

**WESTERN STAR 6900 | INTERNATIONAL LT SERIES | YAMAHA MT-9**

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

MARZO

MAGAZINE

2018

# TRANSPORTE LATINO

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

**SCANIA**

R500

DEL MUNDO

# SERIE R

SCANIA SERIE R 2018 LLEVA MUCHO TIEMPO CONSIDERADO COMO UNO DE LOS MEJORES FABRICANTES DE CAMIONES PARA CARRETERA Y AHORA, CON LA NUEVA SERIE R, HAN SUBIDO LA BARRA UN POCO MÁS



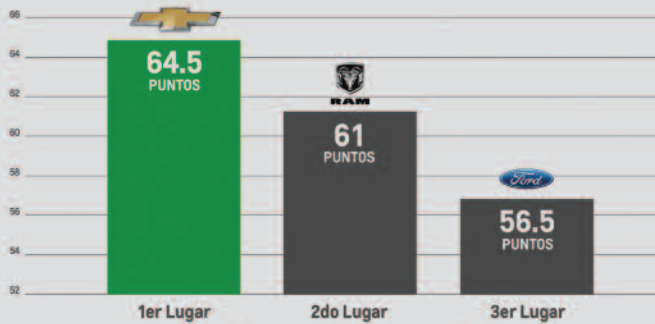
SILVERADO 2019  
CHEVROLET

# LA PRUEBA DE REMOLQUE MÁS DURA DEL MUNDO

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

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

### RESULTADOS GENERALES DE IKE GAUNTLET



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



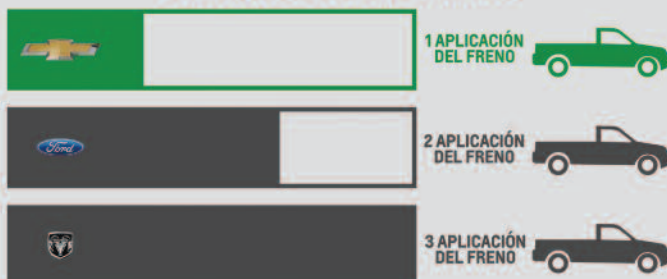
### RESULTADOS EN SUBIDA DE IKE GAUNTLET



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



### IKE GAUNTLET EN BAJADA APLICACIÓN DEL FRENO



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





## REMOLQUE CONFIABLE ESTÁNDAR

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



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

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



### TECNOLOGÍAS AVANZADAS DE REMOLQUE

#### Sistema de Freno de Escape Diesel

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

#### Controlador de Freno de Remolque Integrado

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

#### Trailer Camera System

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

#### StabiliTrak<sup>®</sup> con Trailer Sway Control

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

#### Modo Remolque/Arrastre

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

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

PAG. **18**

## SCANIA SERIE R 2018

Scania lleva mucho tiempo considerado como uno de los mejores fabricantes de camiones para carretera y ahora, con la nueva Serie R, han subido la barra un poco más. Con un menor consumo de combustible gracias a mejoras aerodinámicas y motores más eficientes, es una familia de camiones que te ayudará a hacer el trabajo y mantener sanas tus finanzas.



**26**



AMERICANO

## INTERNATIONAL LT SERIES

A poco más de un año desde su presentación en septiembre de 2016, la Serie LT de International ha demostrado que es una sólida apuesta en el segmento de larga distancia gracias a una eficiencia en el consumo que te ayudará a mantener más sanas tus finanzas.

**34**



VOCACIONAL

## WESTERN STAR 6900

Con una apariencia de la vieja escuela y una resistencia y durabilidad a prueba de balas, el Western Star 6900 es un camión ideal para aplicaciones servicio severo. Sus potentes motores y la capacidad de mover un GCW de hasta 500,000 libras lo hacen una máquina capaz de lidiar con las tareas más arduas.

**44**



CAMIONETA

## CHEVROLET SILVERADO 2019

Más grande y más ligera, con más espacio de carga en la caja y en la cabina, y con nuevos motores más eficientes, la nueva Chevrolet Silverado se prepara para plantarle cara a sus rivales, especialmente a la "todopoderosa" F-150.

**CONTENIDO | DIRECTORIO**

**4**

MARZO DE 2018 | TRANSPORTE LATINO



Shell  
**ROTELLA**

EL ACEITE DE MOTOR QUE  
TRABAJA TAN DURO COMO USTED.

**¿PUEDE UN ACEITE SINTÉTICO  
AYUDAR A PROLONGAR  
LOS INTERVALOS DE CAMBIO  
DE ACEITE?\***  
**ESTE SÍ PUEDE.**

**Cambie lo que su  
cambio de aceite  
puede hacer.**



Visite [rotella.shell.com/T6](http://rotella.shell.com/T6) para más información.

\*Siga siempre las recomendaciones del fabricante de equipo original y realice análisis de aceite cuando prolongue los intervalos entre cambios.

**ENCUENTRA  
LA NUEVA APP DE**



**PARA IPAD,  
IPHONE Y  
ANDROID**



**ES GRATIS!**



Available on the App Store



**5 MITOS SOBRE LOS FRENOS**

Entender los hechos detrás de algunos conceptos erróneos comunes en el servicio a los extremos del cubo de la rueda puede ayudar a los propietarios de camiones a optimizar los sistemas de freno, evitar infracciones y aumentar la disponibilidad.



**MANTENIMIENTO**

**MANTÉN  
LA PRESIÓN**

Llevar tus llantas a la presión de inflado correcto puede ser algo engañoso, ya que la presión indicada por el fabricante es un mínimo recomendable y quizá no sea la mejor para tu aplicación o las condiciones de operación de tu camión.



**SALUD**

**¿RESFRIADO  
O GRIPE?**

Cuando te despiertas estornudando, tosiendo, fiebre y debilidad, ¿cómo sabes si estás enfrentando un simple resfriado o gripe? Y es que si bien los síntomas de ambas enfermedades se parecen bastante, la gravedad es diferente, por lo cual te contamos cómo diferenciarlos.



**MOTO**

**YAMAHA  
MT-09 2018**

dejar el texto de la moto así: La más reciente versión de la interesantísima Yamaha MT-09 esta por llegar a nuestro país con el nombre que usa en casi todo el mundo. Díganle adiós a la familia FZ y denle la bienvenida a la línea Masters of Torque.



**TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.**

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

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

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

**Marketing Director** Manuel Martinez  
[marketing@transportelatino.com]  
**Contributors** Mauro Becerra, Pablo Olavarrieta, Diego Guerra, Moises Saldivar, y Eunice Becerra

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

Transporte Latino Magazine serves the commercial market truck and trucks of Class 3 to 8. Entire contents of Transporte Latino Magazine are copyright ©2018 by Transporte Latino Publishing Inc. No part of this magazine may be reproduced or transmitted in any form or by any means. Statements, opinions and points of view expressed by the writers and advertisers are their own and do not necessarily represent those of the publisher. Published in the USA.

**BPA**  
WORLDWIDE  
CONSUMER  
Audited Circulation  
95,500 monthly

Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.



automundo



MODA

ESTILO HOGAR

¿Qué pasa? VEGAS

**CONTENIDO | DIRECTORIO**

6

MARZO DE 2018 | TRANSPORTE LATINO

**ISUZU**  
TRUCK

# 33 AÑOS DE LEGENDARIA CONFIABILIDAD



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

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

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

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

# PLAN SIN FUTURO

**T**ras la reciente presentación del plan de infraestructura del presidente Trump, no podemos más que señalar que nos sentimos un poco decepcionados. Sin duda, el punto menos popular del plan es la propuesta de instaurar peajes en las carreteras interestatales; algunos cálculos han estimado que los gastos generales de peaje se “comen” hasta el 33 por ciento de las ganancias, mucho más de lo que nos costaría si se cambiara el impuesto a los combustibles.

No solo se trata de dinero, también de que el peaje desvía el tráfico hacia otros caminos, creando problemas de tránsito, seguridad y desgaste excesivo. Además, involucrar al sector privado para construir y operar carreteras de cuota hace necesario que alguien vigile la ética y eficiencia de los participantes. El plan del presidente Trump parece inadecuado para poner al día la muy necesitada inversión, pero tampoco hay un buen panorama para el Fondo Fiduciario Carretero, el cual es financiado vía la gasolina y diesel.

El plan habla de gastar \$1.5 billones en infraestructura, pero el gobierno federal solo aportaría \$200 millones. El resto vendrá de supuestas aportaciones de los estados, localidades y el sector privado. Esto invierte la fórmula tradicional de contribución, en la cual el gobierno federal aporta el 80% de los fondos; pero la cantidad de la que habla Trump no llega ni al 20%.

Tras la poca decisión que mostró el Congreso para remediar la ya gastada fórmula de impuestos al combustible del Fondo Fiduciario Carretero, los estados tuvieron que poner destinar mucho dinero de “su” bolsillo para expandir y reparar la infraestructura, por lo cual esperar que aporten muchísimo más dinero es, cuando menos, ingenuo.

Pocos días después de presentar el plan, Trump le propuso a un grupo de legisladores elevar los impuestos al combustible en 25



centavos por galón. Lo que no entendemos es por qué, si la propuesta va en serio, ésta no formó parte del plan de infraestructura. Lo único que nos queda claro es que nadie quiere asumir el costo político de modificar un impuesto cuya última actualización fue en 1993. Total, sólo está en juego la calidad de nuestras carreteras.

No estamos diciendo que tengamos la respuesta, pero actualizar el impuesto al combustible parece la mejor solución inmediata para arreglar los problemas en infraestructura. La recaudación por combustible

se ha visto afectada porque los vehículos - cada vez más eficientes- gastan cada vez menos combustible y, en un futuro no muy lejano, cuando los vehículos eléctricos empiecen a desplazar a los de combustión, la recaudación por combustible se reducirá aún más. Esto nos llevará a imaginar nuevas formas de recaudar dinero, quizá con un impuesto a las millas recorridas, como hacen en Oregon. Sin duda, esto plantea un gran desafío en cuanto a logística, pero tampoco es como que no exista la tecnología para llevarlo a cabo. [ETL](#)

Edgardo Iorio, Publisher

El nuevo

C A M R Y

Intrepid



Vayamos  
Juntos

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

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



# MÁS PEAJES

DE ACUERDO AL PLAN CARRETERO DE TRUMP

**A** mediados de febrero, el presidente Trump por fin presentó el esperado plan para modernizar el financiamiento de la infraestructura del país, el cual pretende obtener más fondos del sector privado, estatal y localidades, en lugar de federales. Mientras la administración pregona un financiamiento total en infraestructura por 1.5 billones de dólares, el aporte federal sería de solamente \$200 mil millones, cantidad que la Casa Blanca afirma que “estimulará al menos 1.5 billones de dólares en inversiones en infraestructura” de parte de los estados,

ciudades e inversionistas privados.

Este paquete de infraestructura eliminaría la prohibición actual de peajes interestatales, permitiría la comercialización de las áreas de descanso y alteraría el tipo de proyectos financiados con fondos federales. El plan propuesto por la Administración Trump también pide una racionalización de los procesos de permisos para los proyectos de infraestructura, algo que en la Casa Blanca han señalado como un impedimento para realizar proyectos en las principales carreteras. La propuesta de Trump también busca activar

incentivos de financiamiento para atraer inversiones privadas y estatales a los proyectos carreteros.

Cuando las Asociaciones de Transportistas Americanos (ATA) se enteraron de los contenidos de la propuesta en enero, este organismo comentó que el plan de la Casa Blanca no es acertado para buscar una certeza en el financiamiento carretero. La ATA se opone fervientemente a los peajes interestatales y en lugar de ellos propone subir los impuestos por galón a la gasolina y el diesel para generar los ingresos neces-




# PETERBILT ULTRALOFT PARA EL 579

NUEVA CABINA

**P**eterbilt Motors Company presentó a finales de febrero la nueva cabina UltraLoft, la cual es un dormitorio de 80 pulgadas para el Model 579 que suma un diseño de cabina integral a la oferta de productos para mejorar la ergonomía y el confort de los conductores. La cabina comenzará a producirse en julio, pero Peterbilt ya está aceptando órdenes. Para diseñar la UltraLoft, en Peterbilt hablaron con cientos de conductores e incluso visitaron paradas de camiones para ver cómo los conductores interactúan con los productos existentes.


La cabina UltraLoft está disponible con o sin el paquete aerodinámico Epiq y ofrece una mejora aerodinámica del 2 por ciento, así como una ganancia del 1 por ciento en consumo de combustible comparada con otra cabina de similares características. Disponible con una o dos literas, el nuevo interior de esta cabina tiene 70 pies cúbicos de espacio de almacenamiento, con 14 pies cúbicos adicionales en forma de repisa en la versión de una litera. Peterbilt también añadió espacios de almacenamiento con llave arriba de las puertas del conductor y el pasajero, las cuales tienen suficiente espacio para acomodar dos máquinas CPAP. El guardarropa es parte del equipamiento de serie y tiene una altura de colgado de 42 pulgadas; en un futuro cercano, también habrá disponible uno con repisas, para quien prefiera doblar su ropa en lugar de colgarla. También puedes pedir un horno de microondas de 1.1 pies cúbicos y hay un espacio para colocar una pantalla de TV de 32 pulgadas en los pies de la litera.

El colchón inferior mide 85x42 pulgadas, mientras que el superior, capaz de soportar hasta 400 libras, es ligeramente más chico con una medida de 82x36 pulgadas. Ambas literas tienen bastante espacio para la cabeza, el cual es de 48" para la inferior y de 39" para la superior. 



rios para el Fondo Fiduciario Carretero. "Lo que llaman 'financiamiento creativo' no lleva a ninguna parte, como lo han demostrado muchos estudios que señalan las deficiencias del peaje y las consecuencias no previstas que los peajes imponen en los motoristas y las comunidades adyacentes", dijo Chris Spear, presidente y director de la ATA. "Cobrar peajes no tiene nada de 'conservador'".

De igual modo, la Asociación de Conductores Independientes Propietarios-Operadores exhortó a finales de enero por

elevant los impuestos al combustible como una forma de financiar los "deteriorados" caminos del país. "El meollo del asunto es un impuesto al combustible cuyas ganancias se destinen a carreteras y puentes. Es simple, eficiente y satisface las necesidades reales de nuestro país y su gente", dijo Todd Spencer, presidente de la OOIDA. "Si los oficiales electos piensan que un incremento al impuesto a los combustibles sería poco popular, espera a que los norteamericanos se encuentren con peajes cada vez más caros". 



# ESTADOS VS ELD

## BUSCAN BLOQUEAR MANDATO

**E**n febrero, legisladores en al menos cuatro estados presentaron propuestas para obstaculizar la aplicación del mandato sobre dispositivos electrónicos de registro, ya sea suspendiendo los fondos para la aplicación dentro de su territorio o pidiéndole al gobierno federal que reconsidere el mandato, cuya aplicación comenzó en diciembre pasado.

Las propuestas de ley de los legisladores de Dakota del Sur, Missouri, Tennessee e Idaho hablan principalmente una preocupación por los pequeños negocios como la razón para rechazar el mandato o suspender su aplicación, así como el potencial del mismo para elevar los precios de los bienes para los consumidores.

Los legisladores de Dakota del Sur y Missouri pidieron una derogación total del mandato. Tanto la Casa de Representantes como el Senado de Dakota del Sur aprobaron a principios de febrero una resolución "exhortando al Congreso y la (FMCSA) para derogar



las reglas relativas" a los ELDs. El estado menciona el costo de cumplimiento, los requisitos de localización de los ELD (los cuales consideran "una invasión a la privacidad") y el registro auto certificado de dispositivos de la FMCSA como las razones para derogar el mandato.

La Asamblea General de Missouri ha emitido dos propuestas relativas a los ELD este año. La primera pide al Congreso que derogue el mandato, tal y como la de Dakota del Sur, llamándolo "una imposición de bienestar

corporativo que... (beneficia) a corporaciones grandes políticamente fuertes a expensas de los pequeños negocios".

El otro proyecto de ley prohíbe al personal estatal aplicar el mandato y también llevar registro alguno -o darle cualquier registro a la FMCSA- sobre los camioneros que no cumplen con el mandato. De igual forma, el Senado de Tennessee presentó un proyecto de ley que prohíbe que se usen fondos estatales para aplicar el mandato. [ETL](#)

# bandag

PROGRAMA VENTAJAS+™

## INCREÍBLE VENTAJA DEL LÍDER EN RECACHUTAJE

Garantía limitada de por vida\*

Producto armado en los EUA

Recauchutaje grado A

Proceso de manufactura avanzado de Bandag

Compuestos y diseños para banda de  
rodadura Bandag de alta calidad

**\$169**

Cubierta y  
recauchutaje

**B195™**  
Remolque  
11/32 pulg.

**\$189**

Cubierta y  
recauchutaje

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

**\$199**

Cubierta y  
recauchutaje

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



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

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



# NUEVAS BALATAS

## BENDIX PRESENTA PRODUCTOS

**P**ara todas aquellas flotas y propietarios-operadores que estén buscando reducir sus costos iniciales y balatas de freno de alta calidad en el mercado secundario, pero sin los cargos asociados con los productos remanufacturados, Bendix presentó las nuevas líneas de balatas de acero sin núcleo Basic Friction y Advanced Friction durante la Semana del Mercado de Accesorios de Uso Rudo en Las Vegas a finales de enero.

"Con tantas aplicaciones para camiones y flotas ahí fuera, mientras más opciones

pueda proveer Bendix, mejor podremos equipar a la industria de los vehículos comerciales para tener camiones más seguros en la carretera", dijo Keith McComsey, director de mercadotecnia y soluciones al cliente en Bendix Spicer Foundation Brake LLC.


"Sabemos, por ejemplo, que no todo trabajo requiere el nivel de desempeño superior de Bendix OE Friction. Al mismo tiempo, reconocemos que algunos clientes prefieren no utilizar balatas remanufacturadas -las cuales tienen cargos añadidos, además de que tienes que recolectar las balatas usadas y llevarlas al fabricante-. Sin embargo, hasta ahora nues-

tras fricciones Bendix Basic y Advanced estaban disponibles solamente como productos remanufacturados. Con la nueva balata de acero sin núcleo, hemos llenado ese nicho en nuestra línea del mercado de accesorios, dándole a los operadores otra opción para satisfacer sus necesidades individuales".

Además de eliminar los cargos añadidos, las nuevas balatas de acero sin núcleo utilizan un proceso E-coat, el cual ofrece una mayor protección ante la corrosión al prevenir el bloqueo por óxido. Esto es una combinación de corrosión de la balata y falla del revestimiento que ocurre cuando el óxido se



acumula en el acero debajo de un revestimiento del freno, lo cual ejerce una presión ascendente en la fricción y eventualmente causa cuarteaduras en el material de fricción.

“Independientemente del presupuesto de una flota u operador, es importante que cada vehículo comercial en el camino esté debidamente equipado para una operación segura”, dijo McComsey. “Por eso es que escuchamos cada día a nuestros clientes y dedicamos nuestros recursos para ayudarlos a mantener la seguridad y gestionar sus costos de operación”. 

# BAJAN COSTOS

DEL PROCESO DE SOLICITUD UCR

**T**ras una demora de 90 días en el periodo de solicitud, los propietarios-operadores ya pueden completar el proceso anual de Registro Unificado de Transportista (UCR por sus siglas en inglés) para 2018 y pagar la cuota anual de registro. La Junta UCR del Departamento del Transporte (DOT por sus siglas en inglés) también redujo en un 9.1 por ciento las cuotas que los transportistas deben pagar para registrarse en el DOT, en promedio.

Las cuotas aumentarán ligeramente para 2019, pero aún así serán 4.6 por ciento más bajas que las de 2017. Todos los transportistas que operen en transporte interestatal tienen que registrarse y pagar una cuota anual de registro. Los agentes, transportistas privados y transitorios también deben registrarse y pagar.

La Alianza para la Seguridad en los Vehículos Comerciales dijo que no comenzará la aplicación del registro 2018 hasta 90 días después de que la Administración Federal para la Seguridad en el Transporte publique la Regla Final, lo cual quiere decir que los transportistas y propietarios-operadores independientes tienen hasta el 5 de abril para registrarse y pagar sus cuotas anuales.



La Junta UCR fue demandada por la Coalición de Pequeños Negocios del Transporte, en la cual señalaban que la Junta violó las leyes federales de sesiones públicas al no proveer una notificación adecuada acerca de una reunión en la que se decidió la nueva estructura de tarifas y el periodo de registro para 2018. Si bien una corte estuvo de acuerdo en que la Junta no notificó debidamente sobre la reunión, sostuvo las decisiones que se tomaron durante la misma. Por otro lado, el estado de Texas intentó bloquear los cambios debido a una disputa con la Junta sobre la división de utilidades. El Departamento de Vehículos Automotores de Texas alega que la UCR le adeuda más de \$33 millones en ganancias desde 2007, aproximadamente \$3 millones al año. Sin embargo, el DOT pudo proceder con la regla y, si el estado quiere rectificar el asunto, tendrá que encontrar otra manera, señaló la agencia. 

## TABLA COMPARATIVA DE LAS TARIFAS PARA LOS PRÓXIMOS DOS AÑOS, COMPARADAS CON 2017.

NO. DE CAMIONES	TARIFA 2017	TARIFA 2018	TARIFA 2019
0-2	\$76	\$69	\$73
3-5	\$227	\$206	\$217
6-20	\$452	\$410	\$431
21-100	\$1,576	\$1,431	\$1,503
101-1000	\$7,511	\$6,820	\$7,165
1,001+	\$73,346	\$66,597	\$69,971

La demora de tres días en el proceso de registro de este año se debió a cuestiones legales relativas a una propuesta del DOT emitida en septiembre en la que se anunció la reducción en las tarifas y movió la fecha de registro al 1 de noviembre del año pasado, lo cual es casi un mes más tarde que la fecha habitual que va del 1 de octubre al 31 de diciembre.

# A CAMIONES

## EXENTAN DE ELD

**E**l Departamento del Transporte (DOT por sus siglas en inglés) anunció que no comenzará a exigir el uso de dispositivos electrónicos de registro (ELD por sus siglas en inglés) a los camiones de renta a corto plazo -30 días o menos-, hasta el 18 de marzo, por lo cual quienes aún no tengan un ELD están a tiempo de conseguirlo. El anuncio del DOT llegó un mes después de que la Asociación de Renta y Arrendamiento de Camiones (TRALA por sus siglas en inglés) diera a conocer que la Administración Federal para la Seguridad en el Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés) le había informado de dicha extensión.

Los camiones de renta usualmente son usados por las flotas cuando hay averías y



para elevar la capacidad a su flota durante la temporada alta. Estos tres meses adicionales le dieron un respiro a los proveedores de camiones de renta para prepararse para el

mandato de camiones de renta de 8 a 30 días. Las rentas que duren menos de 8 días están exentas del mandato sobre ELDs.

TRALA argumentó que la "interoperabili-

# VIENEN MÁS AUTÓNOMOS

## EMBARK TRUCKS REALIZÓ PRUEBA DE MANEJO

**T**odo parece indicar que los camiones autónomos están cada vez más cerca, pues Embark Trucks dio a conocer que su tractor-trailer autónomo es el primero en recorrer el país de lado a lado. El viaje de 2,400 millas sobre la I-10 comenzó en Los Angeles y finalizó cinco días más tarde en Jacksonville, Fla. Durante la prueba, hubo un conductor profesional en la cabina del Peterbilt modificado para tomar las riendas del camión en caso de ser necesario.

En Embark están "en llamas", pues a finales del año pasado lograron la ruta más larga del mundo en una alianza con Ryder y Electrolux en la cual acordaron llevar aparatos de Los Angeles a El Paso, Texas. Sin embargo, apenas unos meses después establecieron una nueva marca con la

ruta L.A.-Jacksonville, la cual es cuatro veces más larga. "Cuando anunciamos nuestra ruta Los Angeles-El Paso prometimos que era solo el primer paso de una expansión mucho más grande", señaló el presidente de Embark, Alex Rodrigues.

Otra meta de Embark es realizar un viaje a lo largo del país en dos días en lugar de cinco, ya que si bien las regulaciones federales actuales limitan a la mayoría de los camiones a un máximo de 11 horas de viaje por día por conductor, un camión autónomo no se fatiga y, teóricamente, podría operar casi sin descanso.

Para hacer que su sistema autónomo sea más eficiente, en Embark realizan un acercamiento de aprendizaje automático a la automatización el cual reconstruye un modelo del mundo usando solamente sus sensores en tiempo real. Por lo tanto, el costoso y laborioso pre-mapeo que es una limitante para

Waymo, Cruise y Uber, de acuerdo a Embark, no es necesario para su camión.

Sin embargo, actualmente es obligatorio que haya un conductor en un camión autónomo y, en el caso del de Embark, no quedó claro si éste tuvo que tomar el control del camión en algún momento durante el viaje. Extrañamente, ésta y otras cuestiones relativas al camión no fueron respondidas por Mike Reid, jefe de operaciones de Embark.

Lo que Reid sí contestó fue que "los camiones autónomos de Embark aún llevan un conductor profesional al volante monitoreando el camino, supervisando el sistema y listo para tomar el control en cualquier momento. Pueden hacerlo girando el volante, tocando el freno o el acelerador. Estos sistemas aún son muy nuevos y la seguridad es una prioridad para nosotros", señaló Reid vía correo electrónico. 

# RENTADOS



dad" de las diferentes unidades ELD en el mercado crearon un reto tanto para los transportistas que rentan camiones como para las empresas que proveen las unida-

des en renta. La extensión en el plazo ayudará a las compañías de renta a "crear nuevos métodos y sistemas para adaptarse a las reglas sobre ELD", se lee en un comuni-

cado de prensa de TRALA emitido en diciembre.

La FMCSA también anunció que los transportistas y conductores en la Asociación Americana de Películas Animadas (MPAA por sus siglas en inglés) están exentos del mandato sobre ELDs por al menos cinco años. La MPAA solicitó dicha exención en octubre pasado, diciendo que sus conductores usualmente trabajan para diferentes estudios y productoras, que pueden usar diferentes proveedores de ELDs que podrían ser incompatibles entre sí. La exención abarca a unos 6,500 conductores que manejan menos de cuatro horas al día y recorren menos de 40 millas en promedio. Aún así, los conductores que transporten equipo para producciones teatrales, televisivas y cinematográficas deberán llevar registros en papel. 



## ¿Cuántos Códigos Expresos lleva?

**CONSULTE Y CARGUE AL INSTANTE EL SALDO DE SUS CÓDIGOS EXPRESOS**

Baje la APP Comchek® Mobile. Convierta sus códigos en fondos al instante y úselos dónde desee.

[www.comdata.com/expresscode](http://www.comdata.com/expresscode)







# ELEVAN EL NIVEL

## SCANIA SERIE R 2018

SCANIA LLEVA MUCHO TIEMPO CONSIDERADO COMO UNO DE LOS MEJORES FABRICANTES DE CAMIONES PARA CARRETERA Y AHORA, CON LA NUEVA SERIE R, HAN SUBIDO LA BARRA UN POCO MÁS.

CON UN MENOR CONSUMO DE COMBUSTIBLE GRACIAS A MEJORAS AERODINÁMICAS Y MOTORES MÁS EFICIENTES, ES UNA FAMILIA DE CAMIONES QUE TE AYUDARÁ A HACER EL TRABAJO Y MANTENER SANAS TUS FINANZAS. »

**E**n Scania tienen claro que hacer un buen trabajo requiere tiempo, por eso es que no hacen las cosas con prisa. Un claro ejemplo de esto es la nueva Serie R, la cual es el resultado de diez años de trabajo de desarrollo y de una inversión de más de 2,100 millones de euros. Con la nueva gama, Scania ampliará su oferta y, gracias a su exclusivo sistema modular, podrá ofrecer más gamas, conectividad y una completa paleta de servicios y soluciones de transporte personalizadas. La promesa es que los clientes de Scania siempre podrán realizar su trabajo de una manera rentable y sostenible, independientemente del sector y el área de aplicación.



La nueva generación se desarrolló haciendo hincapié en cinco aspectos generales: entorno del conductor, economía de combustible, uso óptimo del espacio interior, seguridad y máxima fiabilidad. Estos requisitos han impulsado el tra-

bajo de desarrollo de la cabina y se reflejan tanto en los detalles como en el diseño general; las cuales se reflejan en 24 variantes de cabina diferentes. Esto ofrece a Scania la posibilidad de personalizar la solución adecuada para el cliente





según el tipo de área de aplicación, independientemente de si lo más importante es el espacio interior, la economía de combustible, la máxima comodidad o la máxima capacidad de carga.

En las estructuras de las cinco diferentes

tipos de cabina (dos de día y tres dormitorio) se ha utilizado acero de alta resistencia. Se ha dado forma a los distintos elementos estructurales comprimiéndolos o enrollándolos antes de unirlos mediante distintas técnicas de soldadura, soldadura láser o técnicas adhesivas de alta tecnología, creando una estructura monocasco especialmente robusta. En lo que se refiere al exterior, dieron máxima prioridad a la aerodinámica y, por tanto, al consumo de combustible.

Todas las superficies, tanto la delantera como las laterales e incluso la parte inferior del vehículo, se han optimizado para lograr una resistencia mínima. Todos los componentes se han diseñado teniendo esto en cuenta, incluso los limpiaparabrisas, los espejos retrovisores y las distintas luces. Hasta los deflectores de aire y los carena-

dos laterales se han integrado cuidadosamente en el diseño general, y se les ha prestado la misma atención durante la fase de desarrollo.

Hay que destacar que la nueva generación de la Serie R puede ir equipada con airbags de cortina de protección que van integrados en el techo de la cabina, un equipamiento que hasta ahora no se había utilizado nunca en camiones. Junto con el uso del cinturón de seguridad, estos airbags son una característica de seguridad crucial para evitar uno de los tipos de accidente con consecuencias graves en los que se ven implicados los camiones: el conductor queda atrapado debajo de la cabina si el camión vuelca, por ejemplo, tras una acción brusca que hace que el camión se salga de la carretera. >>

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



## INTERIOR

Cuando Scania desarrolló las cabinas para su nueva gama de camiones, contaba con un punto de partida claro que debía superar: el popular y merecidamente reconocido interior de las cabinas P, G y R anteriores. En la nueva generación, Scania ha aprovechado su expe-

riencia combinada en el área para incorporarla a los resultados y a la información de cientos de pruebas de prensa, talleres de clientes y comentarios de los conductores. Los resultados tienen todos los ingredientes necesarios para establecer un nuevo estándar en el sector. >>





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

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

**UNIROYAL**





El interior de las cabinas se ha diseñado para ofrecer al conductor un espacio óptimo de conducción y descanso. Las posiciones de ajuste del asiento del conductor son ahora más generosas aún: todos los conductores que midan entre 1.5 y 2 metros podrán disfrutar de una posición de conducción cómoda. Además, se ha mejorado tanto la visibilidad frontal como la visibilidad lateral, ya que la posición inicial del conductor se ha desplazado hacia el parabrisas y se ha movido ligeramente hacia la izquierda. El tablero está ligeramente más abajo que en comparación con los modelos anteriores, lo que supone una gran diferencia en la visibilidad frontal. Los asientos, por supuesto, son sumamente cómodos y gracias a la automatización integrada, se pueden especificar funciones importantes, como los sensores de lluvia. Otros requisitos más básicos quedan satisfechos a través de un diseño ergonómico adaptado en el que el conductor tiene todo a mano en unos espacios de almacenamiento accesibles, desde una bebida hasta el teléfono. El compartimento de almacenamiento lateral externo de las cabinas más grandes tiene una abertura de 410 x 570 mm y se puede acceder desde el interior de la cabina.

Las opciones de almacenamiento se han ampliado, haciendo hincapié en el volumen y la accesibilidad. Dependiendo del tipo de cabina, la litera elegida y otras necesidades concretas, se puede añadir una amplia gama de opciones flexibles para cajas de almacenamiento, estantes, ganchos y redes. Las opciones de litera son generosas; tanto la superior como la inferior están disponibles



en una amplia variedad de diseños y gamas, dependiendo de las necesidades individuales y los requisitos de comodidad.


## MOTORES Y TRANSMISIONES

En la nueva Serie R, todos los motores Euro 6 cuentan con nuevos sistemas de control del motor y las instalaciones se han

reacondicionado por completo. La capacidad de refrigeración mejorada en las nuevas cabinas ofrece la oportunidad de conseguir un ahorro de combustible adicional del 3 % en promedio. Otra de las novedades es una función de cambio de marchas que permite que la transmisión Opticruise cambie de marcha más rápido y ofrezca un empuje casi constante.



En un principio, solamente estuvieron disponibles dos diferentes motores. El primero de ellos es el DC13, el cual tiene un rango de potencia de 410 a 500 HP y un torque de 1,585 a 1,880 lb-pie. Para quienes necesiten mover cargas más pesadas está disponible un DC16 con una potencia que va de 520 a 730 HP y un par motor que oscila entre

1,990 y 2,580 lb-pie. Un poco más adelante llegó el hermano menor, un cinco cilindros en línea de 9 litros con 280 a 360 caballos de fuerza y un torque de 995 a 1,250 lb-pie. En cuanto a las transmisiones, están disponibles cajas automáticas de 8 y 12 relaciones, cada una de las cuales con una opción con marcha superlenta. 

## 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.

# NUEVO JUGADOR

## **INTERNATIONAL** LT SERIES

A POCO MÁS DE UN AÑO DESDE SU PRESENTACIÓN EN SEPTIEMBRE DE 2016, LA SERIE LT DE INTERNATIONAL HA DEMOSTRADO QUE ES UNA SÓLIDA APUESTA EN EL SEGMENTO DE LARGA DISTANCIA GRACIAS A UNA EFICIENCIA EN EL CONSUMO QUE TE AYUDARÁ A MANTENER MÁS SANAS TUS FINANZAS. ESPECIALMENTE AHORA QUE LLEVA EL NOVEDOSO MOTOR A26. »





Los últimos años han sido muy interesantes para el segmento de arrastres de larga distancia, pues han aparecido nuevos camiones en la panorama, siendo una de ellas la Serie LT de International. Presentado a finales de septiembre de 2016 en Las Vegas, esta línea fue diseñada para convertirse en el buque insignia de los Clase 8 la marca, y ha sido desarrollada con un diseño centrado en el conductor e incorpora avanzadas tecnologías para lograr un mejor rendimiento en el consumo de combustible y maximizar el tiempo en servicio. La Serie LT será ofrecida en múltiples configuraciones, incluyendo una cabina de día y cuatro dormitorio: techo bajo de 56", hi-rise de 56" y 73", y sky-rise de 73".

## DISEÑO

La encomienda para los diseñadores de la Serie LT fue crear un camión más aerodinámico y todo parece indicar que hicieron muy



bien su trabajo, pues International afirma que tiene un consumo de combustible 7 por ciento más eficiente que el camión más eficiente de la compañía, un ProStar 2017 con motor Cummins ISX15.

Hay que decir que "solo" el 3 por ciento de esa eficiencia se debe a la aerodinámica, del resto se encarga el tren motriz y para lograrlo hay varios elementos con menor resistencia al aire: cofre, defensa de tres pie-





zas, apertura las ruedas, faldones y extensores laterales más largos que reducen el espacio con el tráiler.

Por supuesto, como ya es costumbre en estos días, las partes de la carrocería fueron

afinadas utilizando varios métodos de prueba, incluyendo dinámicas de flujo computarizadas, túneles de viento en escala uno a ocho y en tamaño real, y de planeo, para asegurarse que el camión respondería bien no solo

ante vientos frontales, sino también a los que lo impactaran en ángulo.

## MOTORES Y TRANSMISIÓN

En un principio, International lanzó el camión los motores Cummins X15 y el N13 de Navistar; pero éste último ha sido reemplazado por el más novedoso y ligero A26 de International. Curiosamente, las cifras de potencia y torque del A26 son exactamente las mismas que las del N13, 370 a 475 HP y 1,350 a 1,750 lb-pie, pero la diferencia más importante es que el A26 es 55 libras más ligero y tiene un consumo de combustible hasta 5% más eficiente que el N13.

En cuanto al Cummins X15, tiene una potencia que oscila entre los 400 y 565 caballos de fuerza y un par motor que va de 1,450 a 2,050 lb-pie. En cuanto a la transmisión, hay manuales Eaton Fuller manuales de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades, varias automatizadas de la misma casa (Plus, LSE, Advantage, SmartAdvantage), y una automática Allison TC10 de 10 cambios. >>





## INTERIOR

Durante el desarrollo de la Serie LT, International trabajó para asegurarse que los conductores encuentren un espacio de trabajo más cómodo, atractivo y amigable con el usuario. La empresa siguió el enfoque de diseño orientado en el conductor DriverFirst, para lo cual realizaron numerosas entrevistas con camioneros, además de clínicas de manejo en las que reunieron los comentarios de cientos de conductores. Según International, toda esta información fue utilizada para crear un interior totalmente nuevo, con algunas características nuevas y otras mejoradas que hacen la cabina más atractiva para el conductor.



International afirma que basándose en la revisión de más de 500 puntos en los que el camión y el conductor interactúan, el interior de la Serie LT es altamente ergonómico al incluir mayor espacio para los codos, caderas y piernas.

Además, existe una bien diseñada mezcla de características tradicionales con nueva tecnología que harán más fácil la vida del conductor.

El nuevo panel de instrumentos ofrece una buena vista de todos los medidores e incluye una pantalla donde se despliega información en tiempo real importante para el conductor, como el consumo de combustible. El panel ofrece hasta quince medidores virtuales personalizables. Además, la bocina de aire volvió a su posición tradicional e intuitiva sobre la puerta del conductor, una muestra más de que hay que darle al cliente lo que pida, pues esto fue algo que pidieron muchísimos conductores. »»

©2017 Hankook Tire America Corp.

*PISA CON  
VALOR.*



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



**AL21**

**DL11**

**TL21**



Las líneas de la Serie LT fueron diseñadas para reducir la resistencia al viento, haciéndolo gastar menos combustible. Pero esto tiene una ventaja adicional, pues además se logró una reducción de cuatro Sones en el ruido causado por el viento, lo cual hace más silencioso y cómodo el camino. En cuanto a otros aditamentos que mejoran la seguridad, el camión lleva faros de LED de serie con micas de policarbonato que son resistentes a los impactos, un selector de velocidad en el volante que permite a los conductores mantener la atención en el camino, un parabrisas de una sola pieza que mejora la visibilidad, además del sistema de Mitigación de Colisiones Bendix Wingman Advanced, que también forma parte del equipamiento de serie.

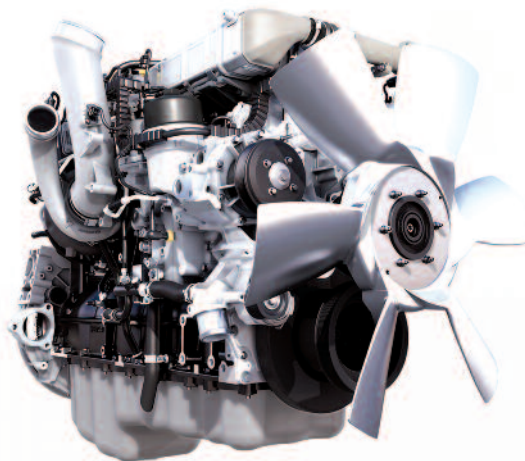
International también trabajó en otras características para mejorar la confiabilidad y mantenimiento, así como la funcionalidad. Un ejemplo de ello es que el nuevo sistema de postratamiento de envase individual no solo es 60% más pequeño y 40% más ligero, sino que también es más fácil realizarle el servicio. Otro es que el cableado lleva un nuevo arnés y un módulo de distribución de energía para la cabina colocado dentro del camión, protegiéndolo así de los elementos. Uno más es que los puntos clave de servicio bajo el cofre, dentro de la cabina y alrededor del vehículo fueron diseñados ergonómicamente para un fácil acceso y servicio, y muchos componentes tienen un mayor intervalo entre mantenimientos.


## SEGURIDAD

Para ayudar a que todo esté en orden, International equipó a la Serie LT con varios sistemas de asistencia que mejoran la seguridad. Uno de ellos es el de Mitigación de Colisiones Wingman Advanced de Bendix, el cual viene de serie en todos los modelos. También están disponibles el sistema Wingman Fusion y el OnGuardACTIVE de Meritor Wabco.

En cuanto a control de cruce, lleva uno de International, el cual reconoce el terreno y calcula continuamente la velocidad y engranaje más eficientes para la economía de combustible. A diferencia de otros sistemas de control de cruce predictivo, el de International utiliza mapas GPS preinstalados y la información comercial más reciente para hacer ajustes a la velocidad de cruce sin tener que haber recorrido la ruta previamente.

Durante la presentación de la Serie LT, el presidente de Navistar Bill Kozek reconoció que este camión es la respuesta de la compañía para enmendar los errores del pasado e iniciar un nuevo capítulo. Lo que está por verse es si, a



pesar de haber armado un camión competitivo, el público está dispuesto a elegirlos nuevamente. Especialmente teniendo enfrente un rival de la talla del nuevo Cascadia de Freightliner. 

## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTORES

- International A26 de 13 litros con 370 a 475 HP y 1,350 a 1,750 lb-pie
- Cummins X15 de 15 litros con 400 a 565 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie

#### TRANSMISIONES

- Manuales Eaton de 9, 10, 13, 15 y 18 velocidades
- Automatizadas Eaton UltraShift Plus de 10, 13 y 18 velocidades, UltraShift Plus LSE de 16 cambios, Advantage Series de 10 velocidades y SmartAdvantage de 10 cambios.
- Automática Allison TC10 de 10 cambios

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos y mono-hoja

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumáticas International
- Neumáticas Hendrickson HAS y HTB



# PONTE EN MARCHA

## CON UN MES GRATIS DE PREPASS

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

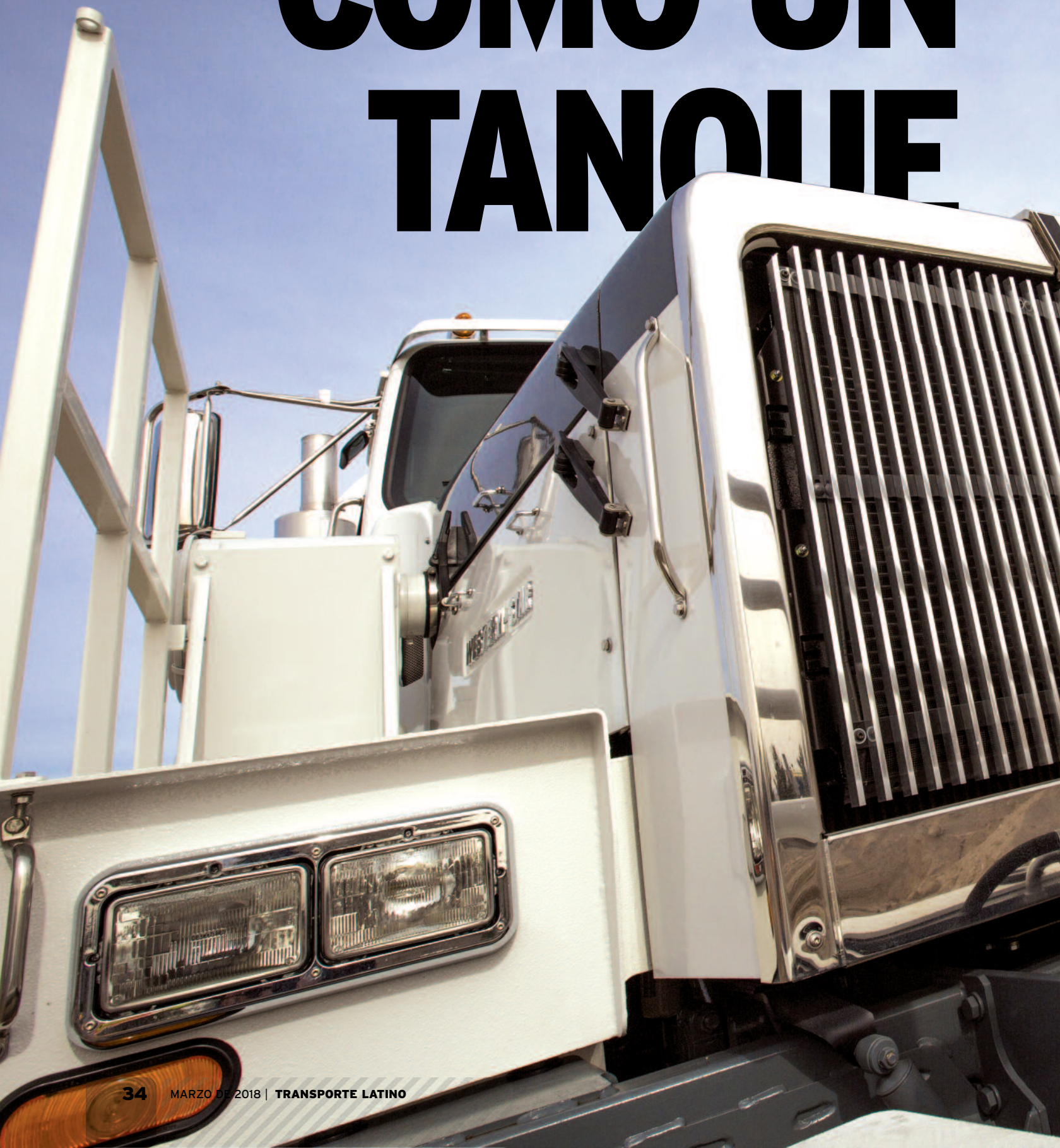
**877-836-8412**  
**[prepass.com/regalo](http://prepass.com/regalo)**

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

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



# COMO UN TANQUE





## **WESTERN STAR 6900**

CON UNA APARIENCIA DE LA VIEJA ESCUELA Y UNA RESISTENCIA Y DURABILIDAD A PRUEBA DE BALAS, EL WESTERN STAR 6900 ES UN CAMIÓN IDEAL PARA APLICACIONES SERVICIO SEVERO. SUS POTENTES MOTORES Y LA CAPACIDAD DE MOVER UN GCW DE HASTA 500,000 LIBRAS LO HACEN UNA MÁQUINA CAPAZ DE LIDIAR CON LAS TAREAS MÁS ARDUAS. >>



vocacional: **WESTERN STAR 6900**

**E**s bien sabido que los camiones vocacionales son la mejor elección cuando te dedicas a un rubro que demanda una gran resistencia. Pero no todos los vocacionales fueron creados iguales y hay trabajos más exigentes que otros, motivo por el cual existen camiones como el Western Star 6900, el cual es capaz de transportar una Carga Bruta Combinada (GCW por sus siglas en inglés) de hasta 500,000 libras sin quejarse. Este camión de servicio severo de Western Star tiene una construcción sumamente sólida y un carácter francamente imponente.

Además, de una gran resistencia, este camión es altamente versátil y está disponible con una gran cantidad de opciones que te permiten personalizarlo de acuerdo a las necesidades de tu empresa. Puedes pedir tu Western Star 6900 con dos ejes de dirección o el hecho de que este camión puede utilizarse en arrastres de larga distancia, construcción, minería, explotación forestal, petróleo y gas o en servicio de remolcado. Una de las adiciones más recientes e interesantes es el paquete MBT-40,

el cual ofrece una versatilidad espectacular, ya que la versión Multi Body Transformer le da al cliente muchos camiones por el precio de uno.

## DISEÑO

Cuando tu trabajo te enfrenta con situaciones demandantes arrastrando cargas muy pesadas en zonas no exentas de riesgo, la seguridad del conductor se vuelve primordial. De ahí que Western Star haya equipado al 6900 de servicio severo con una cabina de acero galvanizado con un parabrisas pegado, el cual es más resistente que el que llevan las cabinas de aluminio, en las que mantener bajo el peso juega un papel crucial.

Sin embargo, el que el peso del camión no sea tan crítico no quiere decir que no sea importante, ya que afecta directamente la cantidad de carga útil que puedes mover. Por este motivo, el cofre está hecho de la siempre ligera fibra de vidrio. En la parte delantera, la defensa está equipada con un gancho de arrastre de uso rudo que puede soportar una fuerza de tracción de 65,000 libras a un ángulo de 45 grados. Al estar centrado, este gancho distribuye la fuerza entre los rieles del bastidor, ofreciendo una mayor estabilidad. >>



## EN DETALLE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTORES

- Detroit DD15 con 455 a 505 HP y 1,550 a 1,750 lb-pie
- Detroit DD15 con 500 a 600 HP y 1,850 a 2,050 lb-pie
- Cummins ISX15 con 400 a 600 HP y 1,450 a 2,050 lb-pie

#### TRANSMISIONES

- Automáticas Eaton Fuller de 10, 13, 15 o 18 velocidades
- Automáticas Allison 4000, 4500 o 4700 RDS.

#### SUSPENSIÓN DELANTERA

- Hoja plana deslizante
- Tándem deslizante

#### SUSPENSIÓN TRASERA

- Hendrickson 46,000-110,000 lbs
- Chalmers 46,000-110,000 lbs
- Neway 52,000-90,000 lbs



## INTERIOR

La cabina del 6900 tiene la mayor apertura de puertas en el mercado, por lo cual entrar y salir del camión es más fácil que robarle un dulce a un niño. En un camión para servicio severo no vas a encontrar un diseño preciosista, pero incluso con esto en mente el tablero resulta agradable a la vista, especialmente el que lleva aplicaciones de imitación madera. El panel central de instrumentos está ligeramente inclinado hacia el conductor, quien comanda este vehículo usando un volante de dos brazos (que afortunadamente lleva dirección asistida).

Los materiales con que está construido son los que esperas encontrar en el segmento, los cuales antepone la durabilidad a la suavidad. Los acabados son de buena calidad, con empalmes de primer nivel. El panel de instrumentos tiene casi veinte medidores análogos, entre los cuales destacan el velocímetro y tacómetro en el centro; bien por las pantallas convexas de los mismos, pues facilitan la lectura. Otra cosa que hay que destacar son los interruptores de tipo marino, los cuales son contra agua y pueden ser operados fácilmente con los guantes puestos.

Los asientos son cómodos y vienen equipados

con reposabrazos. Además, tienen una amplia variedad de ajustes, por lo cual encontrar una posición cómoda de manejo no debe ser ningún problema. En cuanto a la posición de manejo, vas sentado bastante más arriba de lo usual y gracias al enorme parabrisas tienes una vista muy clara de todo lo que pasa frente a ti. En cuanto al espacio para los hombros, el 6900 ofrece seis pies y medio, lo cual provee un espacio más que suficiente para rodar cómodamente o instalar algunos controles extra. Por lo mismo, hay mucho espacio para guardar cosas, incluyendo bolsillos en las puertas, posavasos y consolas. >>>

vocacional: **WESTERN STAR 6900**



# MAXIMA PROTECCION

Para su motor, transmisión y el sistema de combustible



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

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

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



**zMAX**  
Micro-lubricant

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



## MOTORES Y TRANSMISIONES


El Western Star 6900 está disponible con tres diferentes motores, dos Detroit Diesel, DD15 y DD16, y un Cummins ISX15. El propulsor de "entrada" es el DD15 es un seis en línea de 14.8 litros, el cual tiene una potencia de 455 a 505 HP y un torque de 1,550 a 1,750 libras pie. Si necesitas más potencia, puedes elegir entre cualquiera de los dos restantes, pues el DD16 va de 500 a 600 HP y 1,850 a 2,050 lb-pie de par, mientras que el Cummins ISX15 eroga de 400 a 600 HP y de 1,450 a 2,050 lb-pie. En cuanto a la transmisión, hay cajas automáticas Eaton Fuller de 10, 13, 15 o 18 velocidades o Allison 4000, 4500 o 4700 RDS.

Este tanque sobre ruedas está disponible en configuraciones de eje 6x4, 6x6, 8x4, 8x8 y 10x6 con uno o dos ejes de dirección. La suspensión delantera utiliza un resorte deslizante de hoja plana que requiere poco mantenimiento y tiene una capacidad de 36,000 libras, mientras que los ejes traseros tienen una suspensión que provee una máxima articulación y puede cargar hasta 100,000 libras. Para reducir el balanceo en terrenos accidentados, los soportes externos de la



cabina están colocados lo más afuera posible, de modo que maximicen la estabilidad lateral.

En resumen, si bien la apariencia del Western Star 6900 está lejos de ser moderna, lo cierto es que transmite una sensación de poder y durabilidad que le vienen como anillo al dedo en un segmento donde lo que más importa es soportar las exigencias de los duros ambientes de trabajo. Además, este diseño es lo que caracteriza a

Western Star, con una construcción sólida, versátil y confiable a más no poder. La cabina resulta bastante cómoda y no encontrarás ninguna queja respecto a la ergonomía. Si a esto le sumamos una oferta de potentes motores, suspensiones que hacen el trabajo y una capacidad de carga que impresiona, hablamos de un camión de uso severo que está más que preparado para afrontar las condiciones más duras. 



vocacional: **WESTERN STAR 6900**

■ V7-38-ARTCAR

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

■ V12-44-ARTCAR



C  
A R T  
R

  
**DAORO**

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

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



¿QUIERES SER

# CA MIO NE RO?

## 6. ASEGURAR LA CARGA

La descripción del trabajo puede variar bastante dependiendo del tipo de carga que tengas que llevar. En los camiones de plataforma plana es necesario que el conductor supervise la carga para asegurarse de que los patines vayan bien acomodados y luego tiene que sujetarla con tantos seguros para carga como sean necesarios. El transporte de mercancías en general también requiere una cuidadosa supervisión del acomodo de los productos y de que estos vayan correctamente asegurados. Algunos conductores tienen la fortuna de trabajar en pick and drops, donde recogen tráileres previamente cargados y "solo" llevan las cosas a su destino, sin meterse en el proceso de carga de la misma.

## 7. DESCARGA DE MERCANCÍA

Cuando el conductor llega a su destino, éste presenta los documentos de carga al receptor. Un conductor no tiene porqué descargar la mercancía. Si bien la descripción de trabajo no incluye bajar las cosas de la caja, la realidad es que en ocasiones esto ocurre. Hay cargadores que pueden bajar la carga que se considere como "inadecuada" para los trabajadores sindicalizados, por una suma, claro. En el mejor de los casos, la empresa para la que trabajas tiene un fondo asignado para esto, en otras tienes que pagar de tu bolsillo y luego pedir que te reembolsen el dinero que pagaste a los cargadores para acelerar el proceso de descarga.

Hay algunas compañías de transporte que le piden al conductor que "ayude" o descargue la mercancía y le pagan por hacerlo. Sin embargo, algún conductor poco afortunado puede verse forzado a descargar todo el camión sin ayuda y sin paga. Este es el peor escenario y ciertamente no debería ocurrir, pero no pierdas de vista que sí sucede. Cuando entregues la mercancía, pide al cliente que te firme un recibo de que entregaste las cosas y de que llegaron sin daños. Si la carga sufrió cualquier tipo de daño, tienes que llamar a tu despachador para que te de instrucciones. No importa si trabajas para una empresa o eres un propietario-operator, asegúrate de que lo que aparezca en los documentos sea correcto antes de firmar.


## 8. PACIENCIA

Esta es una virtud sin la cual estaría incompleta la descripción de trabajo de conductor. Tráfico pesado, esperar en el muelle de carga, conductores descuidados y agresivos, despachadores ignorantes son solo algunas de las situaciones con las que un conductor tiene que lidiar regularmente. Sabemos que no es fácil mantener la calma cuando uno está muy estresado, pero es necesario que respire profundo y te mantengas sereno. Es imperativo que trates a los despachadores, trabajadores del puerto de carga, oficiales del DOT, policías y demás como el conductor profesional que eres, incluso cuando no merezcan tu paciencia y respeto.

## 9. MANEJAR EL ESTRÉS

Este se desprende del anterior y es una de las habilidades más necesarias como conductor de un camión. En el mejor de los casos, manejar un camión pesado puede ser bastante estresante. Hay que seguir muchas reglas y regulaciones; lidiar con embotellamientos; maniobrar en espacios reducidos; manejar en malas condiciones climatológicas; trabajar largas jornadas; lidiar con problemas de salud; cansancio; distracciones al volante; estar lejos de casa por varios días; soledad... ¿hace falta que sigamos?

## 10. LA SEGURIDAD ES LO MÁS IMPORTANTE

Una descripción de trabajo precisa y completa dirá que, en caso de duda, el conductor elija la seguridad por sobre todas las cosas. Hay muchos peligros cuando estás al volante de un camión de 80,000 libras en una carretera congestionada, sin importar la velocidad o las condiciones climáticas. Conoce tu camión, asegúrate de que todo funcione bien; realiza inspecciones adecuadas; descansa bien; maneja a la defensiva; se profesional. Los buenos conductores saben que la seguridad siempre va primero. Por supuesto, esta descripción que hicimos durante estos dos meses no abarca todas las habilidades y deberes de un conductor profesional; pero sí te ayudará a darte una idea de qué puedes esperar si realmente estás pensando en hacer una carrera detrás del volante. 



# 10 HABILIDADES IMPORTANTES **PARTE 2**

EL MES PASADO COMENZAMOS UN RECUENTO DE CINCO HABILIDADES NECESARIAS PARA DESEMPEÑARTE EN EL MUNDO DEL TRANSPORTE: PLANEAR Y ORGANIZAR, MANEJAR DINERO, CONOCER LAS REGLAS Y REGULACIONES, SABER HACER REPARACIONES Y CONOCER EL ESTADO DEL EQUIPO, Y LLEVAR REGISTROS DE TODO LO QUE HACES. ESTE MES SEGUIMOS CON LA MISMA TEMÁTICA Y POR ELLO HABLAREMOS DE CINCO HABILIDADES MÁS, LAS CUALES TE AYUDARÁN A DARTTE UNA IDEA DE QUÉ SE NECESITA PARA TRABAJAR COMO CAMIONERO ADEMÁS DE PODER ESTAR DETRÁS DE UN VOLANTE DURANTE MUCHAS HORAS.







# RENOVADA

## CHEVROLET SILVERADO 2019

MÁS GRANDE Y MÁS LIGERA, CON MÁS ESPACIO DE CARGA EN LA CAJA Y EN LA CABINA, Y CON NUEVOS MOTORES MÁS EFICIENTES, LA NUEVA CHEVROLET SILVERADO SE PREPARA PARA PLANTARLE CARA A SUS RIVALES, ESPECIALMENTE A LA "TODOPODEROSA" F-150. ¿TENDRÁ LO NECESARIO PARA DESTRONAR A LA HASTA AHORA IMBATIBLE PICKUP? >>



POR: TRANSPORTE LATINO / MANUEL HUICI

**P**or fin llegó el momento que los fanáticos de la Silverado estaban esperando, porque ya está aquí el modelo 2019. Aunque ya le habíamos echado un vistazo en diciembre durante el festejo de los 100 años de Chevrolet en el Texas Motor Speedway, tuvimos que espe-

rar unos días más para conocer más detalles, los cuales fueron dados a conocer en el Salón de Detroit a principios de año.

Tras la completa renovación de la Ford F-150 en 2015, Chevrolet se estaba tardando en responder con una nueva Silverado, pues para seguirle el paso a la reina del segmento tienes que esforzarte muchísimo. Por ello, la Silverado 2019 es una

camioneta totalmente nueva que prácticamente no comparte una sola pieza con su antecesora; incluso los dos motores V8 fueron mejorados para incrementar la eficiencia en el consumo de combustible. Tras una rigurosa dieta, los ingenieros de Chevrolet lograron reducir el peso del bastidor en 88 libras al tiempo que aumentaron la rigidez un 10%. En total, el modelo 2019 pesa 450 libras



camioneta: **CHEVROLET SILVERADO 2019**



menos que el 2018. ¡Impresionante! Para lograrlo, recurrieron al uso de aluminio (tras machacar a Ford por años cuando hicieron esta movida en la F-150), aunque a diferencia de ésta, únicamente lo utilizan en el cofre, puertas y puerta de la caja. El resto de la carrocería es de acero, incluyendo el piso de la caja, el cual Chevrolet afirma que está hecho de un acero laminado de mayor resistencia

que en los anteriores modelos.

## DISEÑO

Es claro que 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 las caracterizó desde 1973. Ahora

lleva unas salpicaderas redondeadas que, junto con una cintura que va de los faros a la 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 rectas que mantienen la apariencia robusta, como las de la parrilla, la cintura o la puerta de la caja. »



Algo que agradecerán quienes sí utilizan la caja para mover cosas es que ahora es más larga. La caja corta, estándar 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 recorridos siete pulgadas hacia afuera, lo cual hace más fácil meter hojas 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 antes de ceder, el doble que el modelo anterior. Además, hay otros nueve herrajes móviles que ofrecen mayor flexibilidad a la hora de sujetar la carga.

Haciéndole frente al interesante sistema RamBox de la firma del carnero, Chevrolet ahora ofrece unas cajas de almacenamiento que se colocan 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 volts cerca de la puerta de la caja. Además, el escalón en las esquinas de la defensa trasera ahora es más grande, lo cual hace aún más fácil entrar y salir de la caja.

## MOTOR Y TRANSMISIÓN

Lamentablemente, Chevrolet dio a conocer toda la información de la camioneta, menos las cifras oficiales de potencia de los motores. Lo que sí podemos decirles es que llevará unos "nuevos" V8 de 5.3 y 6.2 litros (que realmente son los anteriores pero con varias mejoras para mejorar la eficiencia), así como un seis en línea turbodiesel de 3.0 litros. En cuanto a la transmisión, habrá una automática de 10 cambios como la tope de gama, por lo cual es muy probable que la estándar sea la actual de ocho velocidades.

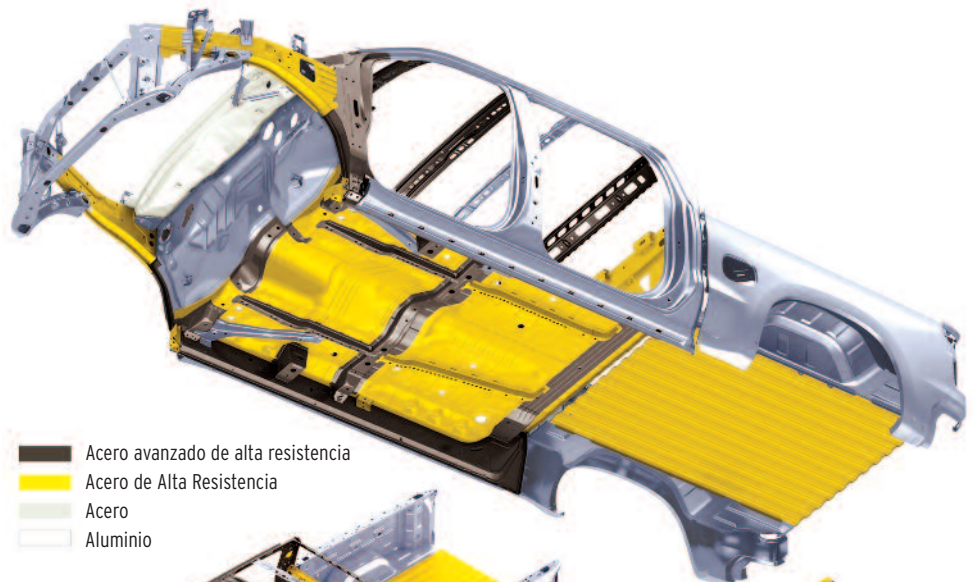
Si bien no tenemos cifras oficiales de potencia, sí les podemos contar que los V8 llevan el nuevo sistema de Gestión de Combustible Dinámica que puede apagar diferente número de cilindros, no solo cuatro, dependiendo de las condiciones. En otras palabras, la camioneta puede usar ocho, seis, cuatro o 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.

Pero la gran novedad en el apartado mecánico es el seis en línea diesel de 3.0 litros. La única Información que tenemos actualmente es que sólo estará disponible con la transmisión automática de 10 velocidades. Sin embargo, como el nuevo motor turbodiesel tendrá que competir con los de Ford

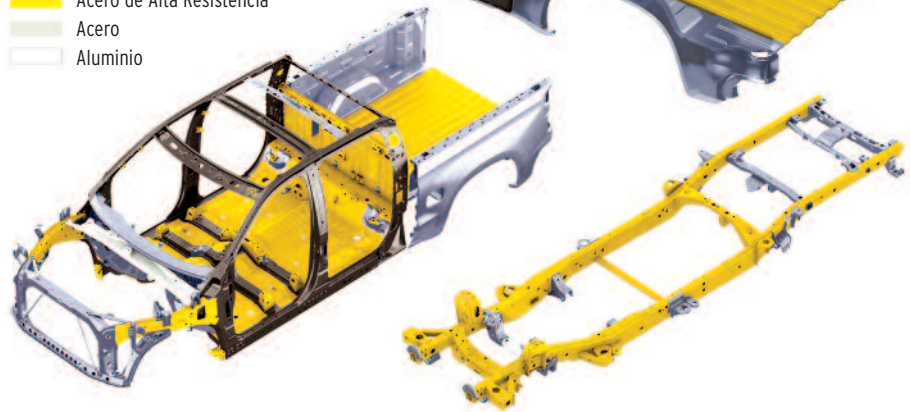
## LEYENDA



Acero avanzado de alta resistencia  
 Acero de Alta Resistencia  
 Acero  
 Aluminio



Acero avanzado de alta resistencia  
 Acero de Alta Resistencia  
 Acero  
 Aluminio



y Ram, lo más probable es que la potencia ronde los 250 HP y el torque los 440 lb-pie.

Por supuesto, la Silverado tiene tracción trasera, pero todas las versiones tendrán disponible tracción total. A pesar de que hablaron muchos sobre la eficiencia en el consumo de combustible, aún no sabemos las cifras oficia-

les, pero esperamos ver una mejora sustancial respecto a las 16/23/19 (ciudad/carretera/combinado) que ofrece actualmente el V8 de 5.3 litros con tracción trasera. Aún no hay precios, tampoco, pero seguramente lo sabremos en poco tiempo, pues esta camioneta llegará a los distribuidores a finales de año. >>>

Apto para tu viaje diario

©2017 Hankook Tire America

**Laufenn**

Viaje con Estilo

**S FIT AS**

Neumáticos de ultra alto desempeño para cualquier clima

**G FIT AS**

Neumáticos turismo para cualquier clima



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

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



**EN DETALLE**  
FICHA TÉCNICA

**TRANSMISIONES**

- Automática de 8 y 10 velocidades

**SUSPENSIÓN DELANTERA**

- Independiente

**SUSPENSIÓN TRASERA**

- Eje semiflotante

**MOTORES**

- V8 de 5.3 litros
- V8 de 6.2 litros
- 6-L de 3.0 litros diesel

**INTERIOR**

El habitáculo de la Silverado 2019 es totalmente nuevo, aunque no presenta un cambio drástico respecto 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 va de lado a lado de la cabina. Los modelos más "terrenales" tienen un tablero negro o gris y una banca con divisiones 40/20/40. Impresiona que Chevrolet

haya puesto el sistema de infotainment 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

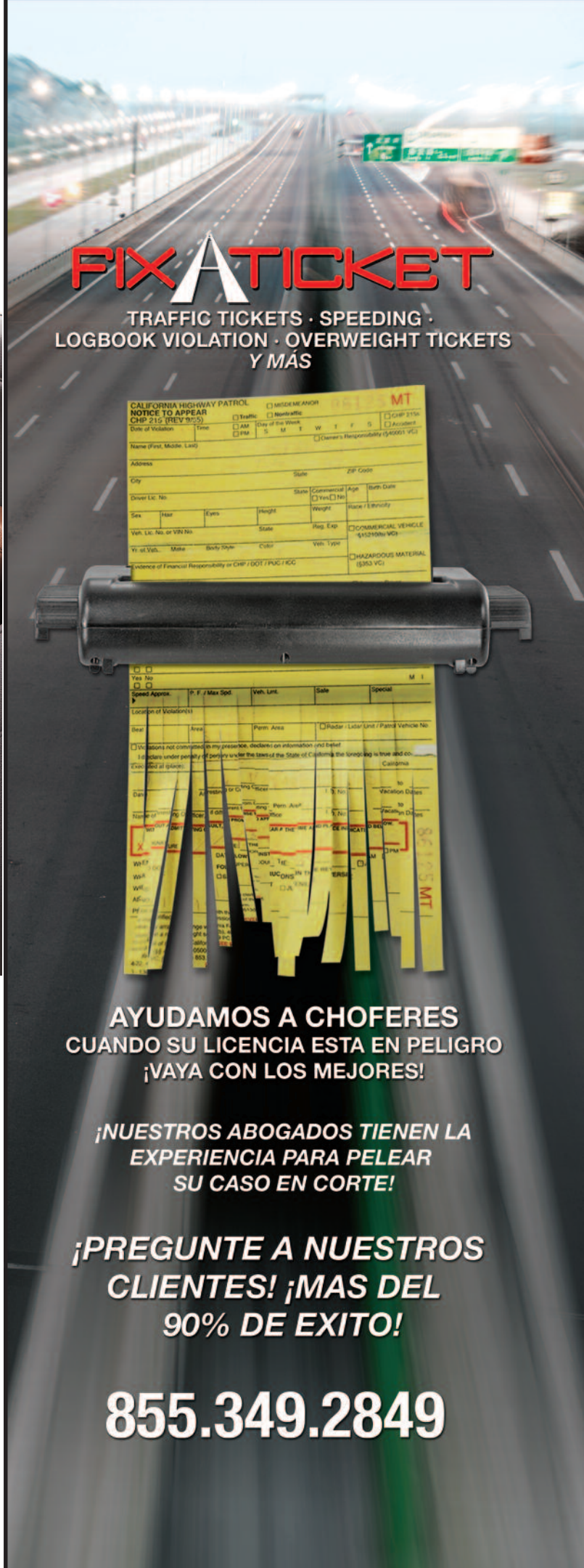
prácticamente una de las únicas piezas que pasaron intactas del modelo anterior e incluye un interruptor para cambiar de velocidades manualmente y un botón al final para activar el modo Tow/Haul. Un nuevo panel de instrumentos ofrece medidores digitales con información de la camioneta, tal y como ocurre en la GMC Sierra.

En el panel central del tablero encontramos los controles del sistema MyLink, los del 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 portón motorizado, el botón para bajarlo y subirlo. Más abajo veremos los controles para los frenos integrados del remolque, puertos USB y USB-C, una puerto de alimentación



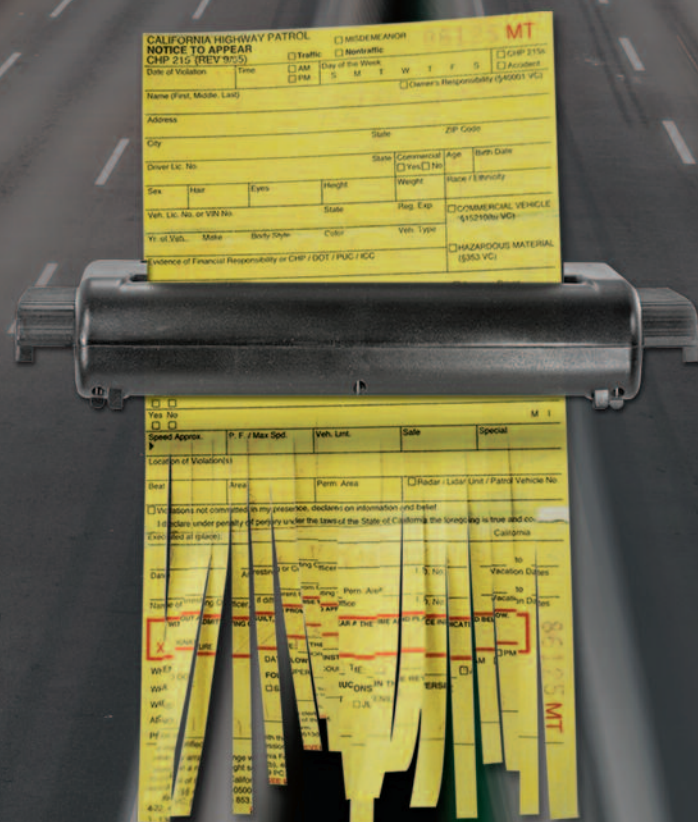
de 12 volts y una toma de corriente de 110 volts.

Algo que encantará a los dueños de esta camioneta es la cantidad de espacio de almacenamiento que encontrarás en la guantera doble, los bolsillos en los costados de la consola 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 encontrarás dos contenedores de 10 litros diseñados 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. 



# FIX A TICKET

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



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

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

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

**855.349.2849**



# SOLITARIA

## MERCEDES-BENZ METRIS CARGO

LA METRIS ES UNA VAN QUE PRÁCTICAMENTE TIENE UN NICHOS PARA ELLA SOLA, PUES ES MÁS PEQUEÑA QUE LA SPRINTER PERO MÁS GRANDE QUE TODOS SUS RIVALES. SI A ELLO SUMAMOS UN EFICIENTE MOTOR, UN EQUIPAMIENTO BASTANTE DECENTE Y EL RESPALDO DE MERCEDES-BENZ, TENEMOS UNA VAN DIFÍCIL DE IGUALAR. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

**S**i hace unos años alguien nos hubiera dicho que el segmento de las vans de carga se convertiría en uno emocionante donde la oferta de modelos sería cada vez más variada y los fabricantes competirían con vans cada vez más versátiles y mejor equipadas, lo habríamos tachado de loco. Pero hoy en día prácticamente todas las marcas buscan un pedazo de este pastel; Ford, GMC, Chevrolet, Ram, Nissan e incluso Mercedes-Benz.

La firma alemana no tiene solamente un modelo, sino dos, la Sprinter y la Metris, cuya versión de carga es la que nos ocupa este mes. Si bien esta van es exclusiva para Estados Unidos, no es un vehículo diseñado de cero para este país, sino que es una adaptación de la probada y comprobada Vito. Aún así, se trata de una van con un volumen interior grande en relación a sus reducidas dimensiones exteriores, ya que en la Metris Cargo caben dos palets tamaño estándar.

La Metris debutó en 2015 en el NTEA Work Truck Show de Indianápolis, en el cual se reunió una gran cantidad de compañías de flotas, carroceros y dueños de negocios. Diseñada para ocupar un nicho de mercado un escalón debajo de la Sprinter en términos de tamaño y capacidades, la Metris compite con la Ford Transit Connect, la Nissan NV200 y la Ram Promaster City y la Chevrolet City Express. Pero aunque parece muy similar a sus rivales, la Metris tiene varios ases bajo la manga, como una arquitectura orientada longitudinalmente, o una miríada de asistencias electrónicas.

Pero lo que realmente la pone en una liga aparte son sus capacidades. Mide casi 17 pies, lo cual quiere decir que le saca más de un pie de ventaja a la Ford Transit Connect LWB (15.8 pies)

**MOTOR**

- 4 en línea de 2.0 litros con 208 HP y 258 lb-pie

**TRANSMISIÓN**

- Automática de 7 velocidades

**SUSPENSIÓN DELANTERA**

- Independiente

**SUSPENSIÓN TRASERA**

- Independiente

**PRECIO**

- \$25,995 / \$29,950

o la Ram ProMaster City (15.6 pies); lo cual a su vez le confiere un mayor volumen de carga (186 y 199 pies cúbicos, según la versión). Además, es la única del segmento con tracción trasera, diseñada antes que nada como un vehículo de trabajo. Con una capacidad de carga máxima de 2,502 libras, puede transportar 619 libras más de herramientas, equipo o lo que quieras llevar que su rival más cercana, la Ram ProMaster City.

Y cuando hablamos de capacidad de arrastre, la competencia es aún más dispar, pues las 5,000 libras de la Metris son más del doble de las 2000 que pueden mover la Transit Connect o la Promaster (de la Nissan NV200 o la Chevrolet City mejor ni hablamos, pues los fabricantes no recomiendan usarlos para remolcar). Como cereza en el pastel, el año pasado llegó una versión llamada Worker, que deja cualquier concesión al confort a un lado para ofrecer un atractivo precio de \$25,995. Si quieres algo más de comodidad el precio se eleva a \$29,950 para la versión Cargo, más el equipamiento opcional que decidas ponerle, claro. >>







## DISEÑO

Claramente, la Metris no es el vehículo que le hará ganar concursos de diseño a Mercedes-Benz; pero dentro de su segmento, se trata de toda una belleza. Con una longitud de casi 17 pies (le faltan solo 1.6 pulgadas), es un pie más larga que la Transit Connect y la NV200, lo cual le da una mayor capacidad de carga a pesar de sus contenidas dimensiones, algo que la hace ideal para moverse en la ciudad.

Las puertas laterales son corredizas y para la trasera puedes elegir entre puertas de doble hoja (que abren a 180 o a 270 grados) o una sola puerta que abre hacia arriba -la opción menos práctica, si nos preguntas-, ya que las de doble hoja que abren 270° quedan pegadas a los paneles laterales. Para hacerla más versátil está disponible un receptor de enganche de dos pulgadas que mantiene el ángulo de salida prácticamente sin cambios.



## INTERIOR

Como ya mencionamos con anterioridad, la Metris está disponible en versiones de pasajeros y de carga. Ésta viene equipada con un sistema de sujeción bastante práctico que recuer-

da a los rieles de carga de las pickups. Esto le da a los clientes posibilidades casi ilimitadas en cuanto a puntos de sujeción. Hay cuatro franjas en total, dos en las paredes y dos en el piso. Los paneles se insertan en los vacíos de la

pared para fortalecer los costados y para evitar que haya daños por llevar la carga suelta. Algo muy útil es que el tamaño de las puertas permite que se puedan cargar y descargar palets usando la trasera o las laterales. >>

BUGATCHI



En cuanto a la versión de pasajeros, viene con dos filas de asientos con tres lugares cada una, además de los dos delanteros, lo cual da una capacidad de llevar hasta ocho pasajeros. Los cinturones de seguridad, además de ser de tres puntos, están montados en cada asiento, lo cual facilita el movimiento por la cabina al no tener que esquivar los cinturones colgantes de otros modelos americanos. Además, el acceso a la segunda fila de asientos es fácil gracias a que los asientos de la primera se doblan hacia adelante. No tenemos cifras exactas, pero se ve que el espacio para las piernas es más que adecuado.

Como es de esperarse, el tablero es el mismo para cualquier versión y, aunque se trata de un Mercedes-Benz, evidentemente no encontramos algo similar al lujo de los modelos de pasajeros más asequibles. El tablero está hecho en plástico duro y lleva un diseño algo aburrido tratándose de la marca de la estrella. Eso sí, si eliges algunas opciones como el volante multifunción, toques de cromo y asientos de tartán le traerás una buena dosis de refinamiento -aunque no será precisamente barato-. En la parte delantera hay dos posavasos en la consola central y un espacio de almacenamiento debajo de estos. Bueno, en realidad hay un tercer posavasos en el tablero, pero como está tallado en éste, no se ve muy práctico.

Sorprendentemente, a pesar de tener tracción trasera, el piso es plano en la parte posterior. E incluso en la parte delantera el túnel de la transmisión es prácticamente indetectable. Es impresionante cómo se las arreglaron los ingenieros de Mercedes para lograr esto. Algo que también vale la pena destacar es la cantidad de bolsas de aire. La versión de carga lleva seis y la de pasajeros ocho -incluyendo bolsas de cortina para las tres filas de asientos-.

Ambas versiones tienen buena capacidad de carga. Evidentemente, la de pasajeros tiene un cifras más contenidas: 38 pies cúbicos de espacio para las maletas y una carga útil máxima de 1,874 libras; la de carga alcanza los 186 pies cúbicos de espacio y puede llevar hasta 2,502 libras. Ambas tienen la misma capacidad de arrastre de 5,000 libras que, no nos cansaremos de decirlo, está en una liga aparte a sus rivales. Es como ver un partido de fútbol americano colegial contra un equipo de la NFL.

## MOTOR Y TRANSMISIÓN

Bajo el cofre de esta van encontramos un motor de cuatro cilindros y 2.0 litros que, como no podía ser de otra manera, está complementado por un turbocargador. Esto le da una potencia total de 208 caballos de fuerza y un torque de 258




libras-pie. Si te interesa sobremanera ahorrar combustible, está disponible de manera opcional un sistema start/stop que apaga automáticamente el motor cuando el auto se detiene y lo enciende en cuanto tocas el acelerador. En cuanto a la

transmisión, una caja automática de siete cambios se encarga de poner la potencia en el piso.

Si bien no se trata de la más asequible de su segmento -de hecho todo lo contrario-, el precio resulta sorprendentemente contenido para una



van mediana de Mercedes-Benz. La Cargo Worker comienza en \$25,995 y la Cargo a secas \$29,950, a los cuales hay que sumarle un cargo de destino de 950 dólares. Sí, no es barato, pero hay que tomar en cuenta que además del tamaño, calidad y capacidades, cuenta con ayudas electrónicas de serie como un control de estabilidad que se adapta al peso de la carga, un sistema que combate la fatiga y otro que asiste cuando hay vientos cruzados. Por supuesto, están disponibles muchas otras asistencias como el Asistente Activo de Estacionamiento, de Abandono de Carril, de Prevención de Colisiones, de Punto Ciego y una cámara de reversa que pueden hacer que el precio suba una barbaridad.

En resumen, esta van de Mercedes-Benz ofrece una impresionante versatilidad y grandes capacidades en un diseño llamativo. Si bien el precio de partida es casi igual al final del de sus competidores, el espacio interior y la capacidad de carga y arrastre podría compensar la diferencia en el precio gracias a que podrás llevar una carga más grande y/o más pesada. Por supuesto, los clientes tendrán la última palabra sobre qué tan bien se venderá esta van, pero ten por seguro que el resto de fabricantes estarán muy atentos de las ventas de la Metris. 

## PROTÉJASE CONTRA EL AUMENTO DE LA ELECTRICIDAD



## ¡SEA DUEÑO DE SUS PANELES SOLARES!

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



## ¡PÍDALOS YA!

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

## INSTALAMOS LO MEJOR





A close-up photograph of the rear of a truck, focusing on the light assembly and bumper. The truck is parked on a paved surface, and the background shows a building with large doors. The lighting is warm, suggesting a sunset or sunrise. The top of the image has a dark, textured border.

# 5 MITOS SOBRE LOS FRENOS

## **EQUIPO** / FRENOS

ENTENDER LOS HECHOS DETRÁS DE ALGUNOS CONCEPTOS ERRÓNEOS COMUNES EN EL SERVICIO A LOS EXTREMOS DEL CUBO DE LA RUEDA PUEDE AYUDAR A LOS PROPIETARIOS DE CAMIONES A OPTIMIZAR LOS SISTEMAS DE FRENO, EVITAR INFRACCIONES Y AUMENTAR LA DISPONIBILIDAD. »

**U**no de los retos a los que se enfrentan quienes están involucrados en el mundo del transporte, es el de mantenerse actualizados con el avance de la tecnología. Y decimos esto porque muchas veces uno aprende ciertas cosas de joven y las toma como verdades absolutas durante el resto de sus días -como revisar los frenos de aire solamente una vez al año o siempre ajustar los reguladores automáticos-, que en su momento fueron aceptadas y confiables, pero que hoy simplemente ya no son válidas.

“Las prácticas antiguas no siempre son las mejores. Algunas son mitos -sobre inspecciones, ajustes y las especificaciones de las refacciones- y seguirlas puede causar problemas en el sistema de seguridad más importante de un vehículo”, afirma Keith McComsey, director de mercadotecnia y soluciones al cliente de Bendix Spicer Foundation Brake. “Durante el International Roadcheck de la Alianza para la Seguridad en los Vehículos Comerciales (CVSA por sus siglas en inglés) de este año, casi una cuarta parte de los vehículos inspeccionados fueron puestos fuera de servicio y, de estos, más del cuarenta por ciento se debió a infracciones relacionadas con los frenos. Ese número puede reducirse al reconocer y repensar conceptos erróneos alrededor del mantenimiento a los extremos del cubo de la rueda”.

Pensando en esto y buscando incrementar la seguridad de nuestros lectores, hemos reunido cinco de los conceptos erróneos más comunes que nos hemos encontrado hoy en día; de modo que puedan ponerse al día, si es el caso.

## MITO

Los frenos neumáticos de disco se revisan solo una vez al año

## REALIDAD

Los frenos neumáticos de disco (ADB por sus siglas en inglés) deben revisarse en cada inspección de mantenimiento preventivo.

“Uno de los beneficios de los frenos neumáticos de disco es que los intervalos de servicio para fricción o reemplazo del rotor son más largos que los de los frenos de tambor, pero esto no quiere decir que los intervalos de mantenimiento de los ADB también sean

más largos”, dice McComsey. “Hacer una revisión en cada inspección preventiva de mantenimiento es necesario para asegurarse de que todo funciona bien -y hacerlo regular-

mente contribuye a alargar la vida útil del freno. La mayoría de estas revisiones ni siquiera requiere quitar la llanta, haciéndolo un proceso fácil y rápido”.





Según Kevin Pfof, especialista de producto y técnico con mucha experiencia en BSFB, una de las inspecciones clave en los frenos neumáticos de disco es una inspección

visual del movimiento del caliper para asegurarse de que se desliza libremente. La inspección visual del rotor también es importante. Busca si hay cuarteaduras en la superficie

del rotor (causadas por estrés térmico) que excedan los límites permisibles. Para obtener la mejor vista del rotor de afuera hacia adentro, utiliza un espejo de inspección. >>

Utiliza este espejo para revisar también la balata. El grosor mínimo permisible del material de fricción es de 2mm. Para una mejor vista, utiliza un boroscopio con cámara de video y Wi-Fi, el cual puedes comprar en muchas tiendas mayoristas, incluidas algunas de artículos para el hogar. No olvides revisar los montantes de los calipers y las cámaras de aire, llevar flojos los tornillos es motivo de que te pongan fuera de servicio. Asegúrate de que no falten las tapas de los pernos guía, así como de que el espacio libre entre el rotor y las balatas sea el adecuado.

“Es necesario quitar la rueda para hacer una revisión si ves algo mal durante la inspección visual”, dijo Pfost. “Por ejemplo, si el caliper no se mueve libremente o si ves una cuarteadura en el rotor. Si al hacer la inspección ves que las balatas se están desgastando irregularmente de manera muy notoria de la interior a la exterior, entonces tendrás que quitar las llantas y hacer una inspección más a fondo. En este momento, puedes aprovechar y buscar si hay daños en los empujadores o cubiertas de los pernos guía. Las revisiones rutinarias funcionan como una aviso temprano de problemas que requieren atención inmediata, al mismo tiempo de que protegen la vida de los componentes de los ADB”.

### MITO

Ajusta los reguladores automáticos en cada revisión

### REALIDAD

Si llevas reguladores automáticos (ASA por sus siglas en inglés), no los ajustes manualmente si el freno rebasa el límite superior.

Cuando realizan mantenimiento a los frenos de tambor, hay técnicos que ajustan los ASA en cada revisión preventiva. Pero los reguladores automáticos que estén bien instalados, funcionales y lubricados nunca deberían necesitar ajustarse después de la instalación inicial -fuera de la rectificación



de frenos-. Por ende, en Bendix recomiendan que los ASA nunca se ajusten manualmente.

Los extremos del cubo de la rueda que

están más allá del límite superior máximo permisible se consideran desajustados y los conductores pueden ser infraccionados si el 25 por ciento de los extremos del cubo



de la rueda de un camión están desajustados. Hay muchos factores que causan que los ASA se desajusten -mala lubricación del regulador, el tubo de la leva o los pernos de

horquilla; o un desgaste excesivo de la cabeza de la leva, bujes o rodamientos- pero es poco probable que alguno de estos problemas se solucione con un ajuste

manual. Un mantenimiento simple, como engrasar el regulador para una purga adecuada, puede extender el correcto funcionamiento del ASA. >>

“Seguimos escuchando historias de técnicos en servicio que creen que es aceptable ajustar los reguladores automáticos de manera rutinaria o flotas que aún tienen este elemento en su forma de inspección de mantenimiento preventivo, quizá como un remanente de los días de los reguladores manuales. Pero no es algo que deberías hacer con los ASA”, dice McComsey. “El ajuste manual podría resolver temporalmente el problema de desajuste. Pero si hay otros factores en juego, deben ser tomados en cuenta, de otro modo el problema se repetirá. Como siempre, recalamos lo importante que es mantener, ajustar o reemplazar los reguladores automáticos de acuerdo a las instrucciones del fabricante”.

Notando lo importante que es el correcto recorrido de los frenos para que estos tengan un buen funcionamiento y el vehículo sea operado de manera segura, en Bendix recomiendan medir el recorrido de la cámara en cada extremo del cubo de las ruedas durante cada inspección de mantenimiento. Esto se hace revisando la distancia de la cámara al pasador de horquilla grande con los frenos liberados, y nuevamente después de aplicar



los frenos al máximo. La diferencia entre las dos mediciones es el recorrido de la cámara. El máximo recorrido permisible bajo las directrices de la CVSA se basa en el tamaño y tipo de la cámara.

Para revisar el recorrido libre en el freno, consulta la hoja de información de servicio del fabricante. Jala el actuador de la varilla de empuje para confirmar que haya aproxi-

madamente un recorrido libre de media pulgada. La medición de este recorrido libre es un indicativo del espacio entre la balata y el tambor; lo cual señala si el freno está manteniendo el ajuste. Para más detalles sobre la inspección y el mantenimiento, consulta las prácticas recomendadas del Consejo de Tecnología y Mantenimiento (TMC por sus siglas en inglés). >>



# SUSCRÍBETE A TRANSPORTE LATINO ¡ES GRATIS!



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

Asegúrate de tener un ejemplar de tu revista **Transporte Latino** todos los meses, recibíendola 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"/>

## MITO

Un elemento de fricción más potente dura más tiempo

## REALIDAD

Es posible que un elemento de fricción creado para un eje con una clasificación de peso bruto más alta que la de tu camión dure más tiempo, pero también es probable que cause un mayor desgaste del tambor, acortando la vida útil del mismo. Y como podría producir más torque, podría causar problemas con el balance de los frenos.

Los expertos recomiendan utilizar los elementos de fricción que corresponden a la clasificación de peso bruto de tus ejes. Puede haber circunstancias en las que se necesite un elemento de fricción diferente, pero normalmente deberías usar la misma clasificación que la del eje.

“Algunas personas están tentadas a montar un elemento de fricción de 23,000 libras en un eje de 20,000 libras, por poner un ejemplo, creyendo que frenará mejor y durará más tiempo”, dice Pfost. “Eso no siempre es verdad. El simple hecho de que el elemento de fricción sea más agresivo no garantiza una mayor vida. Piensa dos veces antes de hacer esto, porque



una mayor fricción gastará tus tambores más rápido. Y el elemento de fricción podría ser lo suficientemente duro como para desmoronarse cuando se comience a calentar”.

## MITO

No hay que revisar las cámaras de freno a menos que oigas una fuga.

## REALIDAD

Debes revisar las cámaras de freno en cada inspección de mantenimiento preventivo. Asegurarte de que las cámaras están funcionando adecuadamente es esencial para una operación segura del sistema de frenos. Es necesario realizar inspecciones frecuentes y exhaustivas.

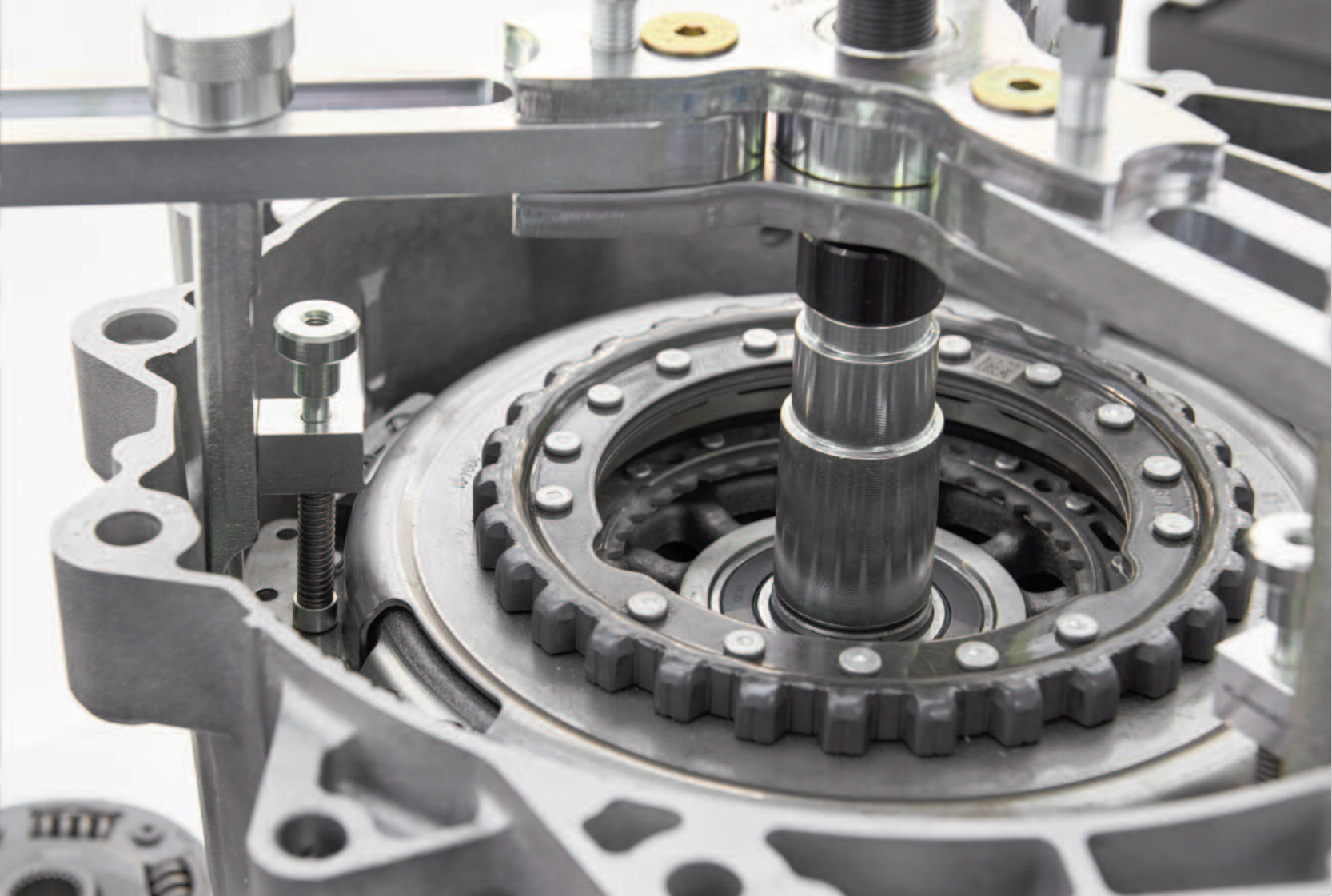
Además de escuchar si hay fugas de aire alrededor de la cámara, revisa si faltan partes como tapas de polvo, horquillas y pasadores de horquilla; busca por daños evidentes a la cámara, como hendiduras, corrosión y varillas de empuje dobladas; también asegúrate de que la sujeción de la cámara no esté floja. >>





DR  
DAORO

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



“Revisar el estado de la fuerza del resorte también es esencial”, dice Pfost. “Una manera fácil y rápida de saber si le falta fuerza es golpear ligeramente la cámara con la mano y escuchar si cascabelea. Muchas veces, lo hará, pero no siempre, por lo cual hay otras dos maneras más fiables de revisar esto”.

La forma más segura es quitar la tapa para polvo e inspeccionar visualmente el resorte, aunque también puedes usar un boroscopio. “Pero si no tienes a la mano estas herramientas”, dice Pfost, “otra manera de hacerlo sería revisar las cámaras con todos los frenos de estacionamiento accionados. Si algún resorte está roto, el regulador de la cámara afectada no estará en la misma posición que los demás, a través del eje y de eje a eje”.

### MITO

Todas las balatas cumplen los requerimientos de Distancia Reducida de Frenado.

### REALIDAD

No todas las balatas actuales cumplen las


regulaciones federales de Distancia Reducida de Frenado.

El mercado secundario ofrece muchas opciones de elementos de fricción tanto para los frenos de disco como los de tambor. Pero no todos los elementos de fricción de reemplazo que se comercializan como aceptables cumplen los requisitos FMVSS-121 definidos al momento de fabricación del vehículo. Esto podría impactar el desempeño, incluyendo la distancia de frenado y la aptitud de estacionado. Al rectificar los frenos de un vehículo afectado por las regulaciones federales de distancia de frenado, pídele al proveedor por una prueba de cumplimiento.

Por otro lado, la mejor manera de mantener tu camión en conformidad con la norma FMVSS-121 es mantener el desempeño OEM original bajo el que fue probado. Para mantenerlo, los expertos recomiendan que las flotas y propietarios-operadores reemplacen los elementos de fricción por componentes de igual a igual para mantener los niveles originales de desempeño de frenado del fabri-



cante. Las flotas pueden ponerse en riesgo si eligen un elemento de fricción del mercado secundario con mejor rendimiento que afecte negativamente el desempeño de frenado o la distancia de frenado del vehículo.

“No dejes nada a la suerte cuando se trata de reemplazar los elementos de fricción”, dice McComsey. “Una mala elección puede resultar en un menor rendimiento de frenado (aumentando la distancia de frenado en el largo de varios autos, en ocasiones), lo cual reduce la seguridad y pone en riesgo a tus conductores y camiones” 



LOS DESASTRES  
NO PLANIFICAN.

SIN EMBARGO,  
**USTED SÍ.**

**NO ESPERE. PREPÁRESE.**

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

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







# MANTÉN LA PRESIÓN

**¿CUÁL ES** EL LÍMITE?

LLEVAR TUS LLANTAS A LA PRESIÓN DE INFLADO CORRECTO PUEDE SER ALGO ENGAÑOSO, YA QUE LA PRESIÓN INDICADA POR EL FABRICANTE ES UN MÍNIMO RECOMENDABLE Y QUIZÁ NO SEA LA MEJOR PARA TU APLICACIÓN O LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN DE TU CAMIÓN. SI QUIERES SABER MÁS SOBRE ESTE TEMA, NO TE PIERDAS ESTE ARTÍCULO. »



POR: TRANSPORTE LATINO / EDGARDO IRIO

**C**asi todo el mundo está familiarizado con el dicho que dice que al hablar de consumo de combustible, el 10% de inflado insuficiente puede aumentar el consumo de diesel el 1% debido al incremento en la resistencia a la rodadura de las llantas más suaves. Llevar la cuenta de esto en un coche que tiene cuatro llantas no es muy complicado, pero cuando tienes un camión de dieciocho neumáticos, la cosa cambia. ¿Hablamos de 1 de los 18, los del camión, los del tráiler? ¿O todas las llantas tendrían que estar infladas a un 90% para que el consumo de combustible aumentará ese uno por ciento?

De acuerdo a todos los fabricantes de llantas a los que les planteamos esta pregunta, todas las llantas tendrían que estar un 10% bajas antes de que el camión tuviera un consumo de combustible 1% mayor. Y no crean que fue la respuesta de la mayoría, fue la respuesta de todos. De acuerdo a



Terry Smouter, gerente de desarrollo de negocio para Continental Commercial Vehicle Tires, "la afectación del consumo general de combustible del vehículo depen-

de de la posición que tenga la llanta mal inflada. Los ejes de dirección y del tráiler contribuyen más al consumo general de un camión que el eje de dirección". >>

en la ruta: **¿CUÁL ES EL LÍMITE?**

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

ARBOL  
PUBLISHING

Se han realizado numerosos estudios Sobre este tema en Europa y Estados Unidos los cuales han encontrado que, en general, el mantenimiento de la presión de las llantas no es algo en lo que las flotas sean buenas. Así que, ¿cuál es realmente la presión recomendada a la cual debes tener infladas tus llan-

tas? Solo hay una referencia oficial para la presión de los neumáticos y esa es la Tabla de Carga e Inflado de cada fabricante de llantas (las cuales puedes conseguir también mediante la Asociación de la Industria de las Llantas).

“Las tablas de carga e inflado son

estándares mantenidos consistentemente por todos los fabricantes de llantas y proveen los lineamientos generales a los que las llantas pueden llevar determinada carga”, señala Prosser Carnegie, gerente de desarrollo de producto para Continental Truck Tires Norteamérica. “La preocupa-



ción clave como fabricante de llantas es cuando una llanta está rodando debajo de lo señalado en la tabla de inflado y carga, ya que esto la aproxima a unas condiciones poco de operación poco seguras. A la presión mínima, la llanta básicamente está operando en el umbral inferior de su capa-

cidad de carga”.

En ocasiones se nos puede presentar un dilema como el de cómo compaginar una llanta que rueda a 90 psi cuando el manual de inflado y carga dice que un mínimo de 80 psi es el indicado para la carga. ¿Le falta presión? “Eso no se consideraría como una falta de pre-

sión en el estricto sentido cuando se trata de llevar una carga determinada”, dice Carnegie. “Pero consideremos una flota cuya presión de inflado habitual sea de 100 psi. El 10% de la falta de presión no está en función de la tabla de inflado y carga, sino del 10% de la presión en condiciones normales de operación”. >>





Si siguiendo con este ejemplo, si una flota que suele rodar sus llantas a 100 psi las encuentra a 90 psi, "tendría un indicativo de que algo anda mal con la llanta", dice Peggy Fisher, directora de TireStamp, una empresa proveedora de sistemas de gestión de presión para llantas. "O tiene una fuga o no ha recibido mantenimiento durante mucho tiempo. Si todas las llantas están a 90 psi, probablemente no les han dado servicio en meses".

Esto puede aclarar la pregunta de qué define a una llanta mal inflada, pero hay una cuestión más que se debe considerar. ¿Las flotas que eligen rodar a 90 psi en lugar de a 100 psi están aumentando su consumo de combustible en un 1-1.5%? Posiblemente, pero comparado con otras preocupaciones operacionales relativas a la presión de inflado de las llantas, podría compensarles. Las flotas que suelen llevar cargas ligeras constantemente podrían ver un menor desgaste de las llantas si las ruedan a una menor presión de inflado, como 85-90 psi en lugar de 100. El área de contacto de la llanta es más



suave y plana, por lo cual contribuye a una mayor vida útil con un desgaste menos irregular. Pero una menor presión de inflado también crea numerosos problemas.

"Llevar las llantas baja causa que se doblen más cuando ruedan en la carretera y

pueden afectar el consumo general de combustible del camión debido al simple hecho de que las llantas bajas fuerzan al motor a trabajar más duro", dice Brian Buckman, gerente general de comercialización de producto en Goodyear Commercial Tire Systems. >>

en la ruta: **¿CUÁL ES EL LÍMITE?**



Bolt®



Bolt® R-Spec



Bolt  
C-Spec

# WELCOME TO GENERATION BOLT.



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

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

Scan to see the 2015 Bolts in action.



*We build it. You make it your own.™*



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



@YamahaMotorUSA @StarMotorcycles



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



## ¿CUÁL ES EL LÍMITE?

Muchas flotas inflan de más las llantas de tracción y las del tráiler por una buena razón, llevarlas a 100 psi en lugar del mínimo recomendado de 75-85 psi (como se puede ver en la mayoría de las tablas de inflado para una llanta dual con una carga de 4,250 libras) provee un margen de error entre cada revisión de la presión de inflado, y se considera que mejora el consumo de combustible al hacer la llanta ligeramente más dura, lo cual reduce la resistencia a la rodadura.

“Nadie quiere llevar sus llantas a la presión mínima porque esto afecta el consumo de combustible”, dice Al Cohn, director de desarrollo de nuevos mercados en Pressure Systems International. “El consumo de combustible siempre vence al desgaste de las llantas”.

Los sistemas de inflado automático de las llantas como el Meritor Tire Inflation System de



PSI o el Tiremaax Pro de Hendrickson pueden ayudar a mantener la presión a un valor establecido, aliviando algunas de las preocupaciones de que las llantas pierdan presión a lo largo del tiempo o debido a pequeñas fugas.

Si bien los sistemas de inflado de llantas ayudan a mantener la presión de las mismas, los sistemas de monitoreo de la presión (TPMS por sus siglas en inglés) proveen un reporte casi en tiempo real de la presión de inflado real y muchos de ellos, como el Tire Vigil an Advantage PressurePro de Tire Stamp, proveen reportes de la presión de inflado que pueden

ser invaluable a la hora de darle seguimiento al desgaste y millaje de las llantas.

“Las soluciones TPMS son sistemas electrónicos que capturan información de las llantas y reportan sus hallazgos a los conductores y gerentes de flota, de modo que puedan gestionar de la mejor manera el mantenimiento de las llantas”, dice Vanessa Hargrave, directora de mercadotecnia de Advantage PressurePro. “En su nivel más básico, alertan a los conductores de una llanta baja, lo cual ayuda a prevenir un desgaste irregular del dibujo y una posible falla catastrófica de la llanta”. [TFL](#)



WINNER  
BEST ACTOR  
BEST SCREENPLAY  
FESTIVAL DE CANNES



JOAQUIN PHOENIX

YOU  
WERE  
NEVER  
REALLY  
HERE

"TAXI DRIVER FOR A NEW CENTURY"

-Kate Muir, THE TIMES

From Acclaimed Director

LYNNE RAMSAY

AMAZON STUDIOS PRESENTS IN ASSOCIATION WITH WHY NOT PRODUCTIONS TELMA and TAYLOR & LYNNE RAMSAY (W) JOAQUIN PHOENIX "YOU WERE NEVER REALLY HERE"  
 JUDITH PROBERTS, KATERINA SAMONOU, JAVIER DOMAN, ALEX MARINETTE, DANTE PEREIRA-OLSON AND ALESSANDRO NIVOLA (C) THE FILLY HOPEONS, ASHLEY INGRAM (MUSIC BY) JONNY GREENWOOD (COSTUME DESIGNER) MALCOLMA TURZANSKA (PRODUCTION DESIGNER) JANA GRIMES (EDITOR) JANE JONES (EXECUTIVE PRODUCERS) CAROL FOX (PRODUCED BY) JONATHAN AMES, BEN ROBERTS, LUZZE FRANCKE, SUE BRUCE-SMITH, ROSE GARNETT (PRODUCED BY) PASCAL CAUCHEFEUX, ROSA ATTAB, JAMES WALTON, REBECCA O'GRIEN, LYNNE RAMSAY (DIRECTOR OF PHOTOGRAPHY) TOMA TOVMEVIC

Based upon the Book by

Written for the Screen and Directed by

JONATHAN AMES LYNNE RAMSAY



@YouWereNeverMov



@YouWereNeverReallyHere



#BringTheHammer



amazonstudios

www.YouWereNeverReallyHere.movie

Copyright © 2019 Not Productions, Channel Four, Amazon Studios, and The British Film Institute. All Rights Reserved.

moods of norway





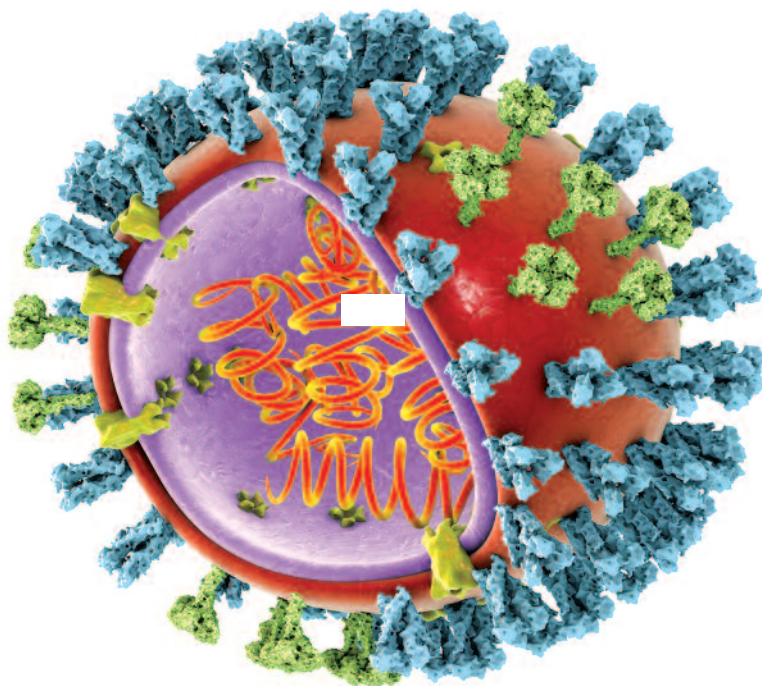




# ¿RESFRIADO O GRIPE?

## ¿CÓMO SABES SI ESTÁS ENFERMANDO?

CUANDO TE DESPIERTAS ESTORNUDANDO, TOSIENDO Y TIENES ESA SENSACIÓN DE DOLOR, FIEBRE Y DEBILIDAD, ¿CÓMO SABES SI ESTÁS ENFRENTANDO UN SIMPLE RESFRIADO O GRIPE? Y ES QUE SI BIEN LOS SÍNTOMAS DE AMBAS ENFERMEDADES SE PARECEN BASTANTE, LA GRAVEDAD ES DIFERENTE, POR LO CUAL TE CONTAMOS CÓMO DIFERENCIARLOS. »



POR: **TRANSPORTE LATINO** / PABLO OLAVARRIETA

**S**i bien la temporada de frío está próxima a concluir, eso no quiere decir que las enfermedades relacionadas con las bajas temperaturas no sigan presentes. Por eso este mes les traemos un artículo para que puedan diferenciar entre el resfriado común y la gripe, también conocida como influenza estacional. Es importante poder decir si los síntomas que padeces pertenecen a una o a otra. Una gripe es una afección respiratoria menos grave que la influenza. Mientras los síntomas de un resfriado te pueden hacer sentir un poco mal por unos cuantos días, los de la influenza te harán sentir bastante mal de días a semanas.

La influenza también puede complicarse en complicaciones moderadas, como infecciones sinusales y del oído, o en problemas serios de salud, como neumonía. Pese a que cualquier persona puede contraer la influenza y enfermarse de gravedad, algunas son más propensas a contraer enfermedades graves como los niños pequeños, adultos mayores de 65 años, mujeres embarazadas y personas con ciertas enfermedades crónicas.

### SÍNTOMAS DEL RESFRIADO

Cuando tienes un resfriado, los síntomas suelen comenzar con dolor de garganta, el cual suele desaparecer después de uno o dos días. Los síntomas nasales, goteo nasal y la congestión continúan, así como una tos para el cuarto y quinto días. Es poco común que los adultos tengan fiebre, pero es posible que la temperatura corporal se eleve un poco; los niños son más propensos a tener fiebre cuando se resfrían.

Cuando estás resfriado, la nariz estará repleta de secreciones nasales acuosas durante los primeros días. Más tarde, estas se hacen más espesas y oscuras. El moco oscuro es natural y no quiere decir que hayas desarrollado una infección bacteriana, como una infección sinusal. Lamentablemente, hay cientos de virus que pueden causar los síntomas del resfriado.

### ¿CUÁNTO DURA UN RESFRIADO?

Los síntomas de un resfriado usualmente duran una semana. Durante los primeros tres días en que padezcas estos síntomas, eres contagioso. Esto quiere decir que puedes pasárselo a otros, por lo cual se recomienda permanecer en casa y descansar lo más posible. Si los síntomas no parecen mejorar después de una semana, es posible que hayas contraído una infección bacteriana, lo cual quiere decir que necesitarás antibióticos. En ocasiones podrías confundir los síntomas del resfriado con la rinitis alérgica, o fiebre del heno, o una infección sinusal. Si los síntomas del resfriado comienzan rápidamente y mejoran después de una semana, lo más probable es que sea un resfriado, no alergia. Si los síntomas no parecen mejorar después de una semana, visita a tu doctor para ver si has desarrollado una alergia o sinusitis.

### SÍNTOMAS DE LA INFLUENZA

Los síntomas de la influenza suelen ser más severos que los del resfriado y aparecen rápidamente. Estos incluyen dolor de garganta, fiebre, dolor de cabeza, molestias y dolores musculares, congestión y tos. La gripe porcina también se asocia con vómitos y diarrea. La mayoría de los síntomas de la gripe mejoran gradualmente en un periodo de dos a cinco días, pero es normal sentirte mal por más de una semana. Una complicación común de la gripe es la neumonía, especialmente entre los niños, ancianos o gente con problemas del corazón o pulmones. Si notas que te falta el aliento, avísale a tu doctor. Otra señal común de neumonía es una fiebre que regresa después de haberse ido por uno o dos días.

Como ocurre con los virus del resfriado, los virus de la gripe entran a tu cuerpo a través de las membranas mucosas de la nariz, ojos o boca. Cada vez que tocas con tu mano una de estas zonas, podrías infectarte con un virus, lo cual hace que mantener las manos libres de gérmenes lavándolas con frecuencia sea muy importante para prevenir tanto el resfriado como la gripe. »»



## CUÁNDO LLAMAR AL DOCTOR

Si padeces síntomas de gripe o resfriado, es importante que llames a tu doctor si también tienes alguno de los siguientes síntomas:

### 1. Fiebre persistente

Una fiebre que dura más de tres días puede ser señal de otra infección bacteriana que debe tratarse.

### 2. Dolor al tragar

Si bien la irritación en la garganta del resfriado o gripe puede causar un leve malestar, el dolor agudo podría ser faringitis estreptocócica, la cual debe ser tratada por un médico.

### 3. Tos persistente

Cuando la tos no desaparece después de dos o tres semanas, podría tratarse de bronquitis, la cual requiere de antibióticos. El goteo nasal o sinusitis también podría resultar en una tos persistente. Además, el asma es otra causa de una tos que no se va.

### 4. Congestión o dolor de cabeza persistentes

Cuando los resfriados o alergias causan congestión y bloqueo de los pasajes sinusales, pueden causar una infección sinusal (sinusitis). Si sientes dolor alrededor de los ojos y cara con secreción nasal espesa después de una semana, podrías tener una infección bacteriana y posiblemente necesitarás un antibiótico. Sin embargo, la mayoría de infecciones sinusales no requieren de antibióticos.

### EN ALGUNOS CASOS, PODRÍAS NECESITAR ATENCIÓN MÉDICA DE EMERGENCIA INMEDIATAMENTE. EN LOS ADULTOS, LOS SIGNOS DE UNA CRISIS INCLUYEN:

- Dolor fuerte en el pecho
- Dolor de cabeza intenso
- Falta de aliento
- Mareos
- Confusión
- Vómito persistente

### EN LOS NIÑOS, OTRAS SEÑALES ADICIONALES DE UNA EMERGENCIA SON:

- Dificultad para respirar o respiración rápida
- Piel azulada
- No beber suficientes líquidos
- Letargo e incapacidad de interactuar normalmente
- Irritabilidad o dolor extremo
- Síntomas que estaban mejorando y empeoran repentinamente
- Fiebre con sarpullido



TOS SECA



RESFRIADO



FIEBRE

## ¿ES GRIPE O RESFRIADO?

¿Cómo sabes si los síntomas que tienes son de gripe o resfriado? Muchos expertos dicen que la manera más fácil es tomarte la temperatura, ya que si bien, ambas enfermedades presentan congestión nasal, tos, dolores y malestar, un resfriado común rara vez te da fiebre superior a los 101 grados. Con los síntomas de la gripe, probablemente tendrás fiebre desde el principio y te sentirás muy mal. También es común tener dolores en el cuerpo y los músculos. Pero para aclarar más la situación échale un vistazo a esta tabla:

SÍNTOMAS	RESFRIADO	GRIPE
Fiebre	A veces, leve.	Usual, alta (100-102 grados). A veces más en niños pequeños. Dura 3 o 4 días.
Dolor de cabeza	Ocasionalmente	Común
Dolor	Ligero	Usual, a menudo fuerte
Fatiga, debilidad	A veces	Usual, de 2 a 3 semanas
Cansancio extremo	Nunca	Usual, al principio de la enfermedad
Congestión nasal	Común	A veces
Estornudos	Usualmente	En ocasiones
Dolor de garganta	Común	A veces
Dolor en el pecho, tos	Leve a moderado, tos seca	Común, puede ser fuerte
Complicaciones	Congestión sinusal; infección oído medio	Sinusitis, bronquitis, infección oído, neumonía; puede ser mortal
Prevención	Lavar manos frecuentemente, evitar contacto cercano con enfermos	Lavar manos frecuentemente, evitar contacto con gente con síntomas, recibir vacuna anual
Tratamiento	Descongestivos, analgésicos / reductores de fiebre	Descongestivos, analgésicos o reductores de fiebre de venta libre; medicinas de venta libre para tos y gripe no deben administrarse a niños pequeños;

Usualmente, la época del año te dará una idea de qué enfermedad se trata. La temporada habitual de gripe va del otoño a la primavera del año siguiente.



MUCOSIDAD




DOLOR DE CABEZA



DOLOR MUSCULAR

## ¿SE PUEDEN PREVENIR LOS SÍNTOMAS?

La medida más importante para prevenir resfriados y gripes es lavarse las manos con frecuencia. Es importante hacerlo tallando las manos con agua caliente y jabón por al menos 20 segundos para ayudar a desprender los gérmenes de la piel.

Además de lavarte las manos, para prevenir la influenza estacional también puedes vacunarte contra la gripe. La influenza estacional en Estados Unidos usualmente alcanza su apogeo entre finales de diciembre y principios de marzo. Después de recibir la vacuna, los anticuerpos que te protegerán contra la gripe tardan unas dos semanas en desarrollarse. Los niños que sean vacunados por primera vez necesitan recibir dos dosis con un mes de diferencia. 



**BUSINESSFUNDING4YOU**  
BUSINESS LENDING EXPERTS

# PRESTAMOS PARA TODO TIPO DE NEGOCIOS!

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

### REQUISITOS:

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



### UTILIZARLO PARA:

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

## MAL CREDITO NO HAY PROBLEMA!

## RAPIDO Y FACIL!

Si ha sido rechazado por su banco  
nosotros le podemos ayudar



# AGUERRIDA

**YAMAHA** MT-09 2018

LA MÁS RECIENTE VERSIÓN DE LA INTERESANTÍSIMA YAMAHA MT-09 ESTA POR LLEGAR A NUESTRO PAÍS CON EL NOMBRE QUE USA EN CASI TODO EL MUNDO. DÍGANLE ADIÓS A LA FAMILIA FZ Y DENLE LA BIENVENIDA A LA LÍNEA MASTERS OF TORQUE. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / PABLO OLAVARRIETA

Una de las tendencias que ha ganado muchos adeptos en años recientes es la de las motos naked, esas que prescinden de casi todo el carenado y tienen un diseño agresivo con líneas muy marcadas. Una de las familias que más nos llena el ojo es la "Masters of Torque"

de Yamaha, compuesta por tres diferentes modelos: MT-07, MT-09 y MT-10. En esta ocasión, hablaremos de la segunda, una motocicleta muy interesante que combina un gran desempeño con una practicidad que la hace utilizable todos los días.

### DISEÑO

Empezando por la parte delantera, lo primero

que vemos es que el faro doble tiene un diseño sumamente moderno y las reducidas dimensiones le quitan ese look como de "transformer" que en cualquier momento se vuelve un robot. Referencias cinematográficas aparte, lo mejor de esta pieza es que a pesar de que es muy pequeña, logra empujar el aire hacia arriba lo suficiente para que no te golpee de lleno en la cara. Aunque



moto: **YAMAHA MT-09 2018**



no nos engañemos, se trata de una naked, si quieres confort búscate una moto de viaje. El panel de instrumentos, por su parte también es muy pequeño, tiene forma de hexágono irregular y es totalmente digital.

Hay tres colores disponibles negro, gris mate o rojo, pero la más llamativa la segunda, pues tiene unos vivos en amarillo fluorescente en los

rines y unas partes del tanque que se ven a millas. El asiento tiene una altura de 32.3 pulgadas, lo cual es perfecto para todos los pilotos salvo para aquellos que sean muy bajos de estatura. La parte trasera está bien resuelta, pues queda muy limpia con la luz de freno y las direccionales incorporadas en el colín y el portaplaca en una pequeña salpicadera que sale del eje trasero. >>



La Yamaha MT-09 2018 mantiene todas las mejoras que presentaron el año pasado en la FZ-09, como control de tracción, ABS y mejores curvas de torque, así como el motor de 115 caballos que ha hecho las delicias de todos los que se han puesto al volante de esta moto. Otro elemento muy destacable es la combinación del asiento - más alto y plano- y el manubrio, ya que dejan suficiente espacio libre para rodar erguido o para recostarte sobre la moto cuando llega la hora de acelerar a fondo. De igual forma, las hendiduras a los costados del tanque resultan muy prácticas para acomodar las rodillas.

## CHASIS

El esqueleto de la moto es un bastidor de fundición de aluminio que entrega un excelente desempeño en las curvas y mantiene el peso bajo control, deteniendo la báscula en 425 libras en orden de marcha con 3.7 galones de gasolina en el tanque. Este hecho, sumado a un ángulo de lanzamiento de 25° y a un avance de 10.4 centímetros, hacen de la Yamaha MT-09 una moto muy ágil en las curvas y estable en las rectas.

La distancia entre ejes es de 56.7 pulgadas, lo habitual en el segmento, y las 5.3 pulgadas de altura libre al piso te garantizan que podrás inclinarte con ganas al tomar curvas sin raspar la rodilla (a menos que le juegues al Lorenzo o Rossi). Para detenerse, esta moto viene equi-



pada con dos discos de 298mm al frente con pinzas de cuatro pistones y uno de 245mm atrás con una pinza de un pistón. El sistema de ABS es parte del equipamiento estándar y esa es sólo uno de las ayudas electrónicas, ahora te contamos cuáles trae el tren motriz.


## MOTOR Y TRANSMISIÓN

El corazón de la Yamaha MT-09 es un tres en línea de 847 cc que entrega 115 HP a 10,000 rpm y 64.5 lb-pie a 8,500 vueltas. Esto es bastante candela en tu puño derecho, por lo cual en Yamaha le pusieron varias ayudas, como un acelerador controlado por chip, la función D-Mode - con tres modos de manejo-, y control de tracción ajustable. Éste tiene dos niveles de funcionamiento, o, si eres muy hábil, lo puedes apagar total-

mente para una experiencia más "cruda".

La suspensión está conformada por una horquilla invertida de 41mm totalmente ajustable y un monoamortiguador en el eje trasero, el cual puedes ajustar en precarga y rebote. La delantera también puede ajustarse en compresión, por lo cual podrás dejar la suspensión tal y como te gusta o según las condiciones de manejo que vayas a enfrentar ese día. Nuestras más sinceras felicitaciones a Yamaha por hacer este esfuerzo, pues uno no suele encontrar una suspensión tan flexible en este rango de precios.

En resumen, la Yamaha MT-09 es una moto con suficiente potencia para divertirte como enano con la ventaja de que puedes "domar" el motor para un manejo más relajado en el día a día. Esto resulta ideal si estás subiendo de cilindrada, ya que te ayudará a crear confianza poco a poco, hasta el punto en que liberes toda la potencia de este cohete sobre ruedas.

Por último pero no por ello menos importante está el tema del precio, que con una etiqueta de \$8,999 dólares ofrece un excelente relación costo-beneficio con gran equipamiento como ABS, control de tracción, modos de manejo y una suspensión totalmente ajustable. Solo el tiempo dirá si se convierte en el éxito de ventas que nosotros pensamos que será, pero nos parece que la firma del diapasón ha puesto todos los puntos sobre las íes. 



moto: **YAMAHA MT-09 2018**

Custom Raider® S

# CUSTOM. EVEN BEFORE YOU CUSTOMIZE IT.

## The Raider and Full Star Cruiser Line.

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



We build it. You make it your own.™



V Star® 1300 Deluxe



Stryker® Bullet Cowl



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

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



## XPO Logistics

XPOLOGISTICS | 855.295.7504

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

## WAL\*MART TRANSPORTATION

WAL\*MART | 800.803.7348

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

## LANDSTAR

LANDSTAR | 800.435.4010

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

## SCHNEIDER NATIONAL

SCHNEIDER | 800.447.7433

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

## SAIA

SAIA | 800.765.7242

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



servicios: **BOLSA DE TRABAJO**



# ¿BUSCAS EMPLEO?



## BOLSA DE TRABAJO



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

PRESENTANDO

# LA TOTALMENTE NUEVA 2018 CHEVROLET TRAVERSE.

SÓLO ES UN VEHÍCULO FAMILIAR CUANDO LLEVAS A LA FAMILIA.

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

**FIND NEW ROADS™**



## DISFRUTA LA VISTA A TU ALREDEDOR.

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

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

## UN LOOK NUEVO E IMPACTANTE.

### Un diseño completamente nuevo.

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

## LO SABEMOS. NECESITAS TU ESPACIO.

### Hay lugar para todos y todo.

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



## FUNCIONES PRINCIPALES DE TRAVERSE

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

## SELECTOR DE MODO DE TRACCIÓN.

Selecciona la tracción indicada para las condiciones.

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

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





MACK®

# Un trato para la gran distancia.

Alquile Mack Anthem® 70-inch Stand Up Sleepers por tan solo \$1,967\* por mes con Mack Financial Services.

Exclusivo para Clientes Calificados con Flotas.



El totalmente nuevo 70-inch Stand Up Sleeper ofrece abundante espacio libre, almacenamiento y comodidad – un verdadero hogar lejos del hogar. Con el trato de Let's Haul de Mack Financial Services, los clientes de flotas calificados pueden ponerse en marcha desde \$1,967 al mes. Visita [MackTrucks.com/LetsHaul](http://MackTrucks.com/LetsHaul) para más información sobre el Anthem.

**Actúa ahora. La oferta Let's Haul es válida hasta el 30 de Junio de 2018.**

\*Pago de arrendamiento de ejemplo basado en un plazo de 60 meses y 100,000 millas al año. Especificación para una cabina base de 70" con litera individual arrendada con Mack Financial Services. Se requiere un pago inicial o capital comercial de \$5,000. El pago mensual de arrendamiento está sujeto a cambios con cualquier modificación de especificación que afecte el precio de lista o el valor residual. Oferta disponible solo para clientes de Flotas calificados. Un cliente de Flota se define como una compañía que opera 10 o más unidades Clase 8 o aplicaciones similares. El arrendamiento de una (1) sola unidad como una unidad "inicial" podría estar disponible para clientes de flota calificados. Se permitirá un máximo de 25 unidades por cliente bajo los términos de este programa. Este programa no puede combinarse con ningún otra oferta o programa. Mack Financial Services se reserva el derecho de modificar o cancelar este programa en cualquier momento sin ningún aviso y bajo su propio criterio. Los términos finales aprobados de la transacción incluyendo el pago inicial de alquiler están sujetos a las directrices de suscripción de crédito y políticas relativas estándar de Mack Financial Services. Las aprobaciones establecerán los términos del programa y cualquier otra condición que Mack Financial Services considere apropiada. Esta oferta es válida solo para residentes de los Estados Unidos. La oferta finaliza el 30 de junio de 2018.

**BORN  
READY.**