, terracería, nieve y lodo. Con una apariencia ruda, lleva protectores laterales moldeados a la pared de la llanta. Estos sirven para protegerla de cortes causados por piedras y del uso continuo de cadenas de nieve en las zonas donde el invierno es duro.

El dibujo de la M588 tiene huecos amplios, lo cual provee una buena tracción en lodo y nieve; a esto también ayudan las muescas en la parte superior de los bloques del dibujo. Entre los bloques y dentro de los surcos hay varias características que mejoran el desempeño, como eyectores de piedras y rompedores de lodo. Los surcos laterales en ángulo entre los bloques del dibujo, ayudan a sacar el lodo acumulado y evita que las cadenas de nieve caigan en los surcos.

Durabilidad, retención del perfil del dibujo y eficiencia en el consumo de combustible se logran debido al uso de la tecnología e-balance de Toyo, al tiempo que el diseño de la carcasa mejora la vulcanización. Hay dos tamaños 16-ply para esta nueva llanta: 11R22.5 y 11R24.5. 



# bandag

PROGRAMA VENTAJAS+™

## INCREÍBLE VENTAJA DEL LÍDER EN RECACHUTAJE

Garantía limitada de por vida\*

Producto armado en los EUA

Recauchutaje grado A

Proceso de manufactura avanzado de Bandag

Compuestos y diseños para banda de  
rodadura Bandag de alta calidad

**\$169**

Cubierta y  
recauchutaje

**B195™**  
Remolque  
11/32 pulg.

**\$189**

Cubierta y  
recauchutaje

**B726™**  
Tracción con  
flanco cerrado  
22/32 pulg.

**\$199**

Cubierta y  
recauchutaje

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



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

\*Se aplican ciertas condiciones y limitaciones. Consulte los detalles a un distribuidor de Bandag o en el manual de garantía.  
© 2017 Bridgestone Americas Tire Operations, LLC. Todos los derechos reservados.

# 400,000 CAMIONES A REVISIÓN


## FREIGHTLINER Y WESTERN STAR

**D**aimler Trucks North America dio a conocer que llamará a revisión a más de 400,000 camiones de las marcas Freightliner y Western Star debido a un problema que podría causar que las luces de freno no encendieran debidamente. En la notificación de DTNA a la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (NHTSA por sus siglas en inglés) se lee que aproximadamente 436,095 camiones año 2008-2018 de los modelos Freightliner Cascadia y Western Star 4700, 4900, 5700 y 6900 fabricados entre el 27 de marzo de 2007 y el 30 de octubre de 2017 se

ven afectados por el llamado a revisión de las luces de freno. DTNA declaró que tras aplicar los frenos con fuerza, el interruptor de presión de las luces de freno podría no activarlas con una aplicación ligera del pedal de freno.

Daimler anunció que comenzará a notificar a los dueños de los camiones el 25 de enero. La reparación no tendrá costo alguno para los clientes. Los dueños pueden contactar al servicio a clientes de DTNA al teléfono 1-800-547-0712 con el número de llamado a revisión FL-756. El número de llamado a revisión de la NHTSA es el 17V-761.

En otro llamado a revisión, Freightliner anunció que alrededor de 231 camiones Cascadia 2018 equipados con transmisiones automáticas

Detroit serán revisados porque un perno de cambio en la transmisión puede colapsar, causando que la transmisión se atore entre el rango de velocidades de la 7ª a la 12ª. DTNA empezará a notificar a los dueños el 15 de enero y los distribuidores inspeccionarán las transmisiones y reemplazarán el perno de ser necesario. Los dueños pueden contactar al servicio a clientes de DTNA al teléfono 1-800-547-0712 con el número de llamado a revisión FL-754. El número de llamado a revisión de la NHTSA es el 17V-730. 





# PARA PARTE INFERIOR DE TRÁILERES

## QUIEREN PROTECCIONES LATERALES

**U**n grupo bicameral y bipartidario de legisladores anunció a finales de diciembre su intención de presentar un proyecto de ley en el Congreso para obligar a los camiones con trailer a utilizar protecciones laterales inferiores para proteger a los ocupantes de automóviles en caso de un accidente en el que el auto se desliza debajo del tráiler.

La ley requeriría además que el Departamento de Tránsito fortaleciera los estándares para las protecciones traseras inferiores, ya que los tráileres están obligados a llevarlas, pero los Senadores que presentaron el proyecto de ley afirman que están obsoletas. De manera voluntaria, muchos fabricantes de protecciones traseras inferiores han fortalecido sus productos para proteger mejor a las personas.

Este tipo de accidentes representan un riesgo de lesiones en la cabeza y el cuello, incluyendo decapitación, para los pasajeros de automóviles. La ley fue presentada en el Senado por la Sen. Kirsten Gillibrand (D-N.Y.) y el Sen. Marco Rubio (R-Fla.), mientras que en la Casa de Representantes el turno fue para el Rep. Steve Cohen (D-Tenn.) y el Rep. Mark DeSaulnier (D-Calif.). Aunque no dieron a conocer muchos detalles sobre la ley, lo más probable es que exija este equipamiento en los tráileres nuevos y no obligue a los que ya están en la carretera.

“Con tantos accidentes impredecibles en la carretera, las protecciones inferiores son una solución sencilla para proteger a la gente y prevenir que mueran cuando un auto choca contra un camión”, dijo Gillibrand. “Exhorto a mis colegas a unirse a mi y al Senador Rubio en esta ley bipartidaria”.

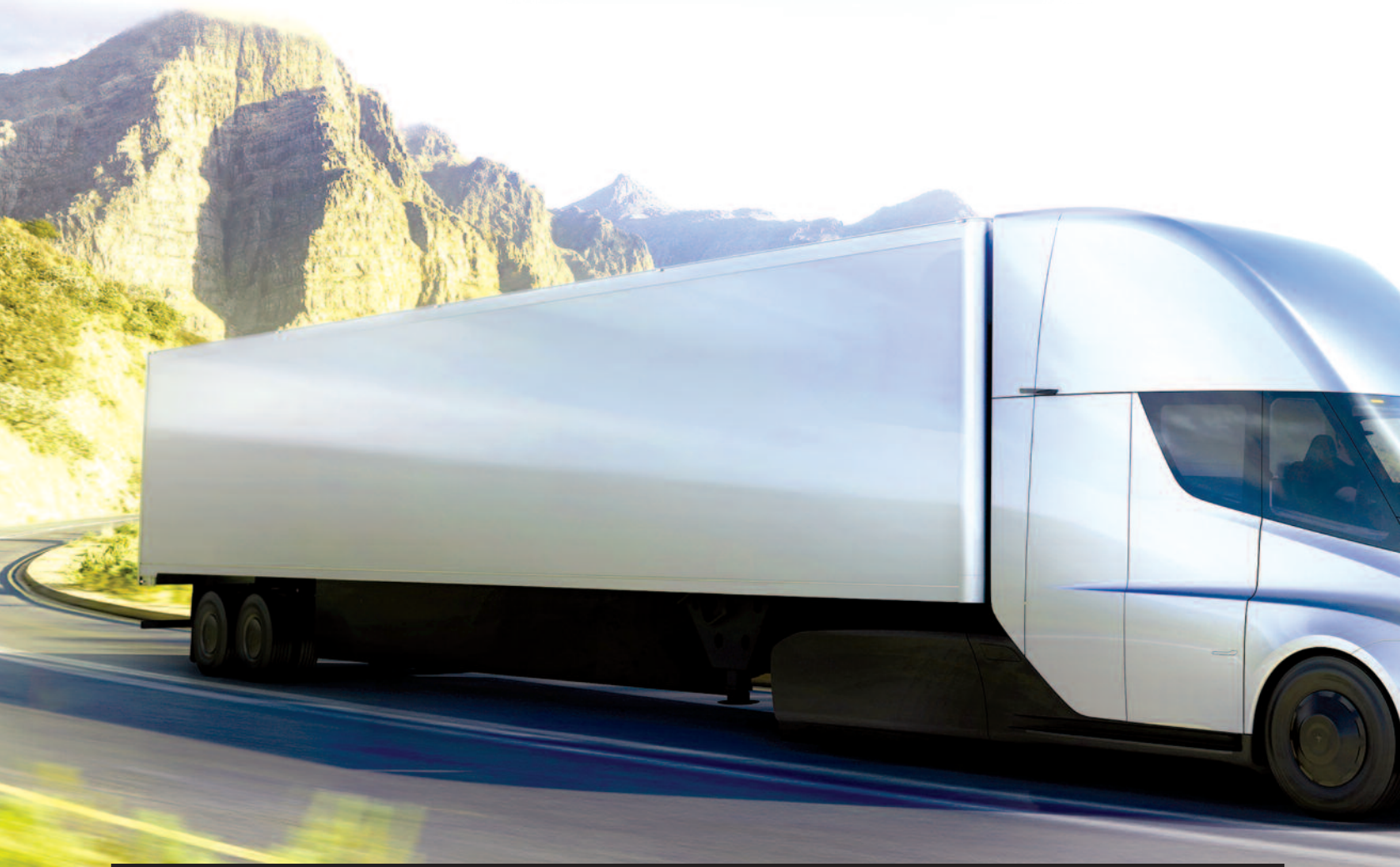
Un estudio presentado por el Instituto de Aseguradoras para la Seguridad en Carretera (IIHS por sus siglas en inglés) llegó a la conclusión de que las protecciones laterales inferior-



res en los tráileres podrían ofrecer a los ocupantes de los automóviles una protección similar a la de las guardas traseras. El IIHS dijo que estas protecciones podrían reducir el riesgo de lesiones en un 75 por ciento.

Las Asociaciones de Transportistas Americanos dieron una declaración en 2017 donde aceptaban que si bien las protecciones laterales podrían incrementar la seguridad, no están seguros de que una ley sea necesaria. “Por ejemplo, las protecciones laterales inferiores añadirían un peso considerable y requerirían tráileres más rígidos cuyos largueros del bastidor pueden cuartearse con el uso normal, desgastándose antes y creando un problema de seguridad con una potencial falla de un tráiler en operación”, se lee en un comunicado de la ATA. La ATA afirma que se necesita más trabajo para implementar sistemas activos de seguridad, los cuales evitan que ocurra un accidente, que en sistemas pasivos, los cuales protegen a los conductores y ocupantes cuando hay un accidente. “Un mayor despliegue de tecnologías avanzadas de seguridad como el frenado automático de emergencia y los sistemas de advertencia de colisión frontal pueden prevenir todo tipo de accidentes, incluyendo aquellos con la parte lateral del camión”, declaró la ATA en mayo pasado. 





# POR PRIMERA VEZ EN 6 AÑOS

## NAVISTAR EN NÚMEROS NEGROS

**N**avistar, la compañía "madre" de International Trucks, anunció a finales de diciembre que por primera vez desde 2011, el fabricante de camiones y motores logró ganancias. La empresa anunció unos ingresos brutos del cuarto trimestre de 2017 por \$135 millones, lo cual representa la primera vez que Navistar está en números negros en seis años.


Las ganancias del cuarto trimestre del año, el segundo trimestre consecutivo rentable para Navistar, representa una diferencia de más de \$169 millones comparado con 2016 y fue más que suficiente para impulsar a la compañía a lograr ganancias para el año fiscal 2017. Los ingresos declarados durante este periodo ascendieron a \$8,600 millones, contra \$8,100 millones en el año fiscal 2016.

"2017 representó un paso adelante para noso-



tros, ya que regresamos a la rentabilidad e incrementamos nuestra cuota de mercado 1.5 puntos", dijo Troy A. Clarke, presidente de Navistar, señalando que la ganancia en la participación de mercado fue la más grande en ocho años. "2017 comenzó lento pero cerró fuerte, y sacamos ventaja del crecimiento de la segunda mitad del año en el mercado de los camiones Clase 6-8".

La compañía finalizó 2017 a tambor batiente con el lanzamiento de la familia de camiones

vocacionales International HV Series. Este camión, que se suma al HX Series dentro del portafolio de camiones vocacionales de la marca, puede equipar el nuevo motor A26. Navistar también dio a conocer planes para la siguiente generación de motores, los cuales construirá en alianza con Volkswagen Truck & Bus, entre los que veremos mecánicas diesel de alta cilindrada, así como camiones medianos y autobuses eléctricos que llegarán a las calles a partir de 2019. 

# UPS ORDENÓ 135 CAMIONES

SE VENDE BIEN EL TESLA SEMI

**E**lon Musk debe estar de plácemes, pues UPS colocó una orden por 135 unidades del Tesla Semi, las cuales rebasan las 100 que ya había pedido PepsiCo a mediados de diciembre. Estas dos ordenes sobrepasaron por mucho los 40 que pidió Anheuser-Busch, que durante un tiempo lo colocaron como el más grande comprador de este camión que aún no existe.

UPS dio a conocer que le dio a Tesla varios datos como parte de su evaluación del desempeño que esperan que tenga este camión durante un ciclo de trabajo de UPS. La empresa de reparto dijo que se asocia frecuentemente con proveedores de tecnología vehicular emergente.

Con esta orden, el número de Tesla Semi que se sabe han sido ordenados es de alrededor de 400 desde que el camión debutó en noviembre, aunque algunos rumores dicen que esa cifra llega hasta los 1,500. Por ahora, Tesla ha declinado hacer comenta-

rios sobre cuántos camiones les han pedido.

Según el sitio de internet de Tesla, un Semi con autonomía de 300 millas costará \$150,000, mientras que uno que pueda rodar 500 millas tendrá un precio de \$180,000. Si quieres un Founders Series, tendrás que desembolsar \$200,000. Si vas a ordenar un camión, te bastarán \$20,000 para apartarlo, pero si deseas que pertenezca a la exclusiva Founders Series, tendrás que pagar el precio completo por anticipado. El mayorista de alimentos Sysco colocó una orden por 50 camiones. J.B. Hunto ordenó 40 tractores y Walmart dio a conocer que reservó 15 camiones, de los cuales 5 circularán en Estados Unidos y 10 en Canadá. De hecho, este país está siendo el punto más fuerte para las órdenes tempranas del Tesla Semi. La cadena de comestibles Loblaw anunció que ordenará 25 unidades de este nuevo camión como parte del esfuerzo para que toda su flota de camiones esté impulsada por electricidad para el final de la década. 



## ¿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](http://www.comdata.com/expresscode)



**COMDATA**  
Payment Innovation

© 2017 Comdata. All Rights Reserved

# AERODINÁMICO

## **FREIGHTLINER** CASCADIA EVOLUTION

LA CLAVE PARA COMPETIR EN EL SEGMENTO DEL TRANSPORTE DE LARGO ALCANCE ES TENER UN CAMIÓN QUE SEA POTENTE Y EFICIENTE, ALGO QUE EL CASCADIA EVOLUTION LOGRA A LA PERFECCIÓN CON UNO DE LOS MEJORES CONSUMOS DE COMBUSTIBLE DEL MERCADO Y UNA CABINA DONDE EL CONDUCTOR SE SENTIRÁ COMO EN CASA. »







POR: **TRANSPORTE LATINO** / EUNICE BECERRA

**C**uando Freightliner presentó el Cascadia en el 2007, estableció un nuevo estándar de desempeño no solo entre los modelos de la marca, sino para varios de sus rivales. A diez años de su debut, se mantiene como uno de los camiones más eficientes en el camino con un sólido registro de desempeño y confiabilidad, aunque bien es cierto que ya llegó uno aún más eficiente el New Cascadia. Pero esa es otra historia. Lo importante aquí es que Freightliner se basó en el Cascadia original para construir un camión aún más eficiente. El resultado fue presentado en el 2013 y recibió el muy apropiado nombre de Cascadia Evolution, el cual estableció un nuevo referente en economía de combustible, diseño innovador, tecnología de punta y facilidad de mantenimiento. Además de las mejoras aerodinámicas, es posible escoger entre dos posibles motores Detroit Diesel y tres diferentes cabinas: de día, techo medio y techo elevado.

## DISEÑO

El Cascadia a secas ya era uno de los camiones más aerodinámicos del mercado, pero Freightliner trabajó arduamente para hacerlo aún más escurridizo. Para reducir el coeficiente aerodinámico, los ingenieros de la marca pasaron horas haciendo pruebas en el túnel de viento y también en más de tres millas de carreteras a lo largo y ancho del país; todo con el fin de asegurarse que el camión funcionaba justo como querían.

Las principales diferencias entre el Evolution y un Cascadia son los elementos que mejoran el flujo del aire, es decir, el cierre en la defensa, mejores sellos en el parabrisas, relleno entre la salpicadera y la defensa, espejos retrovisores elípticos, cubiertas de los rines traseros, extensor

## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTORES

- DD15 de 15 litros, 455 a 505 HP y 1,550 a 1,750 lb-pie.
- DD13 de 13 litros, 350 a 470 HP y 1,250 a 1,650 lb-pie.

#### TRANSMISIONES

- Manuales Eaton Fuller de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades
- Automatizada Detroit DT12 de 12 velocidades
- Automáticas Allison 3000, 4000 y 4,500

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos
- Hendrickson AIRTEK

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática Freightliner AirLiner



lateral de relleno, antena integrada, extensores laterales de 20 pulgadas, faldones laterales, toma de aire inferior y mejoras al sistema de enfriamiento. Todos con la misión de desviar para que circule alrededor del camión, reduciendo así la resistencia al aire.

## INTERIOR

Si bien las diferencias entre el Evolution y el modelo normal son evidentes en el exterior -para un ojo medianamente entrenado-, no ocurre lo mismo en el interior; lo cual tiene mucha lógica, pues realmente lo que pasa dentro no



afecta el desempeño del camión. Por ello la cabina es prácticamente la misma, con muchísimo espacio para las piernas y la cabeza, además de tener un piso plano que te permite moverte fácilmente por el interior. Los materiales y acabados aún no están al nivel de Volvo, es un apartado que

podrían mejorar; aún así, no están nada mal.

Por otro lado, la ergonomía es muy buena y el diseño del tablero es excelente, pues al tener una forma envolvente todos los controles quedan al alcance del conductor. El panel de instrumentos tiene una lectura muy fácil gracias al

gran tamaño de los números y a la inclinación de la pantalla, la cual no tiene reflejos extraños que la afecten. Hay varias tomas de corriente directa en el tablero y en la base de la litera.

Los asientos son muy cómodos gracias a su gran tamaño múltiples ajustes y a que el soporte para brazos, espalda y cabeza es más que adecuado. Aunado a esto tenemos una posición de manejo idónea que se ve mejorada por un volante ajustable en altura y profundidad, el cual incorpora controles para el control de cruce, las luces direccionales y el freno de motor. Todos los Cascadia Evolution están equipados con el sistema Run Smart Predictive Cruise, el cual evalúa el perfil del camino a más de una milla de distancia, determina la velocidad más eficiente y hace los ajustes necesarios a la velocidad del camión para obtener la máxima economía de combustible. »

## MOTORES Y TRANSMISIÓN

En un principio, el Cascadia Evolution estaba disponible con una sola combinación de motor y transmisión, pero ahora la oferta comprende dos mecánicas. La primera de ellas, la original, es un DD15 cuya potencia oscila entre 455 y 505 HP y cuyo torque va de 1,550 a 1,750 libras pie. La novedad es que ahora es posible obtener un motor DD13 con una potencia de 350 a 470 HP y un par motor de 1,250 a 1,650 lb-pie.


En cuanto a la transmisión, Freightliner recomienda utilizar la DT12 automatizada de 12 velocidades para obtener el máximo rendimiento de estos motores; pero también están disponibles cajas manuales Eaton Fuller de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades, y tres automáticas Allison (3000, 4000 y 4,500). Como era de esperarse en un camión de estas características, Detroit también tiene disponibles ejes que, junto al DD15 y la transmisión DT12, trabajan como un tren motriz integrado.

Además, el camión equipa el sistema Detroit Virtual Technician, el cual ofrece diagnósticos en tiempo real que ayudan a mantener el camión en el camino durante más tiempo, sin tener que hacer una parada en el taller para llevar a cabo revisiones. Según Freightliner, el Cascadia Evolution tiene un consumo de combustible de hasta 10.67 millas por galón, una cifra bastante impresionante para un camión de este tamaño. Por supuesto, esta cifra se logró en condiciones idóneas con un Cascadia Evolution



con todo el equipamiento aerodinámico, motor DD15, transmisión DT12, llantas de base ancha y una configuración 6x2.

En resumen, el Cascadia Evolution es un camión que eleva el ya alto estándar que del

Cascadia, empujando aún más arriba los límites de la aerodinámica, algo que es más que bienvenido en un momento en que el consumo eficiente de combustible es el "Santo Grial". 



©2017 Hankook Tire America Corp.

*PISA CON  
VALOR.*



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.



**AL21**

**DL11**

**TL21**



# PIONERO

## MITSUBISHI FUSO ECANTER

LOS CAMIONES ELÉCTRICOS YA SON UNA REALIDAD. FUSO SE CONVIRTIÓ EN EL PRIMER FABRICANTE EN LLEVAR A LA CALLE UN MODELO DE PRODUCCIÓN EN SERIE TOTALMENTE ELÉCTRICO. LA MOVILIDAD SUSTENTABLE Y ECOLÓGICA YA ES UN HECHO. ACOMPÁÑANOS A VERLO MÁS DE CERCA. »



**H**asta hace no mucho tiempo, el tema de los camiones eléctricos era algo que se veía en un futuro muy lejano. Pero 2017 fue un año que vio una cantidad impresionante de avances tecnológicos y ahora no solo se habla de la posibilidad de que lleguen al mercado tractores Clase 8 eléctricos, ya hemos visto prototipos de

Tesla y Nikola. Pero mientras el mundo entero estaba deslumbrado por estos vehículos, en Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation se pusieron las pilas, literalmente, y ya lanzaron a la venta el primer camión ligero totalmente eléctrico, el Fuso eCanter.

Mas no crean que pretenden vender solo unos cuantos como un ardid publicitario, Fuso tiene contemplado entregar 500 camiones en Estados

Unidos, Europa y Japón durante los próximos dos años, que es cuando realmente comenzarán la producción a gran escala (!!). Durante el lanzamiento del nuevo Fuso eCanter en Nueva York, estuvo presente Marc Llistosella, presidente y director de Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation y Daimler Trucks Asia. "En un momento en el que todo el mundo está hablando sobre camiones eléctricos, nosotros somos los



vocacional: **MITSUBISHI FUSO ECANTER**

primeros en efectivamente vender un camión producido en serie. Con una larga historia en trenes motrices alternativos, estamos orgullosos de entrar a esta nueva era. Nuestro Fuso eCarter satisface la demanda global por productos que cumplen y rebasan los estándares de emisión de CO2. Ofrece una alternativa atractiva y rentable a los motores de combustión y hace que los camiones eléctricos sean clave para el futuro de

la distribución al interior de las ciudades”.

## DISEÑO

El primer Fuso eCarter que vimos fue un concepto que la marca presentó en 2010 en una feria en Hannover, pero cuatro años más tarde ya había una versión de preproducción, la cual tenía un diseño no muy diferente al de los camiones convencionales de cabina sobre

motor, pero con características muy llamativas como faros de LED y una parrilla con una “rejilla” formada por hexágonos que se encendía por la noche. Evidentemente, estos elementos no llegaron a la versión de producción por una cuestión de costos, por lo cual el eCarter que rodará por las calles neoyorquinas lleva faros convencionales y una parrilla que respeta aquel diseño, pero sin iluminación. >>



Fácil. Seguro.  
Imprimible.



[www.vdoroadlog.com](http://www.vdoroadlog.com)

## VDO RoadLog™ ELD

El mandato de la FMCSA sobre ELD se acerca rápidamente. Pero te tenemos cubierto. VDO RoadLog ELD esta disponible sin pagos mensuales y te provee la seguridad de un dispositivo independiente.

RoadLog es fácil de instalar y sencillo de usar. Además, es el único ELD con una impresora incorporada. Eso te hace pasar más rápido las inspecciones y mantiene tu teléfono privado y seguro.

Elige la solución para el mandato desarrollada y respaldada por Continental, líder global en sistemas de cumplimiento regulatorio con más de cinco millones de dispositivos electrónicos de registro en uso alrededor del mundo.

[www.vdoroadlog.com](http://www.vdoroadlog.com)  
(855)-ROADLOG  
[roadlog-sales@vdo.com](mailto:roadlog-sales@vdo.com)



VDO y RoadLog son marcas registradas de Continental Corporation.

RoadLog

VDO



Después de siete años de investigaciones, la marca comenzó a producir el eCanter en la planta que tienen en Tramagal, Portugal, la cual será la encargada de producir los modelos que circulen en Europa y Estados Unidos. En Asia, la primera empresa que contará con 25 unidades de este camión será Seven-Eleven.

En cuanto a la cabina, la del eCanter es similar a la de sus primos de diesel, aunque con un diseño un poco más futurista que combina la funcionalidad con el confort. Pensada alrededor del conductor, está equipado con dos pantallas de 12 pulgadas -una como panel de instrumentos y la otra en una tablet removible para el sistema de infotención en el centro del tablero-. Otros elementos que harán más fácil la vida en el día a día es el arranque mediante un botón, los cómodos asientos y una iluminación adaptativa que, afirman, crea un ambiente similar al de un auto.

### MOTOR

El corazón y la pieza más interesante del eCanter es el motor eléctrico de 115 kW con un torque máximo de 288 lb-pie, el cual va



conectado a una caja reductora que transfiere la potencia a las ruedas traseras mediante un tubo de transmisión. El peso total es de 7.49 toneladas, con una capacidad de carga de hasta 3.5 toneladas, lo cual, en Alemania hace que no tenga que pagar peajes, haciéndolo aún más conveniente para el bolsillo de sus dueños. >>



vocacional: **MITSUBISHI FUSO ECANTER**



## Consigue llantas de camiones comerciales confiables y asequibles de una marca que conoces y en la que confías.

No importa a dónde hayas viajado, las llantas Uniroyal® han estado ahí. Las familias han confiado en el valor de Uniroyal durante más de 120 años y ahora estamos incluyendo ese mismo valor en la industria de transporte en camiones. Los conductores de camiones se merecen una llanta que trabaje tan duro como ellos lo hacen, a un precio accesible. Por eso hemos incorporado una línea de llantas comerciales para camiones de Uniroyal. Visita [uniroyaltrucktires.com](http://uniroyaltrucktires.com) para obtener más información.

**UNIROYAL**





El otro elemento clave son las baterías, de las cuales el eCanter lleva seis paquetes que consisten de 100 celdas de iones de litio cada uno, los cuales tienen un voltaje máximo de 420 volts y una energía de 13.8 kWh por paquete. El cargador de la batería soporta corriente directa o alterna y el tiempo de recarga con la primera a un 80% del total de la capacidad toma 1 hora con corriente directa y 9 con alterna utilizando un cargador CCS Tipo 2. Por supuesto, también puedes cargarlas conectando el camión a un enchufe normal, aunque evidentemente tomaría más tiempo.

En cuanto a la autonomía, el eCanter puede recorrer aproximadamente 100 km con una sola carga de la batería, lo cual la marca afirma es más que suficiente para las necesidades de las empresas de reparto, según pruebas realizadas en Stuttgart, Alemania. En un futuro, ofrecerán paquetes de baterías modulares y cada cliente podrá personalizar el suyo de acuerdo a sus necesidades.

## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTOR

- Eléctrico de 115 kW y 288 lb-pie

#### TRANSMISIÓN

- Continua

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente con coilovers

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos
- Neumática


Como ocurre con toda tecnología nueva, el precio es uno de los factores clave que definen la aceptación de la misma; de acuerdo a Fuso, los costos de mantenimiento del eCanter son 30% menores y si tomamos en cuenta los ahorros en combustible (de hasta 1,000 dólares por cada

10,000 km, dependiendo de los precios del diesel y la electricidad, claro), una empresa que adquiera este camión podría amortizar el costo adicional de adquisición en tan solo tres años.

Sin lugar a dudas, es un momento impresionantemente interesante dentro de la industria del

**vocacional: MITSUBISHI FUSO ECANTER**



transporte y el Fuso eCanter es el pionero en llevar los vehículos cero emisiones a la producción en serie. Si Fuso logra que este camión sea atractivo desde un punto de vista económico, sin duda tendrá una ventaja enorme en este recién inaugurado segmento. Como dice el dicho, "el que pega primero, pega dos veces". 

# 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.





# KAISER DEL CAMINO

## MERCEDES-BENZ ACTROS

NO HAY UN CAMIÓN ALEMÁN QUE PUEDA COMPETIR CON EL MERCEDES-BENZ ACTROS EN CUESTIÓN DE AERODINÁMICA, EFICIENCIA EN EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE O COMODIDAD PARA EL CONDUCTOR. SIMPLEMENTE, SE TRATA DE UNO DE LOS MEJORES CAMIONES PARA LARGAS DISTANCIAS, ESPECIALMENTE CON LA LLEGADA DE LA SEGUNDA GENERACIÓN DE MOTORES, QUE LO HACEN HASTA 4% MÁS EFICIENTE. »



POR: **TRANSPORTE LATINO / MANUEL HUICI**

**E**l Mercedes-Benz Actros es un viejo conocido en Europa, donde ha recibido premios como el "Camión del Año" en 2009 y 2012 -año en que fue rediseñado- o el "Camión de la Década" en Gran Bretaña en 2010. Tristemente, Mercedes-Benz no compete en nuestras carreteras con los camiones de la estrella. Entre las características más apreciadas del Actros camión están una cabina de primera calidad y una construcción más que duradera; de hecho, el Actros es considerado uno de los camiones más confiables de 44 toneladas junto al Volvo FH; algo que se ve aún más fortalecido porque la garantía de la firma alemana es de las más largas del mercado.

Por si fuera poco, el Actros es el camión más eficiente en el segmento, cuyo rendimiento es solo comparable con el de los holandeses de DAF. Hace dos años que rediseñaron este camión, pero bien podría haber sido ayer; así de moderna y actual es la imagen del Actros, el cual está disponible como camión rígido o tractor con ejes 4x2, 6x2, 6x4 y 8x4. Además están disponibles cuatro

diferentes cabinas: ClassicSpace, StreamSpace, BigSpace y GigaSpace.

## DISEÑO

Llamativo a millas de distancia, sin duda la cabina del Actros es una de las más atractivas del mercado, disputando ese título con la Serie R de Scania. Especialmente con las modificaciones que le hicieron hace un par de años, las cuales le confirieron un aspecto más dinámico y musculoso. Y qué decir de la imponente parrilla atravesada por cuatro franjas horizontales coronada por la estrella de tres picos que se ha convertido en un sinónimo de lujo a lo largo y ancho del mundo. Pero no solo se ve bien de frente, también el perfil está muy bien logrado gracias a que las líneas fluyen de manera casi natural por el costado; esta buena imagen se ve reforzada por la defensa y los deflectores de viento de las puertas, que crean la impresión de ser una sola pieza. Rediseñado tras cientos de horas en el túnel de viento, el Actros tiene uno de los coeficientes aerodinámicos más bajos, lo cual reditúa en un menor consumo de combustible.

## POR DENTRO

Mercedes-Benz es una probablemente una de las marcas de automóviles de lujo más reconocidas y algo de ello ha pasado a su división de vehículos comerciales. Los interiores del Actros están entre los mejores del mercado. Hay mucho espacio dentro del camión y, gracias al piso plano, el conductor se puede mover con facilidad por la cabina. Para hacer más cómodo el trayecto el tablero está diseñado de una forma envolvente y está equipado con todos los controles



necesarios colocados al alcance de la mano y con una disposición intuitiva. El panel de instrumentos, materiales y disposición son muy atractivos, especialmente cuando se trata de las versiones más equipadas con grandes indicadores muy fáciles de leer, un panel de instrumentos ordenado y con acabados muy atractivos por todo el tablero. Si a eso le añades asientos de piel con los bordes en colores contrastantes, te darás una idea de porqué la cabina del Actros está entre las mejores del mundo. »»





del mundo: **MERCEDES-BENZ ACTROS**

Otro claro ejemplo de esto es que el área funcional de la cabina tiene acabados de antracita mientras que el techo, la parte posterior y la que rodea al copiloto están terminadas en un color beige claro. En cuanto a los materiales, hablamos de primer nivel, y lo mismo va para los acabados, que dan una sensación de durabilidad. El volante ancho es un poco controversial, pues algunas personas lo encuentran demasiado voluminoso, pero es cuestión de gustos. Por otro lado, el asiento del conductor es muy cómodo y gracias a la anchura extra es uno de los más grandes en su tipo. Hay cuatro versiones disponibles: rígido, con suspensión, con suspensión confort y con suspensión confort climatizado con función de masaje integrada.

Las camas son muy amplias y cómodas. En los modelos de cabina de 2.3 metros de ancho la cama mide 2000x750mm, mientras que en las cabinas de 2.5 metros las dimensiones se incrementan a 2200x750mm. La cama superior está disponible en dos tamaños: 2200 x 600 mm o 2200 x 750 mm. Una muy buena característica es que si el camión no está estacionado en una superficie completamente horizontal, la cama puede nivelarse utilizando un nivel. Hay tantos posavasos como puedas desear y también varios



compartimentos para guardar tus cosas estratégicamente colocados por toda la cabina.

### MOTORES Y TRANSMISIONES

Curiosamente, el apartado de los propulsores fue una de las pocas críticas que recibió el Mercedes-Benz Actros en el 2012, pues dentro del segmento de 44 toneladas su

BlueTec V6 de 510 HP en la versión más potente no tenía el poder necesario para desplazarlo rápidamente, simplemente no era rival en aceleración para un Scania Serie R o un Volvo FH. Y decimos era porque en Mercedes-Benz solucionaron esto con la incorporación de un V8 de 16 litros que eroga hasta 625 HP y 2,215 lb-pie. »

# MAXIMA PROTECCION

Para su motor, transmisión y el sistema de combustible



Hecho en EE.UU., zMAX Micro-lubricante® penetra en el metal para dispersar los depósitos perjudiciales de carbón. Esto ayuda zMAX

- Reducir el desgaste de las piezas vitales del motor
- Mejorar el rendimiento
- Reducir emisiones
- Prolongar la vida del motor
- Ayuda incrementar el millaje

EL ÚNICO PRODUCTO para su motor, sistema de combustible y transmisión, zMAX se puede utilizar en los motores diesel o de gasolina, transmisión automática o manual.



**zMAX**  
Micro-lubricant

www.zMAX.com

Advance  
Auto Parts

AutoZone

BENNETT  
Auto Supply

O'Reilly  
AUTO PARTS  
PROFESSIONAL. FIGHT PEOPLE.

Pepp Boys

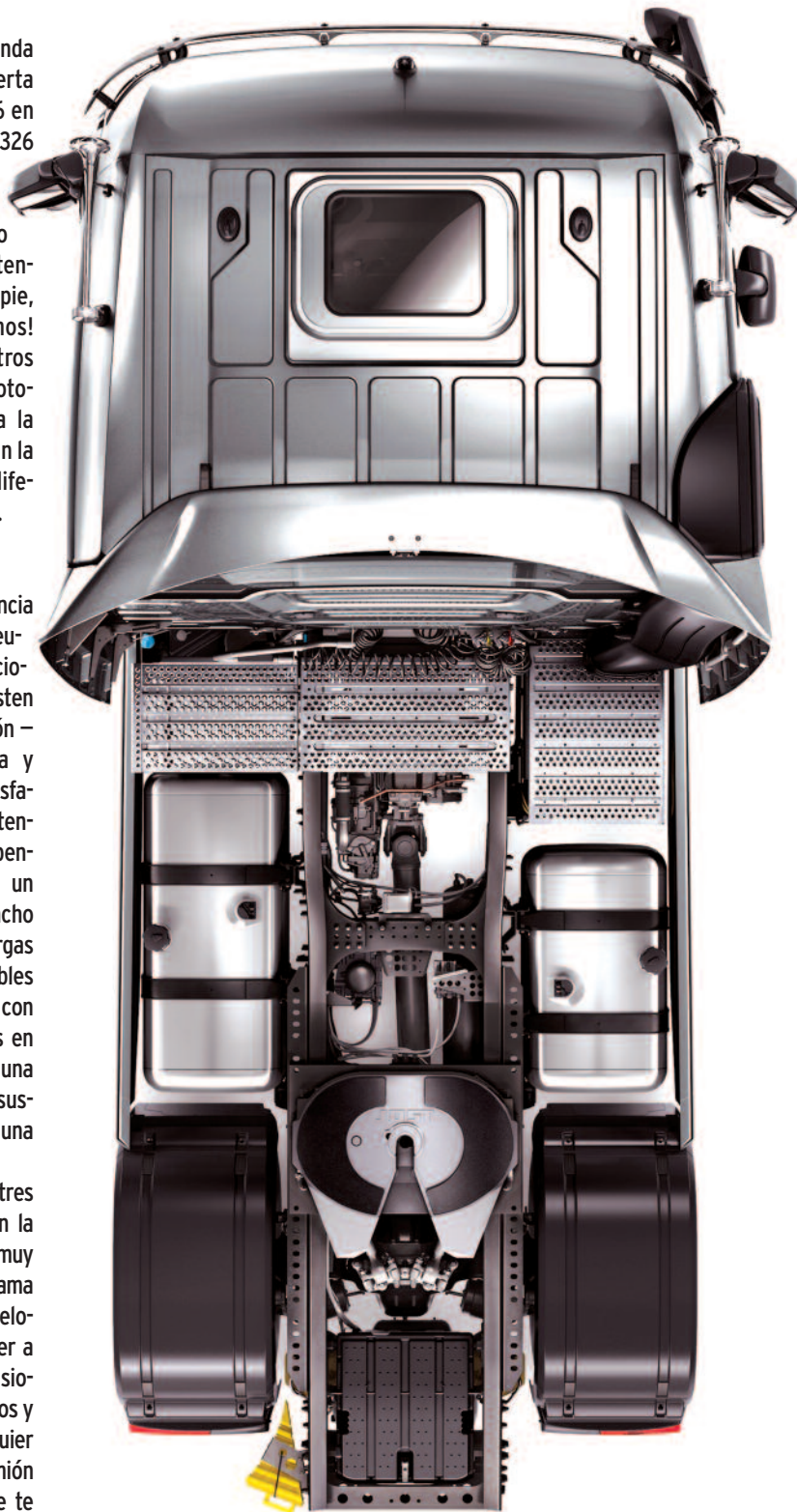
Walmart

A esto hay que sumarle que la segunda generación de motores incrementó la oferta en dos mecánicas más. La primera es un 6 en línea de 10.7 litros cuya potencia oscila de 326 a 428 HP y cuyo torque va de 1,250 a 1,550 lb-pie. La otra alternativa es otro 6 en línea pero con una cilindrada un poco mayor de 12.8 litros, el cual tiene una potencia y torque máximos de 510 HP y 1,850 lb-pie, respectivamente. ¡Ah, casi lo olvidamos! Todas estas mecánicas hacen que el Actros sea hasta 4% más eficiente que con los motores de primera generación. En cuanto a la transmisión, ahora todos los modelos llevan la automática PowerShift 3, pero con tres diferentes variantes de 8, 12 y 16 velocidades.


## COMPORTAMIENTO

Ir a bordo de un Actros es una experiencia más que cómoda gracias a la suspensión neumática que absorbe casi todas las imperfecciones del camino sin sobresaltos. Pero existen tres versiones disponibles para la suspensión – mecánica/mecánica, mecánica/neumática y neumática/neumática–, con las cuales satisface los requerimientos de estabilidad, resistencia al balanceo, estabilidad direccional, suspensión confortable y máxima tracción de un camión moderno. El ancho de vías más ancho permite al camión manejar mejor las cargas pesadas. Los ejes delanteros están disponibles con suspensión de acero o neumática y con varios rangos de peso. El número de hojas en los muelles varía de la carga total del eje, y una de las opciones más interesantes es una suspensión que optimiza el peso al utilizar solo una hoja parabólica en el eje delantero.

El freno de motor está controlado en tres diferentes etapas mediante una palanca en la columna de la dirección. El retardante es muy capaz y probará ser muy útil en una amplia gama de situaciones en las que debas reducir la velocidad. Gracias a este componente, ir al taller a ajustar los frenos se hace en muy pocas ocasiones y los discos de freno se mantienen frescos y fríos, perfectamente preparados para cualquier situación de emergencia. Además, el camión lleva una serie de ayudas electrónicas que te ayudan a mantener el control en todo momento, entre éstas se encuentra el control de crucero adaptativo, el asistente de abandono de carril, el control de estabilidad y el revolucionario Asistente Activo de Frenada, el cual inicia una frenada de emergencia automáticamente cuando detecta una posible colisión con objetos estacionarios o móviles en la trayectoria.



En conclusión, el Actros es un camión sumamente llamativo disponible en un buen número de configuraciones que lleva la tradición de confiabilidad germana un paso más allá, con una cabina más cómoda que nunca y con motores que cumplen con la norma Euro 6, que si bien no

son uno de los argumentos de venta más fuertes del camión en cuanto a potencia, sí lo son con las cada vez más estrictas regulaciones ambientales y del ahorro de combustible, especialmente porque son capaces de transportar cargas enormes sin hacer ningún drama. 

## EN DETALLE FICHA TÉCNICA

### MOTORES

- 6 en línea de 7.7 litros, 238 a 354 HP y 737 a 1,032 lb-pie
- 6 en línea de 10.7 litros, 326 a 428 HP y 1,250 a 1,550 lb-pie
- 6 en línea de 12.8 litros, 420 a 510 HP y 1,550 a 1,850 lb-pie
- V8 de 16 litros, 517 a 625 HP y 1,920 a 2,215 lb-pie

### TRANSMISIONES

- Automática PowerShift 3 de 8, 12 y 16 velocidades

### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Ballestas semielípticas
- Ballestas semielípticas y neumática
- Neumática

### SUSPENSIÓN TRASERA

- Ballestas semielípticas
- Ballestas semielípticas y neumática
- Neumática

■ V7-38-ARTCAR

**B.R.M.**  
.. Chronographes ..

■ V12-44-ARTCAR



C  
A R T  
R

  
**DAORO**

18117 Biscayne Blvd Aventura Florida 33160 TLF: 305-933-1358 / 305-933-1361

[www.daoromiami.com](http://www.daoromiami.com)



¿QUIERES SER

CA  
MIO  
NE  
RO?



# CONSEJOS DE SEGURIDAD PARA EL INVIERNO

UNO DE LOS MAYORES TIPS QUE TE PODEMOS DAR PARA MANEJAR DURANTE LA TEMPORADA INVERNAL ES: MANTÉN LA CALMA. SI SIENTES QUE ESTÁS TAN NERVIOSO POR LAS CONDICIONES EN QUE TIENES QUE MANEJAR QUE ESTÁS TEMBLANDO O REACCIONAS DE UNA MANERA RÍGIDA O SÚBITA, LO MEJOR QUE PUEDES HACER ES BUSCAR UN LUGAR SEGURO PARA ORILLARTE. EL MANEJO EN LA NIEVE REQUIERE DE QUE HAGAS MOVIMIENTOS FLUIDOS Y CALMADOS PARA MANTENER LA TRACCIÓN O RECUPERARLA EN CASO DE QUE PATINES. TAMBIÉN SE NECESITA QUE PIENSES RÁPIDAMENTE Y DE MANERA LÓGICA.

## PREPÁRATE MENTALMENTE

**L**as reacciones instintivas no suelen ser las adecuadas cuando manejas sobre nieve, hielo o lluvia. De manera natural uno quiere corregir una situación lo más pronto posible y regresar al curso deseado. Pero no quieres hacer esto cuando vas en caminos resbaladizos.

Debes recordar que cualquier frenado o movimiento brusco del volante incrementa la posibilidad de que pierdas tracción. Sin importar lo que pase, debes reaccionar suavemente; incluso si tienes que hacerlo rápido.


Ser proactivo es una herramienta poderosa y es la base de muchos consejos para manejar durante el invierno. Es importante tener un buen colchón para maniobrar todo el año, pero cuando las condiciones climáticas son adversas es elemental. Controlar el espacio frente a ti no es complicado, pero no olvides revisar tu espejo para ver qué sucede detrás. Si notas que hay alguien que va pegado a ti quizá tengas que reducir un poco la velocidad para que te rebasen.

Procura evitar que haya alguien manejando junto a ti. Varios choques mul-





El vehículo podrían haberse evitado siguiendo este sencillo consejo. Mantente alerta de las luces de freno de otros autos. Pon atención para ver si empiezan a derrapar, de modo que puedas identificar un punto resbaloso antes de llegar a él. No hagas movimientos súbitos. Acelera y decelera gradualmente. No cambies de carril ni hagas correcciones bruscas. La nieve y el hielo complicarán bastante tu capacidad de tener tracción. Ten mucho cuidado en las intersecciones, especialmente si te incorporas a la calle principal y no puedes ver lo que ocurre en ella. Muchas

personas no saben manejar en hielo o nieve y podrían llegar al cruce perdiendo el control de su auto. Si empiezas a derrapar, gira el volante en la misma dirección en la que se mueve la parte posterior del camión. No frenes, simplemente suelta el acelerador si necesitas bajar la velocidad para recuperar tracción. Cuando esto suceda, gira el volante en el sentido opuesto para enderezar tu vehículo. Después endereza el volante para recuperar el control del camión. Recuerda no acelerar o frenar bruscamente o perderás tracción una vez más. 

# UTILITARIA

## RAM PROMASTER CARGO

EL SEGMENTO DE LAS VANS DE CARGA VIVE SU MOMENTO MÁS INTERESANTE CON LA LLEGADA DE NUEVOS MODELOS, MEJOR HABITABILIDAD Y UN EQUIPAMIENTO MÁS COMPLETO. ESTO IMPLICA QUE LA COMPETENCIA ES CADA VEZ MÁS DURA Y, SI QUIERE MANTENERSE EN LA PELEA, RAM NECESITA MEJORAR LA COMODIDAD DE LA PROMASTER. »







POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

Cuando Fiat compró Chrysler en 2009, era solo cuestión de tiempo para que algunos modelos europeos llegaran a nuestro país. La ProMaster, que debutó en 2014, era uno de los vehículos más esperados por la industria del transporte, pues está basada en una leyenda entre las vans de carga europeas, la Fiat Ducato, de la cual se han vendido casi 5 millones. Y llegó al mercado en un momento en que este nicho no era peculiarmente interesante, lo cual ha cambiado radicalmente, pues hoy en día vemos vans de carga cuyas cabinas y equipamiento no tienen nada que envidiarle a los autos de pasajeros.

La ProMaster tiene varias características que uno busca en un vehículo de trabajo como eficiencia de combustible, capacidad de carga, facilidad de uso y, por supuesto, costo total de propiedad, por lo que es una excelente opción para negocios y flotas. Acorde con los tiempos, Ram pondrá a disposición del público múltiples opciones de personalización, para que puedas configurarla justo a tus necesidades. Eso sí, tras la llega-



da de la Transit de Ford y la Sprinter de Mercedes-Benz, en Ram necesitan ponerse las pilas y hacer más confortable esta van para no quedarse rezagados en un segmento cada vez más competido.

## DISEÑO

En la ProMaster la forma está completamente supeditada a la función, como es habitual en los vehículos de reparto. Entre lo más destacable del exterior está la posición de la cabina, que permi-

utilitario: **RAM PROMASTER CARGO**



te posiciones de asientos más altas y una mejor visibilidad, y que la defensa delantera tiene un diseño modular de tres piezas, lo que reduce los costos y el tiempo de reparación. Además, hay un pequeño escalón en las dos esquinas de la defen-

sa que facilita la limpieza del parabrisas.

La Ram ProMaster está disponible en siete configuraciones diferentes gracias a que hay dos alturas de techo (88.7" y 99.4"), cuatro distancias entre ejes (118, 136, 159 y 159 pulgadas) y cuatro

longitudes de carrocería (195, 213, 236, y 250 pulgadas). El área de carga puede ser de cuatro longitudes diferentes: 105.2", 122.8", 145.9" y 160.2". Esto nos da un volumen de carga con cinco posibilidades: 259, 304, 353, 420 y 463 pies cúbicos. >>



## INTERIOR

Algo que hace el conductor de cualquier vehículo de carga, independientemente de si tiene cuatro o dieciocho ruedas, es pasar muchas horas tras el volante. Razón por la cual la ergonomía es primordial en la cabina. Los asientos completamente ajustables facilitan encontrar una posición cómoda de manejo, algo a lo que también ayuda la dirección ajustable en altura y profundidad. Además, los asientos tienen varias características opcionales interesantes, pues hay unos que se ajustan automáticamente al peso del conductor y otros que giran 180 grados hacia adentro y 35 hacia fuera para facilitar el desplazamiento en la cabina. La capacidad de la ProMaster varía de dos a tres personas dependiendo de si pides el asiento del pasajero individual o de banca.

La van tiene radio AM/FM y reproductor de MP3 como equipamiento de serie, pero si vas a pasar mucho tiempo en ella te recomendamos pedir el sistema UConnect, el cual integra sonido, navegación y teléfono. Como se trata de un vehículo utilitario y no uno recreativo, la pantalla es de 5 pulgadas; pero tiene una función para responder mensajes de texto automáticamente sin usar las manos con hasta 18 mensajes diferentes



(“No puedo hablar ahora”, “Voy en camino”, “Necesito indicaciones”, etc). La pantalla, además, sirve para mostrar las imágenes de la cámara de reversa. Los instrumentos son de fácil lectura gracias a que el panel está debajo de un pequeño domo que le hace sombra y a que la retroiluminación es anaranjada. El resto de equipamiento de serie lo conforman una guantera con llave, varios posavasos, tomas de corriente y puertos USB. También hay un panel de control para manipular los seguros de las puertas y el control electrónico de estabilidad. >>



Apto para tu viaje diario

©2017 Hankook Tire America



**Laufenn**

Viaje con Estilo

**S FIT AS**

Neumáticos de ultra alto desempeño para cualquier clima

**G FIT AS**

Neumáticos turismo para cualquier clima



Hankook Tire America Corp. 333 Commerce Street, Suite 600, Nashville, TN 37201

[www.laufenn.com](http://www.laufenn.com)



Para el final dejamos lo más importante, el área de carga, la cual tiene una puerta corrediza del lado del pasajero y puede llevar otra igual del lado del conductor. El tamaño de estas es de 49 x 60 pulgadas para el modelo de techo bajo y de 49 x 70 pulgadas para los de techo alto. En el interior hay 17 anillos de sujeción con 1,000 libras de capacidad, las cuales se pueden plegar para mantener plano el piso, facilitando las maniobras de carga y descarga. Por su parte, las puertas traseras se abren hasta 260 grados, con lo que prácticamente tocan las paredes de la van.

### MOTORES Y TRANSMISIONES

Esta van de carga está disponible con dos mecánicas: un cuatro en línea EcoDiesel y un V6 de gasolina. El primero es un 3.0 litros de 174 HP y 295 lb-pie que están disponibles desde las 1,400 rpm, en el que la marca destaca un sensor de nivel de aceite que contribuye a alcanzar un intervalo de hasta 18,500 millas entre cambios de aceite. Nada mal para un segmento donde cada ida al taller representa tiempo perdido y, como bien dice el refrán, "el tiempo es dinero".



En este caso la potencia pasa al piso mediante una transmisión automática de seis velocidades.

El otro motor es el conocido Pentastar V6 de 3.6 litros con 280 caballos y 260 lb-pie, el cual está "casado" con una transmisión manual automatizada de 6 velocidades con control electrónico. La ProMaster tiene una impresionante capacidad de carga útil de hasta 5,145 libras y una capacidad de remolque máxima de hasta 5,100

libras. La clasificación de peso bruto combinado (GCWR por sus siglas en inglés) para el EcoDiesel de 3.0 litros es de 12,500 libras, mientras que para el V6 de 3.6 litros es de 11,500 libras.

### SEGURIDAD

Que hablemos de un vehículo utilitario no quiere decir que se deje de lado la seguridad. Por eso es que la ProMaster tiene seis bolsas

**EN DETALLE**  
FICHA TÉCNICA  
MOTORES

- 4 en línea de 3.0 litros, 177 HP y 295 lb-pie
- V6 de 3.6 litros, 280 HP y 260 lb-pie

**TRANSMISIONES**

- Automática de 6 velocidades
- Automatizada de 6 velocidades

**SUSPENSIÓN DELANTERA**

- Independiente tipo McPherson


**SUSPENSIÓN TRASERA**

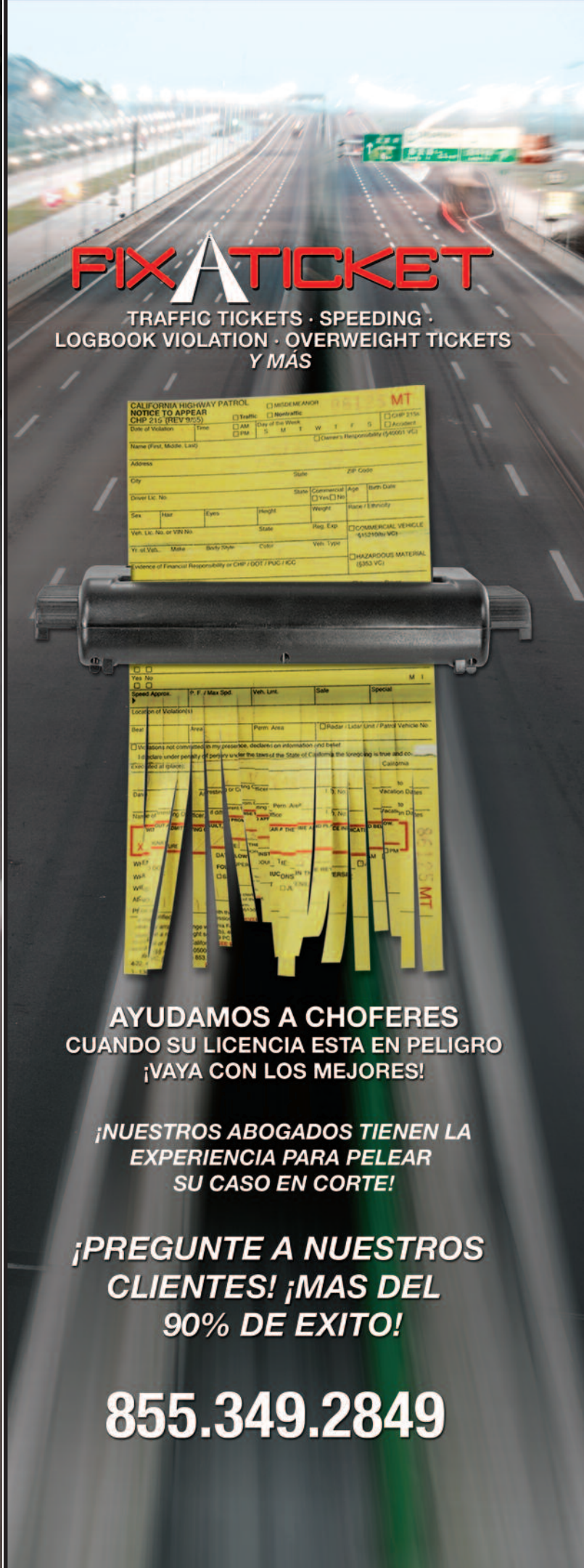
- Muelles parabólicos

**PRECIO**

- Desde \$29,995



de aire como equipamiento estándar (conductor, pasajero, cortinas laterales y para la pelvis y tórax), con otras disponibles de manera opcional (rodillas). Para minimizar las ocasiones de poner a prueba los sistemas de seguridad pasiva la van equipa un control electrónico de estabilidad activo de 4 canales (control independiente de las 4 esquinas del vehículo) que te ayuda a mantener el control en condiciones exigentes o adversas, como en carreteras mojadas, nevadas o con hielo, en giros bruscos y maniobras evasivas. 



**FIX A TICKET**

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



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

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

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

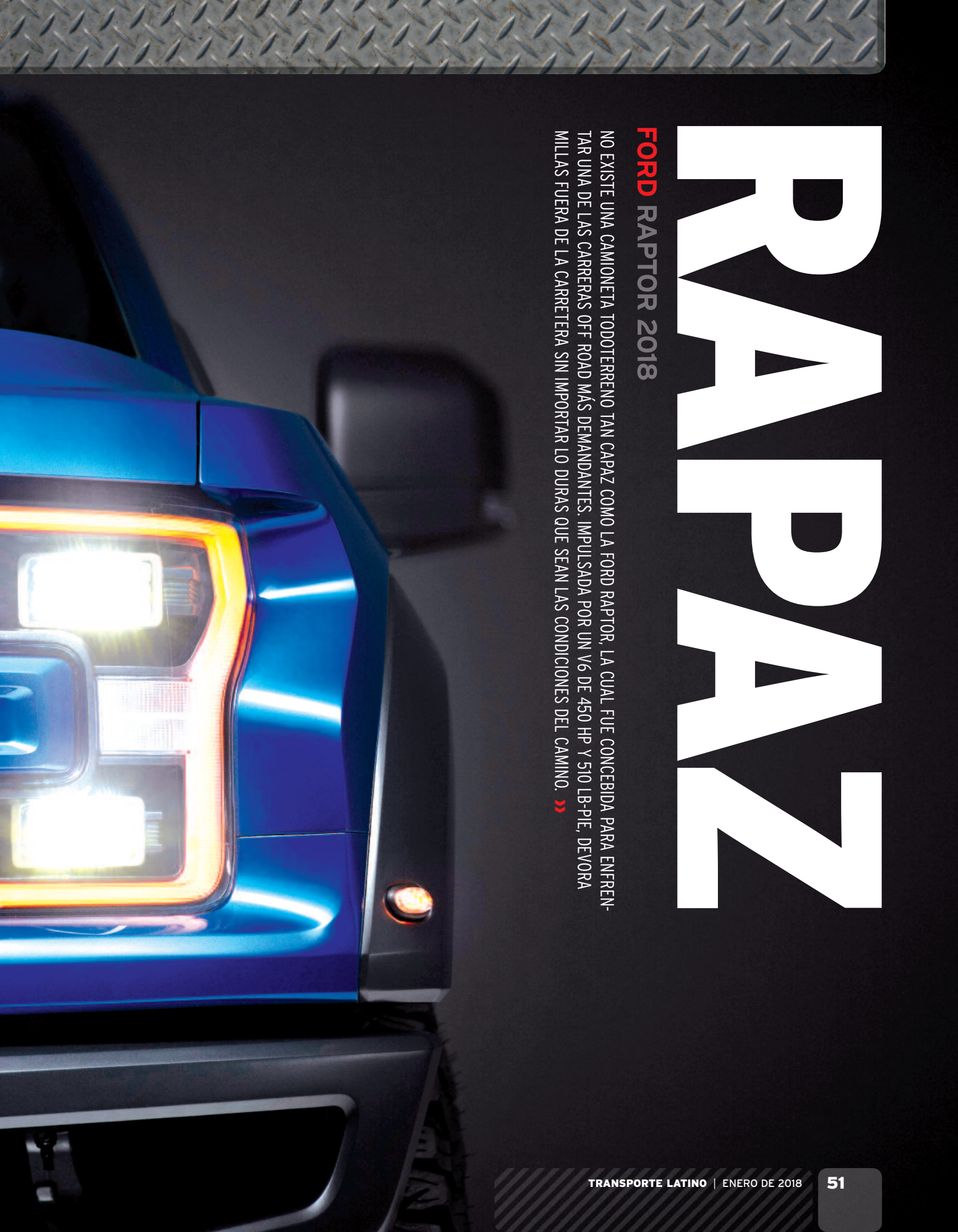
**855.349.2849**



# RAPAZ

## FORD RAPTOR 2018

NO EXISTE UNA CAMIONETA TODOTERRENO TAN CAPAZ COMO LA FORD RAPTOR. LA CUAL FUE CONCEBIDA PARA ENFRENTAR UNA DE LAS CARRERAS OFF ROAD MÁS DEMANDANTES. IMPULSADA POR UN V6 DE 450 HP Y 510 LB-PIE, DEVORA MILLAS FUERA DE LA CARRETERA SIN IMPORTAR LO DURAS QUE SEAN LAS CONDICIONES DEL CAMINO. >>





POR: TRANSPORTE LATINO / MAURO BECERRA

**S**i hay una pickup que ha entusiasmado por igual a fanáticos y periodistas desde su lanzamiento en el 2010 esa es la Ford F-150 Raptor, una camioneta diseñada para correr la legendaria carrera Baja 1000, impulsada en un principio por el viejo V8 de 5.4 litros y más tarde por un mejorado ocho cilindros de 6.2 litros. Es LA pickup cuando se habla de pesos pesados corriendo por el desierto a toda velocidad. A pesar de que tendríamos una Raptor primera generación sin problema alguno, Ford la renovó hace un par de años para hacerla aún más capaz.

En 2016 la Raptor fue sometida a una rigurosa dieta que incluyó una nueva carrocería de aluminio, chasis de acero de alta resistencia, mejores interiores y, aunque era de esperarse, un motor EcoBoost bajo el cofre. Esto último quizá le cueste algunos puntos entre los fanáticos de hueso colorado de los V8, aunque se dice que el V6 de 3.5 litros que la impulsará será aún más potente que éste; es decir, que tendrá más de 411 HP y 434 lb-pie. Para mandar toda esta manada a las cuatro llantas,



camioneta: **FORD RAPTOR 2018**



habrá una transmisión automática de diez velocidades y una caja reductora controlada por un sistema de Gestión de Terreno.

Pero la clave es que el nuevo V6 y la carrocería hicieron la Raptor 500 libras más ligera, que si bien es un poco menos de peso perdido que las 700 libras de las que se deshizo la F-150 tradicional, no es poca cosa si consideramos que lleva un chasis reforzado. Sí, aún más reforzado que el ahora más resistente que utiliza la F-150. Otras mejoras incluyen un sistema de escape doble, amortiguadores FOX con mayor recorrido y las llantas BFGoodrich All-Terrain K02.

Para 2018, Ford renovó considerablemente la F-150 "normalita", pero su hermana salvaje permaneció casi sin cambios. La corta lista de modificaciones incluye un nuevo diseño para la puerta de la caja (dependiendo de la versión aparece "F-150" o "FORD" estampado en la superficie), así como nuevas luces de freno. Además hay dos nuevos colores para la carrocería, Rojo Carrera y Gris Plomo, y uno que se fue al olvido, el Gris Avalanche. Otra de las novedades es un estéreo Bang & Olufsen de 10 bocinas que reemplaza al Sony que llevaba hasta el modelo 2017. >>





## DISEÑO

Un vistazo basta para saber que la Raptor es una "chica muy, pero muy mala". Todo empieza con el mismo lenguaje de diseño de la F-150 2015, aunque la camioneta es seis pulgadas más ancha para mejorar la estabilidad. Ambas defensas están lejos del piso para proveer inmejorables ángulos de ataque y salida -y lleva una plata protectora bajo el motor para esa ocasional piedra que se cruza en el camino-. Los faros llevan focos de LED que iluminan más que los de halógeno, ideales para cuando ruedas en el desierto.

Los largos estribos continúan a los costa-



dos, al igual que las enormes salpicaderas. Por atrás, la Raptor recibió un tratamiento muy similar al de la F-150, al final del día está basada en ella, pero con unas enormes letras

## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTOR

- EcoBoost V6 de 3.5 litros con 450 HP y 510 lb-pie

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente de doble horquilla

#### TRANSMISIÓN

- Automática de 10 velocidades

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos

que dicen FORD de lado a lado de la puerta. El escape doble es una novedad que ayuda a darle una apariencia más balanceada a esta camioneta.

## INTERIOR

Entre los cambios más importantes en la cabina hay asientos de piel con insertos de ante, una consola superior mejorada con seis interruptores y controles para el quemacocos, manetas de cambio tipo F-1 detrás del volante -también forrado de piel y ante-, y algunos toques de fibra de carbono por el habitáculo. Como era de esperarse, el panel de instrumentos digital de la F-150 también está aquí, desplegando más información de la que uno puede procesar. Como habíamos vaticinado, Ford tendrá disponibles dos tipos de cabina: SuperCab y SuperCrew (extendida y Crew en idioma no marketing de Ford). >>



BUGATCHI




## MOTOR Y TRANSMISIÓN

Probablemente la mayor novedad de este modelo es el V6 EcoBoost de segunda generación con doble turbo con 450 HP y 510 lb-pie, un incremento modesto respecto al pasado V8 en cuanto a potencia, pero nada despreciable respecto al torque; pero algo muy interesante es que el motor consume menos gasolina -aunque no creemos que quien se compra una Raptor esté muy preocupado por las mpg que obtiene-. Pero para quienes aman los números, las cifras declaradas por Ford son 15 mpg en ciudad, 18 en carretera y 16 combinadas. Como ya mencionamos, "casada" con este motor habrá una caja automática de 10 relaciones con cambios al volante; ésta no solamente ayudará a hacer la camioneta más eficiente en cuanto a consumo de combustible, sino que facilitará seleccionar la velocidad ideal al rodar despacio o rápido.

Para que la suspensión de la nueva Raptor



estuviera a la altura del chasis, Ford reemplazó los amortiguadores FOX Racing de 2.5" por unos de 3 pulgadas, más confiables y duraderos. Por supuesto, aún no hay nada oficial

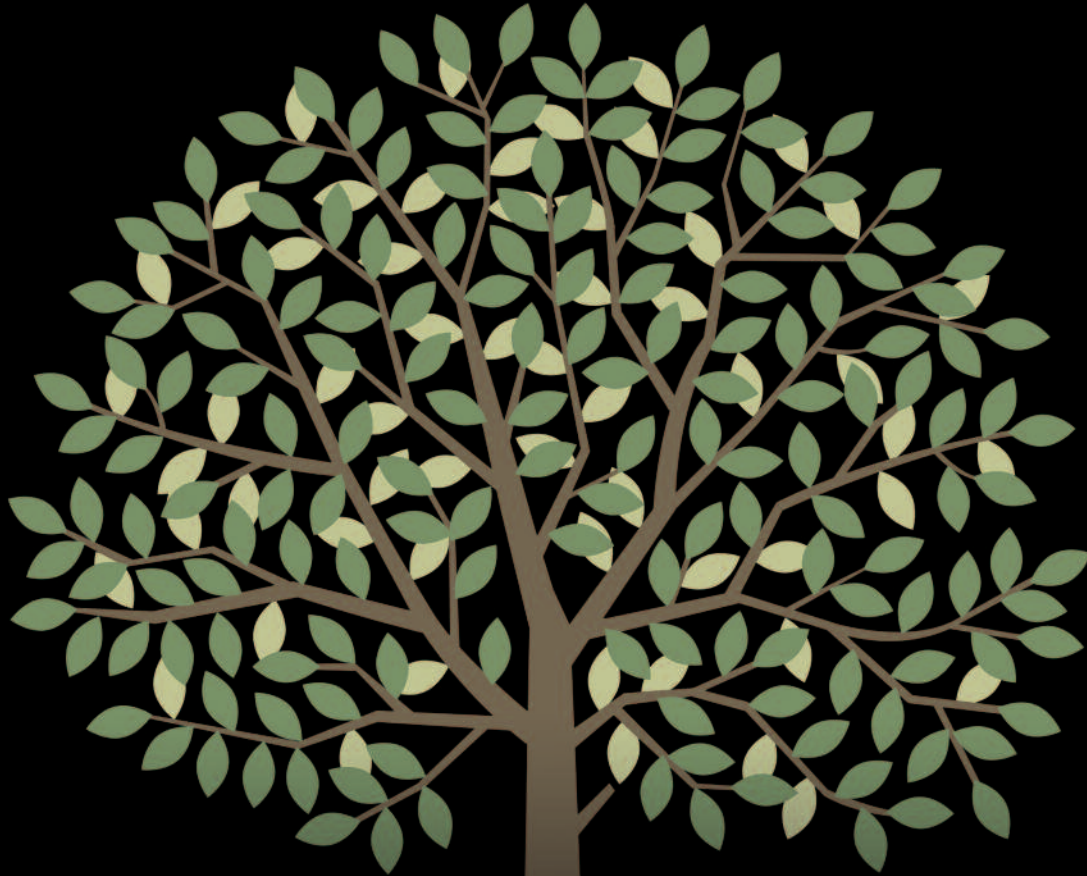
sobre el precio, aunque lo más probable es que ronde los cincuenta y poco mil dólares, pues la anterior generación de la Raptor arrancaba en poco más de \$51,000. 



camioneta: **FORD RAPTOR 2018**

# WHY ADVERTISE WITH ARBOL PUBLISHING

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



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

*automundo*

MAGAZINE  
TRANSPORTE  
LATINO

MODA

ESTILOHOGAR

¿Que pasa?  
VEGAS



## HISPANIC DEMOGRAPHICS

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

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

ARBOL  
PUBLISHING





## GUÍA DE COMPRA VOCACIONALES

# LOS

NO DEBE SER NADA SENCILLO DISEÑAR UN CAMIÓN PARA COMPETIR EN EL SEGMENTO DE LOS CAMIONES VOCACIONALES, PUES SE TRATA DE VEHÍCULOS QUE DEBEN SER CAPACES DE MOVER CARGAS MUY PESADAS, RODAR POR TERRENOS ACCIDENTADOS Y, EN MUCHAS OCASIONES, MOVERSE EN ZONAS DE CONSTRUCCIÓN, DONDE RECIBEN GOLPES POR TODOS LADOS.

# Magníficos

POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

**A** esto hay que sumarle que también necesitan ponerle atención al tema de la eficiencia en el consumo de combustible, pues si bien no recorren ni de cerca las distancias que otros camiones, hay que cumplir normas ambientales.

Además, si tomamos en cuenta que no todo el mundo necesita la potencia de un motor de 15 litros, no es ninguna sorpresa que en los últimos años hayamos visto la aparición de propulsores más pequeños, que no por ello menos potentes, pero sí más eficientes.

Al tratarse de un nicho muy competido, existen varios modelos en el mercado de casi todos

los fabricantes. Volvo, Mack, Peterbilt, Kenworth, Freightliner, International, Western Star... ¿cómo elegir el más indicado para tu negocio? Esa es una respuesta a la que solo tu puedes llegar, ya que nadie conoce las necesidades individuales de tu empresa mejor que tú. Sin embargo, te presentaremos siete camiones muy interesantes para que evalúes si alguno de ellos es el indicado para ti. »



# INTERNATIONAL SERIE HX

La Serie HX está compuesta por cuatro diferentes modelos disponibles en configuración de eje adelantado o retrasado y con cofre corto o largo. Es un camión con el cual International busca retomar el liderazgo del segmento vocacional. Un menor peso, más resistencia y motores potentes aseguran que podrás realizar todo el trabajo que necesites sin perder tiempo en el taller o dividiendo la carga. Con cuatro diferentes modelos, hay uno para cada necesidad. El diseño exterior incluye estilizados faros de halógeno con luces de LED. El cofre desciende y se hace angosto hacia el frente para proveer una mejor visibilidad, mientras que una línea elevada de visión en el centro del cofre



le ayuda a los conductores a orientarse.

Para mantener bajo el peso lleva un cofre Metton de tres piezas -más ligero que los de fibra de vidrio-, la cabina está construida en aluminio y los rieles de 12.5 pulgadas del bas-

tidor ofrecen toda la resistencia de los bastidores dobles de 10 pulgadas, pero con un menor peso. Los pasos de rueda de 40 grados permiten una buena maniobrabilidad, mientras que las salpicaderas anguladas le dan



**EN DETALLE**  
FICHA TÉCNICA

**MOTORES**

- Cummins ISX15 con 450 a 600 HP y 1,650 a 2,050 lb-pie
- Navistar N13 con 370 a 430 HP y 1,350 a 1,550 lb-pie

**TRANSMISIONES**

- Manual: Eaton 8LL de 18 velocidades
- Automatizada Eaton UltraShift+ VMS, VCS, MXP, VXP
- Automática Allison 4000, 4500 y 4700

**SUSPENSIÓN DELANTERA**

- Multihoja
- Muelles parabólicos
- Tipo slipper

**SUSPENSIÓN TRASERA**

- Chalmers
- Hendrickson RT, RS y R
- Hendrickson HMX, HAS, PRIMAAX y PAX Tridem

mayor espacio a las llantas. Para un manejo más confortable, la Serie HX está equipada con suspensión neumática en la cabina, la cual lleva resortes de 52 pulgadas.

Para impulsar los cuatro modelos hay dos motores. El primero es un Navistar N13 con 370 a 430 HP y 1,350 a 1,550 lb-pie, el cual

está disponible para el HX515 y HX615. La segunda opción es un Cummins ISX15 con 450 a 600 HP y 1,650 a 2,050 lb-pie, el cual impulsa al HX620 y al HX520. Están disponibles transmisiones manuales Eaton de 18 velocidades, varias automatizadas Eaton UltraShift Plus y tres automáticas Allison.

El interior de la Serie HX fue diseñado ergonómicamente para ofrecer más espacio al conductor. Manijas contorneadas le dan espacio extra para la cadera y para guardar cosas, y la consola central está inclinada hacia el conductor para alcanzar fácilmente los controles. La columna de la dirección es ajustable en altura y profundidad para que logres una posición cómoda de manejo sin importar cuánto midas o peses. Además, los indicadores están diseñados y colocados para proveer una excelente visibilidad e información vital con un solo vistazo. Por último, lleva iluminación de LED de serie, al igual que el sistema de aire acondicionado, y ventanas y seguros eléctricos. 



# KENWORTH T880

**K**enworth se refiere al T880 como el camión más versátil que jamás ha salido de su línea de montaje, diseñado especialmente para afrontar las tareas más variadas, que se siente tan cómodo acarreando 140,000 libras a través de las Montañas Rocallosas como circulando por las calles de una ciudad transportando combustible. Entre las muchas características destacables están el parabrisas panorámico para una mejor visibilidad, el triple aislamiento sonoro y las robustas puertas de la cabina que la hacen muy silenciosa, un cofre de

cinco piezas para repararlo más rápido y fácilmente, embrague hidráulico asistido por aire, faros reflejantes, gran maniobrabilidad y ejes que se elevan, algo muy apreciado en el sector vocacional. Todo esto envuelto en la apariencia ruda que caracteriza a Kenworth. Disponible con dos cabinas con BBC de 122.5" y de 116.5, puedes elegir entre una amplia gama de opciones para configurar el camión a tus necesidades operación y volumen de carga. Incluso está la posibilidad de pedir una cabina dormitorio para aumentar la flexibilidad del camión. >>



# 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](http://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"/>

**TRANSMISIONES**

- Eaton Fuller FR016210C de 10 velocidades
- Eaton Fuller automática o manual de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades
- Allison automática de 5, 6 y 7 velocidades

**SUSPENSIÓN TRASERA**

- Reyco 102
- Kenworth
- Neway
- Hendrickson
- Chalmers

**MOTORES**

- PACCAR PX-9 de 260 a 450 HP y 720 a 1,250 lb-pie
- PACCAR MX-11 de 355 a 430 HP y 1,250 a 1,500 lb-pie
- PACCAR MX-13 de 380 a 500 HP y 1,450 a 1,850 lb-pie

- Cummins ISX12 de 310 a 425 HP y 1,150 a 1,650 lb-pie
- Cummins ISX15 de 400 a 600 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie

**SUSPENSIÓN DELANTERA**


- Muelles multihoja



La cabina del T880 tiene un diseño bastante agradable y está disponible en dos colores, beige y gris, con diferentes tipos de acabados. El panel de instrumentos tiene un acomodo que hace fácil la lectura de los nueve medidores. También encontrarás los nuevos interruptores del tablero que fueron presentados en el T680. El tablero incluye el sistema de navegación NavPlus, con conexión a tu teléfono vía Bluetooth y reconocimiento de comandos de voz. Los asientos tienen un sistema de suspensión neumática que se ajusta automáticamente al peso del conductor. Las puertas son muy gruesas, pero como están fabricadas en aluminio estampado, resultan ligeras y muy durables; de hecho pueden soportar hasta 400 libras. El diseño de la puerta hace que el aire fluya de manera suave alrededor de la cabina y minimiza el ruido que causa la turbulencia del viento.



El T880 es un camión vocacional pensado para el segmento de la construcción o servicios municipales, el cual tiene disponibles tres motores Paccar (MX-9, MX-11 y MX-13), y

tres Cummins (ISX12, ISX15 y el ISX12-G de gas natural). En cuanto a las transmisiones, hay disponibles manuales y automáticas Eaton Fuller, y Allison automáticas. 



## ¿SERVICIO o SEGURIDAD? **ELIJA AMBOS.**

**Vemos a la seguridad de forma diferente.** Es nuestra primera prioridad. De hecho, vemos al servicio en neumáticos de forma diferente. Y usted también lo hará. Contamos con más de 200 locales y 1500 camiones de servicio en Estados Unidos y Canadá para brindarle la tranquilidad de estar rodando sobre neumáticos que han recibido servicio de expertos. En nuestro taller o en la ruta, estamos acercando algo nuevo al servicio en neumáticos: SERVICIO.

GENUINA • COMPLETA • CONFIABLE

1-844-68-TIRES • [gcrtires.com/service](http://gcrtires.com/service)

**GCR**  
TIRES & SERVICE



# VOLVO VHD

**E**l VHD es uno de los vehículos más robustos y apreciados de su nicho, está disponible en dos versiones: VHD y VHD 430, las cuales se ofrece con cabina de día y dormitorio. Tiene una configuración de cabina sobre motor que le da una imagen robusta y una postura decidida. El cofre está fabricado en un material ligero y tiene un diseño que, además de proveer buena visibilidad, le ayuda a ser más aerodinámico. Gracias a un diseño relativamente flexible, el VHD permite montar fácilmente diferentes carrocerías o cualquier conversión que quieras hacerle.

La cabina es muy espaciosa y la calidad de la construcción es la mejor del mercado. El



tablero está diseñado ergonómicamente y todos los controles están colocados de manera que sea fácil alcanzarlos. El panel de instrumentos central tiene indicadores grandes y

redondos, además de una pantalla con información. La columna de la dirección puede ajustarse en altura y extensión, además de que puede moverse fuera de tu camino para que no tengas



**EN DETALLE**  
FICHA TÉCNICA

**MOTORES**

- Volvo D11 de 325 a 425 HP y 1,250 a 1,550 lb-pie
- Volvo D13 de 375 a 500 HP y 1,450 a 1,850 lb-pie

**TRANSMISIONES**

- Manuales Eaton Fuller de 10, 13 y 18 velocidades
- Automatizada Volvo I-Shift de 12, 13 y 14 velocidades
- Automáticas Allison de 5 y 6 velocidades

**SUSPENSIONES DELANTERAS**

- Ballestas parabólicas y de hojas múltiples


**SUSPENSIONES TRASERAS**

- Volvo T-Ride y PRIMAAX EX
- Hendrickson HAS, HAULMAAX, RT y PRIMAAX Tridem

que contorsionarte al bajar o subir al camión. Los grandes y cómodos asientos están entre los mejores de la industria. Hay dos tipos disponibles: Standard y Comfort. Los descansabrazos están como un opcional para cualquiera de los dos tipos de asiento.

El motor D13 entrega entre 375 y 500 HP con un torque de entre 1,450 y 1,750 lb-pie. Para una mejor economía de combustible y funcionamiento, el D13 utiliza un turbocargador de geometría variable. Por su parte, el D11 tiene un rango de potencia de 325 a 425

caballos de fuerza y un par motor que oscila entre las 1,250 y 1,550 lb-pie. Las transmisiones son manuales, automáticas o robotizadas, incluyendo la Volvo I-Shift, cajas Eaton Fuller y automáticas Allison.

El Volvo VHD lleva la suspensión neumática de la marca, la cual hace que el trayecto sea cómodo al no transferir las irregularidades del camino. Para reducir al mínimo el "bamboleo" del camión y las sacudidas fuertes, Volvo añadió amortiguadores laterales. También hay bolsas de aire en la parte posterior de la cabina, montadas afuera de los rieles del marco para mejorar la estabilidad y reducir el movimiento lateral de la carrocería. 



# WESTERN STAR 4800

**E**l Western Star 4800 es un camión que tiene un gran desempeño con uno de las distancias BBC más cortas del mercado. Puede configurarse para funcionar trabajar en la industria minera, maderera, minera, petrolera, de construcción o de reparto, entre otras. El hecho de ser ensamblado a mano es una de las razones que le confieren una alta calidad, además, de los materiales utilizados en su construcción, los cuales son a la vez altamente resistentes y livianos. La larga vida está asegurada gracias a que la cabina se fabrica con lámina de acero galvanizado. Western Star tiene dis-

ponible el 4800 en tres versiones, SB, SF y TS, es decir, set-back, set-forward y twin steer; ofreciendo esa versatilidad que caracteriza a la marca y que le permite adaptar cada camión a las necesidades de cada cliente.

El espacio para las piernas es amplio, al igual que el destinado a guardar cosas o el que hay entre los asientos; además, resulta muy silencioso -algo que se agradece tras largas horas al volante-. Lleva paneles de puertas con grandes espacios para almacenar cosas al tiempo que te proveen de manijas extra para hacer más fácil la entrada y salida del camión; algo a lo que tam-



bien ayuda que la apertura de las puertas del 4800 sea la más amplia del mercado

El corazón es un Detroit Diesel DD13 de seis cilindros en línea y 781 pulgadas cúbicas de cilindrada (12.8 litros). La potencia de éste oscila entre los 350 y los 505 hp y el torque es de entre 1,250 y 1,850 lb-pie. Este propulsor está equipado con la tecnología BlueTec para el control de emisiones contaminantes. Otra gran ventaja es que, además de ser más

#### MOTORES


- Detroit Diesel DD13 de 350 a 505 HP y 1,250 a 1,850 lb-pie

#### TRANSMISIONES

- Manual Eaton Fuller de 7, 10, 11, 13, 15 y 18 velocidades
- Automatizada Eaton Fuller UltraShift PLUS
- Automáticas Allison 3000, 4000, 4500, 4700



limpio, reduce el consumo de combustible en un 5%, lo cual se puede traducir en ahorros de miles de dólares al año.

En cuanto a las transmisiones, el Western Star 4800 viene de serie con la Eaton Fuller manual de 7 a 18 velocidades y está disponible como opción una automatizada también de Eaton o algunas automáticas de Allison, las cuales se han vuelto una de las más solicitadas debido a la comodidad y beneficios que ofrece al no tener que preocuparte por cambiar de velocidades. Todos estos elementos hacen del Western Star 4800 una excelente opción para quien invertir en un camión que cumpla con sus necesidades. 

**SUSPENSIÓN DELANTERA**

- Taperleaf y Flatleaf

**SUSPENSIÓN TRASERA**

- AirLiner™, Hendrickson, Chalmers, Neway, Reyco y TufTrac

EN DETALLE  
FICHA TÉCNICA

PROTÉJASE CONTRA EL AUMENTO DE LA ELECTRICIDAD



¡SEA DUEÑO DE SUS PANELES SOLARES!

\$0 DOWN • \$0 INSTALACIÓN • 30% TAX CREDIT  
PLANES A 20 AÑOS



¡PÍDALOS YA!

[www.QuieroPanelesSolares.com](http://www.QuieroPanelesSolares.com)

INSTALAMOS LO MEJOR





# MACK GRANITE

**S**i estás buscando un camión con un ensamblado y materiales de calidad que le den una gran durabilidad, entonces te conviene echarle un vistazo al Mack Granite, un vocacional confiable y duradero diseñado para transportar desechos o cargas de peso mediano y para varias aplicaciones en el ramo de la construcción. Está disponible en modalidades de eje adelantado o retrasado, lo que le brinda una mayor versatilidad; a lo que también ayudan los nueve bastidores y la basta gama de transmisiones disponibles.

La cabina es muy amplia, con mucho espacio

para la cabeza y las piernas. El aislamiento acústico es bastante bueno y se ve un diseño bastante más trabajado que lo que uno esperaría en un camión destinado a trabajo rudo. Los materiales son duros, para una mayor durabilidad, pero la ergonomía es buena, con la mayoría de los controles justo donde esperas encontrarlos. Los asientos son confortables y ajustables; así como suspensión neumática que absorbe bastante bien las irregularidades del camino. El volante tiene un diseño de dos rayos con algunas partes metálicas que lo hacen atractivo; además, es ajustable en altura y profundidad. >>





# PONTE EN MARCHA

## CON UN MES GRATIS DE PREPASS

Con un mes gratis\* de PrePass, la solución probada para saltar las estaciones de pesaje y casetas de peaje, podrás comenzar a ahorrar tiempo, combustible y dinero. ¡Pruébalo hoy!

**877-836-8412**  
**[prepass.com/regalo](http://prepass.com/regalo)**

Utilizar el código **"Transporte"** por un mes gratis.\*

\*Oferta válida sólo para los clientes de PrePass por primera vez y no incluye el servicio de pago por peaje. Servicio dependiente de la aprobación de la solicitud. Los transportistas y operadores deben cumplir con la puntuación mínima de seguridad del Sistema de Selección de Inspección para calificar para PrePass. Los solicitantes calificados recibirán un transpondedor de servicio y un mes de servicio sin costo inicial. El servicio puede ser cancelado en cualquier momento. Al final del período de prueba, el servicio se renovará automáticamente a las tarifas regulares de PrePass. Al finalizar el servicio, el transpondedor debe ser devuelto dentro de 30 días a PrePass o se calculará un cargo por el equipo de \$100.



#### MOTORES

- Cummins ISX15 con 450 a 600 HP y 1,650 a 2,050 lb-pie
- Navistar N13 con 370 a 430 HP y 1,350 a 1,550 lb-pie

#### TRANSMISIONES

- Manual: Eaton 8LL de 18 velocidades
- Automatizada Eaton UltraShift+ VMS, VCS, MXP, VXP
- Automática Allison 4000, 4500 y 4700

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Multihoja
- Muelles parabólicos
- Tipo slipper

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Chalmers
- Hendrickson RT, RS y R
- Hendrickson HMX, HAS, PRIMAAX y PAX Tridem




El panel de instrumentos es muy fácil de leer e incluye varias luces de advertencia, un medidor de la temperatura del aceite, un voltímetro digital y un indicador que advierte si algo de agua se coló al tanque de combustible. Está equipado con varios compartimentos para almacenar cosas entre los que hay posavasos y una consola dividida en tres arriba del asiento. Además, si el trabajo exige que pases una noche fuera de casa, no hay mayor problema gracias a que tiene disponible una cabina dormitorio.

El Granite está disponible con dos opciones de motores: MP7 y MP8. El MP7 eroga entre 325 y 405 HP, mientras que el MP8 se mueve un poco más arriba, entre los 415 y 505 HP. En cuanto a la transmisión, hay varias disponibles varias manuales Eaton Fuller, una automatizada Mack mDrive HD y una automática Allison Serie RDS.

El chasis del camión fue desarrollado para soportar las condiciones más exigentes y, a pesar de su sólida naturaleza, fue construido utilizando materiales ligeros. Lleva una suspensión neumática montada diseñada para proveer mayor amortiguación, estabilidad y reducir la vibración; aún así, la verdad es que no le vendría mal un poco más de soporte,



pues las irregularidades del camino se pueden llegar a resentir en la espalda a pesar de la suspensión neumática. La dirección se siente bien, pero quizá podría ser un poco

más responsiva, aunque esto tal vez se deba a que está fabricada pensada en los agrestes terrenos que enfrenta un camión que se vive fuera del camino. 



DR  
**DAORO**

18117 BISCAYNE BLVD. AVENTURA, FL 33160  
TLF: 305-933-1358  
WWW.DAOROMIAMI.COM



# PETERBILT 567

**E**l 567 lleva una nueva cabina de aluminio construida de una manera reforzada, para asegurar la durabilidad de la misma incluso bajo las condiciones de trabajo más demandantes. Para ello colocaron estratégicamente varios refuerzos de acero en la parte superior de los postes, así como en las esquinas traseras, los cuales aumentan la fuerza y optimizan la rigidez. El nuevo cofre Metton es bastante resistente gracias a la elasticidad de sus materiales, pudiendo absorber impactos que lo abollarían o cuartearían si estuviera fabricado de manera diferente. En cuanto al sistema de apertura del cofre, lleva una protección que dirige la energía alrededor del módulo de enfriamiento en caso de un impacto. Tiene un excelente sistema de iluminación diseñado para mejo-



rar la visibilidad en el camino. El 567 está disponible en dos configuraciones BBC, de 121 y de 115 pulgadas, para uso de día o con diferentes camas retráctiles. Por otro lado, el 567 puede ser ordenado con una amplia variedad de componentes de uso rudo y en diversas configuraciones que aumentan la

capacidad de carga y optimizan la distribución del peso y está disponible con eje delantero de giro sencillo, tándem o tridem, así como una amplia variedad de ejes de carga.

La novedad este año es la incorporación del Paccar MX-11, el cual tiene una potencia máxima de 430 HP y un par motor de 1,500



**EN DETALLE**  
FICHA TÉCNICA

**TRANSMISIONES**

- Fuller manual de 9 a 19 velocidades
- Fuller automatizada de 10, 13 o 18 relaciones
- Allison automática de 4, 5 o 6 cambios

**SUSPENSIÓN DELANTERA**

- Muelles multihoja
- Peterbilt AirTrac

**SUSPENSIONES TRASERAS**

- Peterbilt Air Leaf, FLEX Air, Low Air Leaf y Air Trac
- Reyco 79KB, 102 y 102AR
- Hendrickson HMX y RT
- Chalmers 854
- Neway ADZ


**MOTORES**

- Paccar PX-9 de 260 a 450 HP y 720 a 1,250 lb-pie
- Paccar MX-11 de 355 a 430 HP y 1,250 a 1,500 lb-pie
- Paccar MX-13 de 380 a 500 HP y 1,450 a 1,850 lb-pie
- Cummins ISX12 de 310 a 425 HP y 1,150 a 1,650 lb-pie
- Cummins ISX15 de 400 a 600 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie
- Cummins Westport ISL-G de 250 a 320 HP y 730 a 1,000 lb-pie
- Cummins Westport ISX12 G de 320 a 400 HP y 1,150 a 1,450 lb-pie

lb-pie. También está disponible con el MX-13, el cual incorpora tecnologías probadas y las más recientes innovaciones para mejorar la economía de combustible y presenta una nueva opción con 500 HP y 1,850 lb-pie. También puedes pedir el propulsor Cummins ISX15 de hasta 600 HP. Además hay disponible un Paccar PX-9, los Cummins ISX12 e ISX15, y dos Cummins Westport de gas natu-

ral: ISL-G e ISX12 G. En cuanto a las transmisiones, hay tres disponibles, dos Fuller, manual y automática, así como una Allison automática.

La cabina mide 2.1 metros de ancho, lo cual provee un interior espacioso, que además es callado y ergonómico. El tablero resulta muy fácil de leer, pues todos los indicadores se ven claramente a través del

volante; además, lleva una pantalla de 5 pulgadas, la cual despliega información importante como el número de RPM en que el conductor puede ahorrar más combustible. Todos los controles e interruptores son fáciles de alcanzar. El volante es ajustable en altura y profundidad, con lo que será fácil que encuentres una posición cómoda de manejar. 

# DEDUCE TU SEGURO MÉDICO

## **QUÉ GASTOS** MÉDICOS SON DEDUCIBLES

PAGAR IMPUESTOS ES ALGO QUE A NADIE LE GUSTA, POR LO CUAL ES IMPORTANTE QUE SEPAS SI PUEDES DEDUCIR UNA PARTE DEL DINERO QUE LE PAGARÁS AL TÍO SAM RELATIVO AL PAGO DE TU SEGURO MÉDICO. SIGUE LEYENDO PARA SABER MÁS. »



Los seguros médicos pueden ser bastante caros, por lo cual tener la oportunidad de deducir fiscalmente este gasto, o al menos parte de él, puede ayudarte a ahorrar dinero cuando llegue la (nunca agradable) hora de pagar impuestos. Evidentemente, existe una serie de reglas específicas que debes seguir para poder hacerlo y además, no siempre puedes deducir todo. Por eso, te presentamos cuándo puedes y cuándo no puedes solicitar una deducción fiscal sobre este gasto.

### CUÁNDO NO ES DEDUCIBLE

Esto suena muy lógico, pero hay que decirlo. Si no pagaste un seguro médico, no puedes deducir este gasto. Si tu empleador es quien paga las primas del seguro, tú no puedes deducir este costo. Sin embargo, si quien te emplea solo paga una parte de tus primas, entonces sí puedes solicitar una deducción por el monto que tu hayas pagado.

Si recibiste un subsidio o un Crédito

Tributario de Prima (TPC por sus siglas en inglés) para adquirir un plan de seguro médico en el Mercado de Seguros de Salud de la Ley de Protección al Paciente y Cuidado Médico Asequible, mejor conocida como Obamacare, cualquier subsidio en forma de pago adelantado que haya reducido el costo de tus primas del seguro médico no puede ser

deducido fiscalmente. Sin embargo, el dinero que pagaste de tu bolsillo por tus primas sí podría serlo.

Puedes solicitar una deducción por seguro médico si pagaste con dinero antes de pagar impuestos. Si tienes un seguro a través de tu empleador, las primas que pagas usualmente se descuentan de tu salario antes de



que tus impuestos sobre ingresos sean calculados. Como estas primas fueron cubiertas con dinero antes de pagar impuestos, ya están libres de impuestos, por lo cual no puedes pedir una deducción. Es importante que sepas que no podrás deducir los gastos en seguro médico a menos que desgloses tus deducciones fiscales o seas tu propio jefe.

### **CUANDO SÍ ES DEDUCIBLE**

Si eres un trabajador independiente, las primas de tu seguro médico pueden ser deducibles de impuestos. Si trabajas por

cuenta propia y no eres elegible para un plan de salud patrocinado por parte del empleador a través del trabajo de tu cónyuge, puede ser elegible para amortizar las primas de tu seguro médico en tus impuestos. Sin embargo, no puedes deducir en primas de seguro médico una cantidad mayor a la que hayas ganado.

Las primas de seguro médico que pagueste con tu propio dinero después de pagar impuestos sí son deducibles. Por ejemplo, si adquiriste un seguro médico por tu cuenta a través de un intercambio de seguro de salud o directamente de una compañía de seguros, el dinero que pagueste por tus primas mensuales puede ser deducido de impuestos. Algunos planes de Medicare son deducibles, incluyendo la cobertura de medicamentos en Medicare Parte B y Parte D.

Por supuesto, existen límites a la cantidad que puedes deducir relacionada con tu seguro médico. Si puedes solicitar tu seguro médico como una deducción de gastos médicos, solamente puedes deducir los gastos médicos que excedan el 10% de tu ingreso bruto ajustado. Esto se refiere a tu ingreso gravable menos cualquier ajuste al ingreso como deducciones o contribuciones a tu cuenta de ahorro para el retiro o al pago de intereses de un préstamo estudiantil.

Por ejemplo, si tienes un ingreso bruto ajustado modificado de \$45,000 y gastos médicos de \$5,475, debes multiplicar \$45,000 por 0.10 (el 10%) para ver que solo puedes deducir gastos mayores a \$4,500. Esto te deja con una deducción de \$975, que se obtiene de restar \$4,500 a \$5,475.

Si trabajas de manera independiente y solicitaste la deducción de seguros médicos para trabajadores independientes, no tienes que exceder el 10% del umbral porque estás deduciendo las primas como un ajuste a tu ingreso de trabajador independiente en lugar de una deducción fiscal. >>



## REGLAS DE DEDUCCIÓN PARA TRABAJADORES INDEPENDIENTES

### LA ELEGIBILIDAD SE DETERMINA MES A MES


Solamente puedes solicitar una deducción de las primas de seguro médico que hayas pagado en meses en que ni tu o tu cónyuge eran elegibles para participar en un plan de salud subsidiado por el empleador. Por ejemplo, si eras soltero e inelegible para cualquier plan de salud subsidiado por el empleador durante los últimos seis meses del año porque dejaste tu trabajo y empezaste tu propio negocio, puedes solicitar una deducción por las primas que pagaste durante esos seis meses.

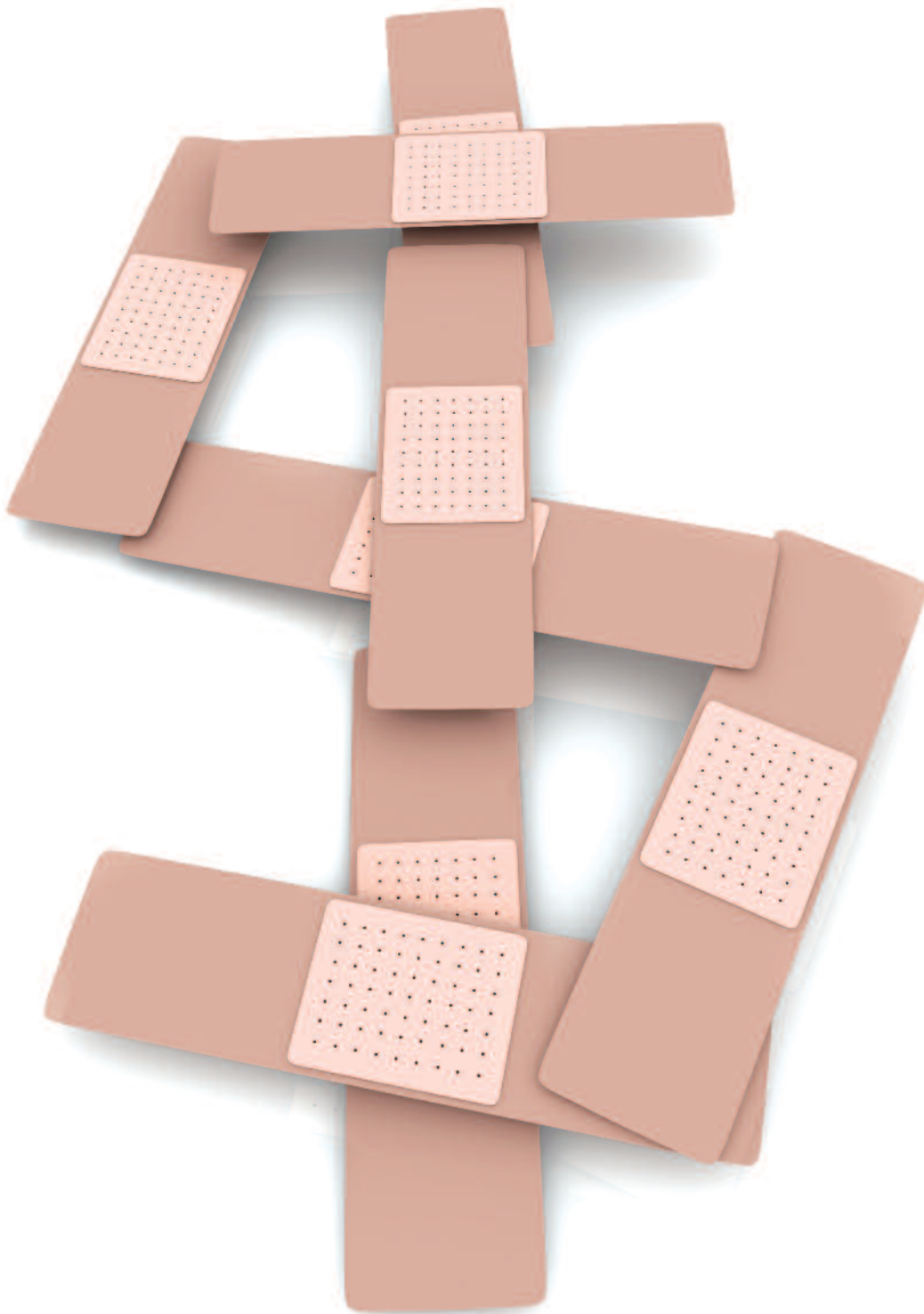
### LÍMITE DE INGRESOS DEVENGADOS

La deducción no puede exceder el ingreso devengado que recibas de tu empresa. Por ejemplo, si tu actividad independiente es una empresa individual que generó una pérdida fiscal para ese año, no puedes solicitar una deducción porque el negocio no generó ningún ingreso positivo.

### SOCIOS Y MIEMBROS DE UNA LLC

Los socios y miembros de una Sociedad de Responsabilidad Limitada (LLC por sus siglas en inglés) que sean tratados como socios para efectos fiscales se consideran trabajadores independientes. Si entras en esta categoría y pagas las primas de tu seguro médico de tu bolsa, puedes solicitar la deducción de la página 1 de la Forma 1040 (la Declaración de Renta Individual). Si la sociedad o LLC paga las primas, se aplican reglas especiales de reporte de impuestos a la declaración fiscal de la sociedad o LLC, pero tu aún puedes solicitar la deducción por las primas pagadas para tu cobertura. En ambos casos, la deducción está sujeta a la regla de elegibilidad mes a mes y al límite de ingreso devengado.

En resumen, si calificas para la deducción de las primas de seguro médico para trabajadores independientes obtendrás una valiosa exención fiscal. Con el cada vez más alto costo de los seguros médicos, una deducción fiscal puede ayudarte a pagar al menos una parte de la prima. 



## QUÉ GASTOS MÉDICOS SON DEDUCIBLES

El Servicio de Rentas Internas (IRS por sus siglas en inglés) te permite deducir la atención preventiva, tratamiento, cirugías y cuidado dental y visual como gastos médicos. También puedes deducir consultas con psicólogos y psiquiatras. Las medicinas y utensilios que te recetan como lentes, dientes falsos y aparatos auditivos también son deducibles. El IRS también te permite deducir los gastos que pagas para obtener cuidado médico, como el millaje de tu auto, el boleto de camión o el estacionamiento.



Bolt®



Bolt® R-Spec



Bolt  
C-Spec

# WELCOME TO GENERATION BOLT.



## THE ALL-NEW BOLT C-SPEC AND NEW 2015 BOLTS.

With three breakout models, the Bolt represents a new age of freedom crusaders. Its compact, raw bobber design and powerful 942cc V-Twin is the perfect union of old-school style and modern urban performance. The Bolt R-Spec adds piggyback shocks plus textured seat. And the all-new Bolt C-Spec features café racer styling, sporty clip-ons and a solo seat. Throw in an endless array of Star Custom Accessories, and you've got the ultimate expression of true freedom.

Scan to see the 2015 Bolts in action.



*We build it. You make it your own.™*



For your nearest Pro Yamaha dealer and to learn more about the 2015 Bolts, visit [StarMotorcycles.com](http://StarMotorcycles.com)



@YamahaMotorUSA @StarMotorcycles

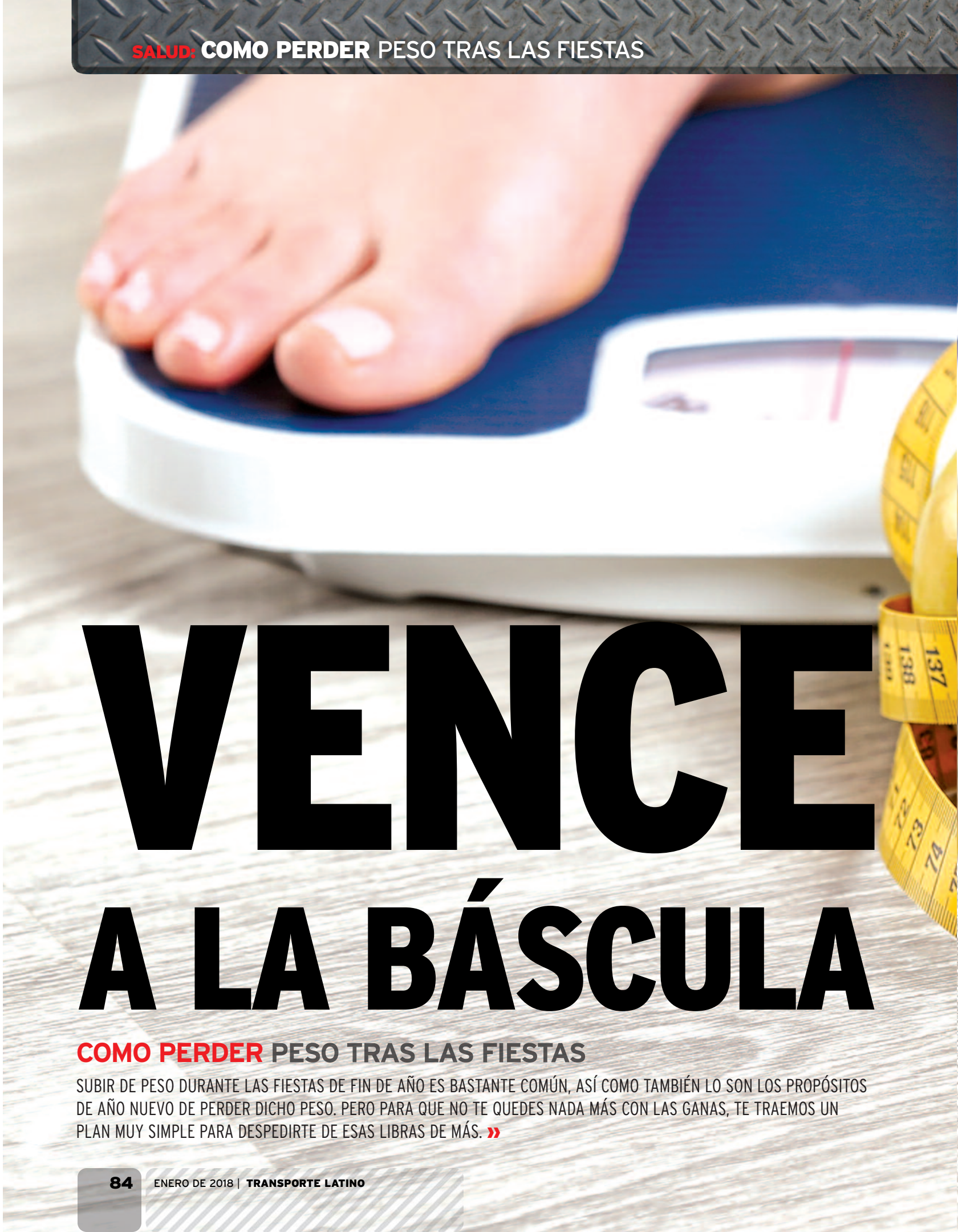


Dress properly for your ride with a helmet, eye protection, long-sleeved shirt, long pants, gloves and boots. Do not drink and ride. It is illegal and dangerous. Star Motorcycles and the Motorcycle Safety Foundation encourage you to ride safely and respect the environment. For further information regarding the MSF course, please call 1-800-446-9227. Professional riders depicted on closed courses. Specifications subject to change without notice. Some Bolt motorcycles shown with optional accessories. ©2015 Yamaha Motor Corporation, U.S.A. All rights reserved.

moods of norway







# VENCE A LA BÁSCULA

## **COMO PERDER** PESO TRAS LAS FIESTAS

SUBIR DE PESO DURANTE LAS FIESTAS DE FIN DE AÑO ES BASTANTE COMÚN, ASÍ COMO TAMBIÉN LO SON LOS PROPÓSITOS DE AÑO NUEVO DE PERDER DICHO PESO. PERO PARA QUE NO TE QUEDES NADA MÁS CON LAS GANAS, TE TRAEMOS UN PLAN MUY SIMPLE PARA DESPEDIRTE DE ESAS LIBRAS DE MÁS. »



**S**i eres una de las millones de personas que aman la comida navideña y no puede decir que no a un segundo o tercer plato de pavo -con gravy y relleno, obviamente-, lo más probable es que para fin de año notes que tu ropa como que se ha encogido. Lamentablemente, no es que tus pantalones se hayan hecho más chicos, el cinturón te aprieta porque al darle rienda suelta a la comedera de alimentos ricos en calorías y grasas que no acostumbras comer normalmente, pues acabas subiendo de peso.

Esto es lo más natural del mundo, tampoco es que estemos descubriendo el hilo negro, pero es importante que pongas manos a la obra para que esas libras de más no se queden ahí, ya que a largo plazo podrían afectar tu salud.

### RIESGOS DEL SOBREPESO

Cualquiera que haya subido de peso te puede decir que hay muchos riesgos que parecen estar al acecho, simplemente esperando el momento oportuno para atacar. Estos incluyen embolias, diabetes tipo 2, enfermedades coronarias del corazón y cáncer, entre muchos otros. Pero si bien estos riesgos pueden per-

manecer latentes y listos para afectarte en cualquier momento, hay muchas cosas que puedes hacer para evitarlos.

Lo primero es lo más lógico, ya que mantener un peso saludable es tu mejor apuesta para estar sano. Cuando mantienes un peso saludable no solo te ves y te sientes bien, sino que tu salud está en una zona segura. Pero aún no llegamos al meollo del asunto, que es cómo mantener un peso saludable para evitar la típica subida de peso de fin de año. Pero no te preocupes, que en esta guía de pérdida de peso te vamos a dar unos consejos que encontrarás fáciles de seguir y muy útiles.



## 1. HAZ UNA LISTA

Muchas personas van a pensar que estamos hablando de la típica lista de propósitos de año nuevo, pero estarán equivocados. La realidad es que la gran mayoría de las personas que se fijan una lista de propósitos cuando el año comienza terminan sin cumplirlos.

Lo que te proponemos es hacer un simple ejercicio de objetivos que te ayudará a mantener en orden tus prioridades y te dará un tipo de mapa para que llegues a donde quieras ir. Para comenzar, haz una lista de objetivos de pérdida de peso simple, específica, realista y realizable. Deben ser metas que

pertenezcan al proceso, como apegarte a tu plan de comidas, completar tu rutina diaria en el gimnasio o terminar tu sesión de cardio del día.

Si los objetivos son simples y realistas es más fácil alcanzarlos. Imagina que subes una escalera, es más fácil hacerlo subiendo peldaño a peldaño que tratar de subir cuatro a la vez. Puedes fijarte metas semanales o, mejor aún, diarias, las que te funcionen mejor. La clave es que sean pequeñas y sean algo que definitivamente puedas hacer, de modo que no pierdas la motivación. En otras palabras, los objeti-

vos pequeños son mucho más útiles para mejorar tu confianza que las metas grandes a largo plazo.

## 2. INCREMENTA LA INTENSIDAD

Aumentar la intensidad de tus entrenamientos te ayudará a acelerar tu metabolismo y entrar en un modo de quema de grasa. Siguiendo con el tema de las metas del que recién hablamos, aquí tienes un ejemplo de cómo establecer una meta diaria realista en tus entrenamientos. >>



Una forma es que puedes aspirar a incrementar el tiempo total de tu entrenamiento. Este tipo de objetivo funciona bien cuando estás haciendo entrenamientos cardiovasculares. Por ejemplo, proponte permanecer un minuto más en la caminadora o la elíptica.

Otra forma de hacerlo es intentar aumentar la intensidad en tus entrenamientos, algo que funciona especialmente bien cuando estás levantando pesas. Muchas personas utilizan algún tipo de monitor cuando se entrenan para saber su ritmo cardíaco, por ejemplo. Esforzarte por aumentar tu ritmo cardíaco un par de puntos o más durante por un poco más de tiempo es un excelente objetivo para un día.

### **3. PIERDE PESO GRADUALMENTE**

Cuando se trata de perder esas libras de más, también aplica el punto de que no debes aspirar a objetivos poco realizables. Cuando decidas perder peso, haz un plan realista para ti en el que te deshagas de esas libras poco a poco. Determina cuánto peso necesitas perder y basa tu programa en tu edad, eso actual, constitución y tu estado de salud. Para hacerlo de manera segura, estas cifras deben estar dentro del rango de peso recomendado por tu entrenador físico o tu médico.

La clave es retarte a ti mismo a perder peso poco a poco. No intentes bajar un número enorme de libras a la vez. Más bien proponte bajar tres o cuatro libras durante la primera semana, ya que seguramente perderás algo de agua además de la grasa abdominal. Después de esto, puede seguir las recomendaciones de los entrenadores personales profesionales que aconsejan perder una o dos libras por semana, ya que esta es una cifra mucho más sostenible. Una vez que tu metabolismo esté en marcha, probablemente haya semanas en las que bajes más que esto.

### **4. MONITOREA TU PROGRESO**

Mantener un registro de todo lo que haces es una de las mejores maneras para mantenerte motivado y responsable. Comienza anotando qué y cuánto comes de manera diaria, qué ejercicios hiciste durante el entrenamiento y qué duración tuvo tu sesión de cardio.

Ver cómo estás avanzando en tu viaje de perder peso no tiene precio. Esto te ayudará a man-



tenerte firme con tu programa y descubrir muchas otras cosas pequeñas que puedes cambiar y hacer para mejorar. Llevar un registro de tu progreso también se ajusta con el ponerte objetivos. Después de varias semanas de logros, puedes establecer el haber alcanzado una meta y premiarte con tu actividad favorita (siempre y cuando no esté relacionada con la comida, claro).

## 5. HAZ SUSTITUCIONES SALUDABLES

Cambiar tus hábitos alimenticios de la noche a la mañana no es fácil, lo mejor que puedes hacer es ponerte metas pequeñas cuando se trata de cambiar tu dieta. Establecer un objetivo muy alto es una receta para el fracaso, así

que mejor proponte hacer cambios chicos que puedas mantener a largo plazo.


En lugar de decir que no vas a volver a comer ningún dulce de ahora en adelante, comienza por reducir la cantidad o sustituye esos dulces por alternativas saludables. Y ten en cuenta que matarte de hambre no va a funcionar, la clave para perder peso no es privarte sino moderarte. Un buen ejemplo de una sustitución saludable es reemplazar un tazón de helado con frutas por un tazón pequeño de frutas con una cucharada de helado. De esa manera, comes menos helado y más fruta. ¿Ves como funciona? También puedes reducir la frecuencia con la que comes alimentos dulces o cremosos. Limitar la cantidad a un par de días por semana

en lugar de dejarlos a rajatabla es una buena manera de arrancar por el buen camino.

## 6. CONSIGUE APOYO

Todo mundo necesita de apoyo cuando trata de perder peso porque las tentaciones van a estar por todos lados. Así que lo mejor que puedes hacer es decirle a tus amigos y familiares que has decidido comer más sano y ejercitarte de manera regular para perder algunas libras que ganaste durante la temporada navideña y mejorar tu salud. Y asegúrate de pedirles directamente que te apoyen, todo mundo puede aportar algo (como no ofrecerte dulces).

Otro ejemplo es que si eres un novato en el gimnasio pero tienes un amigo que se ejercita regularmente, puedes pedirle que vaya contigo al gimnasio y te enseñe una o dos cosas. También puedes pedirle a tu familia si pueden comenzar a preparar recetas más saludables para las cenas y las comidas. La clave es que se involucren lo más posible en tu viaje a una mejor salud.

Ahora ya tienes las herramientas que necesitas para ayudarte a perder el peso que hayas podido ganar durante la temporada navideña. Sigue estos consejos y estarás en el buen camino para verte y sentirte mejor. 



**BUSINESSFUNDING4YOU**  
BUSINESS LENDING EXPERTS

# PRESTAMOS PARA TODO TIPO DE NEGOCIOS!

Tel: 866.832.9991 — 562.665.5397 — [info@businessfunding4you.com](mailto:info@businessfunding4you.com) — [www.businessfunding4you.com](http://www.businessfunding4you.com)

### REQUISITOS:

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



### UTILIZARLO PARA:

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

**MAL CREDITO  
NO HAY PROBLEMA!**

**RAPIDO  
Y FACIL!**

Si ha sido rechazado por su banco nosotros le podemos ayudar

# Lo mejor de dos mundos





## Kawasaki Z900RS

KAWASAKI RINDE UN HOMENAJE A LA MOTO QUE INICIÓ EL GÉNERO DE LAS SUPERBIKE CON UNA MOTOCICLETA DE IMAGEN RETRO PERO EQUIPADA CON TECNOLOGÍA DEL SIGLO XXI. SIN DUDA, UN MODELO QUE SE CONVERTIRÁ EN UNO DE LOS FAVORITOS DE LOS AMANTES DE LA ESTÉTICA SETENTERA. »



## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTOR

- 4 cilindros, 948 cc, con 111 HP y 53.5 lb-pie

#### TRANSMISIÓN

- 6 velocidades, por cadena

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Horquilla invertida de 41 mm

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Amortiguador horizontal

#### PRECIO

- Desde \$10,999



moto: **KAWASAKI Z900RS**



POR: TRANSPORTE LATINO / PABLO OLAVARRIETA

**E**n una época en la que prácticamente todos los fabricantes tienen al menos un modelo de inspiración retro en las calles, era solo cuestión de tiempo para que Kawasaki hurgara en su historia para “revivir” uno de sus modelos más icónicos: la Z1 de 1972. Esta moto es un parteaguas en la industria, pues en aquel entonces inventó el término “superbike” con un motor de 903 cc de cuatro tiempos que utilizó por primera vez la tecnología del doble árbol de levas en una motocicleta de producción en serie.

En su momento, la Z1 no solo dio inicio a la conocida familia Z de Kawasaki, sino que fue la moto japonesa de cuatro tiempos y cuatro cilindros más potente del mercado con 82 HP y una velocidad máxima de 210 km/h. 45 años después, el Salón de Tokio fue el escenario en el que la firma japonesa le mostró al mundo la nueva Kawasaki Z900RS.

## DISEÑO

El aire retro de esta moto Retro Style (de ahí el sufijo RS en el nombre) se lo da principalmente el tanque de gasolina de 17 litros en forma de gota y la cintura plana que nos recuerda a la Z1. Para lograr la posición ideal del tanque, Kawasaki tuvo que rediseñar por completo el cuadro. Otro guiño a la Z1 es el colín, pequeño y curvo y con una luz de freno redonda.

El manubrio de la Kawasaki Z900RS es ancho y más grueso que el de la Z1 en la que está inspirada, lo cual le da una posición deportiva pero erguida y un apalancamiento bastante decente. A 835 milímetros, el asiento es relativamente alto, pero si sientes que no llegas Kawasaki tiene para ti uno más bajo que llega a 800 mm. Los rines son de fundición, pero en una forma que da la impresión de estar viendo unos de rayos, para mantener el toque clásico.

Otra zona donde podemos ver una buena mezcla de lo viejo y lo nuevo es en el panel de instrumentos, el cual tiene dos medidores análogos -velocímetro y tacómetro-, con toda la onda setentera; pero una pequeña pantalla de LCD en el medio donde podrás ver el nivel de gasolina, la temperatura del motor y la hora, entre otros.

Un punto que no nos acaba de encantar de la Kawasaki Z900RS es la configuración del escape, pues la cuatro a uno se ve demasiado simplona para esta moto; quizá un cuatro a dos se vería mejor. Eso sí, viene cromado como mandan los cánones setenteros y en Kawasaki dicen que suena bastante bien desde bajas revoluciones. Habrá que oírlo en vivo para ver si es cierto. »

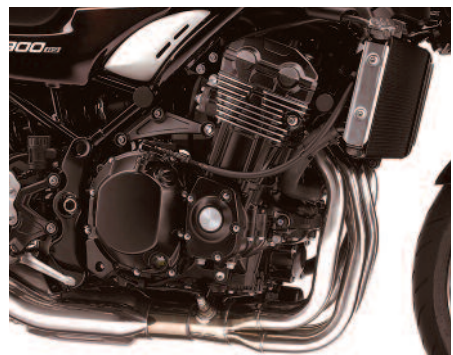


## MOTOR Y TRANSMISIÓN

La Z900RS comparte el motor de 948 cc con la Z900, pero con un mapeo diferente para acelerar mejor debajo de las 7,000 revoluciones. Sin embargo, esto le pasó factura a la potencia total, pues los caballos del cuatro cilindros bajaron de 124 a 111 y el torque de 72.2 lb-pie a 53.5 lb-pie. Estas cifras dejan claro que esta moto no está pensada para acelerar a tope en cuanto el semáforo se pone en verde, sino para disfrutar el paseo.

Los ingenieros también cambiaron los radios de las velocidades para hacer más difícil que la Kawasaki Z900RS se apague cuando arrancas y para que la sexta sea más larga de modo que reduzca las vibraciones cuando vas en carretera. El embrague deslizante con asistente (assist-and-slipper) es el mismo que el de su hermana naked y hace más fácil la vida en el camino, reduciendo la fuerza que tienes que aplicar a la palanca en cada cambio y protegiéndote del torque negativo cuando bajas de velocidades alegremente.

Si bien son muy parecidas, la Kawasaki Z900RS lleva mejores componentes que la Z900, como los calipers de freno de montaje radial en lugar de los convencionales de cuatro pistones y luces de LED en cada foco. Además, lleva ayudas al conductor para no ir a revisar de cerca el pavimento, como un control de tracción de dos niveles y ABS. En cuanto al precio, la Z900RS está disponible a partir de \$10,999 (más un cargo por destino de \$360), pero si lo tuyo es más la onda cafe racer, les recomendamos esperar para ver si Kawasaki trae al país esta otra versión. **77L**



Custom Raider® S

# CUSTOM. EVEN BEFORE YOU CUSTOMIZE IT.

## The Raider and Full Star Cruiser Line.

Cruisers are all about individuality – so why follow the herd? The Raider is the ultimate marriage of styling and total performance. From its epic 113-cubic-inch air-cooled, pushrod V-Twin and raked-out “fists in the wind” riding position, to its muscular stance, plush suspension and light nimble handling, the Raider looks *and rides* like nothing else. Throw in real steel fenders, belt drive plus scores of Genuine Star Accessories, and like all Star Cruisers, you’ve got the perfect platform for self-expression.



We build it. You make it your own.™



V Star® 1300 Deluxe



Stryker® Bullet Cowl



For your nearest Pro Yamaha dealer and to learn more about the 2016 Stryker Bullet Cowl and full Star Cruiser Line, visit [YamahaMotorSports.com](http://YamahaMotorSports.com)

Some motorcycles shown with Star Custom Accessories, aftermarket exhausts, aftermarket accessories, and custom paint and bodywork. Always remember to review your Star Motorcycle Owners Manual and Tips Booklet before you ride. Before each ride, take time to check all your equipment. And always be sure your bike is in first-class condition before riding. Keep it well-maintained and always outfitted in accordance with state and local laws. Professional riders depicted on a closed course. Dress properly for your ride with a helmet, eye protection, long-sleeves, long pants, gloves and boots. Do not drink and ride – it is illegal and dangerous. Yamaha and the Motorcycle Safety Foundation encourage you to ride safely and respect the environment. For further information regarding the MSF course please call 1-800-446-9227. Some models shown with optional accessories. ©2017 Yamaha Motor Corporation, U.S.A. All rights reserved.



## XPO Logistics

XPOLOGISTICS | 855.295.7504

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

## WAL\*MART TRANSPORTATION

WAL\*MART | 800.803.7348

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

## LANDSTAR

LANDSTAR | 800.435.4010

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

## SCHNEIDER NATIONAL

SCHNEIDER | 800.447.7433

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

## SAIA

SAIA | 800.765.7242

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



servicios: **BOLSA DE TRABAJO**



# ¿BUSCAS EMPLEO?



## BOLSA DE TRABAJO



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

PRESENTANDO

# LA TOTALMENTE NUEVA 2018 CHEVROLET TRAVERSE.

SÓLO ES UN VEHÍCULO FAMILIAR CUANDO LLEVAS A LA FAMILIA.

Si eres un amante del desempeño, la totalmente nueva 2018 Chevrolet Traverse es para ti. Su diseño nuevo e impactante ofrece más espacio que nunca para tus pasajeros y para tu carga. El chasis de la Traverse cuenta con una plataforma nueva que es más rígida y casi 300 lbs. más ligera para dar una mejor respuesta y mayor rendimiento de combustible<sup>1</sup>, gracias a su motor DOHC V6 de 3.6L con 310 caballos de fuerza estándar. El nuevo equipo de seguridad disponible es lo último en tecnología. Pero esto es sólo el comienzo, sigue leyendo para conocerla más a fondo.

**FIND NEW ROADS™**



## DISFRUTA LA VISTA A TU ALREDEDOR.

*Tecnología que te ayuda a ver hacia a donde vas.*

Los nuevos faros delanteros LED D-Optic™ disponibles de alta potencia permiten una iluminación de alto rendimiento. Además, el sistema Surround Vision dispone de cuatro cámaras que te permiten visibilidad panorámica al maniobrar en espacios reducidos a bajas velocidades. Un espejo retrovisor con cámara trasera ofrece una vista más amplia y menos obstruida que un retrovisor tradicional para ayudarte a conducir, cambiar de carril y observar vehículos y condiciones de tráfico.

## UN LOOK NUEVO E IMPACTANTE.

*Un diseño completamente nuevo.*

En un mundo donde tantos vehículos se parecen entre sí, la 2018 Traverse es una SUV con un diseño más fresco y funcional. La nueva Traverse es más larga que su predecesora; la distancia entre los ejes de las llantas aumentó 2 pulgadas, contribuyendo a un mayor volumen interior y permitiendo que la apertura de la puerta trasera sea más grande para poder entrar y salir fácilmente. La versión High Country está bien equipada con las superficies de los asientos en cuero Marrón Loft, acentos de microfibra, rines de 20 pulgadas, asientos delanteros con ventilación, techo corredizo doble SkyScape® con 2 paneles y tracción en las cuatro ruedas estándar. Además, hay una nueva versión RS toda negra y una nueva Redline Edition disponible en cuatro colores exteriores con acentos rojos y rines de aluminio negro.

## LO SABEMOS. NECESITAS TU ESPACIO.

*Hay lugar para todos y todo.*

La Traverse tiene ocho asientos,<sup>2</sup> con más espacio para los pasajeros que la 2017 Ford Explorer, la Honda Pilot y la Toyota Highlander. También ofrece un asiento trasero Smart Slide® mejorado que te permite fácil acceso a la tercera fila de asientos. Por si fuera poco, la Traverse cuenta con el mayor espacio de carga en su clase, el cual es 16.5 pies cúbicos más grande que el de la Explorer.<sup>3,4</sup> Los modelos High Country vienen con una tercera fila plegable motorizada. Hay un compartimiento trasero oculto debajo del piso con 10 pulgadas de profundidad, casi tres veces más amplio que en el modelo anterior. ¿Vienes cargando bolsas? La compuerta trasera manos libres disponible se abre pasando el pie por encima de un logo de Chev proyectado al suelo.



## FUNCIONES PRINCIPALES DE TRAVERSE

<i>Función</i>	<i>2018 Traverse</i>
Espacio de Carga Máximo (Se espera que sea el mejor en su clase <sup>5</sup> )	<b>98.2</b> Pies Cúbicos <sup>4</sup>
Espacio de Carga Detrás de la Tercera Fila	<b>23</b> Pies Cúbicos <sup>4</sup>
Asiento Smart Slide mejorado (Inclinación/Espacio entre asientos/Deslizamiento)	<b>ESTÁNDAR</b> en todas las versiones
Faros delanteros LED D-Optic	<b>ESTÁNDAR</b> en Premier/High Country
Wi-Fi 4G LTE integrado <sup>6,5</sup> (3 meses o 3 GB <sup>6</sup> )	<b>ESTÁNDAR</b> en todas las versiones
Tecnología Teen Driver	<b>ESTÁNDAR</b> en todas las versiones
Rear Seat Reminder <sup>7</sup>	<b>ESTÁNDAR</b> en todas las versiones

<sup>1</sup> Estimado según la EPA de 18 MPG en ciudad/27 en carretera para FWD y 17 MPG en ciudad/25 en carretera para AWD con motor V6 de 3.6L. Estimado según la EPA de 20 MPG en ciudad/26 en carretera para motor turbo de 2.0L. <sup>2</sup> Estándar en L y LS. Disponible en LT, RS, Premier y High Country ofrecen espacio para 7. <sup>3</sup> Basado en información competitiva disponible de modelos 2017. <sup>4</sup> Capacidad de carga limitada por peso y distribución. <sup>5</sup> Requiere un dispositivo móvil compatible y un plan de servicio y datos activo de OnStar. El servicio 4G LTE está disponible en mercados selectos. Visita [onstar.com](http://onstar.com) para ver los detalles y limitaciones del sistema. Planes de datos proporcionados por AT&T. <sup>6</sup> Lo que ocurra primero. <sup>7</sup> No detecta personas o artículos. Siempre revisa el asiento trasero antes de salir.

## SELECTOR DE MODO DE TRACCIÓN.

*Selecciona la tracción indicada para las condiciones.*

Esta función avanzada te permite ajustar el desempeño de tu vehículo en superficies difíciles como nieve, hielo y grava – todo con una simple rotación del selector en la consola. Hay configuraciones para AWD intercambiable (al estar equipado), 4x4/Nieve, Todo Terreno y Remolque/Arrastre.

CHEVROLET





MACK®

# Construido como un Mack.®

## El trabajo duro paga.

Los mejores se construyen fuerte. Solo pregúntale al jugador defensivo del año de la NFL Khalil Mack. El nuevo Mack Anthem® es un camión de carretera audaz y eficiente que llevará a tu equipo al éxito. Construido fuertemente para tu negocio y diseñado para los conductores, el Mack Anthem te mantiene en el juego, en el camino y siempre cumple.

Mira lo qué es un Mack en [MackTrucks.com/52](http://MackTrucks.com/52)

**Khalil Mack**  
Jugador Defensivo del Año

**BORN READY.**