

ISUZU FTR 2020 | RENAULT TRUCKS T | FORD TRANSIT CARGO VAN

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

FEBRERO

MAGAZINE

2020

TRANSPORTE LATINO

www.transportelatino.com

CAMIONETA



AMERICANO

ANTHEM

EL DISEÑO MODERNO Y ATREVIDO DEL BUQUE INSIGNIA PARA TRANSPORTE DE LARGAS DISTANCIAS DE MACK DEJA CLARO QUE LA MARCA ESTÁ EN UNA ETAPA DE ACTUALIZACIÓN. EL ANTHEM NO SOLO LUCE BIEN, TAMBIÉN EQUIPA MUCHA TECNOLOGÍA Y UNA CABINA BASTANTE CÓMODA, ALGO QUE LOS CONDUCTORES SABRÁN APRECIAR CUANDO TENGAN QUE PASAR TIEMPO LEJOS DE CASA

CHEVROLET
SILVERADO 2020

elexity^{VHH}
Hamburg fährt elektrisch





Mercedes-Benz





MACK ANTHEM

El diseño moderno y atrevido del buque insignia para transporte de largas distancias de Mack deja claro que la marca está en una etapa de actualización. El Anthem no solo luce bien, también equipa mucha tecnología y una cabina bastante cómoda, algo que los conductores sabrán apreciar cuando tengan que pasar tiempo lejos de casa.

PAG. 18



28

VOCACIONAL

MITSUBISHI-FUSO ECANTER

Hubo una época en la que los camiones completamente eléctricos eran solo un sueño, pero hoy ya son una realidad. El eCanter es el primer camión eléctrico, silencioso y libre de emisiones que llega a las calles. ¿Te preocupa el medio ambiente? Entonces este camión es para ti.



36

DEL MUNDO

RENAULT TRUCKS T

Desde el primer día, el Renault Trucks T se estableció como un camión de alta tecnología, cómodo, seguro, eficiente en el consumo de combustible, amigable con el medio ambiente y con un gran costo total de propiedad. Estas cualidades, que lo hicieron acreedor al premio del Camión del Año, siguen presentes un lustro después.



46

UTILITARIO

FORD TRANSIT 2020

Es difícil crear una van de trabajo tan completa como la Ford Transit. Disponible como versión de carga, de pasajeros o crew, utiliza tecnología de punta para asistir al conductor y mantenerte seguro en el camino. Con una dirección suave y responsiva, una cabina bastante silenciosa y una numerosa cantidad de configuraciones, es fácil crear una van que satisfaga todas y cada una de tus necesidades.

CONTENIDO | DIRECTORIO

4

FEBRERO DE 2020 | TRANSPORTE LATINO



ESTE ES UN CAMIÓN FUERTE, AUNQUE LA FORTALEZA EN SU INTERIOR ES MAYOR



Conducir un camión requiere una fuerza interior que muchos no alcanzan a ver. Nosotros nos damos cuenta de la resistencia y la perseverancia que requiere su trabajo. Es evidente. Es por eso que vertimos nuestra más avanzada tecnología en cada botella del aceite de motor Shell Rotella®... para que mantenga su fortaleza cualquiera que sea el obstáculo por venir. Más información en insiderotella.shell.com.

Shell
ROTELLA

El Aceite de Motor Que Trabaja Tan Duro Como Usted

Disponible en

Advance Auto Parts

**ENCUENTRA
LA NUEVA APP DE**

**MAGAZINE
TRANSPORTE
LATINO**

**PARA IPAD,
IPHONE Y
ANDROID**



ES GRATIS!



Available on the
App Store



PAG.
90

YAMAHA XSR700

La XSR700 es una moto que ofrece un estilo con claras referencias a las JDM de los años setenta, pero con tecnología del siglo XXI.



**EVALÚA TUS
LLANTAS COMO
UN PROFESIONAL**

Realizar una prueba para las llantas de un camión no es algo sencillo de realizar debido a la gran cantidad de variables que hay en juego.



**MEJORA TU
ECONOMÍA TRAS
LAS FIESTAS**

No hay mejor momento que ahora para comenzar a recuperarse del gasto excesivo que suele acompañar a la temporada navideña. Con solo seguir estos sencillos pasos, estarás en camino a unas finanzas más sanas.



CUIDA TU CORAZÓN

Ponerle atención a uno de los órganos más importantes de tu cuerpo es crucial, pues la salud de tu corazón es algo que puede afectar enormemente tu salud y, además, tu carrera como un conductor profesional.

**MAGAZINE
TRANSPORTE
LATINO**

TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.

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

Advertising: 888.628.2188

Distribution T.L.P. Distribution 310.429.0250

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

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

PR Director Carla Cazals
[pr@automundomagazine.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 ©2020 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.

**ARBOL
PUBLISHING**

automundo

**MAGAZINE
TRANSPORTE
LATINO**

MODA

ESTILOHOGAR

¿Qué pasa?
VEGAS

CONTENIDO | DIRECTORIO

6

FEBRERO DE 2020 | **TRANSPORTE LATINO**

ISUZU

Isuzu Commercial Truck of America, Inc.

**¡VEN A ESCUCHAR LAS NOTICIAS
QUE ISUZU COMPARTIRÁ EN EL
WORK TRUCK SHOW 2020!**



*Work Truck Show
Marzo 4 - 6, 2020*

*Conferencia de Prensa de Isuzu
Marzo 4th at 9:35 A.M. EST*

En el Stand de Isuzu #4639



COMIENZA LA PELEA

Es posible que hayas escuchado que hay una batalla en el Este y el Oeste del país relativa a las emisiones de gases de efecto invernadero. La Administración Trump inició de la noche a la mañana una tormenta de pleitos gobierno vs gobierno que abrió la Caja política de Pandora conocida como la exención de emisiones vehiculares de California. El 19 de septiembre, la Administración Nacional de Seguridad en el Transporte y la Agencia de Protección Ambiental emitieron una regla final que obligará a los 50 estados a cumplir con "estándares nacionales de economía de combustible y emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) para automóviles y camiones de servicio liviano".

El 20 de septiembre, California junto con otros 23 estados y las ciudades de Nueva York, Los Ángeles y Washington DC demandaron a la Administración Trump sobre la base de que se había movido para eliminar ilegalmente la exención de California de las normas federales de emisión que se habían otorgado bajo la Ley de Aire Limpio. Más aún, la jefa de la Junta de Recursos del Aire de California, Mary Nichols, anunció que Ford, Honda, Volkswagen y BMW estaban cumpliendo un acuerdo ya hecho para cumplir con los estándares de emisiones de GEI del estado, que son más estrictos que los impuestos por el gobierno federal.

La "Regla del Programa Nacional Único" de Trump afirma la autoridad legal de la NHTSA para establecer estándares de economía de combustible aplicables a nivel nacional y notifica que la EPA está retirando la exención preventiva de la Ley de Aire Limpio que otorgó al Estado de California en enero de 2013 en lo que se refiere a los gases de efecto invernadero de California y programas de vehículos de cero emisiones. California había llegado a un acuerdo con Obama que reduciría las emisiones de GEI de los automóviles en aproximadamente un 30% para 2025. Y dado que construir automóviles más livianos es la forma más práctica de reducir




las emisiones de carbono, el plan exigía aumentar el estándares corporativos promedio de economía de combustible (CAFE por sus siglas en inglés) de 35 mpg a aproximadamente 50 mpg.

Cuando Trump señaló su intención de revertir esos estándares, California comenzó a negociar individualmente con fabricantes de automóviles. Esos acuerdos se anunciaron este verano y mantendrían las reglas de Obama, pero darían a los fabricantes de automóviles otro año (hasta 2026) para cumplir con los nuevos límites de emisiones.

La historia está por definirse, pero hay quienes ven que la administración tiene "una colina empinada para escalar" antes de que pueda revocar la exención. "La batalla legal plantea nuevas preguntas sobre la Ley de Aire Limpio, una pieza histórica de legislación firmada en 1963, que se probará por primera vez en este caso. Se espera que el caso llegue hasta la Corte Suprema", observa Trucker Higgins en un artículo para CNBC. También afirma que "prácticamente no hay

forma de que la lucha legal termine antes de las elecciones presidenciales de 2020, lo que significa que los votantes también tendrán algo que decir sobre el asunto".

Entonces, ¿qué significa esto para las reglas de la Fase 2 de GEI vigentes para vehículos comerciales? Esencialmente nada. Ningún fabricante o proveedor de motores o camiones (de Clase 2C a Clase 8) ha buscado revertir los límites de GEI establecidos por la administración Obama. De hecho, los fabricantes de camiones y motores han invertido una increíble cantidad de investigación, esfuerzos y costos de desarrollo e ingeniería para cumplir con las reglas de la Fase 2.

Además, como estos proveedores son actores globales, deben cumplir con estándares de emisiones similares en otras partes del mundo. Y esas reglas están comenzando a converger, por lo que lo último que cualquiera de ellos quiere ahora es ver cómo se revierten las reglas en el mercado de camiones más grande del mundo. Ya veremos en qué termina esta situación. 

FreeportPress, Publisher
Edgardo Iorio, Publisher



*PISA CON
VALOR.*



OFFICIAL TIRE OF
MAJOR LEAGUE
BASEBALL 

Las llantas Hankook para arrastre largo están diseñadas para ser confiables y eficientes en el consumo de combustible, entregando un mayor millaje y reduciendo los costos durante el ciclo de vida total.



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

AL21

DL11

TL21





UNEN FUERZAS GEOTAB Y BENDIX

Bendix Commercial Vehicle Systems anunció recientemente la incorporación de Geotab a la lista de plataformas telemáticas que pueden soportar SafetyDirect, la única solución de seguridad para conductores basada en video combinada con un sistema de seguridad activo y disponible para su instalación en la línea de producción en todos los principales entornos operativos. Con esta integración, SafetyDirect estará disponible para los usuarios de vehículos comerciales equipados con Geotab, incluidos aquellos que implementan versiones anteriores de la tecnología Geotab. El lanzamiento ha comenzado, con disponibilidad para todas las flotas a mediados de 2020.

Geotab hizo el anuncio durante Geotab Connect 2020, la conferencia de usuarios organizada por la marca, un líder global en Internet de las Cosas (IoT por sus siglas en inglés) y transporte conectado. "Una flota equipada con Geotab podrá transferir datos de SafetyDirect a través de ese canal", dijo TJ Thomas, director de marketing y soluciones para clientes de Bendix. "Los clientes de nuestra flota que usan Geotab han expresado un gran interés en esta función, y estamos entusiasmados de ofrecer esta solución. Habla directamente de nuestra



misión compartida de ayudar a las flotas a aumentar la seguridad, la productividad y la eficiencia".

SafetyDirect de Bendix CVS brinda a los operadores de flotas comentarios completos sobre su flota y conductores, junto con videos de eventos severos. También brinda a las flotas información clave sobre los comportamientos y tendencias de conducción comunes en todas sus operaciones. La información de rendimiento del conductor y los datos basados en eventos se transmite de forma inalámbrica a un portal web seguro, ayudando a las flotas a mejorar su programa de seguridad.

Volvo Group e Isuzu Motors firmaron a mediados de enero un Memorando de Entendimiento no vinculante que indica su intención de formar una alianza estratégica encargada de establecer una asociación tecnológica global. Estas empresas ya tienen una relación existente en camiones de servicio mediano en Japón y el presidente y CEO de Volvo Group, Martin Lundsted, dijo que su compañía ve potencial para extender esa "cooperación en tecnología, ventas y servicio, así como otras áreas en el futuro, para el beneficio de nuestros clientes y socios comerciales", dijo en un comunicado de prensa. "Nuestros colegas de UD Trucks han hecho un gran trabajo para mejorar el rendimiento en los últimos años y la alianza abre una gran oportunidad para continuar el viaje exitoso".

La génesis de la asociación ampliada continuará en Japón, uno de los mercados de camiones más competitivos en el mundo que está dominado principalmente por Hino, propiedad de Toyota. El dúo espera que la asociación cree un negocio de camiones pesados más fuerte tanto para Isuzu Motors como para UD Trucks, propiedad de Volvo. La propiedad de UD Trucks, un negocio de \$ 2.28 mil millones, se transferirá del Volvo a Isuzu "para acelerar el crecimiento al aprovechar mayores volúmenes y capacidades complementarias", anunciaron las compañías en



SE ALÍAN VOLVO E ISUZU




un comunicado conjunto.

"Isuzu Motors y el Volvo Group creen firmemente en las oportunidades de negocio y el potencial de sinergia entre los dos grupos", agregó Masanori Katayama, Presidente y Director Representante de Isuzu Motors Limited.

"Tenemos la intención de obtener el valor total de las diferentes especialidades de cada uno de los productos y fortalezas geográficas. Nuestra colaboración contribuirá activamente a mejorar el servicio y fortalecer la satisfacción del cliente, así como a prepararnos para la próxima revo-

lución logística".

La alianza estratégica entre los dos fabricantes de camiones incluirá la formación de una asociación tecnológica, aprovechando las áreas complementarias de experiencia de las partes dentro de tecnologías conocidas y nuevas, así como crear una base de mayor volumen para respaldar las inversiones tecnológicas necesarias y futuras; creación de condiciones a largo plazo para un negocio de camiones pesados más fuerte para UD Trucks e Isuzu Motors en Japón y en los mercados internacionales; y la exploración de oportunidades para una colaboración más amplia y profunda dentro del negocio de vehículos comerciales en áreas geográficas y líneas de productos, como camiones de servicio liviano y mediano.

Toda la cooperación tecnológica entre Volvo Group e Isuzu Motors se gestionará mediante contratos individuales. 



UN MISMO RASERO DE EPA PARA 50 ESTADOS

La Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos (EPA por sus siglas en inglés) está estudiando nuevas regulaciones federales para ampliar ajustar las emisiones de camiones pesados y crear el llamado "programa de 50 estados" que armoniza los estándares de emisiones a nivel nacional. La medida se produce apenas cuatro años después de que la EPA finalizara un amplio conjunto de regulaciones destinadas a reducir las emisiones de los camiones y tractores pesados en un 25% para 2026.

El administrador de la EPA, Andrew Wheeler, hizo un aviso avanzado de reglamentación propuesta (ANPRM por sus siglas en inglés) con la intención de buscar la opinión del público y de los interesados de la industria del transporte sobre la próxima fase de las regulaciones que, principalmente, trata de frenar la producción de óxido de nitrógeno (NOx) y otros contaminantes.

Wheeler estuvo flanqueado por representantes de las Asociaciones de Transportistas Americanos (ATA), la Asociación de Conductores Independientes Propietarios-Operadores (OOIDA), la Asociación de Fabricantes de Camiones y Motores y el Foro de Tecnología Diesel en el anuncio. "Estados Unidos ha realizado importantes reducciones en las emisiones de NOx, pero a través de esta iniciativa continuaremos reduciendo las emisiones, mientras estimulamos nuevas tecnologías innovadoras, asegurando que los camiones pesados estén limpios y sigan siendo un método de transporte competitivo", dijo Wheeler.

El ANPRM de 97 páginas fue publicado en línea por la EPA, aunque al momento de escribir esta nota aún no se había publicado en el Registro Federal. Una vez publicados, las partes interesadas y el público pueden comentar durante 30 días. En el discurso de Wheeler se dio a conocer que la EPA tiene la intención de trabajar más estrechamente con los fabricantes y otras partes interesadas de la industria para desarrollar las nuevas regulaciones. Sin embargo, las regulaciones formales derivadas del ANPRM probablemente estén a años de distancia, ya que la reglamentación generalmente toma varios años para pasar de la



etapa ANPRM a una regla final publicada.


En el documento, la EPA asegura que rondas anteriores de regulaciones de emisiones -y tecnologías como el post tratamiento de los gases de escape-, con la reducción de las emisiones de NOx y partículas en el tubo de escape de camiones pesados en un 90%. Del mismo modo, la EPA dijo que no quería interferir con el trabajo continuo de la industria para cumplir con las regulaciones de la Fase II del tracto-remolque finalizadas en 2016.

Sin embargo, la EPA dice que ha identificado altas emisiones de NOx durante el calentamiento del motor y los períodos de ralentí y cuando los controles de emisiones se deterioran con el paso del tiempo, así como en cárteres que pueden emitir emisiones. Estas áreas, así como una revisión de los procedimientos de certificación del motor, son objetivos para la próxima fase de los estándares de emisiones, señala el ANPRM.

Según el aviso de la EPA, "los vehículos pesados continúan siendo una fuente importante de emisiones de NOx ahora y en el futuro. Si bien se proyecta que el inventario de NOx de fuentes móviles disminuirá con el tiempo, el modelo reciente de emisiones indica que los vehículos

pesados continuarán siendo uno de los mayores contribuyentes a las emisiones de NOx de fuente móvil en todo el país en 2028".

La EPA señala los estrictos estándares de emisiones de California como un posible ejemplo a seguir: un área donde la EPA solicita específicamente aportes del público y de las partes interesadas de la industria. Sin embargo, la EPA dice que presionará por un enfoque coordinado de los estándares de emisiones, principalmente destinado a impedir que los estados sigan sus propios programas y que sea más fácil para los fabricantes de motores y vehículos (y otras partes interesadas de la industria) desarrollar e implementar tecnología de reducción de emisiones.

Además de ajustar y unificar los estándares de emisiones, la EPA dice que otros objetivos de la Iniciativa de Camiones más Limpios son aprovechar las modernas tecnologías de comunicaciones e informática, proporcionar el tiempo de espera adecuado para que los fabricantes cumplan con los nuevos requisitos, agilizar los requisitos reglamentarios y mejorar la confiabilidad del vehículo. Los altos mandos de la ATA y OOIDA aplaudieron la propuesta de la EPA. 

Si manejas un camión

deberías ser Miembro.



Conviértete en miembro de OOIDA.

Representación • Información • Seguro de camión
Beneficios médicos • Servicios empresariales
Pruebas de drogas del DOT • Tarjeta de combustible
Descuentos en productos

800-444-5791 • www.ooida.com

ESTUDIARÁN CHOQUES PARA ACTUALIZAR ESTUDIO

En un esfuerzo por modernizar un estudio con casi 20 años de antigüedad sobre las causas de los accidentes de camiones pesados, la Administración Federal de Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés) está solicitando información sobre cómo recolectar de manera más efectiva los datos de choque para el estudio.


La agencia dice que realizó un estudio integral de causalidad de accidentes de camiones pesados (LTCCS) en 2001-2003, que dio una idea de los factores que contribuyen a los accidentes que involucran al menos a un vehículo comercial. Los resultados de ese estudio encontraron que la acción o inacción del conductor era la razón crítica de los accidentes asignados a camiones grandes. Con los cambios en la tecnología, la seguridad del vehículo, el comportamiento del conductor y el diseño de las carreteras desde que se realizó el estudio original, la FMCSA está buscando

PARA LLEVAR A CABO EL ESTUDIO, FMCSA ESTÁ BUSCANDO RESPUESTAS A LAS SIGUIENTES PREGUNTAS:

- ¿Debería la FMCSA seguir un enfoque de muestreo representativo a nivel nacional, o puede el muestreo por conveniencia satisfacer las necesidades?
- ¿Qué tipo de estudio está recomendando (por ejemplo, muestra representativa a nivel nacional versus muestreo por conveniencia) y cuáles son los pros y los contras de este enfoque?
- ¿Qué tan importante es que los resultados del nuevo estudio sean comparables con los hallazgos del estudio original?
- ¿Qué otras fuentes de datos pueden enriquecer el nuevo estudio? ¿Cómo se pueden identificar e incluir?

mejorar sus métodos para recopilar datos sobre la causa del accidente. La agencia dice que el nuevo estudio la ayudará a identificar los factores que están contribuyendo al crecimiento reciente de accidentes fatales de camiones grandes, tanto en lesiones como en los choques en que solo hay daños a la propiedad.

La FMCSA agrega que los resultados del estudio

ayudarán a informar a los desarrolladores de tecnología con vehículos autónomos sobre los tipos de comportamientos del conductor que deben abordarse. El estudio desarrollará una línea base de factores de accidentes de camiones grandes, según la FMCSA, para ayudar a guiar las estrategias de mitigación de prevención de accidentes para prevenir futuros accidentes. 

GOLPEAN GLIDER KITS POR ERRORES DE EPA EN REGLAS

La división de asuntos internos de la Agencia para la Protección Ambiental (EPA por sus siglas en inglés) reveló que la agencia se saltó algunos pasos requeridos en el proceso de creación de una regla para revertir las regulaciones que limitan la producción de camiones glider kit. Básicamente, se trata de camiones nuevos que se venden sin motor, a los cuales usualmente se les instala uno usado; de ahí la campaña de la EPA de Obama contra los glider kits. Este hallazgo da otro golpe al intento de la administración Trump para revertir esas reglas, aunque no tiene un impacto inmediato en la producción actual de los glider kits. Los límites a los glider kits han permanecido vigentes desde que entraron en vigor en 2018, y la EPA presentó la derogación mucho antes de que comenzara la investigación por parte de su Oficina del Inspector General. La OIG dio a conocer los resultados de sus hallazgos el jueves 5 de diciembre.


La OIG de la EPA no cuestionó el contenido de la regla, es decir, sus intenciones de derogar las regulaciones. Más bien, simplemente concluyó que la EPA no produjo los análisis sobre el costo-beneficio y los impactos en la salud, que son requeridos por la ley federal cuando una agencia emprende



dicha reglamentación. No está claro si la EPA procederá con la regla, la cual se ha aplazado desde mediados de 2018. Las regulaciones de los glider kits se incluyeron en la regla de emisiones de camiones y remolques de Fase II promulgada en 2016 por la EPA de la era de Obama. Según la regla de la Fase II, los fabricantes de glider kits podrán construir solo 300 camiones al año que no cumplan con los estándares de la Fase II para las emisiones de gases de efecto invernadero, óxido nítrico y partículas. Fitzgerald Glider Kits, el mayor fabricante de glider kits del país antes de la implementación de esas regulaciones, había estado fabricando entre 5,000 y 10,000 kits al año.

A partir de 2021, todos los glider kits deben cumplir con los estándares de emisiones estipulados por la regla de la Fase II. Es decir, que deberán estar equipados con un motor 2010 o más nuevo. Fitzgerald y otros presionaron a la EPA en

2017 para que reconsiderara las regulaciones, argumentando que terminarían con ese negocio. Los representantes de Fitzgerald se reunieron con el entonces administrador de la EPA, Scott Pruitt, quien inició la regla de revocación poco después. La agencia luego publicó una regla propuesta en noviembre de 2017 con la intención de relajar los límites a los glider kits.

Sin embargo, la regla propuesta se encontró con una ola de detractores. El estudio utilizado para justificar la derogación fue cuestionado, y la escuela que produjo el estudio, Tennessee Tech University, anunció en octubre de 2018 que el estudio era defectuoso y que la EPA debería ignorar sus conclusiones. La EPA ya había presentado su reglamentación cuando la universidad hizo ese anuncio. Un estudio independiente y competitivo producido por la EPA en 2017 también había sido objeto de escrutinio. Pero la OIG de la EPA en agosto de este año publicó un informe que indicaba que el estudio era sólido y que sus conclusiones eran válidas. Ese estudio se produjo en respuesta al impulso para derogar las regulaciones de los glider kits y no se usó para desarrollar las regulaciones iniciales de 2016, que se propusieron originalmente en julio de 2015. 



¿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

GCR
TIRES & SERVICE



PANORAMA 2020: ÍNFIMO CRECIMIENTO

Aunque no se pronostica que las tasas bajen en 2020, tampoco se proyecta que ganen fuerza. O eso es lo que pronostican los analistas de la empresa de inteligencia de transporte FTR, quienes predicen que los segmentos de vans y plataformas verán poco o ningún crecimiento en 2020 en términos de carga de camiones y para refrigerados habrá un crecimiento de solo 3%.

Esa falta de crecimiento en la demanda de carga, combinada con una tasa de utilización de camiones ya débil, crea una perspectiva "decididamente mediocre" para 2020, dijo Avery Vise, vicepresidenta de camiones de FTR. Vise habló en un seminario web de FTR State of Freight junto a Eric Starks, CEO de FTR, y Todd Tranausky, vicepresidente de ferrocarriles de FTR.

Ellos presentaron el pronóstico de FTR para este año, señalando la lista de posibles indicadores a la baja que podrían incluso descarrilar un pronóstico de crecimiento actual y la falta de perspectivas de potencial al alza. "El crecimiento del 1% es mejor que caer de un precipicio, pero desde la perspectiva de los transportistas significa que no habrá ninguna presión sobre la utilización o las tarifas". La fabricación, una fuente importante de carga de camiones, se está reduciendo. Las cifras de empleo están en tendencia en el extremo inferior de lo que señala el crecimiento económico. Los inventarios minoristas son altos. Estados Unidos, a pesar de los pasos hacia un acuerdo comercial con China, todavía se encuentra en medio de una guerra comercial que se considera que limita el potencial de crecimiento. Además, la tensión en el Medio Oriente es alta. Pero a pesar de esos inconvenientes la economía sigue creciendo, dijo Starks. Del mismo modo, los inicios de viviendas (una medida de la construcción residencial) han experimentado un aumento en los



últimos meses, y los números de permisos de vivienda también están aumentando. Sin embargo, la utilización de camiones por parte de las flotas (una medida de cuánto de una flota está trabajando activamente y, por lo tanto, un indicador de la demanda de carga y el movimiento de las tasas potenciales) tiende a estar por debajo del promedio acumulado de 10 años. "Y esperaríamos que se mantenga por debajo de ese punto de referencia hasta 2020", dice Vise.

El empleo en la nómina de camiones también se ha desplomado en los últimos meses, contrarrestando la tendencia de la economía general, otra señal de que las flotas se están contrayendo en lugar de crecer, y otro golpe contra el crecimiento potencial de las tasas. Pero las tasas del mercado spot se han estabilizado después de hundirse el año pasado. FTR estima que las tasas spot disminuyeron en promedio alrededor de un 17% el año pasado. "Fue todo un éxito para los operadores que dependen del mercado spot", dijo Vise. Pero esa tendencia debería haber terminado, dijo Vise, y se prevé que las tasas spot aumenten un 1% en 2020. "La sensación de un mercado de carga mediocre pero estable junto con una imagen de utilización débil pero estable se traduce en tasas de carga que probablemente no se moverán mucho", dijo. Las tasas contractuales, por otro lado, se pronostican que caerán un porcentaje. Las tasas contractuales, a diferencia de las tasas spot, se mantuvieron estables el año pasado. 

Un juez federal extendió a mediados de enero una orden de restricción temporal que exime al transporte por camión del cumplimiento de la nueva ley de California que efectivamente obligó a los transportistas a dejar de contratar con propietarios-operadores y pequeñas flotas. Después de "dos horas de debate enérgico", dijo Joe Rajkovacz, jefe de asuntos gubernamentales de la Asociación de Transportistas del Oeste de los Estados Unidos, el juez Roger Benítez del Tribunal de Distrito de los Estados Unidos en el sur de California extendió la suspensión temporal de la aplicación de la ley en lo que respecta al transporte por carretera hasta que decida si emite una orden judicial permanente.

La ley A.B. 5 entró en vigor el 1 de enero, pero Benítez emitió la orden de restricción contra su aplicación a los transportistas y propietarios-operadores el 31 de diciembre, justo antes de que entrara en vigor. A fines del año pasado, a medida que se acercaba la fecha efectiva de AB 5, las principales flotas anunciaron intenciones de dejar de contratar con cualquier propietario-operador con sede en California, ofreciéndoles la oportunidad de mudarse fuera del estado o, en algunos casos, la transición a ser un conductor de la compañía.

Por ahora, la "A.B. 5 no se aplica a los camiones en California o en todo el país" después del fallo de Benítez, dice Rajkovacz. La Asociación de Transportistas de California (CTA por sus siglas en inglés) y su equipo legal (que también representa a dos propietarios-operadores independientes en el caso contra AB 5) dio argumentos orales, al igual que el estado de California y los Teamsters, que intervinieron en la demanda en nombre de California y A.B. 5.

Pero aún está por venir una decisión más importante. Benítez decidirá si proporciona una orden judicial permanente contra A.B. 5 mientras la demanda de CTA contra la legislación se abre paso a través de los tribunales



LIBRAN CAMIONEROS A.B. 5 GRACIAS A JUEZ DE CALIFORNIA




federales, o si se permite que la ley entre en vigencia mientras se desarrolla la demanda. Benítez no dijo cuándo tiene la intención de emitir ese fallo, dice Rajkovacz.

Lo que espera es que, como con gran parte

de la industria de la construcción, se permita que el transporte por camión permanezca bajo el estándar de lo que se conoce como la prueba de Borello, una variante mucho más matizada y complicada de la prueba de contratista indepen-

diente que la prueba ABC de tres puntas, un golpe y estás fuera.

La mayoría de los problemas con la prueba ABC provienen de la parte B de la prueba, que se ha interpretado que requiere que cualquier contratista independiente esté fuera del negocio principal de la entidad contratante. "No tiene sentido que no podamos contratar a personas en la misma industria que nosotros", dijo Nevarez, un pequeño transportista de California.

El fallo de Benítez no fue el único golpe en contra de la ley A.B. 5 en los últimos días. Un tribunal estatal de California dictaminó a principios de año que la ley federal reemplaza a la A.B. 5 y, por lo tanto, la ley no debería aplicarse a las compañías de camiones. Sin embargo, los fallos de los tribunales estatales sobre el tema probablemente serán reemplazados por múltiples casos federales contra la ley A.B. 5. 

¿POR QUÉ COMPRAR UNA LLANTA NUEVA CUANDO PUEDES TENER UNA MEJOR?

Los renovados Bandag no solo han demostrado poder competir con la confiabilidad y el rendimiento de las llantas nuevas, sino que son esencialmente más eficientes en el consumo de combustible. ¿Cómo? Los cascos de las llantas se comprimen con el uso, mejorando su resistencia al rodado, haciéndolos en promedio un 3% más eficientes en el consumo de combustible con el pasar del tiempo.

Acepte el Desafío de Bandag y compruébelo usted mismo. Si nuestros renovados en aplicación específica no entregan un menor costo promedio por milla de lo que entrega otra llanta comparable que esté utilizando, le pagaremos la diferencia. **Garantizado!**

Encuentre un distribuidor hoy mismo en BuiltForBetter.com.

bandag
HECHO PARA SER MEJOR



UN NUEVO CAPÍTULO

MACK ANTHEM

EL DISEÑO MODERNO Y ATREVIDO DEL BUQUE INSIGNIA PARA TRANSPORTE DE LARGAS DISTANCIAS DE MACK DEJA CLARO QUE LA MARCA ESTÁ EN UNA ETAPA DE ACTUALIZACIÓN. EL ANTHEM NO SOLO LUCE BIEN, TAMBIÉN EQUIPA MUCHA TECNOLOGÍA Y UNA CABINA BASTANTE CÓMODA, ALGO QUE LOS CONDUCTORES SABRÁN APRECIAR CUANDO TENGAN QUE PASAR TIEMPO LEJOS DE CASA. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

Nada habla tanto de vientos de cambio en Mack como la presentación del Anthem en el segundo semestre de 2017, pues vimos un camión cuyo diseño rompió con lo que la marca del bulldog nos tenía acostumbrados, presentando una apariencia imponente y robusta que resulta muy atractiva. Y aunque quizá no lo parece a simple vista, se trata de un camión que tiene un mejor consumo de combustible que los Pinnacle de eje retrasado, a los cuales reemplaza como el buque insignia de la marca.

A finales de 2018, Mack presentó el paquete HE+, el cual está diseñado para hacer aún más eficiente al Anthem. Las cifras son impactantes, pues en Mack hablan de una reducción de hasta un 9.5% en el consumo de combustible. El paquete HE+ utiliza la Tecnología de Recuperación de Energía de Mack, la cual captura la energía residual del motor -que de otro modo se desperdiciaría- y la inserta nuevamente al tren motriz. Además, combina varias mejoras aerodinámicas como faldones en la defensa y costados, extensiones laterales y en la parte trasera, entre otras.

DISEÑO

En una clara estrategia de diferenciación, el Anthem tiene un diseño exterior que se parece poco al del Pinnacle, pero que utiliza elementos de camiones de

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

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

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





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

El cofre como la defensa del Anthem no



sólo mejoran la aerodinámica, también ayudan a reducir el tiempo de servicio, pues ambos están hechos de tres piezas. Un nuevo cierre central para el cofre debajo de la

parrilla elimina la necesidad de ir a cada lado del camión para liberar uno y abrir el cofre. Además, se requiere de un esfuerzo 50 por ciento menor para abrirlo. >>





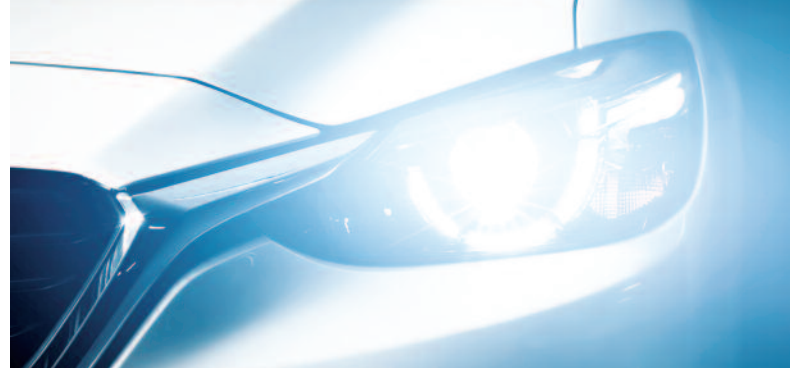
MAXIMA PROTECCION

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.



Advance
Auto Parts

AutoZone

BENNETT
Auto Supply

O'Reilly AUTO PARTS
PROFESSIONAL PARTS PEOPLE

Pep Boys

Walmart



zMAX.com

Mantener el aire pegado al camión también hace más silencioso el interior, lo cual reduce la fatiga al manejar. es posible hablar a un volumen normal y escuchar la banda civil o música sin tener que subir mucho el volumen. Por otro lado, Mack utiliza LED adentro y afuera. Los nuevos faros de LED son 66% más brillantes, casi doblando los lúmenes de las luces bajas, y proveen una luz más ancha y blanca utilizando menos energía. El Anthem estará en las carreteras en enero y puedes ordenarlo en tres versiones: cabina de día, cabina dormitorio de techo plano de 48 pulgadas o dormitorio elevado de 70".

INTERIOR

Al subir y bajar del camión, lo primero que notas es que la manija está en una posición más baja respecto al poste A, lo cual hace más fácil mantener tres puntos de contacto. La palanca de la transmisión manual automatizada está ubicada más arriba en el tablero, cerca del conductor. Los interruptores -cortados con láser- también están en una posición más alta, mientras que otras cosas que antes se controlaban con interruptores -como los limpiadores o el freno del motor- han sido eliminados por completo del tablero y reubicados en palancas detrás del volante. Esto es un movimiento simple y muy intuitivo, de esos que se agradecen cuando los tie-



nes, especialmente en funciones básicas de manejo.

El volante con fondo plano crea más espacio entre éste y el regazo del conductor, lo que hace más fácil entrar y salir del camión, especialmente cuando el asiento está totalmente elevado. Además, esto debería ayudar a los conductores altos a encontrar una posición de manejo más cómoda, o a al menos darles la oportunidad

de acercarse más al volante. Otra cosa que nos gustó mucho fueron los controles iluminados para el control de crucero, el sistema de sonido y el bluetooth. La pantalla a color de 5 pulgadas en el panel de instrumentos muestra información de monitoreo del vehículo, incluyendo la temperatura del motor y del aceite, odómetros de viaje, estatutos del sistema de postratamiento de gases y la presión de las llantas. >>



COMPRA YA TU CAMIÓN

MAGAZINE
**TRANSPORTE
LATINO**

**CALIFICA CON
FICO 600+**

- Las mejores condiciones del mercado
- Financiamos cualquier marca o modelo nuevo o usado
- Infórmate al **(888)628-2188**



TRANSPORTE LATINO SIEMPRE DANDO SOLUCIONES PARA EL TRANSPORTISTA

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

MOTOR Y TRANSMISIÓN

La mayor novedad respecto a la motorización llega de la mano de una mecánica Cummins ISX12N de gas natural, lo cual hace que el Anthem pueda trabajar en zonas donde las restricciones ambientales son más estrictas. El resto de los motores son el conocido MP8 de 13 litros con hasta 505 HP y 1,860 lb-pie; el MP7 con hasta 425 HP y 1,560 lb-pie. Los paquetes de downspeeding SuperEconodyne de Mack están disponibles para ambos motores. Otra alternativa es el motor MP8 con capitalización del turbo, especialmente diseñado para arrastres lar-

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- MP7 de 11 litros con 325 a 425 HP y 1,260 a 1,560 lb-pie
- MP8 de 13 litros con 415 a 505 HP y 1,460 a 1,860 lb-pie
- MP8-TC de 13 litros con 415 a 445 HP y 1,460 a 1,860 lb-pie
- Cummins ISX12N con 400 HP y 1,450 lb-pie

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos
- Neumática

TRANSMISIONES


- Manuales Maxitorque ES, Eaton Fuller
- Automatizadas mDrive y mDrive HD
- Automática Allison Serie 4000

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática Twin-Y
- Muelles mRIDE

gos, el cual convierte la energía residual del escape en energía mecánica que se alimenta nuevamente al motor, lo cual añade hasta 50 HP adicionales, permitiendo un incremento sustancial en la eficiencia de combustible de hasta un 8.8 por ciento. Este motor tiene una potencia de 445 HP y un torque de 1,860 lb-pie, por lo que no le falta fuerza para hacer el trabajo.

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

13 y 14 cambios que añaden una o dos velocidades súper lentas. En cuanto a seguridad, lleva de serie el sistema Wingman Fusion de Bendix, el cual utiliza cámaras y radares para prevenir colisiones, gestionar el control adaptativo de cruce y la advertencia de abandono de carril. El control de cruce adaptativo es algo muy útil en trayectos largos, ya que no sólo evita que el conductor tenga que estar acelerando y frenando constantemente para controlar la velocidad -lo cual causa resulta cansado a la larga-, sino que también ayuda a mantener un consumo de combustible más eficiente. 



americano: **MACK ANTHEM**

■ 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





PRESENTE ELÉCTRICO

Mitsubishi-Fuso eCanter

HUBO UNA ÉPOCA EN LA QUE LOS CAMIONES COMPLETAMENTE ELÉCTRICOS ERAN SOLO UN SUEÑO, PERO HOY YA SON UNA REALIDAD. EL ECANTER ES EL PRIMER CAMIÓN ELÉCTRICO, SILENCIOSO Y LIBRE DE EMISIONES QUE LLEGA A LAS CALLES. ¿TE PREOCUPA EL MEDIO AMBIENTE? ENTONCES ESTE CAMIÓN ES PARA TI. >>

Si hace cinco años te hubiéramos dicho que los camiones totalmente eléctricos estarían en las calles en menos de un lustro, probablemente nos habrías tachado de ilusos. Pero hace un par de años vimos 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 en la carretera 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.

No crean que pretenden vender solo unos cuantos como un ardid publicitario, Fuso tiene contemplado entregar 500 camiones en Estados Unidos, Europa y Japón antes de 2021, 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 primeros en efectivamente vender un camión producido en serie. Nuestro Fuso eCanter satisface la demanda global por productos





EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Eléctrico de 115 kW y 288 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Contínua

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente con coilovers

SUSPENSIÓN TRASERA

- Muelles parabólicos
- Neumática

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 eCanter 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 eCanter que rodará por las calles lleva faros convencionales y una parrilla que respeta aquel diseño, pero sin iluminación.

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 equipada con dos pantallas de 12 pulgadas -una como panel de instrumentos y la otra en una tablet removible para el sistema de infoteniimiento 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.

El otro elemento clave son las baterías, de las cuales el eCanter lleva seis paquetes 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. >>



vocacional: **MITSUBISHI-FUSO eCANTER**

HARRISON FORD



BASED ON THE LEGENDARY NOVEL

THE CALL OF THE WILD

#CallOfTheWild

FEBRUARY 21






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, depen-

diendo 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 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". 



vocacional: **MITSUBISHI-FUSO eCANTER**

MAGAZINE

TRANSPORTE LATINO



**SUSCRÍBETE
A NUESTRA
REVISTA DIGITAL**

¡ES GRATIS!

www.transportelatino.net/magazines.com

REY DE FRANCIA

RENAULT TRUCKS T

DESDE EL PRIMER DÍA, EL RENAULT TRUCKS T SE ESTABLECIÓ COMO UN CAMIÓN DE ALTA TECNOLOGÍA, CÓMODO, SEGURO, EFICIENTE EN EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE, AMIGABLE CON EL MEDIO AMBIENTE Y CON UN GRAN COSTO TOTAL DE PROPIEDAD. ESTAS CUALIDADES, QUE LO HICIERON ACREEDOR AL PREMIO DEL CAMIÓN DEL AÑO, SIGUEN PRESENTES UN LUSTRO DESPUÉS. »»





T 480
RENAULT TRUCKS



480

RENAULT TRUCKS
T 480

W-710-GR

POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

El segmento de transporte de larga distancia es en el que los fabricantes de camiones realizan las mayores inversiones en investigación y desarrollo sobre consumo de combustible, ya que es en éste donde estos avances se hacen más patentes. Mejoras que, eventualmente, llegan a los camiones vocacionales y de transporte regional. Por ello, no fue ninguna sorpresa que Renault Trucks apostara fuerte cuando llegó el momento de diseñar el modelo T, con el cual la marca ofrece un vehículo versátil que cubre las necesidades de los clientes en el ámbito del transporte de largas distancias. El T ha sido diseñado para ofrecer a los transportistas el perfecto equilibrio entre el ahorro de combustible y la vida a bordo.

Gracias a la forma aerodinámica de la cabina, desarrollada en túneles de viento, el T reúne en un nuevo vehículo la eficacia y el bajo consumo del Premium Ruta y el confort del Magnum. Con su diseño y su nueva cadena cinemática, que mejoran el rendimiento, el T muestra uno de los consumos más bajos del mercado, con una reducción hasta 5 % en comparación con la generación anterior, a pesar de las exigencias vinculadas a la norma Euro 6. >>







DISEÑO

La cabina del T, específica de Renault Trucks, ha sido desarrollada para favorecer el ahorro de combustible. Su parabrisas de 12° de inclinación la forma en trapecio de la cabina de 2.3 m en el frente y 2.5 m atrás, así como grupos ópticos con deflectores integrados, son la mejor forma de ilustrarlo. Para asegurar un ahorro máximo, Renault Trucks ofrece además deflectores de techo, deflectores laterales y carenados laterales, con extensión o sin extensión de puertas.

El acceso al T ha sido diseñado para que sea lo más fácil posible y empieza con la posibilidad de encender las luces del vehículo con la llave, para iluminar el camino. Las puertas se abren a 85°. El acceso se hace por medio de tres o cuatro escalones, según el tipo de cabina elegida. Estos escalones llevan una luz integrada y son antideslizantes. Cierto es que la forma no es precisamente la más agraciada, pero no hay que olvidar que ésta sigue a la función, cuya misión principal es reducir la resistencia al viento para ahorrar combustible.

INTERIOR

Con una cabina de base más grande que en el Premium Ruta, un abanico de cuatro cabinas, así como un ancho de cabina de 2.5 m, el T ofrece un entorno de trabajo y de descanso ideal para largos trayectos. Tiene un suelo perfectamente plano en su versión High Sleeper Cab y el túnel central, cuando está presente, ha sido rebajado a 200 mm. Se ofrecen dos alturas de techo. Un techo plano (Day Cab y Night&Day Cab) y un techo elevado (High Sleeper y Sleeper Cab) que



permiten una altura máxima interior de cabina que puede llegar a 2,10 m. Los asientos han sido diseñados por Recaro con suspensión neumática, térmicos y ventilados. Tanto el reposacabezas como las sujeciones lateral y lumbar son ajustables; también pueden repliegarse para tener una

mejor posición de conducción y liberar un espacio para las piernas que llega hasta 98 cm.

El conductor puede adaptar su espacio de conducción a sus costumbres. Tiene a su disposición botones con ubicación modificable en el tablero de instrumentos y puede personalizarlo a





su gusto. Además, puede introducir en la memoria sus preferencias y sus ajustes, como la página preferida que aparece en la pantalla principal, la página del cronógrafo, sus ajustes de calefacción o de climatización, de despertador, la selección del tipo de conducción económica o los re-

justes del regulador de velocidad. Encontrará todos estos datos con solo insertar su tarjeta de conductor y ganará tiempo en cada salida.

El interior del T ha sido diseñado para separar bien el espacio de conducción del espacio de descanso. Este último se articula en forma

de "L" en la cabina, a través del asiento de pasajero pivotante y la litera o las literas, inferior y/o superior, según las versiones. La litera inferior tiene un colchón extensible que permite ampliar la cama hasta 80 cm. La litera superior tiene una escalera integrada. Cuando no se utiliza, el conductor puede plegar una parte y tener así un amplio espacio portaobjetos adicional. Los espacios portaobjetos han sido diseñados con la colaboración de clientes que han probado los camiones y a partir de un "cesto" con los principales productos o accesorios que los conductores suelen utilizar a bordo de su camión. Los espacios se han diseñado con un material específico, de tacto más agradable que un plástico tradicional. El conductor tiene también a su disposición un refrigerador de 24 litros que puede llegar a 40 en la versión con suelo plano. >>





Una vez instalado en su litera, el conductor del T de Renault Trucks tendrá a mano un control inalámbrico con el que podrá regular la iluminación de la cabina, la radio, el teléfono, la calefacción, el aire acondicionado, el bloqueo de las puertas, el cierre de los cristales y de la ventana del techo. Para lograr un descanso reparador, las cortinas ocultan la luz y proporcionan una oscuridad completa, incluso en pleno día. Permiten también mantener una temperatura interior agradable, incluso cuando el vehículo está estacionado a pleno sol.

MOTORES Y TRANSMISIÓN

Para desarrollar sus nuevos motores Euro 6 DTI 11 y DTI 13, Renault Trucks se apoyó en una evolución de sus propulsores Euro V optando por optimizar la tecnología SCR. Estos bloques, reconocidos por su eficacia y su bajo consumo, han sido modificados en más del 50% y disponen de nuevos ajustes electrónicos. Gracias a la utilización de nuevos materiales en su fabricación se ha mejorado la eficiencia de la reducción catalítica para reducir aún más eficazmente las emisiones de óxido de nitrógeno.

En cuanto a la transmisión, la caja robotizada Optidriver de 12 velocidades cuenta con un software de mando electrónico de transmisión y un mando de velocidad con regulación de temperatura, para una refrigeración más eficaz. Opcionalmente, puede acompañarse con un nuevo modo, llamado Fuel Eco, acoplado al

MOTORES

- DTI 11 de 11 litros, 380 a 460 HP y 1,327 a 1,622 lb-pie
- DTI 13 de 13 litros, 440 a 520 HP y 1,622 a 1,880 lb-pie

TRANSMISIONES

- Automática Optidriver de 12 velocidades
- Manual Volvo B14

SUSPENSIÓN DELANTERA


- Neumática

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática con dos cojines

EN DETALLE
FICHA TÉCNICA

control de velocidad Eco Cruise Control. Este modo modifica la estrategia del paso de las marchas, dando prioridad absoluta a la reducción del consumo. Como opción está la caja

manual B14, desarrollada por Volvo, la cual es particularmente robusta y cuenta con el Driving Monitoring System, que indica al conductor la velocidad que debe engranar. 



LIBERATE

con un

MES GRATIS DE PREPASS.



Obtenga un mes gratis* de PrePass, la solución probada para evitar las casillas de peaje, y libérate para seguir rodando mientras ahorras tiempo, combustible y dinero. ¡Pruébalo hoy mismo!



Servicio proporcionado por HELP Inc.

PrePass.com/Regalo
877-836-8412

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.

DAF

A **PACCAR** COMPANY





LA EFICIENCIA DEL TRANSPORTE DAF IMPULSA LA EXCELENCIA PURA

El LF tiene beneficios como la carga útil líder en la industria, la maniobrabilidad incomparable y la excelente durabilidad, comodidad y amabilidad del conductor. Ahora hemos llevado el exitoso camión de distribución de DAF un paso más para mejorar aún más su rentabilidad. El resultado es The New LF.

UNA PARA CADA QUIÉN

FORD TRANSIT 2020

ES DIFÍCIL CREAR UNA VAN DE TRABAJO TAN COMPLETA COMO LA FORD TRANSIT. DISPONIBLE COMO VERSIÓN DE CARGA, DE PASAJEROS O CREW, UTILIZA TECNOLOGÍA DE PUNTA PARA ASISTIR AL CONDUCTOR Y MANTENERTE SEGURO EN EL CAMINO. CON UNA DIRECCIÓN SUAVE Y RESPONSIVA, UNA CABINA BASTANTE SILENCIOSA Y UNA NUMEROSA CANTIDAD DE CONFIGURACIONES, ES FÁCIL CREAR UNA VAN QUE SATISFAGA TODAS Y CADA UNA DE TUS NECESIDADES. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

La Transit es una van originaria de Europa la cual fue adaptada para el mercado norteamericano. Evidentemente, no crean que en Ford tomaron la decisión de traerla así nada más; la gente de Dearborn pasó años planeando y diseñando la Transit para asegurarse que cumpliera con todos los requerimientos de los compradores norteamericanos. Prueba de ello es el excelente recibimiento por parte del público y la crítica desde que llegó a las calles en 2015 para convertirse en una de las vans de reparto más interesantes del mercado. De hecho, es la única que ha mantenido un crecimiento sostenido de ventas año tras año.

El mayor logro de la Transit es que su construcción "uni-body" es completamente diferente a la más común en la industria, la de



carrocería sobre chasis. Es un vehículo sumamente versátil, pues está disponible en más de doce combinaciones de carrocería y motor; además de ofrecer un amplio espacio para carga, mejor desempeño y economía de combustible, comodidad, tecnología y seguridad.

El volumen de carga detrás de la primera fila de asientos va de 246.7 pies cúbicos en la versión corta hasta 487.3 pies cúbicos en la extendida; pero si aún así te falta espacio, puedes quitar el asiento del pasajero para aumentar la capacidad a 285 y

utilitario: **FORD TRANSIT 2020**

48

FEBRERO DE 2020 | **TRANSPORTE LATINO**



542.2 pies cúbicos, respectivamente. En cuanto a la carga máxima, comienza en 3,020 libras y alcanza las 4,590 libras. En medio de estas dos cifras, hay más de 90 diferentes capacidades de carga, así que por variedad no paramos.

Para 2020, la Transit fue mejorada sustancialmente para hacerla más capaz y fácil de manejar. La mayor novedad es la incorporación de una versión Crew, la cual puede llevar a cinco personas en dos filas de asientos. Éste nuevo modelo es la respuesta de Ford a los comentarios que le hicieron sus clientes y podemos considerarla una mejora a la Transit Family. La versión Crew se suma a las ya conocidas versiones de pasajeros, carga, chasis y cutaway.

DISEÑO

Si bien la Transit es un vehículo utilitario, los diseñadores se las arreglaron para darle una apariencia llamativa; basta echar un vistazo a los alargados faros que enmarcan la gran parrilla trapezoidal con trapezoides cromados y el logotipo en el

centro. Las defensas de plástico negro no son precisamente atractivas, pero sí muy útiles para mantener lo más pulcra posible la apariencia de este tipo de vehículos y evitar en la medida de lo posible visitas al taller.

Encontrar una a tu medida será cosa fácil, pues puedes elegir entre tres diferentes largos y tres alturas para el techo. Fuera de la parte delantera, la Transit es toda una utilitaria, con la conveniente —aunque poco sexy— forma de caja de zapatos. En la parte trasera encontramos dos puertas de hoja de piso a techo que abren hasta 270 grados para algunas versiones. Además, a partir de este año puedes ordenar una puerta corrediza en el lado del conductor además de la que ya estaba disponible del lado del pasajero. »»



INTERIOR

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

Los asientos delanteros son planos pero cómodos y ajustables en varias posiciones, con controles que son fáciles de alcanzar. Su naturaleza utilitaria queda revelada una vez



más por los compartimentos de carga –opcionales en algunas versiones–; en las de techo alto, por ejemplo, el espacio arriba de los asientos delanteros es aprovechado con una repisa para acomodar cosas. Algunas de las novedades más recientes incluyen una ubica-

ción más alta para la cámara de reversa en los modelos de techo medio y alto, así como unos espejos retrovisores eléctricos calefaktados con direccionales integradas. Además, hay un nuevo estéreo con Bluetooth con una entrada de audio y un micrófono. >>



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 para obtener más información.

UNIROYAL®



MOTORES Y TRANSMISIÓN

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


SEGURIDAD

La Ford Transit recibió cuatro estrellas en la calificación general por parte de la Administración Nacional para la Seguridad en las Carreteras y el Transporte (NHTSA por sus siglas en inglés). Esto porque viene equipada con frenos de disco en las cuatro ruedas con ABS de serie, así como control de estabilidad con tecnología que limita el balanceo, bolsas



de aire frontales y de cortina para pasajero y conductor. Además, también lleva de serie un sistema de monitoreo de presión de llantas.

Han pasado ya seis años desde que Ford trajo la Transit a Estados Unidos y el la aceptación del público a lo largo del tiempo ha dejado claro que los mandamases de la firma

del óvalo dieron justo en el blanco con esta van que, desde su lanzamiento, no solo lideró el segmento, sino que lo revolucionó. Hoy enfrenta competidores más capaces, como la ProMaster de Ram o la Metris de Mercedes-Benz; sin embargo, la Transit se mantiene como la referente del segmento. 



utilitario: **FORD TRANSIT 2020**



LA VENTAJA DE ALLIANCE

ACCESORIOS | MANTENIMIENTO | REPARACIÓN Y REPUESTOS
CON EL RESPALDO DE UNA GARANTÍA NACIONAL DE 1 AÑO/MILLAS ILIMITADAS*



Alliance Truck Parts tiene más de 30 líneas de productos que brindan piezas y accesorios refabricados y nuevos confiables a la industria de transporte comercial para mantener a los camiones y autobuses en la ruta. Con Alliance, no hace falta que elija entre calidad y precio, ya que nuestras piezas cumplen o superan las especificaciones de calidad, montaje y acabado de OES. Las piezas Alliance Truck Parts están disponibles en los distribuidores Freightliner y Western Star de todo el país. Alliance Truck Parts: Mejores piezas. Buenos precios.



alliancetruckparts.com



[@allianceparts](https://twitter.com/allianceparts)



facebook.com/alliancetruckparts

DTNA/PSM-A-910. Las especificaciones están sujetas a cambios sin previo aviso. Copyright © Daimler Trucks North America LLC. Todos los derechos reservados. Alliance Truck Parts es una marca de Daimler Trucks North America LLC, una división de Daimler. No apto para la reventa. *Consulte la garantía para conocer todos los detalles y limitaciones.

DAIMLER | Alliance Truck Parts - Una marca del grupo Daimler

RECARGADA

CHEVROLET SILVERADO 2020

MÁS GRANDE Y LIGERA, CON MAYOR ESPACIO DE CARGA EN LA CAJA Y EN LA CABINA, Y CON NUEVOS MOTORES MÁS EFICIENTES, LA SILVERADO 2020 ESTÁ LISTA PARA PLANTAR CARA A SUS RIVALES, ESPECIALMENTE A LA "TODOPODEROSA" F-150. ¿TENDRÁ LO NECESARIO PARA DESTRONAR A LA REINA DEL SEGMENTO? »





La Chevrolet Silverado 1500 2020 sigue siendo una de las pickups más reconocidas en el juego, con un exterior estilizado y toneladas de opciones de personalización. Además, ofrece una gran variedad de trenes motrices que se destacan por un diésel Duramax de bajo consumo de combustible y rico en torque, así como un V8 de 6.2 litros rápido y potente. Si bien la Silverado no se maneja tan bien como la Ram 1500, su cabina silenciosa y cómoda sorprenderá incluso a aquellos que crecieron manejando pickups.

Del mismo modo, la gran cantidad de asistencias de alta tecnología para el conductor, como el control de crucero adaptativo y las asistencias de mantenimiento de carril com-

placerán a quienes usan su Silverado para algo más que remolcar o rodar fuera del asfalto los fines de semana. Claro, incluso el modelo más caro no puede competir con alternativas más lujosas, pero la Silverado 2020 todavía tiene la capacidad y las suficientes configuraciones para satisfacer a los leales de la marca.

A pesar de que Chevrolet introdujo una Silverado completamente nueva el año pasado, la compañía le dio a esta pickup numerosas mejoras para 2020. Los cambios se destacan al hacer que el V8 de 6.2 litros y la transmisión automática de 10 velocidades estén más ampliamente disponibles en toda la línea. Otra gran novedad es que el motor diésel Duramax de 3.0 litros y seis cilindros en línea finalmente se une a la lista de opciones, así como la



introducción de un minúsculo -para el segmento- 4 en línea de 2.7 litros turbocargado. Además, la Silverado 2020 presenta más asistencias de conductor y remolque, como un



camioneta: **CHEVROLET SILVERADO 2020**

nuevo control de cruceo adaptativo o la tecnología de cámara, compartida con su hermana mayor, la Silverado HD.

DISEÑO

Es claro que el año pasado Chevrolet transformó la Silverado en algo que no habíamos visto nunca. Uno de los cambios más evidentes está en las salpicaderas, pues abandonaron la forma cuadrada que la caracterizaba desde 1973. Ahora lleva unas salpicaduras redondeadas que, junto con una cintura que va de los faros a las salpicaderas traseras, hace mucho más fluido el diseño; algo a lo que también ayuda una pequeña curvatura en la parte posterior de la ventana trasera. Pero también hay muchas líneas rec-

tas que elegían la apariencia robusta, como la parrilla, la cintura o la puerta de la caja.

Algo que agradecerán quienes sí usan la caja para mover cosas es que ahora es más larga. La caja corta, estandar en los modelos crew cab, tiene un volumen de 63 pies cúbicos, el cual es 20% mayor que el de sus rivales modelo 2018, según Chevrolet. Los pasos de rueda posteriores fueron extendidos siete pulgadas hacia afuera, lo que hace más fácil meter placas de madera contrachapada o placas de yeso de 4x8 en la caja. También hay más puntos de sujeción, pues ahora hay 12 herrajes fijos que soportan 500 libras, el doble que el modelo anterior. Además, hay otros nueve herrajes móviles que ofrecen mayor flexibilidad a la hora de sujetar la carga. >>



Asegúrate de tener el ELD indicado.



www.vdoroadlog.com

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

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

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

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

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



VDO y RoadLog son marcas registradas de Continental Corporation.

RoadLog

VDO

Haciéndole frente al interesante sistema RamBox de la firma del carnero, Chevrolet ofrece unas cajas de almacenamiento ubicadas sobre los pasos de rueda, los cuales ofrecen casi siete pies cúbicos de espacio para guardar cosas. Entre otras novedades tenemos luz de trabajo en la caja y una toma de corriente de 120 voltios cerca de la puerta de la caja. Además, el escalón en las esquinas de la defensa trasera es más grande, lo que hace aún más fácil entrar y salir de la caja.

INTERIOR

Chevrolet renovó por completo el habitáculo de la Silverado en 2019, aunque no hicieron ningún cambio a drástico a lo que ya conocemos. El tablero tiene un acabado de dos colores en las versiones más equipadas, así como asientos de cubo y una consola central que está al lado de la cabina. Los modelos más "terrenales" tienen un tablero negro o gris y una banca con divisiones 20/20/40. Impresiona que Chevrolet haya puesto el sistema de infotención MyLink con pantalla de 7 pulgadas como equipamiento de serie en todos los modelos, incluyendo la "humilde" Work Truck. La pantalla de 8 pulgadas es opcional en las versiones de gama media y equipamiento estándar en las tope de gama



LTZ y High Country.

El nuevo volante se ve y siente más lujoso, pero viene equipado con los controles habituales. La palanca de cambios en la columna es prácticamente una de las únicas piezas que pasaron intactas del modelo anterior e incluye un interruptor para cambiar de velocidad manualmente y un botón al final para activar el modo Tow/Haul. Un nuevo panel de instrumentos ofrece medidores digitales con información de la camioneta, tal y como ocurre en la GMC Sierra.

En el panel central del tablero encontramos los controles del sistema MyLink, el aire acondicionado y una fila de interruptores para equipamiento auxiliar como sensores de estacionamiento, Stop & Start, control de tracción, control de descenso en pendientes y, en los modelos equipados con la puerta de la caja motorizada, el botón para bajarlo y subirlo. Más abajo veremos los controles para los frenos integrados del remolque, puertos USB y USB-C, un puerto de alimentación de 12 voltios y una toma de corriente de 110 voltios.

Algo que encanta a los dueños de esta camioneta es la cantidad de espacio de almacenamiento que encuentran en la guantera doble, los bolsillos en los costados de la con-

sola central, debajo del descansabrazos central e incluso en unas cajas escondidas bajo los cojines de los asientos traseros. Dentro del respaldo trasero en los modelos de cabina extendida y Crew se encuentran dos contenedores de 10 litros ubicados para guardar cosas como los cables para pasar corriente, por ejemplo. Debajo del asiento trasero plegable hay otro espacio de 24 litros tan ancho como un bote de un galón y lo suficientemente largo para meter una caña de pescar. No solo se siente más espacio en la cabina Crew porque es tres pulgadas más larga, también se debe a que el piso trasero por fin es plano, sin la clásica joroba del túnel de la transmisión. ➤



SUSCRÍBETE A TRANSPORTE LATINO ¡ES GRATIS!



Envía tu suscripción a:
Transporte Latino Publishing, Inc.
880 West First St. Suite #310, Los Angeles, CA 90012
Visítanos en:
www.transportelatino.com

Asegúrate de tener un ejemplar de tu revista **Transporte Latino** todos los meses, recibiendo la en la comodidad de tu casa, sólo tienes que llenar el formulario. Lo mejor de todo, es que es **totalmente gratis**.

¿Cuál es su papel en la compra de lubricantes?

- Compra Mantenimiento realizado por terceros
 Recomienda No esta involucrado
 Aprueba la compra Técnico / Mantenimiento

¿Cuál es su título y posición

- Gerente de flota Técnico
 Encargado de mantenimiento Chofer
 Gerente concesionario

¿Cuál es su camión preferido?

- Freightliner Peterbilt
 International Western Star
 Kenworth Mack
 Volvo Sterling

¿Quién repara su camión?

- Lo hace usted mismo Taller independiente
 Truck Stop Concesionario

¿Dónde trabaja?

- California 48 Estados
 11 Western Otros

¿Cuál es su aceite preferido?

- Shell Chevron
 Lucas Oil Texaco
 Mobil Otro

¿Qué compañía de celular usa?

- Verizon Sprint/Nextel
 AT&T T-Mobile
 Boost Otro
 Metro PC

¿Cuánto hace que tiene su licencia comercial?

- 6 meses 2 años
 1 año 3 o más años

Su motor preferido es:

- S-60 Detroit Volvo
 CAT Mack
 Cummins International

Su neumático preferido

- Firestone BFGoodrich
 Michelin Goodyear
 Dayton Dunlop
 Hankook Bridgestone

Lo más importante del camión para usted es:

- El consumo La potencia
 La comodidad La velocidad

Su edad es:

- 25-30 41-49
 31-40 Mayor de 50

¿A dónde quieres recibir tu revista?

Nombre _____

Email _____

Domicilio _____

Ciudad _____ Estado _____ ZIP _____

Teléfono _____ Fecha _____

Firma _____

Desea suscribirse a la revista: SI NO



¿Qué sección le gusta más y cuál no le interesa?: ▶

SECCION	MAS	MENOS	BASTA	SECCION	MAS	MENOS	BASTA
Camiones	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Noticias	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vocacionales	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	El negocio	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tecnología	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Mantenimiento	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Camionetas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Utilitarios	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
En la ruta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Moto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>




MOTOR Y TRANSMISIÓN

Para 2020 la Silverado presenta cinco diferentes opciones de motorización, cuatro de gasolina y una a diésel. El primero de ellos es un diminuto cuatro cilindros de 2.7 litros turbocargado, algo muy raro en este segmento, el cual tiene 310 caballos de fuerza y 348 lb-pie de torque. Le sigue el ya conocido V6 de 4.3 litros con 285 HP y 305 lb-pie; un peldaño más arriba viene el familiar V8 de 5.3 litros con 355 caballos de fuerza y 383 lb-pie de torque (este existe en una versión que incorpora el sistema Stop/Start). El tope de gama de los motores de gasolina es un V8 de 6.2 litros con 420 HP y 460 lb-pie de torque, mientras que el único a diésel es un 3.0 litros de seis cilindros en línea con 277 HP y 460 libras-pie de par motor.

En cuanto a la transmisión, hay tres automáticas Hydra-Matic disponibles de 6, 8 y 10 velocidades. Eso sí, no todas las cajas funcionan con todos los motores. La primera va únicamente con el V6 de 4.3 litros y el V8 de 5.3;

la de 8 cambios con el 2.7 turbo y el V8 de 5.3 litros con Stop/Start; la más moderna, la de 10 velocidades, está disponible para el motor de 5.3 litros, el de 6.2 y el 3.0 diésel.

Es importante señalar que los V8 llevan un sistema de Gestión de Combustible Dinámico que puede apagar diferente número de cilindros, no solo cuatro, dependiendo de las con-

diciones. En otras palabras, la camioneta puede usar ocho, seis, cuatro o incluso solo dos cilindros. Otros elementos que ayudan a reducir el consumo de combustible es la inyección directa del mismo y la distribución variable de válvulas. Por supuesto, la Silverado tiene tracción trasera, pero todas las versiones tienen tracción total disponible. 



camioneta: **CHEVROLET SILVERADO 2020**



EN DETALLE
FICHA TÉCNICA

MOTORES

- 4L de 2.7 litros con 310 HP y 348 lb-pie
- V6 de 4.3 litros con 285 HP y 305 lb-pie
- V8 de 5.3 litros con 355 HP y 383 lb-pie
- V8 de 6.2 litros con 420 HP y 460 lb-pie
- 6L de 3.0 litros con 277 HP y 460 lb-pie

TRANSMISIONES

- Automáticas de 6, 8 y 10 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente

SUSPENSIÓN TRASERA

- Eje semiflotante



¿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



CÓMO PRESENTAR UNA

POR: TRANSPORTE LATINO / PABLO OLAVARRIETA

La vida como conductor profesional puede ser maravillosa, pero eso no quiere decir que sea una cama de rosas y esté exenta de situaciones molestas. Una de ellas es cuando tu jefe te exige que cometas una infracción porque si no lo haces... vamos, a veces ni siquiera tienen que decir las palabras en voz alta, la amenaza es clara.

Lo que puedes hacer ante una situación como ésta es presentar una queja a través de la Base de Datos Nacional de Quejas del Consumidor (nccdb.fmcsa.dot.gov). Si haces clic en la sección "Conductor", verás la opción para una "Queja de camión" y, bajo ese encabezado, "Obligado a cometer una infracción". Las quejas se envían a las oficinas de la división de la Administración Federal de Seguridad de en el Transporte (NHTSA por sus siglas en inglés), que se encuentran en todos los estados.

Para que una queja de coacción sea procesable, el conductor primero debe decirle al expedidor/receptor, corredor, agente de carga



o transportista que hacer lo que se le pide violará una regulación federal. Luego, la otra parte necesitaría tomar medidas o hacer amenazas que puedan interpretarse como un intento de limitar las oportunidades de trabajo.

Un ejemplo de ello es cuando un conductor está fuera de horario debido a causas que no son imputables a él o ella y un transportista o agente amenaza con no darle más tra-

¿QUIERES SER

CA
MIO
NE
RO?

QUEJA POR COERCIÓN O ACOSO

LA FMCSA QUERRÁ SABER AL MENOS LOS SIGUIENTES DATOS:

- Tu nombre, dirección y número de teléfono y los de la compañía que te coacciona.
- Origen y destino del envío.
- Los números de identificación del Departamento de Transporte (DOT) y el de autotransportista (MC), si están disponibles. Esto podría no ser aplicable a la mayoría de los expedidores y receptores, pero sí lo es para un corredor o agente de transporte.
- Las infracciones específicas reportadas. Esto podría incluir la violación de las prohibiciones de coerción en 49 CFR 390.6 (o el acoso relacionado con ELD en 49 CFR 390.36), así como otras infracciones que fueron coaccionadas.
- Documentación del acto coercitivo. Se alientan los mensajes de texto o correo electrónico y sus respuestas, capturas de pantalla de registro, registros de dispositivos de registro electrónico, etc.

bajo en el futuro si la entrega no se realiza a tiempo. Como una amenaza puede ser accionable, la violación forzada no tiene que ocurrir.


Si un empleador toma medidas de represalia punitivas luego de que un conductor de la compañía o un contratista independiente se niega a violar una regulación, una queja emitida mediante el proceso de denuncia de irregularidades de la Administración de

Seguridad y Salud Ocupacional podría obligar al empleador a revertir su acción, ya sea un despido de represalia u otra cosa. El sitio para levantar una denuncia es [OSHA.gov/whistleblower/WBComplaint.html](https://www.osha.gov/whistleblower/WBComplaint.html).

"Si tu transportista quiere obligarte a hacer una entrega", dijo un director de seguridad actual que conducía anteriormente, y que prefirió permanecer anónimo, "envíale el

siguiente texto o mensaje: 'Por FMCSR 392.3 [u otra regla que sería infracción] y la Regla de coerción del conductor, te sugiero que me permitas conducir de acuerdo con las regulaciones. Seguiré con los requisitos de notificación de la FMCSA si continúa obligándome a conducir más allá de las limitaciones legales'".

Por supuesto, ceder ante la presión para violar las regulaciones te abrirá a posibles problemas si eres inspeccionado. Las anotaciones claras dentro del registro y una copia de su queja al DOT, en caso de que haga una, podrían explicar el problema para la mayoría de los oficiales. Sin embargo, esto no está garantizado, ya que la interpretación de los registros electrónicos en circunstancias cuestionables ha sido desigual bajo el mandato de ELD.

Sin duda, la FMCSA y sus socios estatales podrían hacer más para publicitar los métodos para informar incidentes de coerción. Demasiados conductores y propietarios-operadores no se dan cuenta de que, entre otras cosas, la Base de Datos Nacional de Quejas del Consumidor está ahí para presentar quejas de coerción. 



¿IMPORTA EL TIPO DE LLANTA?

MANTENIMIENTO DE NEUMÁTICOS

OBVIAMENTE, MOISER DICE QUE MIENTRAS MÁS CAMIONES Y NEUMÁTICOS SEAN, MEJOR. PERO SI ESTÁS EVALUANDO NEUMÁTICOS DE DIRECCIÓN, RECOMIENDA QUE MÍNIMO HAGAS PRUEBAS EN CUATRO CAMIONES EQUIPADOS CON ELLOS. ESTO TE PROPORCIONARÁ BUENOS DATOS DE LA TASA DE DESGASTE PROMEDIO; ADEMÁS, SI PIERDES UNA LLANTA DEBIDO A UNO DE LOS RIESGOS EN LA CARRETERA, TODAVÍA TE QUEDARÁN TRES VEHÍCULOS EN LA PRUEBA. »



Las llantas pueden ser un dolor de cabeza interminable para los gerentes de flotas que intentan determinar qué marcas y modelos funcionan mejor en sus aplicaciones. La mejor manera de hacer esta determinación es realizar una prueba de neumáticos para ver cómo se acumula un neumático potencial en comparación con otras marcas y modelos.

La tecnología aplicada a las llantas evoluciona constantemente, las aplicaciones varían y los precios de los neumáticos no siempre te dicen la vida útil que debes esperar de ellos, dice Phil Mosier, gerente de desarrollo de neumáticos comerciales para Cooper Tire. El hecho de que pagues más por un neumático no significa que sea el mejor neumático para tu operación, agrega, y señala que las flotas deben esforzarse por encontrar las llantas que les brinden el menor costo de propiedad. Para determinar el costo real de una flota, Cooper analiza cuatro pilares: el costo inicial de los neumáticos, el kilometraje hasta la extracción, la eficiencia del combustible y la capacidad de vulcanizado (o valor de la carcasa).

"La mejor manera de determinar qué es lo mejor para su operación es probar las llantas tú mismo mediante el desarrollo de un programa continuo de evaluación y comparar los neumáticos que utilizas actualmente con un posible recién llegado a tu flota", dice Mosier. "De acuerdo, no es fácil. Tienes que seguir los neumáticos y tomar medidas de la banda de rodadura; debes mantener excelentes prácticas de mantenimiento para garantizar que los niveles de inflado sean correctos y que las alineaciones se mantengan verdaderas. Y, para obtener resultados que te brinden información precisa, debes utilizar los neumáticos de prueba para operaciones de largo recorrido del 50 al 60% de la profundidad de la banda de rodadura".

Peggy Fisher, un experimentado gerente de flota que ahora es presidente de Tire Stamp, dice que en el mundo real las pruebas de neumáticos siempre son un desafío debido a las muchas variables. Estos pueden incluir modelos de vehículos, rutas, cargas, clima y conductores, por nombrar algunos. Y todos y cada uno pueden afectar el resultado de una prueba de neumáticos en un grado u otro.

"Ejecutar una prueba es más que simplemente ponerle nuevas llantas a unos camiones y ver qué sucede", advierte Fisher. "Las pruebas de neumáticos requieren que establezcas y sigas un protocolo de prueba lo más cercano posible a las operaciones del mundo real".



Para empezar, Fisher recomienda que las flotas comiencen con un grupo de llantas razonablemente grande, con el objetivo de tener 30 neumáticos de prueba en servicio al final de la prueba. "Deberías planear perder del 10% al 15% de las llantas durante la prueba y planificar en consecuencia", dice Fisher. "Puedes usar tamaños de muestra más pequeños, pero los resultados no serán tan precisos como tener 30 neumáticos para examinar al final de la prueba".

¿IMPORTA EL TIPO DE LLANTA?

Obviamente, Mosier dice que mientras más camiones y neumáticos sean, mejor. Pero si estás evaluando neumáticos de dirección, recomienda que mínimo hagas pruebas en cuatro camiones equipados con ellos. Esto te proporcionará buenos datos de la tasa de desgaste promedio; además, si pierdes una llanta debido a uno de los riesgos en la carretera, todavía te quedarán tres vehículos en la prueba.



"Si estás evaluando las llantas de tracción, puedes probar dos marcas de llantas en un vehículo", dice Moiser. "La única salvedad es que sus diámetros deben estar a \pm de pulgada uno del otro. Con esta evaluación, puedes utilizar dos camiones con ocho posiciones de ruedas. La clave es hacer un patrón en X (o eje transversal) en los dos ejes traseros. Sin embargo, no pongas las llantas de manera idéntica en los dos camiones. El neumático exterior trasero dere-

cho se desgasta históricamente más rápido que cualquier otro neumático de posición de conducción debido a un mayor porcentaje de giros a la derecha, lo que puede provocar restregaduras. Asegúrate de tener la marca A en esa posición en un camión de evaluación y la marca B en el otro camión. Además, ten en cuenta que las llantas en el eje trasero generalmente se desgastan alrededor de un 20% más rápido que las llantas en el eje delantero".

Para obtener mejores resultados, Fisher sugiere usar camiones con al menos 15,000 a 30,000 millas recorridas. También recomienda mantener las cargas y pesos del vehículo en los camiones en la prueba lo más similar posible. En la misma línea, dice que las flotas deben realizar alineaciones en todos los camiones de prueba y reemplazar los componentes de la dirección o la suspensión desgastados antes de comenzar la prueba. »

"También descartaría a los conductores conocidos por tener hábitos de conducción inusuales o erráticos", agrega Fisher. "Además, debes ser consistente con el uso de rines de aluminio o acero y sus respectivas medidas". La comunicación es clave para una prueba de neumáticos exitosa. Todos los involucrados, desde la oficina principal hasta el taller y la cabina del camión, deben saber que se está realizando una prueba de neumáticos y qué se espera de ellos para ayudar a que la prueba sea exitosa.

Fisher también agrega que las vulcanizaciones están totalmente dentro de los límites para las pruebas de neumáticos, aunque recomienda que todas las carcasas sean del mismo fabricante, y cualquier vulcanizado debería haberse realizado dentro de un plazo de un año.

Asegurate de que todos en la flota sepan que se está llevando a cabo una prueba de neumáticos, enfatiza Fisher. Para hacer esto, es importante identificar de manera única todas las llantas de prueba usando etiquetas de radio, códigos de barras o rótulos. Yendo un paso más allá, ella también recomienda pintar la leyenda "llanta de prueba" en los neumáticos para que a la gente no pase por alto este hecho. "Asegúrate de alertar a tus


OTRAS RECOMENDACIONES

- Usa presiones de inflado estándar y revisalas en todos las llantas al menos una vez al mes.
- Continúa con un programa normal de rotación de neumáticos, pero no comiences las rotaciones de llantas si esto no es un procedimiento de mantenimiento normal para su flota.
- Toma medidas de la profundidad de la banda de rodamiento a intervalos regulares, cada 30,000 millas y en los intervalos de mantenimiento programados. Toma estas medidas consistentemente en el mismo lugar en una ranura principal de la banda de rodadura. Usa los pivotes de válvula como punto de referencia para tomar medidas de la banda de rodadura.
- Mantén los datos sobre los neumáticos eliminados de la prueba debido a daños. Ten en cuenta el motivo de la remoción, la profundidad de la banda de rodadura, el estado y el kilometraje. Etiqueta la llanta retirada con el número del vehículo, el kilometraje y la posición de la rueda, y fotografía la llanta para futura referencia.
- Verifica las alineaciones del vehículo varias veces durante el transcurso de la prueba de neumáticos.
- Revisa las llantas en busca de clavos y quita los que encuentres, incluso si no han perforado la cámara de presión del neumático.

conductores sobre el hecho de que hay una prueba de neumáticos en curso", agrega.

Una vez que la prueba está en marcha, Fisher dice que los resultados preliminares, incluyendo las indicaciones del rendimiento de los neumáticos, pueden comenzar a realizarse cuando los neumáticos de prueba están desgastados al menos en un 50%. Y dice que recuerdes que las tasas de desgaste de los neumáticos varían según la posición del eje y la rueda, ya que los neumáticos de dirección

izquierda generalmente se desgastan más rápido que los neumáticos de dirección derecha, como señala Mosier.

Después de que hayas hecho esas cosas, el tiempo y la recopilación precisa de datos son las principales consideraciones a medida que avanza la prueba. Pero una vez que esté completa, tendrás suficiente información de referencia para comenzar a realizar compras de neumáticos más inteligentes. 



WHY ADVERTISE WITH ARBOL PUBLISHING

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



automundo

MAGAZINE
TRANSPORTE
LATINO

MODA

ESTILOHOGAR

¿Qué pasa?
VEGAS

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



HISPANIC DEMOGRAPHICS

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

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

ARBOL
PUBLISHING





MÉTETE EN CINTURA

PIERDE PESO PARA ARRANCAR EL AÑO

LAS FIESTAS DE FIN DE AÑO SON EL PRETEXTO PERFECTO PARA "SOLTARSE EL PELO" A LA HORA DE COMER Y BEBER, LO QUE USUALMENTE SE TRADUCE EN RECORRER EL CINTURÓN AL MENOS UN AGUJERO. SIN EMBARGO, UN MES DESPUÉS ES HORA DE RETOMAR EL CONTROL Y POR ESO TE TRAEMOS UN PLAN SENCILLO PARA QUE LE DIGAS ADIÓS A ESAS LIBRAS EXTRA. »



No se ustedes, pero a mi cada diciembre me ocurre un fenómeno casi sobrenatural: mi ropa se encoge. Ok, la verdad es que no tiene nada de misterioso, al contrario, es lo más normal del mundo que el pantalón me apriete después de haber comido pavo con gravy, galletas de jengibre, como si no hubiera mañana y de tomar mucho chocolate caliente y más copas de vino de las sugeridas -nunca cuando hay que manejar, eso sí-. En otras palabras, la consecuencia lógica del abuso de alimentos ricos en calorías y grasas que no acostumbras comer normalmente, es que subes de peso. Evidentemente, no es como que estemos descubriendo el hilo negro, pero es importante poner manos a la obra para que esas libras de más no se queden ahí, ya que a largo plazo podrían afectar tu salud.

SUBIR DE PESO ES UN RIESGO

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 permanecer 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 salu-



dable 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 termina 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 escale-

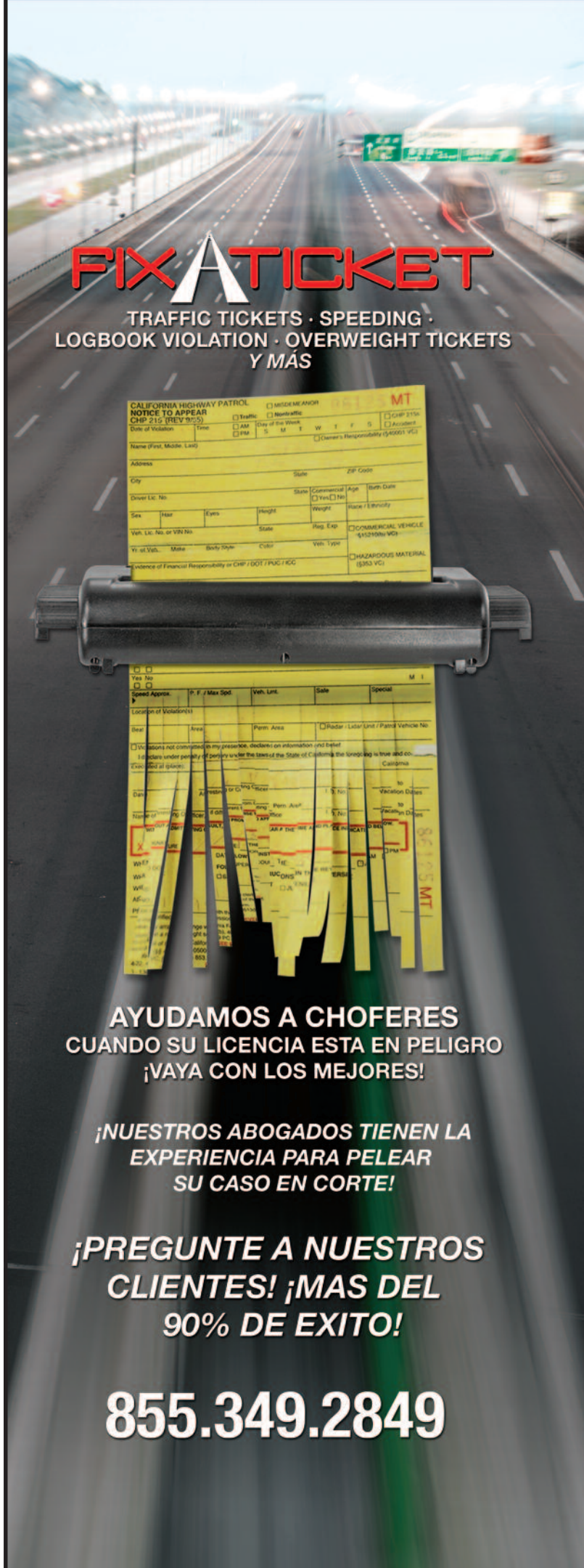




ra, es más fácil hacerlo subiendo peldaño a peldaño que tratar de subir cuatro a la vez. Puedes fijarte metas semanales o, mejor aún, diarias, las que te funcionen mejor. La clave es que sean pequeñas y sean algo que definitivamente puedas hacer, de modo que no pierdas la motivación. En otras palabras, los objetivos pequeños son mucho más útiles para mejorar tu confianza que las metas grandes a largo plazo.

2. VE POCO A POCO

Cuando se trata de perder esas libras de más, también aplica la máxima 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, peso 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. >>



FIX A TICKET

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

CALIFORNIA HIGHWAY PATROL NOTICE TO APPEAR
CHP 215 (REV 9/05) MIDDLE MEANOR MT
 Traffic Nontraffic CHP 215a
Date of Violation: Time AM PM Date of the Week: S M T W T F S Accidental
 Driver's Responsibility (Section 17001) VCI
Name of Inst. (Mile: Linc)
Address
City State ZIP Code
Driver Lic. No. State Commercial Age Yes No Birth Date
Sex Hair Eyes Height Weight Race / Ethnicity
Veh. Lic. No. or VIN No. State Reg. Exp. COMMERCIAL VEHICLE (41020(b) VC)
Yr. of Veh. Make Body Style Color Veh. Type HAZARDOUS MATERIAL (3303 VC)
Evidence of Financial Responsibility or CHP 7001 / PAC / FDC

Speed Approx. P. F. / Max Spd. Veh. Unit. Safe Special
Description of Violation(s)
Best Area Perm. Area Radar / Lidar Unit / Photo Vehicle No.
I, the undersigned, not being in my presence, declare on information and belief that the facts stated herein are true and correct under penalty of perjury under the laws of the State of California. The foregoing is true and correct.
Executed at (place): California
Date: _____
Signature of Driver: _____
Signature of Officer: _____
Officer No.: _____
Vehicle No.: _____
Veh. Type: _____
City: _____
State: _____
Zip: _____
M I

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

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

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

855.349.2849

La 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, puedes 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.

3. SUBE 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: incrementar el tiempo total de estos. 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.





4. HAZ SUSTITUCIONES SALUDABLES

Cambiar tus hábitos alimenticios de la noche a la mañana no es fácil, por ello, lo mejor que puedes hacer es ponerte metas pequeñas a la

hora 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. >>



BUSINESSFUNDING4YOU
BUSINESS LENDING EXPERTS

PRESTAMOS PARA TODO TIPO DE NEGOCIOS!

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

REQUISITOS:

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



UTILIZARLO PARA:

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

**MAL CREDITO
NO HAY PROBLEMA!**

Si ha sido rechazado por su banco nosotros le podemos ayudar

**RAPIDO
Y FACIL!**



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.

5. 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 mantenerte 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).

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 o una cerveza).

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 sí, 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 sentirte (y verte) mejor. 





**LA MOTOCICLETA
MÁS DESEADA EN
LA CARRETERA**



**The Ultimate
Riding Machine**

BMW Motorrad

bmw-motorrad.com



MEJORA TU ECONOMÍA TRAS LAS FIESTAS

¿CRUDA FINANCIERA POST-NAVIDAD?

NO HAY MEJOR MOMENTO QUE AHORA PARA COMENZAR A RECUPERARSE DEL GASTO EXCESIVO QUE SUELE ACOMPAÑAR A LA TEMPORADA NAVIDEÑA (Y DEL ESTRÉS FINANCIERO QUE ESTO CONLLEVA). CON SOLO SEGUIR ESTOS SENCILLOS PASOS, ESTARÁS EN CAMINO A UNAS FINANZAS MÁS SANAS. »



Si la emoción de gastar durante la temporada navideña hizo un agujero en tu billetera y te dejó exhausto, puede ser que tu salud financiera pueda estar causándote un gran estrés este año. Si gastaste demasiado en regalos de navideños o te endeudaste para cubrir los gastos de las vacaciones, todavía tienes la oportunidad de ejercer algún control de daños. Ahora es el momento perfecto para observar de cerca tu situación financiera y "hacer limpieza" con los gastos de las fiestas.

1. NO SEAS TAN DURO CONTIGO

Recibir el estado de cuenta de tu tarjeta de crédito después de la temporada navideña puede desatar un caso serio de remordimiento. Puedes flagelarte o insultarte con todas las groserías que conozcas. Puede ser difícil sacudirse la culpa que acompaña a esta falta de control que te lleva a gastar de más, pero no puedes cambiar el pasado, así que castigarte por ello no va a solucionar el problema o hacer que la deuda desaparezca más rápido.

Si te hace sentir mejor, no eres ni la primera ni la última persona que termina en esta situación. Todos hemos pasado por ello, incluyéndome. A veces, algunas ofertas del Black Friday en ropa o artículos electrónicos son demasiado buenas para dejarlas pasar y muchos de nosotros hemos cometido el error de gastar dinero que no tenemos. Como decía José José "ya lo pasado, pasado", por lo que lo mejor que puedes hacer es reconocer los errores cometidos y trazar un plan para salir adelante.



2. EVALÚA TU NUEVA CARGA DE DEUDA

En 2018, Discover Financial Services realizó una encuesta sobre las compras navideñas, la cual mostró que se esperaba que las tarjetas de crédito fueran el método de pago más popular durante la temporada de fiestas, con un 38 por ciento de los encuestados planeando pagar la mayoría de sus regalos navideños a crédito. Si

fuiste uno de estos compradores (bienvenido al club), es importante revisar tu deuda recién adquirida y elaborar un plan de pago.

Obtener claridad sobre el estado de tus finanzas a principios de año puede ayudar a prevenir la procrastinación (el tiempo vuela, y no deseas tener ese alto saldo o sentir el estrés financiero de las fiestas cuando se acerque el Día del Trabajo). Considera esta nueva deuda



como un costo o gasto de la temporada navideña que debe pagarse lo antes posible. Comienza el año nuevo exitosamente, y no con el estrés financiero posterior a las fiestas.

3. REVISAS SI PUEDES DEVOLVER ALGUNOS REGALOS

Si te preguntas qué estaba pensando la abuela al enviar un suéter XXL desde una

tienda departamental justo en el año en que lograste bajar de peso, o por qué tus vecinos pensaron que un calendario para el año que termina en cuestión de días era una buena idea, busca los recibos de esos regalos. Es posible que puedas devolver los artículos a la tienda de donde vinieron para obtener crédito y elegir algo que realmente necesitas. Esto te ayudará a ahorrar dinero en las

compras planificadas para este año porque no tendrás que tocar tus ahorros ni pagarlos a crédito (gracias, abuela y vecinos). El intercambio de regalos no deseados por algo que realmente usarás también aliviará cualquier culpa por 'devolver' un regalo. ¿Sientes cómo el estrés financiero de las vacaciones se va desvaneciendo? Pues aún hay más. >>



4. HAZ VÁLIDOS TODOS LOS REEMBOLSOS

Muchos artículos importantes, incluyendo computadoras, televisores y sistemas de sonido, se vendieron con una oferta de reembolso durante la temporada de vacaciones. Asegúrate de aprovechar al máximo estas ofertas para obtener el reembolso que te mereces. Si no pudiste enviar toda la información de reembolso en medio de la emoción de las fiestas, ahora es el momento de ayudar a prevenir el estrés financiero que éstas suelen causar. Muchas ofertas tienen fecha de vencimiento. El lado positivo es que los minoristas están facilitando el envío de reembolsos a través de teléfonos inteligentes, lo que puede ser útil si estuviste lejos de casa. Enviar todos los materiales de reembolso a tiempo significa que tendrás efectivo extra para pagar la deuda o simplemente restaurar tu cuenta de ahorro.

5. APROVECHA LAS REBAJAS POSTERIORES A LAS FIESTAS

Lo último en lo que quieres pensar después de quitar la decoración de temporada es... comprar más decoraciones navideñas. Sin embargo, las decoraciones navideñas y los árboles de Navidad se ponen de oferta convenientemente después de las fiestas. Comprarlos en rebaja ahora significa que no tendrás que pagar el precio completo el próximo año, lo que también puede ayudarte a reducir el estrés financiero de las próximas fiestas.

También encontrarás muchas rebajas en




artículos populares en el nuevo año. En enero, por ejemplo, puedes ver descuentos en equipos de gimnasia, electrónica de caja abierta (tecnología que se ha abierto y devuelto) y ropa de cama, por nombrar solo unos rubros. Si estos y otros artículos con descuento están en tu presupuesto para el nuevo año, cómpralos ahora mientras hay ofertas disponibles para ahorrar dinero en estas nuevas compras. ¿Encontraste una oferta tan buena que no puedes dejar pasar? Haz la compra, guarda el regalo para la próxima temporada festiva y tacha a una persona adicional de tu lista de compras.

Cuando compres en las rebajas posteriores a las fiestas, considera usar una cuenta que te devuelva un porcentaje de las compras para aprovechar al máximo tus gastos. Casi todas las bancos y tiendas departamentales tienen alguna en su portafolio de productos.

6. ESTABLECE OBJETIVOS PRESUPUESTARIOS PARA TRES MESES

Comenzar el año con metas a corto plazo puede facilitar mucho más la gestión del estrés financiero de la época navideña. Presupuestar se trata de dar pequeños pasos. Establecer una meta de presupuesto de tres meses puede ayudarte a mantenerte enfocado. Comienza a realizar un seguimiento de todos tus gastos y crea un plan de gastos realista para el resto del invierno. Al reducir los elementos no esenciales (restaurantes, entretenimiento, ropa nueva), se pueden destinar fondos para pagar deudas y aumentar tus ahorros.

A medida que se desarrolla el nuevo año, revisa tu presupuesto de manera regular y haz ajustes para cualquier aumento en los gastos, nuevas deudas de tarjetas de crédito o nuevos préstamos. Si fuiste más allá de tu presupuesto en estas fiestas, aprovecha esta oportunidad para revisar tus finanzas y hacer algunos ajustes a tus hábitos de gasto. Antes de darte cuenta, estarás en el buen camino financiero y te sentirás bien al respecto. 



JOURNEY *Further*



*Star
Venture*



*Star
Eluder*

TWO NEW STARS. ENDLESS JOURNEYS.

Whether your idea of the ultimate two-wheel journey is a transcontinental expedition across North America or a morning ride across city lines, we've got you covered. The all-new Venture™ takes long-distance touring to a whole new stratosphere of handling, comfort, performance and cutting-edge infotainment technology. While the all-new Eluder™ single-handedly redefines the bagger class with more agile handling, comfort, power, innovation and style than ever. Either way, if you're ready to journey further, you've come to the right place.



For your nearest Pro Yamaha dealer and to learn more about the 2019 Yamaha Star Venture and Eluder, visit YamahaMotorsports.com

One year limited factory warranty + Four years Yamaha Extended Service = Five years coverage. Certain exclusions apply, see terms of each for details. 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. ©2019 Yamaha Motor Corporation, U.S.A. All rights reserved. • YamahaMotorsports.com



CUIDA TU CORAZÓN

PONER ATENCIÓN A TU CORAZÓN

PONERLE ATENCIÓN A UNO DE LOS ÓRGANOS MÁS IMPORTANTES DE TU CUERPO ES CRUCIAL, PUES LA SALUD DE TU CORAZÓN ES ALGO QUE PUEDE AFECTAR ENORMEMENTE TU SALUD Y, ADEMÁS, TU CARRERA COMO UN CONDUCTOR PROFESIONAL. »



Seguramente has oído hasta el cansancio las cifras relativas a la presión del corazón en innumerables series médicas en la televisión. Pero, ¿realmente sabes de qué están hablando? Yo la verdad, no. La Asociación Estadounidense del Corazón (AHA por sus siglas en inglés), ha redefinido la presión arterial alta como lecturas de 130 o más para la medición superior (presión de los latidos del corazón en las arterias), y lecturas de 80 o más para la medición inferior (presión en las arterias entre los latidos del corazón).

La AHA considera que la presión arterial normal es 120/80 o inferior. Medir la presión arterial hoy en día es tan sencillo como utilizar un monitor de presión arterial portátil, el cual puedes comprar en cualquier farmacia, por lo cual no hay pretexto para no controlar su presión mientras estás en la carretera.

Mantener un corazón sano no es fácil cuando una gran parte de tu día implica mantenerte seguro en medio de situaciones de tráfico difíciles y lidiar con demoras y otras circunstancias molestas fuera de tu control. Ese estrés, junto con la mala alimentación y la naturaleza sedentaria común entre los camioneros, puede conducir a tener hipertensión arterial y enfermedades cardíacas. Reconocer los síntomas de la presión arterial alta y un ataque cardíaco, y saber cómo controlar sus factores de riesgo, puede ayudarte a evitar emergencias relacionadas con el corazón y prolongar tu carrera al volante.

La AHA dice que casi la mitad de los adultos estadounidenses tienen presión arterial alta o hipertensión. Lo peligroso es que esta condición se desarrolla lentamente y generalmente no tiene síntomas obvios. Cuando no se controla, la presión arterial alta puede causar un ataque cardíaco, un derrame cerebral, enfermedad renal, pérdida de visión, enfermedad arterial periférica y otras afecciones graves. Esta condición no se puede curar, pero se puede controlar mediante cambios en el estilo de vida y, si corresponde, medicamentos recetados.

Además de la presión arterial alta, otros factores de riesgo para un ataque cardíaco incluyen colesterol alto en la sangre, inactividad física, sobrepeso, diabetes, estrés, consumo excesivo de alcohol, aumento de la edad y antecedentes familiares de enfermedad cardíaca. Los hombres tienen un mayor riesgo de ataque cardíaco que las mujeres y tienen ataques cardíacos más temprano en la vida, de



acuerdo a datos publicados por la AHA.

La mayoría de los ataques cardíacos comienzan lentamente, pero pueden ser repentinos e intensos. Si sientes molestias en el centro del pecho que duren más de unos minutos, llama al 911. Puede desaparecer y regresar y puede sentirse como una presión incómoda, presión, plenitud o dolor. Otros síntomas son molestias en otras áreas de la parte superior

del cuerpo, como los brazos, la espalda, el cuello, la mandíbula o el estómago; dificultad para respirar con o sin molestias en el pecho; y sudor frío, náuseas o aturdimiento.

TRATAMIENTO Y PREVENCIÓN

Si sospechas que tienes alta, es importantísimo que hables con tu médico. Para controlar la afección, la AHA recomienda comer una



dieta balanceada baja en sal, limitar el consumo de alcohol, hacer ejercicio regularmente, controlar el estrés, mantener un peso saludable, tomar los medicamentos recetados adecuadamente y no fumar.

Una alimentación saludable, especialmente en el camino, puede ser una tarea complicada cuando las opciones de restaurantes y cocina son limitadas. Comprar una olla de cocción

lenta diseñada para usarse en la cabina te puede ayudar a preparar comidas saludables con un mínimo esfuerzo. Eso también te da control sobre cuánta sal lleva cada platillo.

Incluso cuando no tienes acceso a un gimnasio o equipo de ejercicio, hay formas fáciles de mantenerse físicamente activo durante tu tiempo de descanso. Caminar es algo que puedes hacer en cualquier lugar donde te estaciones. La mayo-

ría de los ejercicios de peso corporal, como las flexiones (las famosas lagartijas) y las sentadillas, se pueden hacer dentro de una cabina dormitorio.

La AHA recomienda identificar tus factores de riesgo de manera temprana y hacer lo que puedas para controlarlos. También se recomienda verificar los posibles síntomas de ataque cardíaco, incluso si no crees que estás teniendo un ataque cardíaco. >>

VOLVER A CONDUCIR DESPUÉS DE UN ATAQUE CARDÍACO

Si tuviste la mala fortuna de tener un episodio de este tipo, la pregunta que seguro tienes en la cabeza es ¿qué tan pronto puedo volver a conducir después de un ataque cardíaco? Desafortunadamente, la tasa de enfermedad cardiovascular y la incidencia de infarto de miocardio, comúnmente conocido como ataque cardíaco, es significativamente mayor entre los camioneros que el promedio nacional.

Muchos conductores que han sufrido ataques cardíacos han regresado al trabajo, pero la Administración Federal de Seguridad en el Transporte (NHTSA por sus siglas en inglés) ha establecido algunos obstáculos que requieren mucho tiempo para sortearse para garantizar que no representes un riesgo de seguridad.

Después de un ataque cardíaco, te hospitalizan de un día a varias semanas. Para volver a conducir, tu cardiólogo deberá autorizarlo por escrito. También deberás realizarte una prueba de esfuerzo satisfactoria y una prueba que muestre al menos el 40 por ciento con tu fracción de eyección ventricular izquierda (FEVI), una medida que indica qué tan bien bombea tu corazón.

Entonces enfrentarás un período de espera obligatorio de dos meses antes de que puedas reanudar la conducción comercial. Si no toleras tus medicamentos o no puedes cumplir con las pruebas de estrés y los estándares de FEVI, serás descalificado para conducir.

De lo contrario, puedes acudir a un examinador médico certificado (CME por sus siglas en inglés) para hacerte un examen físico CDL. Como alguien que ha tenido un ataque cardíaco, tu certificación ahora estará limitada a un año. La FMCSA también requiere que pases una prueba de esfuerzo al menos cada dos años.

¿MUESTRA DE URINA?

Los conductores que se realizan un examen físico del Departamento de Transporte de Estados Unidos a menudo se sorprenden de tener que proporcionar una muestra de orina. "¿Tengo que hacer una prueba de drogas en este momento?" es uno de los comentarios más comunes que hacen los conductores al saber esto.

Lo que debes saber es que se trata de un análisis de orina simple, no de una prueba de drogas. Un examinador médico certificado analiza tu orina en busca de glucosa, proteínas y sangre. En un paciente sano, ninguno estará presente. Sin embargo, no es raro ver uno o más de ellos, y su presencia en la orina no necesariamente indica una enfermedad subyacente grave.




CUANDO VISITES A UN CME, NECESITARÁS ESTOS DOCUMENTOS:

- Alta hospitalaria
- Autorización del cardiólogo
- Informe de prueba de esfuerzo
- Ecocardiograma o prueba nuclear que muestre una FEVI al menos 40 por ciento
- Lista de medicamentos.

Cuando se detecta un problema, el juicio sobre la conducción profesional se deja al examinador. El CME puede postergar tu examen hasta que veas a tu médico de cabecera o te hagan más pruebas, o podrías obtener una autorización temporal para conducir mientras consultas a tu médico o te haces una prueba.

La glucosa en la orina (glucosuria) tiene varias causas, pero el culpable habitual es la diabetes mellitus. Cuando los niveles de glucosa en sangre permanecen demasiado altos durante demasiado tiempo, los riñones ya no reabsorben este azúcar, por lo que se derrama en la orina. Otras enfermedades renales menos comunes e incluso algunos medicamentos también pueden causar glucosuria.

La proteína en la orina (proteinuria) también tiene múltiples causas. El daño a los riñones a través de la hipertensión y la diabetes son causas comunes. Otros pueden ser la exposición a toxinas, infecciones y medicamentos. La sangre en la orina (hematuria) puede no ser visible pero puede detectarse con una tira reactiva de orina. Los cálculos renales, las infecciones de la vejiga o los riñones y ciertos tipos de cáncer pueden causar esta condición. El análisis de orina requerido por el DOT podría salvarte la vida. Hemos sabido de CME que han descubierto pacientes con diabetes no tratada, cáncer, enfermedad renal y otros problemas mucho antes que si hubieran esperado a que aparecieran los síntomas. 

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.
© Bridgestone Americas Tire Operations, LLC. Todos los derechos reservados. ados.

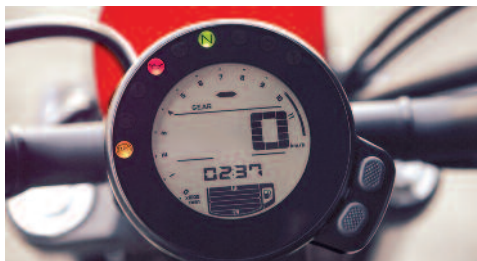
EL PUNTO EXACTO

YAMAHA XSR700

LA XSR700 ES UNA MOTO QUE OFRECE UN ESTILO CON CLARAS REFERENCIAS A LAS JDM DE LOS AÑOS SETENTA, PERO CON TECNOLOGÍA DEL SIGLO XXI. ES UN PUNTO MEDIO IDEAL, PUES TIENE SUFICIENTE POTENCIA PARA DIVERTIRTE CUANDO SALES A LA CARRETERA, PERO NO SIENTES QUE MONTAS UN LEÓN ENJAULADO CUANDO RUEDAS POR LA CIUDAD. »







POR: **TRANSPORTE LATINO / MANUEL HUICI**

Una cosa que nos gusta mucho son las motocicletas que rinden homenaje a sus raíces. Y eso es justamente lo que Yamaha logró con la XSR700, una moto que comparte similitudes con las líneas estéticas que definieron una generación de máquinas mientras se alimentan y controlan con tecnología moderna y confiable. Motocicletas como estas permiten que los

nuevos jinetes entren al mundo de las dos ruedas con una moto que agrada a la vista y abarca la esencia de lo genial.

A primera vista, la XSR700 es casi idéntica mecánicamente a la MT-07. Ambas comparten el mismo chasis y motor, un bicilíndrico en paralelo de 689 cc que genera 74 caballos de fuerza y 50 libras-pie de torque. En el papel, parece que hay diferencias menores entre los números de inclinación y distancia entre ejes de las dos motocicletas, pero

Yamaha asegura que este no es el caso. Según la marca, la diferencia en los datos se debe a discrepancias menores al recopilar las mediciones (como la rueda trasera ajustada de manera diferente o la suspensión más suave en la FZ-07).

Si bien los fundamentos de las dos máquinas son los mismos, la XSR700 se distingue de tres maneras principales: estilo, ergonomía y suspensión. Estos son los cambios que puedes esperar si decide optar por un XSR700 sobre una MT-07.

moto: YAMAHA XSR700



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- 2 cilindros de 649 cc con 74 HP y 50 lb-pie

TRANSMISIÓN

- 6 velocidades, por cadena

SUSPENSIÓN

- Horquilla telescópica de 41 mm y monoamortiguador

FRENOS

- 2 discos de 282 mm al frente y 1 de 245 mm atrás

TANQUE

- 3.7 galones (14 litros)

ESTILO

Si esta motocicleta te parece conocida, hay una razón para ello. La XSR700 ha estado disponible en Europa desde 2016 y hereda el aire de familia clásico de su hermana mayor, la XSR900, de la cual hablamos hace ya tres años. Así como la XSR900 se construyó sobre el mismo chasis de la popular naked de Yamaha, la FZ / MT-09, el ADN de la XSR700 proviene de la FZ-07. El estilo tradicional de la XSR es su característica diferen-

ciadora más notable.

El tanque de gas que ves en realidad estás formado por paneles laterales de aluminio con un panel central de plástico montado en una celda de combustible de plástico. Estos paneles le dan a la XSR sus líneas históricas. Pero, ¿y si no te gusta el color? Como los paneles son removibles, es muy fácil pintarlos con colores personalizados sin la molestia de tener que pintar un tanque completo.

Eso es importante porque la personalización es el nombre del juego con esta moto. Los posapiés del pasajero son extraíbles, al igual que un subchasis trasero, con lo cual Yamaha anima a los conductores a intercambiar piezas para personalizar aún más el estilo de su motocicleta. Personalmente, creo que la XSR700 hace un trabajo aún mejor que la XSR900 cuando se trata de estilo. Esta motocicleta realmente se ve muy bien en persona. >>

Claro que no todo es color de rosa. Por ejemplo, no entiendo por qué Yamaha insiste en seguir usando esas direccionales grandes y bulbosas. Le quitan completamente el estilo. También hay muchos cables sueltos y cables que salen del manubrio. Entiendo que se trata de una naked, pero creo que podrían haber encontrado una mejor manera de ocultarlas. Por último, desearía que hubieran ido con un conjunto de faros más tradicional; algo como así como la clásica carcasa cromada que tan popular se hizo en los setentas.

ERGONOMÍA

La XSR700 tiene una posición de manejo un poco más relajada que su hermana mayor. Lo primero que notarán los pasajeros es la altura del asiento. Con 32.9 pulgadas, es más de una pulgada más alta que el asiento de la MT-07. El manubrio es casi tres pulgadas más ancho que el de las viejas FZ. Esto permite cambios de dirección rápidos y fáciles cuando estás aprovechando tu peso y tratando de hacer que la motocicleta gire rápidamente. El manubrio también se siente más alto y más cerca del piloto, lo que le da a la motocicleta una postura un poco más vertical.

La suspensión de la XSR700 tiene la ya típica configuración de este tipo de motos: un monoamortiguador central en el eje trasero y una horquilla en el delantero, la cual suma a ese look clásico que buscaron los diseñadores. La suspensión hace que la moto se sienta plantada y estable, incluso cuando comienzas a enlazar curvas en un sendero de montaña. Eso sí, no le vendrían mal unos resortes más duros si planeas salir a rodar a este tipo de caminos constantemente y te gusta conducir de manera agresiva.


MANEJO

El motor es muy divertido, con mucha potencia de rango medio utilizable. Esto contrasta grandemente con su hermana mayor, en la cual nunca puedes pasar de segunda marcha en la ciudad y se siente como un león enjaulado arañando el suelo pero sin progresar. En cambio, la XSR700 te permite jugar un poco y divertirte a velocidades normales para "conseguir una multa por exceso de velocidad" en lugar de "ir a la cárcel y tener que llamar a papá para rescatarme". Dicho esto, fácilmente alcanzarás velocidades de tres dígitos en cuarta marcha con dos más por recorrer.



¿Entonces, es la XSR700 la misma motocicleta que la MT-07? No exactamente, pero está bastante cerca. Y eso no es malo. La MT-07 sigue siendo una de las favoritas entre pilotos nuevos y experimentados por igual y con la XSR700 simplemente hay un nuevo sabor para elegir. Hay cambios sutiles en la ergonomía y mejoras en la suspensión, pero realmente es el estilo de la XSR lo que diferenciará a esta motocicleta para la mayoría de la gente.

El precio de la XSR700 es de \$8,499, lo

que significa que pagarás \$900 más comparado con una MT-07. La verdad, luce tan bien que dudamos que a Yamaha le resulte difícil encontrar personas que quieran pagar extra por esta moto. Al final del día, Yamaha construyó una máquina para los pilotos a los que les gusta el aspecto del XSR900 pero que no necesitan ese nivel de potencia. En esta época, aplaudiré cualquier esfuerzo de los fabricantes para atraer y atraer nuevos pasajeros. Y puedo ver esta motocicleta haciendo exactamente eso. 



**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.

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**

96

FEBRERO DE 2020 | TRANSPORTE LATINO




¿BUSCAS EMPLEO?

BOLSA DE TRABAJO

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





SOLO ENTIENDES REALMENTE LO QUE HACE QUE SCANIA SEA ESPECIAL UNA VEZ QUE HAYAS CONDUCIDO UNO: LOS CAMIONES MÁS LUJOSOS, SÓLIDOS Y CONFIABLES DEL PLANETA. APRECIADO POR LOS PROPIETARIOS DE FLOTAS, EXHIBIDO CON ORGULLO POR LOS CONDUCTORES Y ENVIDIADO POR LA COMPETENCIA. POR LO TANTO, TENÍA MUCHO SENTIDO HACER QUE LOS DEFENSORES DE SCANIA HABLARAN SOBRE POR QUÉ LOS AMAN TANTO. LA CAMPAÑA DE 2018 SE CENTRÓ EN LA PRENSA, EN LÍNEA Y EN LAS REDES SOCIALES (DONDE LOS CONDUCTORES RECIBIERON PREMIOS POR LAS MEJORES FOTOS DE SUS AMADOS CAMIONES).

WWW.SCANIA.COM

Ya no busque más por el mejor camión del mundo está enfrente de ti.



SCANIA

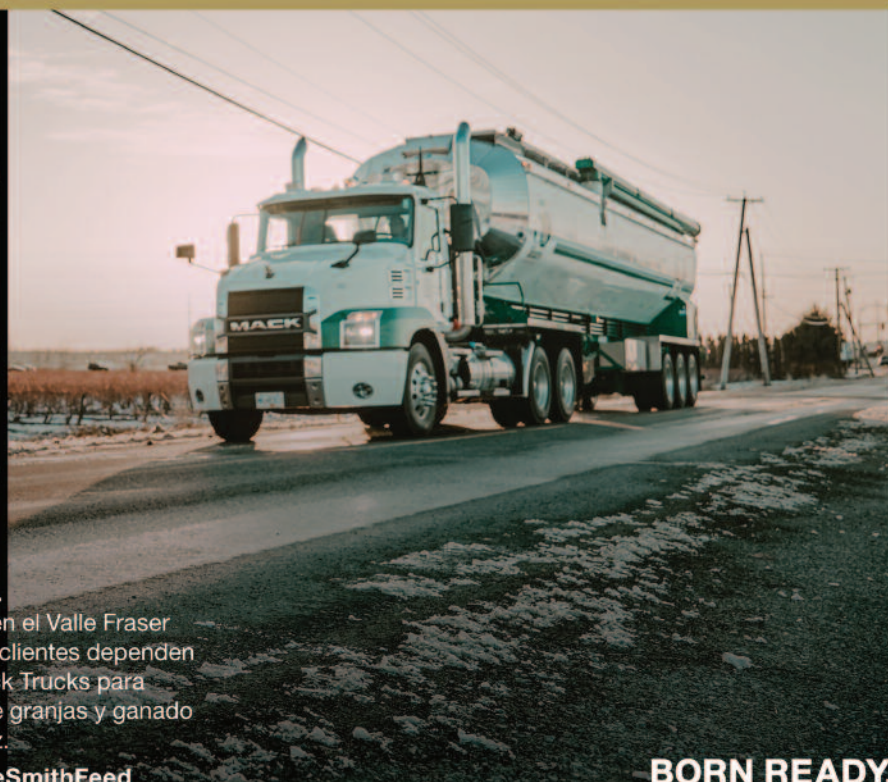


MACK®

ENTREGA

CON

PRECISIÓN.



Cuando tiene que estar ahí, tiene que ser con Mack.

Cuando se trata de entregar alimento a granjas rurales en el Valle Fraser de British Columbia, Ritchie-Smith Feeds sabe que sus clientes dependen de cada entrega. Por eso Ritchie Smith Feeds elige Mack Trucks para hacer frente a las exigencias de cada entrega—para que granjas y ganado obtengan el alimento que necesitan. A tiempo. Cada vez.

Mira la historia completa en MackTrucks.com/RitchieSmithFeed

BORN READY.