

MAYO • MAGAZINE • 2019
**TRANSPORTE
LATINO**

www.transportelatino.com



TOYOTA TUNDRA
2019 CAMIONETA

ISUZU FTR 2020 UN MOTOR POTENTE Y EFICIENTE, UNIDO A UNA GRAN CAPACIDAD DE CARGA, LO CONVIERTEN EN UNA ALTERNATIVA IDEAL PARA QUIEN NECESITA UN CLASE 6 PARA MOVERSE EN LA CIUDAD

FTR
VOCACIONAL

LA TOTALMENTE NUEVA **SILVERADO**



LA SILVERADO MÁS FUERTE Y AVANZADA EN LA HISTORIA.

¿Qué tiene de nuevo la totalmente nueva Silverado? Todo. Ocho modelos diferentes, seis opciones de tren motriz y la caja más funcional en su clase, con más volumen de carga que cualquier competidor! Comprueba tú mismo lo que sucede cuando la confiabilidad legendaria se une a la capacidad moderna. La totalmente nueva Silverado.

FIND NEW ROADS™

¹Excluye otros vehículos GM.



CHEVROLET





PAG. **18**

ISUZU FTR 2020

Tras un alto en la producción de ocho años, este camión regresó a las calles en 2017 para demostrar por qué es uno de los más vendidos del segmento. Un motor potente y eficiente, unido a una gran capacidad de carga, lo hacen una alternativa ideal para quien necesita un Clase 6 para moverse en la ciudad.



DEL MUNDO

MAN TGX

Más potente y eficiente que nunca, el TGX comprueba que el bajo consumo no está peleado con el alto desempeño. No importa si manejas en la carretera o en una zona en construcción, este camión hará el trabajo que tu negocio necesite gracias a su numeroso equipamiento y motores.



AMERICANO

INTERNATIONAL LT SERIES

Hace ya tres años que International presentó el camión que se convertiría en su buque insignia para largas distancias. En ese lapso, la Serie LT ha demostrado que es una sólida apuesta en el segmento gracias a un eficiente consumo de combustible, especialmente con el motor A26, que te ayudará a incrementar tus ganancias.



UTILITARIO

FORD TRANSIT CONNECT

Con un dominio apabullante del segmento de reparto de vans pequeñas, la Transit Connect tiene argumentos difíciles de refutar: carga más de 1,500 libras y arrastra 2,000 libras. Además, puedes elegir entre tres motores con tecnología stop-start y transmisiones de seis y ocho velocidades. Todo en un paquete contenido y atractivo, ¿qué más puedes pedir?

CONTENIDO | DIRECTORIO

4

MAYO DE 2019 | TRANSPORTE LATINO



¿MENOS RESISTENCIA Y MÁS GANANCIAS? CONSIDÉRALO HECHO.



El Paquete HE+ incrementa el rendimiento de combustible hasta un 9.5%*

El Mack Anthem® con Paquete HE+ combina un motor MP®8HE con características aerodinámicas y de ahorro de combustible, como carenados en el techo y un cofre inclinado, para minimizar la resistencia y maximizar las ganancias. Conoce cómo Mack puede mejorar tus resultados en [MackTrucks.com/LessDrag](https://www.macktrucks.com/lessdrag)

*Comparado a un Mack Anthem similar pero sin motor HE y características HE+.

BORN READY.

**ENCUENTRA
LA NUEVA APP DE**



**PARA IPAD,
IPHONE Y
ANDROID**



ES GRATIS!



Available on the
App Store



PAG.

62

¿QUÉ LLANTAS DEBO USAR?

Si estás a cargo de una flota de camiones, elegir qué llantas deben usar es una de las decisiones más complicadas de tomar debido a la gran cantidad de variables que afectan su desempeño. Pero con los consejos que te ofrecemos este mes, podrás tomar una decisión mucho mejor informada.



SALUD

**74
LOS PELIGROS DE
SER UN CAMIONERO**

Si bien dedicarte a manejar un camión para ganarte la vida es una gran profesión, no está exenta de riesgos. Tiene mayores riesgos que otras profesiones. Este mes te platicaremos cuáles son y cómo puedes reducirlos.



FINANZAS

**82
MEJORA
TU CRÉDITO**

¿Alguna vez te has preguntado cómo lograr mejores condiciones a la hora de pedir un préstamo? ¿Crearías que podría ser tan fácil como agregar los pagos de facturas de telecomunicaciones y servicios públicos a tu archivo de crédito?



MOTO

**90
ZERO SR/F 2019**

Hubo una época en la que las motocicletas eléctricas eran aburridas y poco prácticas, pero en Zero Motorcycles echaron por tierra ese argumento en solo diez años. Ahora, con la SR/F, elevaron la barra nuevamente y el desempeño de una 1000cc sin quemar una gota de gasolina.



TRANSPORTE LATINO PUBLISHING INC.

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

Advertising: 888.628.2188

Distribution T.L.P. Distribution 310.429.0250

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

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

Marketing Director Manuel Martinez
[marketing@transportelatino.com]

Executive Editor Steve Sturgess
[sturgess@transportelatino.com]

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

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

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

Transporte Latino Magazine serves the commercial market truck and trucks of Class 3 to 8. Entire contents of Transporte Latino Magazine are copyright ©2019 by Transporte Latino Publishing Inc. No part of this magazine may be reproduced or transmitted in any form or by any means. Statements, opinions and points of view expressed by the writers and advertisers are their own and do not necessarily represent those of the publisher. Published in the USA.



Audited Circulation
95,500 monthly

Transporte Latino Magazine is a publication of Arbol Publishing.



automundo



MODA

ESTILO HOGAR

¿Qué pasa?
VEGAS

CONTENIDO | DIRECTORIO

6

MAYO DE 2019 | **TRANSPORTE LATINO**

*PISA CON
VALOR.*

OFFICIAL TIRE OF
MAJOR LEAGUE
BASEBALL



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



AL21

DL11

TL21



Al principio, estos proporcionarán cierta capacidad de mantenimiento de carril a los conductores al empujar el volante suavemente para corregir el carril a la deriva. También tendrán un control de par variable provisto por motores eléctricos integrados en las bombas de dirección hidráulicas tradicionales para facilitar mucho el manejo a la velocidad de maniobra mientras se mantiene la rigidez de los conductores como a velocidades de carretera. No veremos camiones con reversa automática este año, pero no estarán muy lejos.


En el frente de la baterías eléctricas, en los últimos días de diciembre, Daimler Trucks North America entregó su primer Freightliner eM2 a Penske Truck Leasing. Penske se ha comprometido a instalar 20 estaciones de carga de alta potencia en cinco ubicaciones de California este mes, configurando el soporte para nueve eM2 más y 10 e-Cascadias que comenzarán a funcionar en la costa oeste en 2019.

Todos los demás fabricantes están trabajando para llevar al mercado camiones con batería eléctrica; Volvo, por ejemplo, planea tener listo el producto listo para el cliente para 2020. Todos los fabricantes de camiones Clase 8 de América del Norte tienen productos en trámite. Los fabricantes de camiones de servicio mediano ya están allí, como el Fuso eCanter, y pronto otros lo seguirán. Por supuesto, hay varios otros constructores de camiones en el juego y productos de pruebas

pesadas, como BYD, Thor, Tesla y otros. Si nos preguntan, lo más probable es que los lanzamientos de camiones eléctricos serán bastante rutinarios para finales de la década.

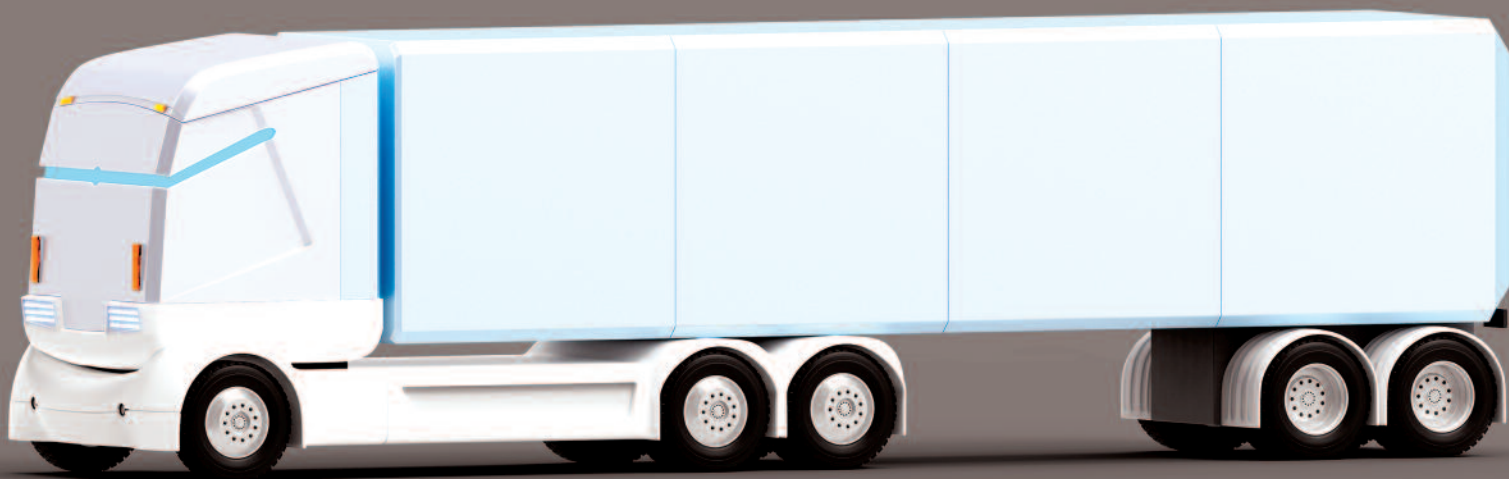
APUESTAN EN LAS VEGAS

Cada año se lleva a cabo el Consumer Electronics Show (CES) en Las Vegas y se presentan allí los avances más recientes del mundo de la electrónica. Y desde hace un par

de años los fabricantes de camiones han presentado novedades allí. Varias compañías estuvieron en 2017, Kenworth y Peterbilt entre ellas, junto con algunos nombres como Bosch y Qualcomm, mostrando productos y tecnología orientados al mercado automotriz. Aún otros nombres menos conocidos como TuSimple y Luminar tenían equipos Clase 8 en el CES que mostraban sistemas de control autónomos potencialmente utilizables. 

EL FUTURO YA LLEGÓ

2019 ES EL AÑO EN QUE LOS AVANCES TECNOLÓGICOS QUE HEMOS ESTADO OBSERVANDO DURANTE LOS ÚLTIMOS TIEMPOS PARECEN FINALMENTE LLEGAR A BUEN TÉRMINO, Y ALGUNOS DE ELLOS LLEGARÁN A LA CALLE EN LOS PRIMEROS MESES DE ESTE AÑO. HABLANDO DE SISTEMAS DE DIRECCIÓN AVANZADOS, ALGUNOS PROVEEDORES PLANEAN TENER SISTEMAS EN LA CALLE ESTE AÑO.



Edgardo Iorio, Publisher



ISUZU
TRUCK

TU VOCACIÓN EN UN CAMIÓN ISUZU

PORQUÉ UN CAMIÓN ISUZU ES LA ELECCIÓN IDEAL PARA CUALQUIER TRABAJO:

- Resistente V8 de gasolina diseñado para durar 200,000 millas
- Excelente maniobrabilidad y visibilidad
- Compatible con CNG/LNG
- Opciones de carrocerías de 10 a 20 pies
- GVWR de 12,000 y 14,500 libras
- Cabinas estándar o doble disponibles
- Distancia entre ejes de 109 a 176 pulgadas
- La cabina estándar acomoda a 3
- La cabina doble acomoda hasta 7

WWW.ISUZUCV.COM

Los vehículos de la Serie N 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. La carrocería del camión es un producto de Knapheide Manufacturing Company. Para más información, por favor visita a tu distribuidor autorizado Isuzu.

Copyright © 2019 ISUZU COMMERCIAL TRUCK OF AMERICA, INC

V8 GAS

PUENTES DEFICIENTES

MÁS DE 47,000 EN EE.UU.

De acuerdo con el informe anual sobre puentes de la Asociación Americana de Constructores de Carreteras y Transportes (ARTBA por sus siglas en inglés), más de 47,000 puentes en los Estados Unidos tienen una clasificación de "deficientes en su estructura" y necesitan reparaciones urgentes.


ARTBA informó que al ritmo actual de mejora de puentes, llevaría más de 80 años realizar las reparaciones necesarias en los 47,052 puentes estructuralmente deficientes. Además, incluyendo los puentes estructuralmente deficientes, hay casi 235,000 puentes en todo el país (38 por ciento de todos los puentes) que necesitan reparación estructural, rehabilitación o reemplazo.

ARTBA dice que entre 2017 y 2018, hubo 5,660 puentes clasificados como estructuralmente deficientes que no habían estado anteriormente en la lista con otros 6,229 puentes que fueron estructuralmente deficientes en 2017 y fueron eliminados de la lista en 2018. La disminución neta de 567 puentes con una deficiencia estructural es la más lenta en cinco años, ya que el número de este tipo de puentes se redujo en un promedio de 1,700 por año entre 2014 y 2017.

LOS PUENTES NOTABLES EN LA LISTA EN 2018 INCLUYEN:

- El Puente Brooklyn Bridge en Nueva York.
- El Puente Memorial, que conecta Washington, DC, con Arlington, Virginia.
- El Puente San Mateo-Hayward que cruza la Bahía de San Francisco.
- El Puente Robert S. Maestri sobre el Lago Pontchartrain en Louisiana.

Los estados con la mayor cantidad de puentes deficientes estructuralmente, como porcentaje de su número total de puentes, son: Rhode Island (23 por ciento), Virginia Occidental (19.8 por ciento), Iowa (19.3 por ciento), Dakota del Sur (16.7 por ciento) y Pennsylvania (16.5 por ciento). Iowa encabeza la lista con 4,675 puentes, seguido por Pennsylvania con 3,770, Oklahoma con 2,540 e Illinois con 2,273.

ARTBA dice que estos puentes pueden no ser inminentemente inseguros, pero necesitan atención. El grupo dice que hay casi 69,000 puentes en todo el país que están "señalados para carga", lo que significa que hay restricciones de peso u otras medidas para reducir la tensión en el puente. 



Si hay una compañía de vehículos eléctricos que está respaldando sus palabras con acciones, esa es Nikola Motor Company. El fabricante de tractores Clase 8 hidrógeno-eléctricos y totalmente eléctricos, presentó a mediados de abril el Nikola Two, una versión actualizada de su tractor Nikola One. La compañía realizó la presentación durante el Nikola World en Scottsdale, Arizona, donde la compañía exhibió su portafolio completo de productos, incluidos el Nikola One y el europeo Nikola Tre, entre otros productos, como motos de agua electrificadas y vehículos todo terreno.

Al igual que su predecesor, para el cual se han realizado más de 13,000 pedidos desde su presentación en 2016, el Nikola Two estará disponible con el propulsor hidrógeno-eléctrico de la compañía, que convierte el hidrógeno en energía eléctrica. También estará disponible en un modo completamente eléctrico, alimentado

por batería, destinado a aplicaciones de menor alcance que sus modelos de hidrógeno eléctrico.

Como ocurre como el One, el Nikola Two contará con más de 1,000 caballos de fuerza y 2,000 lb-ft de torque. "El motor de batería eléctrica y el hidrógeno-eléctrico no son diferentes", dijo el fundador y CEO de Nikola, Trevor Milton. "Son idénticos. La única diferencia es cómo se impulsan realmente los motores".

Milton dice que era importante que la compañía se diversifique más allá de la combinación hidrógeno-electricidad para ofrecer las mejores opciones posibles a los clientes en aplicaciones sensibles al peso. Según Milton, un Nikola Two equipado con celda de combustible pesará entre 15,000 y 18,000 libras, dependiendo de las especificaciones, lo que es comparable a un camión a diesel. "Las emisiones son el enemigo", agregó el presidente de Nikola Motor Company, Mark



5 NUEVOS ELÉCTRICOS



Russell. "No se trata de hidrógeno o batería".

Milton espera que el 80% de los pedidos de tractores sean para unidades de hidrógeno y el 20% para baterías. La compañía, agrega, está en camino de cumplir su objetivo de producción de 1,500 camiones para 2022, pero en su mayoría ha dejado de tomar pedidos anticipados para los camiones con "aproximadamente 13,000" ya en los libros.

"Tenemos un atraso que supera lo que podemos producir durante varios años", dijo Russell, y agregó que los socios-clientes, como Anheuser-Busch, quien ha pedido más de 800 tractores, serían los primeros en obtener unidades de producción. Nikola espera comenzar a implementar unidades para pruebas este año. La compañía también está construyendo una red de abastecimiento de hidrógeno, con un

objetivo de más de 50 estaciones que estará en funcionamiento a fines del próximo año. La compañía tiene la intención de aumentar la producción en 2021 y 2022, con la previsión de construir 500 en 2021 y 1,500 en 2022.

La ubicación del evento Nikola World de mediados de abril fue una especie de inauguración para la empresa. El gobernador de Arizona, Doug Ducey, dijo que el condado de Maricopa, donde Nikola espera crear más de 2,000 empleos al reubicar su sede de Salt Lake City y establecer una planta de fabricación, ha sido el condado de más rápido crecimiento en los Estados Unidos durante los últimos dos años.

Además de debutar los modelos Two y Tre, Nikola debutó un vehículo todo terreno militar con capacidad autónoma, el Nikola Reckless. La compañía también exhibió dos juguetes todoterreno cero emisiones, que incluyen el primer vistazo al concepto de vehículo acuático personal de Nikola Water Adventure Vehicle (WAV) y la versión actualizada del NZT Off-Highway Vehicle. 




LA MATRIZ DE KENWORTH Y PETERBILT

NUEVO CEO EN PACCAR

Paccar, la empresa matriz de Peterbilt y Kenworth, nombró a Preston Feight como su nuevo Director Ejecutivo. A partir del 1 de julio, Feight reemplazará a Ron Armstrong, quien se jubilará el 30 de junio y quien se desempeñó como CEO de Paccar desde abril de 2014. Feight también fue elegido como miembro de la Junta Directiva de Paccar. Actualmente, el empresario es el vicepresidente ejecutivo de Paccar. Mark Pigott será el presidente ejecutivo y continuará brindando asesoría estratégica a la compañía.

"Preston Feight es un líder sobresaliente que ha hecho importantes contribuciones al excelente historial de crecimiento rentable de Paccar y sus productos y servicios líderes en la industria", dijo Pigott. "Felicitó a Preston por su ascenso a director ejecutivo y le doy la bienvenida a la Junta. En nombre de la Junta y de todos los empleados de Paccar, me gustaría agradecer a Ron Armstrong por sus cinco años excelentes de liderazgo sobresaliente y visión estratégica como director ejecutivo de Paccar".

Feight, de 51 años, ha estado con Paccar por 21 años, durante los cuales ha ocupado cargos como presidente de DAF Trucks y vicepresidente y gerente general de Kenworth. También desempeñó otros cargos en Kenworth, entre ellos el ingeniero jefe y el subdirector general de ventas y marketing. Tiene una licenciatura en ingeniería mecánica de Northern Arizona University y una maestría en administración de ingeniería de University of Colorado. 

CVSA PUBLICA LA VERSIÓN 2019

El manual de criterios estándar de fuera de servicio de América del Norte de la Alianza para la Seguridad en los Vehículos Comerciales (CVSA por sus siglas en inglés) para 2019 ya está disponible. Los criterios que dejarán fuera de servicio a camioneros y vehículos durante 2019 entraron en vigencia el lunes 1 de abril, con algunos cambios en los criterios de la versión anterior.

Los criterios estándar de fuera de servicio de América del Norte son los criterios de aprobación/rechazo para las inspecciones en carretera que se actualizan anualmente. El manual detalla los criterios por los cuales los conductores y vehículos pueden ser ubicados fuera de servicio en la carretera.

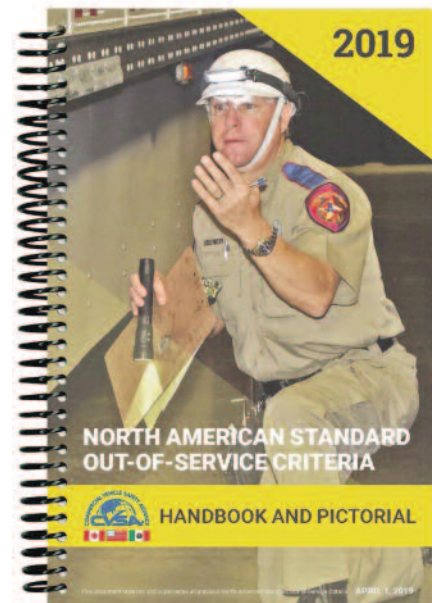
LOS CAMBIOS NOTABLES REALIZADOS PARA 2019 INCLUYEN:

- Modificación del lenguaje en la Parte I, Artículo 4: Requisitos médicos / físicos del conductor, Certificados de evaluación del desempeño de las habilidades. El lenguaje se modificó para aclarar que los conductores que poseen una Evaluación de Desempeño de Habilidades (SPE por sus siglas en inglés) válida pero que no cumplen con los requisitos de la SPE deben colocarse fuera de servicio (OOS por sus siglas en inglés).

- Agregar lenguaje a la Parte II, Artículo 1: Sistemas de frenos, tambores de freno y rotores para aclarar que si hay grietas en los orificios de ventilación de los rotores, el colapso del rotor es inminente y el camión debe colocarse como OOS. La modificación también agrega una imagen para las grietas en los soportes estructurales de un rotor de freno.

- Adición de lenguaje de condición defectuosa a la Parte II, Artículo 2: Fijación de la carga, Tabla de defectos de amarre para el ensamble de amarre de enlace de textiles de Doleco USA. El lenguaje agregado ayudará a los inspectores a determinar si el amarre de Doleco está defectuoso cuando está en uso.

- Adición de una correa de cojinete a la




condición de fuera de servicio para la Parte II, Artículo 4: Transmisión / eje de transmisión, Junta universal. Una correa de cojinete rota tendría el mismo peligro inminente que un perno de retención faltante, roto o suelto.

- Agregar una condición OOS para un asiento del conductor faltante a la Parte II. Se agregó a los criterios que los conductores que usen un asiento temporal en lugar de un asiento permanente asegurado al vehículo de manera profesional serán puestos fuera de servicio.

- Adición de una condición OOS a la Parte II, Artículo 10: Mecanismos de dirección, barras de acoplamiento y enlaces de arrastre para un orificio no fabricado. Un orificio no fabricado en un enlace de arrastre debe colocarse como OOS.

El documento con la lista completa de cambios al manual se puede descargar en este enlace: www.cvsa.org/wp-content/uploads/OOSC-Changes-Letter.pdf

Las versiones impresas y electrónicas en PDF de la edición 2019 del manual están disponibles para su compra a través de la tienda en línea de CVSA. La aplicación de criterios de fuera de servicio de 2019 está disponible al buscar "CVSA" en las tiendas de Apple o Google Play. 



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

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

UNIROYAL



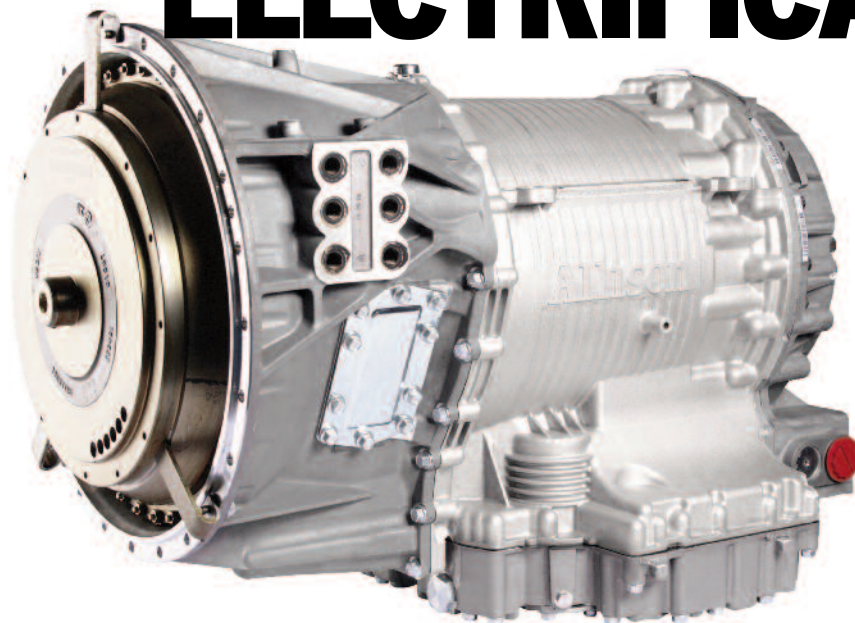
ALLISON SE ELECTRIFICA

Allison Transmission Holdings Inc. anunció a mediados de abril la adquisición de las divisiones de sistemas de vehículos eléctricos de Vantage Power y AxleTech, dos adquisiciones destinadas a desarrollar la electrificación de camiones.


Vantage Power se especializa en el desarrollo de propulsión electrificada y tecnologías de vehículos conectados para fabricantes y proveedores de vehículos de servicio mediano y pesado. El trabajo de la compañía incluye desarrollo de tecnología de baterías, integración de vehículos y sistemas de control de vehículos. Las tecnologías de Vantage Power se han implementado en una amplia gama de aplicaciones, incluidos los sistemas completos de repotenciación híbrido-eléctrica para el almacenamiento de energía de autobuses a una red.

AxleTech diseña, diseña, fabrica, vende y da servicio a ejes y ejes electrificados integrados para vehículos comerciales pesados dentro y fuera de la carretera. "El espíritu emprendedor y los avances tecnológicos de Vantage Power complementan nuestras prioridades estratégicas para satisfacer y superar las demandas de nuestros clientes", dijo David S. Graziosi, presidente y CEO de Allison Transmission. "Las soluciones altamente integradas de AxleTech en el espacio EV y su presencia en los mercados finales de Allison complementan nuestra posición como proveedor líder de soluciones de propulsión".

David Graziosi, presidente y director eje-



cutivo de Allison Transmission, dijo que ambas adquisiciones se alinean con la "posición líder innovadora" de Allison en tecnología de propulsión y complementan sus capacidades existentes para avanzar en la adopción de la electrificación en vehículos comer-

ciales. "A través de esta y otras iniciativas de crecimiento, continuaremos construyendo nuestros productos híbridos convencionales y eléctricos, al mismo tiempo que nos diferenciamos en los mercados de electrificación y celdas de combustible", dijo Graziosi. 

APRUEBAN FORMAS DE ASEGURAR CARGA

La Administración Federal para la Seguridad de Autotransportes (FMCSA por sus siglas en inglés) ha otorgado una exención para permitir algunos métodos alternativos de aseguramiento de carga para ciertos productos agrícolas. La FMCSA anunció en un aviso en el Registro Federal publicado el 15 de abril que los conductores de camiones que transportan ciertos productos agrícolas ahora pueden usar métodos alternativos para asegurar la carga.


La FMCSA otorgó la exención a la Conferencia de Transportistas Agrícolas y de Alimentos (AFTC por sus siglas en inglés) de las Asociaciones de Transportistas Americanos, que solicitó la exención en enero de 2018. La exención permite un aseguramiento alternativo para los productos agrícolas transportados en cajas de madera y plástico y en grandes tinas de fibra de vidrio, o para fardos de heno, paja y algodón que se agrupan en grandes unidades singulares.

Los transportistas agrícolas en California han estado operando bajo una exención otorgada por la Patrulla de Caminos de California que permite métodos de seguridad alternativos, y la FMCSA dice que los requisitos de seguridad de la carga de las regulaciones federales se cumplen utilizando los siguientes métodos:

Para cajas y contenedores de madera y plástico, la AFTC propuso que deben asegurarse con amarres perimetrales utilizados en pares con los hierros de las esquinas, junto con el bloqueo en la parte delantera del remolque. Los remolques de 32 pies de largo o menos también requerirían el uso de al menos un amarre lateral en el centro del remolque, propone la AFTC. Los remolques de más de 32 pies requerirían al menos dos amarres laterales. El grupo también propuso que las tinas de fibra de vidrio se aseguren con al menos dos amarres perimetrales: uno unido cerca de la esquina frontal derecha del remolque que cruza diagonal-

mente a la esquina posterior izquierda de la tina, y uno unido cerca de la esquina frontal izquierda del remolque y extendiéndose hacia la esquina trasera derecha de la tina.

Finalmente, el algodón, el heno, la paja y otros productos similares embalados en fardos horizontales deberían asegurarse con al menos dos amarres longitudinales paralelos sobre la parte superior de la carga y con al menos cuatro amarres cruzados si se carga más de un nivel de altura. Las pacas verticales tendrían que ser aseguradas con dos amarres perimetrales. Si se apilan en dos niveles, el grupo propone dos amarres longitudinales que se extienden sobre la parte superior de la carga y al menos cuatro amarres transversales.

Si quieres ver un desglose más detallado de los métodos de seguridad alternativos, visita este enlace: <https://www.regulations.gov/document?D=FMCSA-2017-0319-0004>. La exención estará vigente hasta el 15 de abril de 2024. 

■ 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



DESARROLLADOS CON TOYOTA

Toyota, Kenworth, UPS, la Junta de Recursos del Aire de California (CARB por sus siglas en inglés), el Puerto de Los Ángeles y Shell se reunieron en el Puerto de Los Ángeles el lunes 23 de abril para la presentación del primer camión eléctrico de celda de combustible Kenworth-Toyota. Es la primera de las 10 unidades de prueba Kenworth T680 cero emisiones que transportarán carga en los puertos de Los Ángeles y Long Beach y en toda la cuenca de Los Ángeles. Los camiones están siendo financiados por una subvención de \$41 millones de CARB al Puerto de Los Ángeles como parte del Proyecto de Instalaciones de Transporte de Emisiones de Emisiones Cero y Cero (ZANZEFF por sus siglas en inglés).


El T680 cero emisiones expande la tecnología de celda de combustible de Toyota, la cual ha estado funcionando en el sur de California desde 2017 a través de dos camiones de celda de com-

bustible Clase 8 del Proyecto Portal del fabricante de automóviles. Los camiones de prueba han recorrido más de 14,000 millas de operaciones de prueba y drenaje en y alrededor de los puertos de Los Ángeles y Long Beach.

El Kenworth-Toyota T680 ofrece un rango estimado de más de 300 millas por carga, el doble que un ciclo de trabajo diario típico de traslado. Los camiones alimentarán la infraestructura de combustible de hidrógeno en expansión de Shell. Se espera que el primer camión comience a trabajar en el cuarto trimestre del año.

Los camiones ZANZEFF proporcionan un plan a gran escala 'Shore-to Store' y un marco de tecnología de hidrógeno con celdas de combustible y electricidad para que las instalaciones de carga estructuren las operaciones para el movimiento de mercancías en el futuro que luchen por cero emisiones, especialmente en áreas altamente congestionadas. La iniciativa ayudará a reducir

las emisiones en más de 500 toneladas de gases de efecto invernadero y 0.72 toneladas ponderadas de NOx, ROG y PM10. Estas son buenas noticias en el sur de California, donde más de 16,000 camiones prestan servicio en los complejos portuarios de Los Ángeles y Long Beach, la puerta comercial más grande de América del Norte para carga en contenedores. Una cantidad que se estima aumentará a 32,000 para 2030. Actualmente, más de 43,000 camiones de transporte están operando en puertos en todo Estados Unidos.

Los camiones moverán la carga desde los puertos de Los Ángeles y Long Beach a lo largo del área de Los Ángeles, el Inland Empire (el área metropolitana de Riverside-San Bernardino-Ontario), el Puerto de Hueneme y, finalmente, a Merced. Los camiones serán operados por Toyota Logistics Services (4), United Parcel Services (3), Total Transportation Services Inc. (2) y Southern Counties Express (1). 

¿VIVE EL TESLA SEMI?

Hace un par de años, Tesla anunció con bombo y platillo que fabricaría un camión Clase 8 eléctrico. Pero desde finales de 2017, cuando se hizo el anuncio, la compañía ha guardado silencio respecto al futuro de este vehículo. Al menos hasta hace poco, pues a finales de marzo el Director Ejecutivo de Tesla, Elon Musk, publicó en Twitter una foto del camión "en acción".

La imagen muestra al Semi enganchado a un pequeño remolque cargado con cuatro de los sedanes eléctricos Model 3 de la compañía. Tesla notificó a los accionistas y a la Comisión de Valores y Valores (SEC por sus siglas en inglés) a principios de este mes que la compañía adquirió partes de la flota de transporte de automóviles de Central Valley Auto Transport a cambio de casi 50,000 acciones de Tesla, un acuerdo por valor de casi \$14 millones. Pero estos camiones son unidades convencionales a diesel.

Central Valley, con sede en Strathmore, California, opera una flota de 95 camiones, de acuerdo con información pública dentro del programa Sistema de Medición de Seguridad de la



Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA por sus siglas en inglés). La notificación de Tesla a la SEC no especificó cuántos camiones, remolques o conductores adquirió de Central Valley, solo notó que Tesla había comprado "ciertos camiones y remolques de transporte de automóviles".

Tesla actualmente está centrando sus energías en producir el Model 3, el cual ha estado plagado de retrasos. La publicidad ha centrado la atención del público en el próximo crossover, el Modelo Y; mientras que los foros y los rumores se

han enamorado de una posible pickup Tesla, dejando al Semi casi en el olvido. Sin embargo, en un tweet de seguimiento, Musk reconoció que el tractor todavía está en el radar de la compañía.

Tesla ha dicho que tiene la intención de comenzar la producción de la Semi este año. La compañía no ha confirmado las cifras de los pedidos del Semi en casi un año después de que en mayo pasado, Musk fijó la cifra en "aproximadamente 2,000" unidades. UPS, FedEx, PepsiCo, Anheuser-Busch, JB Hunt y Walmart se encuentran entre los transportistas que han reservado Semis.

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

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

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

Encuentre un distribuidor hoy mismo en BuiltForBetter.com.

bandag
HECHO PARA SER MEJOR





AVE FÉNIX

ISUZU FTR 2020

TRAS UN ALTO EN LA PRODUCCIÓN DE OCHO AÑOS, ESTE CAMIÓN REGRESÓ A LAS CALLES EN 2017 PARA DEMOSTRAR POR QUÉ ES UNO DE LOS MÁS VENDIDOS DEL SEGMENTO. UN MOTOR POTENTE Y EFICIENTE, UNIDO A UNA GRAN CAPACIDAD DE CARGA, LO HACEN UNA ALTERNATIVA IDEAL PARA QUIEN NECESITA UN CLASE 6 PARA MOVERSE EN LA CIUDAD. »



Es muy poco probable que, si te dedicas al mundo del transporte, te resulte desconocida la marca Isuzu. Quizá no hayas manejado uno de sus vehículos, pero estamos seguros de que al menos has oído el nombre de la marca. Y esto no es de extrañar, pues Isuzu es la compañía importadora de camiones comerciales que más éxito ha tenido en Estados Unidos en los últimos treinta años. Y esa es una marca que pretenden mantener con su más reciente Clase 6, el FTR. Este camión llegó a las calles en 2017 un modelo 2018 y representó algo así como el renacimiento del ave fénix, pues cuando General Motors pasó por un oscuro periodo en el 2009 en el que rozaron la bancarrota, los planes de producirlo se detuvieron. Pero en el 2015 GM e Isuzu se asociaron, tras lo cual la marca de Flint, Michigan, revivió su línea de camiones medianos, lo cual dio pie a que el FTR viera la luz. Para que se den una idea de lo exitosa que es la empresa, a pesar de que estuvieron ocho años sin producir un camión de la Serie F, hay 25,000 unidades de esta familia en las calles.

El FTR se construye en Michigan y es el primer camión de la compañía en ser diseñado y construido en Estados Unidos. Bajo el cofre, o bajo la cabina mejor dicho, encontramos un motor a diesel de cuatro cilindros con una cilindrada de 5.2 litros y 215 caballos de fuerza, el mismo que lleva el mayor de la Serie N, pero con una transmisión automática Allison de seis cambios con 70 libras pies más de torque, es decir, 520 lb-pie. Isuzu eligió utilizar la transmisión Allison 2550 en lugar de la 2500 porque aquella tiene una velocidad de estacionamiento (parking), lo cual la hace más segura para los conductores con poca experiencia en frenos de aire.

DISEÑO

El Isuzu FTR está diseñado para aplicaciones de reparto urbanas como camiones de bebidas, con caja cerrada o refrigerados, y esa capacidad sale a relucir en espacios reducidos. Los directivos de Isuzu esperan que dichas aplicaciones con-



duzcan a un crecimiento de la marca en los próximos años. En el 2016, el porcentaje del mercado para Isuzu era del 85 por ciento (¡nada más!), y conforme los hábitos de consumo de los clientes evolucionen, su apuesta es que la venta de camiones medianos rebasará a la de camiones pesados.

El acercamiento de los diseñadores de Isuzu es totalmente práctico, pues en el FTR la forma sigue a la función. La cabina es cuadrada, con un enorme parabrisas que te garantiza una excelente visibilidad, algo a lo que también contribuyen las grandes ventanas y el tamaño de los espejos retrovisores. Para acceder al motor hay que levantar la cabina, aunque para llenar el tanque del anticongelante basta levantar una pequeña tapa (¿el cofre?) en la parte superior de la parrilla.

Están disponibles ocho distancias entre ejes, que van de las 152 a las 248 pulgadas, las cuales pueden llevar carrocerías de 14 a 30 pies a la altura de las rampas. Además, el paso de rueda de 50 grados facilita enormemente la maniobrabilidad del camión. Con una clasificación de peso bruto vehicular (GVWR por sus siglas en inglés) de 25,950 libras, el FTR tiene una tolerancia de carrocería/carga útil de hasta 15,690 libras, aproximadamente 3,000 libras más que el NRR. >>





EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- 4 en línea diésel de 5.2 litros con 215 HP y 520 lb-pie

TRANSMISIÓN

- Allison 2550 automática de 6 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Hojas cónicas

SUSPENSIÓN TRASERA

- Multihoja





INTERIOR

A pesar de su gran altura, entrar a la cabina del FTR es fácil gracias a los amplios escalones y a la generosa apertura de la puerta. En el interior encontramos tres asientos individuales, aunque el de enmedio es más pequeño y no tiene cabecera. El del conductor queda separado de los otros dos por una pequeña consola, donde se encuentran ubicadas la palanca de la transmisión y la del freno neumático de estacionamiento.

El asiento del conductor tiene suspensión neumática y es totalmente ajustable, lo que lo hace muy cómodo. Además, como la disposición de los instrumentos e interruptores es similar a la de la Serie N, la transición de una a otra será muy sencilla para quienes tengan experiencia con la segunda. El asiento de en medio se dobla



hacia el frente, por si lo quieres usar a modo de mesa, y detrás de la fila de asientos hay un espacio de almacenamiento de unas 20 pulgadas hacia la pared de la cabina, por lo cual hay mucho lugar para guardar cosas.

El panel de instrumentos es muy sencillo, con un velocímetro y un tacómetro de tamaño grande, y otros cuatro indicadores más pequeños, entre los que encontramos el de temperatura del motor y nivel del combustible. Además, hay una pequeña pantalla en color verde en la parte central superior. Otras amenidades incluyen un espejo lateral que mira hacia el piso en la parte superior de las puertas, y una consola en la parte superior de la cabina, donde hay un par de espacios para guardar cosas.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

En el 2009, el FTR llevaba un motor diesel de 7.8 litros, el segundo más grande en un camión Clase 6 en aquella época, el cual tenía 215 caballos de fuerza y 560 lb-pie.





Once años después, encontramos que el FTR 2020 también tiene 215 HP y un torque un poco menor de 520 lb-pie. La enorme diferencia es que estas cifras las logra con un motor diesel de 5.2 litros, que es litro y medio más pequeño que los de sus rivales pero ofrece la misma cantidad de torque que otros modelos comparables, a excepción de las 675 lb-pie del Ford F-650. Esto es posible gracias al uso de un turbocargador, lo cual además de ayudar a obtener una mayor potencia con un menor desplazamiento, facilita el cumplimiento de las cada vez más estrictas normativas ambientales. >>



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



En cuanto a la transmisión, el camión lleva una caja automática Allison de la serie 2550 de seis velocidades, como ya habíamos comentado. En cuanto a la confiabilidad, el motor tiene una durabilidad B10 de 310,000 millas, lo cual quiere decir que el 90% de los motores deben alcanzar ese millaje antes de necesitar una renovación. En otras palabras, tiempo más que suficiente para que recuperar la inversión.



Por supuesto, el consumo es un tema crucial en el transporte comercial y si bien aún no hay cifras oficiales definitivas, el promedio de consumo del FTR ronda las 9.2 a 10 millas por galón. Con esto, la autonomía está asegurada, pues los tanques de combustible pueden ser de 50 o de 100 litros. De hecho, a finales del año pasado el camión participó en un estudio contra sus rivales directos (Freightliner M2 106, Navistar DuraStar 4300, Hino 268A, Ford F-650 y Kenworth K270) el cual fue realizado por una firma independiente y cuyos resultados lo colocaron como el camión más eficiente de todo el grupo.

Sin duda, el regreso a escena del Isuzu FTR no solo ha hecho más competitivo el segmento de los camiones de reparto urbanos, sino que ha elevado el estándar en los importantes rubros de consumo y maniobrabilidad, dos características que son muy apreciadas por gerentes de flota y conductores, respectivamente. 





La seguridad esta en nuestro ADN.



AÚN MÁS EFICIENTE

MAN TGX

MÁS POTENTE Y EFICIENTE QUE NUNCA, EL TGX COMPRUEBA QUE EL BAJO CONSUMO NO ESTÁ PELEADO CON EL ALTO DESEMPEÑO. NO IMPORTA SI MANEJAS EN LA CARRETERA O EN UNA ZONA EN CONSTRUCCIÓN, ESTE CAMIÓN HARÁ EL TRABAJO QUE TU NEGOCIO NECESITE GRACIAS A SU NUMEROSO EQUIPAMIENTO Y MOTORES. »»







POR: **TRANPORTE LATINO** / STEVE STURGESS

En el mundo del transporte, el segmento de larga distancia es uno de los más interesantes, pues es ahí donde las marcas aplican enfocar todas sus baterías y conocimiento para lograr la mayor eficiencia. Especialmente en Europa, donde las restricciones ambientales fomentan el desarrollo de tecnologías que ponen camiones más limpios en la carretera. El TGX es uno de los más interesantes de su nicho gracias a una gran capacidad de carga, excelente durabilidad, motores eficientes y un interior muy cómodo.

El MAN TGX es un camión que establece estándares para el transporte de carga, que conquista al conductor con la ergonomía de sus espacios y su comodidad, además de una excepcional productividad que encanta a los operadores. Su perfil es dinámico y sus líneas aerodinámicas. Su diseño reduce el consumo de combustible en un muy rentable 3%. Pero la eficiencia no es solo cuestión de forma. Depende mucho de lo que lleva dentro y ahí es donde demuestra su superioridad.

Más eficiencia en cada gota de diesel, este es el principio detrás de los motores Common Rail de MAN. En ellos se combina la

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

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

TRANSMISIONES

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

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos
- Hendrickson AIRTEK

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumática Freightliner AirLiner

dinámica más poderosa y el mejor desempeño con costos de servicio atractivos y un bajo consumo de combustible. La manera en que el poder y facilidad al conducir trabajan juntos se acentúa con la caja de cambios automáticos TipMatic, con la cual puedes avanzar en términos de comodidad y economía, algo a lo que también ayudan los tres tipos de cabinas entre los que puedes elegir. »»







DISEÑO

Los espejos del MAN TGX están diseñados para una mejor visibilidad y mayor seguridad. Además de sus espejos principales de ángulo amplio, que se calientan y ajustan electrónicamente, cuenta con un espejo de rampa que tiene un campo de visión particularmente

amplio y un espejo frontal del lado del conductor. También es posible ver las áreas justo al frente del vehículo y cuando se da vuelta del lado del pasajero. Prácticamente no hay puntos ciegos. El diseño del recinto evita la suciedad en las superficies de espejos y ventanas laterales.

Con su sistema de faros el MAN TGX ilumina

los caminos con una nueva luz. Sus reflectores rotatorios y lámparas H7 de larga vida, o luces de xenón como equipo especial, logran una amplia iluminación del camino. Una ventaja en las curvas es su luz de inflexión (opcional), que se enciende automáticamente si la luz intermitente se activa a velocidades de hasta 18 millas





INTERIOR

Un interior diseñado con espacios perfectamente bien configurados, contrastes elegantes y con un ambiente premium que provoca una impresión superior. Con materiales de alto nivel, tablero de dos tonos y detalles decorativos atractivos, también en nogal. Los visualizadores están arreglados adecuadamente, los controles colocados de una forma lógica y accesible. La altura e inclinación del volante pueden ajustarse y éste es plegable. Desde el módulo de operación en la puerta del conductor hasta los numerosos espacios y compartimentos de almacenaje, cada detalle es un claro ejemplo de atención a la ergonomía.

Sólo un vistazo rápido y el conductor sabrá lo que está ocurriendo. Este es el principio detrás del panel central de instrumentos. Detrás de un vidrio antirreflejante los paneles de instrumentos análogos y digitales le muestran al conductor la información que necesita y su visualizador LCD es el foco. Un menú sencillo permite la recuperación simple de los datos de operación e infor-

por hora. Para mayor seguridad, existe una luz para conducción diurna y una luz para maniobras en la entrada del copiloto, algo que solamente MAN ofrece. Las luces de estacionamiento y los cuartos están diseñados con tecnología LED que les permite durar tanto como el mismo vehículo y satisfacer la más alta demanda.



mación de servicio del vehículo. El visualizador opcional para el eje de carga, por ejemplo, permite al conductor hacer uso completo de la carga útil sin sobrecargar el vehículo. Además de esto, se integran al manejo de información componentes como teléfono y radio.

MOTORES

MAN tiene tres diferentes opciones para satisfacer todas las necesidades de carga. El más pequeño es el nuevo D15 de 6 cilindros con una potencia de 330 a 400 HP y un torque de 1,180 a 1,325 lb-pie, el cual es llamativamente más ligero que el D20 al que reemplaza: 230 kilos menos. Le sigue el D26, también de seis cilindros, cuyo rango de potencia oscila de 430 a 510 HP y el torque es de 1,325 lb-pie. Para quienes necesitan más poder, el motor D38 de ocho cilindros y 15.2 litros tiene una potencia de 540 a 640 HP (esta última solo para aplicaciones especiales) y un torque que va de 1,990 a 2,212 lb-pie. Todos ellos operan bajo los estrictos estándares ambientales de la norma Euro 6 y producen más poder con menor consumo de combustible y una vida útil más larga.

En lo que respecta a la transmisión, MAN presenta dos opciones para el TGX. La primera es una caja manual de 16 velocidades -en la cual el pedal del clutch puede ser reemplazado por una palanca en la columna de la dirección para mayor comodidad-. La otra alternativa es elegir la comodidad y eficiencia total de la transmisión automatizada de 12 cambios MAN TipMatic. >>



SEGURIDAD

El ESP, estándar en los trailers TGX y opcional para camiones y camiones articulados, es una manera efectiva de protegerse contra sorpresas desagradables. Por ejemplo, al evadir obstáculos repentinos, al virar rápidamente o si hay cambios en la superficie del camino. Los sensores del ESP monitorean constantemente la dinámica de la conducción. Si existe el riesgo de derrape o volcadura, cada rueda del camión puede frenar eficientemente y si es necesario el torque en el motor se reduce. De esta forma el ESP estabiliza el vehículo y lo mantiene en el camino de forma segura. El programa electrónico de seguridad también está disponible para tracto camiones.

El control de crucero automático determina la distancia con el vehículo de enfrente y la diferencia de velocidades, al mismo tiempo que asegura una distancia apropiada mediante la intervención electrónica en el acelerador o el freno. El ACC puede ser usado desde una velocidad de 15 millas por hora, facilitando la vida del conductor y ayudándole a estar más relajado al integrar al vehículo en el tráfico armoniosamente. El ACC minimiza el riesgo de colisiones por alcance.

Si la presión en las llantas está dos barras debajo del nivel óptimo, puede incrementar el consumo de combustible hasta 0.2 litros por cada 62 millas, por ello el TGX incorpora un



Sistema de monitoreo de la presión en los neumáticos (TPM), que verifica que la presión de aire sea adecuada y ayuda a eliminar el 90% de las pinchaduras. Además, la mezcla de materiales y construcción de los neumáticos reduce la deformación, minimizando así la resistencia a la rodadura y consumo de combustible.

En resumen, el MAN TGX es un excelente

camión para quienes buscan una alternativa en el transporte de largas distancias. Sus motores potentes y eficientes -especialmente el nuevo D15-, al igual que los espaciados intervalos de servicio y su durabilidad a prueba de balas, te ayudarán a mantener bajos los costos de operación, elevando así el margen de ganancia. **TL**



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

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.



PISA FIRME

INTERNATIONAL LT SERIES

HACE YA TRES AÑOS QUE INTERNATIONAL PRESENTÓ EL CAMIÓN QUE SE CONVERTIRÍA EN SU BUQUE INSIGNIA PARA LARGAS DISTANCIAS. EN ESE LAPSO, LA SERIE LT HA DEMOSTRADO QUE ES UNA SÓLIDA APUESTA EN EL SEGMENTO GRACIAS A UN EFICIENTE CONSUMO DE COMBUSTIBLE, ESPECIALMENTE CON EL MOTOR A26, QUE TE AYUDARÁ A INCREMENTAR TUS GANANCIAS. »



Parece que fue ayer cuando comenzó el Proyecto Horizon, una agresiva iniciativa con la que International renovó sus camiones de carretera. Fue en septiembre de 2016 cuando “iniciaron las hostilidades” al presentar al LT Series en Las Vegas, un camión diseñado para convertirse en el buque insignia de los Clase 8 la marca. Este modelo fue desarrollado 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 está disponible 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 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 que hasta el momento de la presentación del LT Series era el camión más eficiente de la compañía, un ProStar 2017 con motor Cummins ISX15. El tres por ciento de esa eficiencia se debe a la aerodinámica gracias a ele-

mentos con menor resistencia al aire: cofre, defensa de tres piezas, apertura las ruedas, faldones y extensores laterales más largos que reducen el espacio con el tráiler. Del cuatro por ciento restante se encarga el tren motriz.





MOTORES Y TRANSMISIÓN

En un principio, International lanzó el camión los motores Cummins X15 y el N13 de Navistar; pero éste último fue reemplazado el año pasado por el más novedoso y ligero A26. Curiosamente, las cifras de potencia y torque

del A26 son muy similares a las del N13 -400 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 poten-

cia 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).

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 era la respuesta de la compañía para enmendar los errores del pasado e iniciar un nuevo capítulo. Y tras ver la ofensiva de productos consistente en cinco diferentes Series de camiones (CV, MV, HV, HX y RH) que la marca lanzó desde 2016 a la fecha, queda claro que no se irán sin ofrecer pelea.

INTERIOR

International trabajó para asegurarse que los conductores encuentren un espacio de trabajo más cómodo y amigable con el usuario.

Para ello realizaron numerosas entrevistas con camioneros, además de clínicas de manejo en las que reunieron los comentarios de cientos de conductores. El panel de instrumentos -con hasta quince medidores virtuales personalizables-, 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. 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. >>



FORMULA DRIFT



PRO CHAMPIONSHIP

GET YOUR TICKETS TODAY!



SEASON SIXTEEN SCHEDULE

ROUND 1	THE STREETS OF LONG BEACH	ROUND 3	ROAD TO THE CHAMPIONSHIP	ROUND 5	THROWDOWN	ROUND 7	SHOWDOWN
A P R	LONG BEACH GP COURSE LONG BEACH, CA	M A Y	ROAD ATLANTA ATLANTA, GA	J U L	EVERGREEN SPEEDWAY MONROE, WA	S E P	TEXAS MOTOR SPEEDWAY DALLAS, TX
05-06	PRO	09-11	PRO PRO 2	19-20	PRO	12-14	PRO PRO 2
ROUND 2	SCORCHED	ROUND 4	THE GAUNTLET	ROUND 6	CROSSROADS	ROUND 8	TITLE FIGHT
A P R	ORLANDO SPEEDWORLD ORLANDO, FL	J U N	WALL SPEEDWAY WALL, NJ	A U G	GATEWAY MOTORSPORTS PARK ST. LOUIS, MO	O C T	HOUSE OF DRIFT IRWINDALE, CA
25-27	PRO PRO 2	07-08	PRO	08-10	PRO PRO 2	18-19	PRO

*SUBJECT TO CHANGE

FOR MORE INFORMATION, VISIT FORMULADRIFT.COM
FOLLOW US FOR EVEN MORE DRIFTING ACTION

@FORMULADRIFT @FORMULAD /FORMULADRIFT
#FORMULADRIFT #FORMULAD



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.

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- International A26 de 13 litros con 400 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

SUSPENSIÓN TRASERA

- Neumáticas International
- Neumáticas Hendrickson HAS y HTB

AUTOMATIZADAS

- Eaton Endurant de 11 y 12 velocidades
- Eaton UltraShift Plus de 13 y 18 velocidades
- Eaton UltraShift Plus LSE de 16 velocidades
- Eaton Fuller Advantage de 10 velocidades


SUSPENSIÓN DELANTERA

- Muelles parabólicos y taperleaf

TRANSMISIONES

- Manuales
- Eaton Fuller Advantage de 10 velocidades
- Eaton Fuller de 10 velocidades
- Fuller de 9, 10, 13 y 18 velocidades

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. 



MAGAZINE

TRANSPORTE LATINO



**SUSCRÍBETE
A NUESTRA
REVISTA DIGITAL**

¡ES GRATIS!

www.transportelatino.net/magazines.com

DAF

A **PACCAR** COMPANY





LA EFICIENCIA DEL TRANSPORTE DAF IMPULSA LA EXCELENCIA PURA

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





REINA ABSOLUTA

FORD TRANSIT CONNECT

CON UN DOMINIO APABULLANTE DEL SEGMENTO DE REPARTO DE VANS PEQUEÑAS, LA TRANSIT CONNECT TIENE ARGUMENTOS DIFÍCILES DE REFUTAR: CARGA MÁS DE 1,500 LIBRAS Y ARRASTRA 2,000 LIBRAS. ADEMÁS, PUEDES ELEGIR ENTRE TRES MOTORES CON TECNOLOGÍA STOP-START Y TRANSMISIONES DE SEIS Y OCHO VELOCIDADES. TODO EN UN PAQUETE CONTENIDO Y ATRACTIVO, ¿QUÉ MÁS PUEDES PEDIR? »



POR: **TRANSPORTE LATINO / MANUEL HUICI**

Hubo una época en la que si tenías que transportar poca mercancía, tu mejor opción era una Econoline o algo similar, vehículos que muchas veces resultaban demasiado grandes (y “seditos” de gasolina). Pero hoy en día el juego ha cambiado; las vans de carga pequeñas son vehículos altamente versátiles que resultan una excelente alternativa para quienes no tienen la necesidad de mover mercancías muy voluminosas. Si bien la hermana mayor de la Transit Connect, la Transit, es la que acapara la mayoría de los reflectores, la realidad es que no todo el mundo necesita algo tan grande como una van de tamaño completo y ese es justamente el nicho que Ford atacó con la Transit Connect. Algo que podemos decir ha hecho con gran éxito, pues de cada 100 vans que se venden, 46 son de Ford.

Hay dos variantes de esta van, la Cargo y la Wagon (pasajeros), pero nos vamos a centrar en la primera, pues es la que está orientada al trabajo rudo. En pocas palabras, se trata de un vehículo eficiente y versátil para aquellos que se preocupan por reducir costos. Eso sí, si tu empresa se dedica al transporte de pasajeros te recomendamos echar un vistazo al sitio de Ford, pues si algún día necesitas llevar carga, los respaldos de los asientos de la Transit Connect Wagon se pueden doblar o de plano quitar completamente. ¡Muy útil!

Para satisfacer las necesidades de los clientes en Estados Unidos, está disponible en dos longitudes y con tres niveles de equipamiento: XL, XLT y Titanium. La capacidad de carga es de hasta 1,620 libras y la de

EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

MOTORES

- L4 de 2.0 litros con 150 HP y 144 lb-pie
- L4 de 2.5 litros con 169 HP y 171 lb-pie
- L4 turbodiesel de 1.5 litros

TRANSMISIÓN

- Automática de 8 y 6 velocidades

SUSPENSIÓN DELANTERA

- Independiente McPherson

SUSPENSIÓN TRASERA

- Eje rígido con barra de torsión

PRECIO

- Desde 24,100 dólares



utilitario: **FORD TRANSIT CONNECT**



arrastre hasta 2,000 lbs con los aditamentos necesarios. La pelea en este nicho es cada vez más reñida y, hasta el momento, sus contrincantes son la Nissan NV200, Chevrolet City Express, Ram Cargo Van y la Mercedes-Benz Metris.

Para el renovado modelo 2019, la mayor novedad es la llegada de un motor turbo diesel de 1.5 litros, la reducción de cilindrada del de gasolina (de 2.5 a 2.0 litros) y la adopción de una transmisión automática de ocho relaciones. Pero por supuesto no es lo único que cambia. Por supuesto, hay cambios exteriores que incorporan el lenguaje de diseño más reciente de Ford, mientras que un interior mejorado incluye un nuevo panel de instrumentos y consola central.

La nueva Transit Connect también lleva una serie de nuevo equipamiento de seguridad y conveniencia, incluyendo frenado automático de emergencia de serie y opcionales como control de crucero adaptativo, monitoreo de puntos ciegos con alerta de tráfico trasero cruzado, asistente de mantenimiento de carril y faros HID. Además, la conectividad 4G LTE permite que la van funcione como un hotspot de Wi-Fi para hasta 10 dispositivos. >>



DISEÑO

Antes de la llegada de la Mercedes-Benz Metris el año pasado, la Transit Connect era la van de carga más atractiva en el mercado, ya que logra una gran combinación entre practicidad y estética. Si como muestra basta un botón, entonces nos quedamos con la parrilla trapezoidal, que le da una apariencia más llamativa que nos remite a los autos de pasajeros de Ford. Otro elemento que luce bien es la defensa trasera, que puede ser del mismo color de la carrocería, y no solo negra, puliendo un poco más ese aspecto meramente utilitario. En serio, si ven una foto solamente del cofre, notarán que es difícil darse cuenta que se trata de una van de carga y no de un sedán.

Los nuevos faros de la Transit Connect son de HID-, con un diseño bastante contemporáneo. El parabrisas es enorme para una buena visibilidad, mismo caso con las ventanas, y si decides pedir las ventanas traseras opcionales, tendrás un vehículo con una visibilidad espectacular. La altura del techo es más que respetable para mantener el volumen de carga en un buen nivel (120 y 160 pies cúbicos detrás de la primera fila de asientos para la versión corta y larga, respectivamente), pero además le da un toque de estilo a esta van.



INTERIOR

La renovada cabina de la Transit Connect es bastante más habitable que la anterior, con controles multifunción en el volante, similares a los del Focus, que manejan las dos pantallas de información y la entrada de audio auxiliar para poder cambiar la música que lleves en tu teléfono sin apartar la vista del camino. Algo muy útil

es que hay disponible como opción una segunda fila de asientos, que evita sacrificar el uso como coche familiar o para transportar a personal. Cargar y descargar resulta cómodo incluso en espacios pequeños gracias a las puertas corredizas en los costados y el que las puertas traseras abren bastante resulta muy práctico para introducir cosas a la van. >>

Apto para tu viaje diario

© 2018 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



Hay muchas soluciones prediseñadas como gabinetes y un sistema de repisas en los costados. Y la tecnología se hace presente con el sistema de diagnóstico y productividad a distancia Crew Chief, una interfaz basada en la red que puede ser muy útil para crear una ruta para que el conductor vaya a recoger un paquete urgente, por ejemplo. Por supuesto, está disponible el sistema de navegación SYNC 3, que entre sus características está un desempeño rápido, reconocimiento de voz mejorado y pantalla táctil de 6.5 pulgadas. Anteriormente estaba disponible solo en la versión XLT, quizá ahora lo esté en ésta y la Titanium.

MOTORES Y TRANSMISIÓN

La Transit Connect Cargo ofrece tres diferentes motores capaces de utilizar cinco distintos combustibles, por lo cual podrás encontrar una alternativa que se adapte a tus necesidades. El primero es un cuatro cilindros 2.0 litros de gasolina con 150 HP y 144 lb-pie, inyección directa de combustible y sistema Start-Stop que utiliza una transmisión automática de ocho




velocidades. Esta mecánica es compatible con E85 y tiene una batería de uso rudo -con un alternador de uso rudo como opción-, para impulsar todo el equipo que necesites.

La estrella del show es el EcoBlue turbodiésel de 1.5 litros, cuyo consumo estimado en la carretera es de 30 mpg. Este nuevo motor combina las tecnologías más reciente en inyección de combustible, turboalimentación y control de emisiones. Este motor también usa una caja automática de ocho relaciones y tiene las funciones EcoMode y EcoCoach que ayudan a monitorear el consumo de combustible y fomentan hábitos de

manejo eficiente.

Lamentablemente, Ford aún no ha dicho nada sobre las cifras de desempeño de este nuevo motor. Por último, hay un propulsor cuatro cilindros de gasolina de 2.5 litros exclusivo para flotas, el cual tiene 169 HP y 171 lb-pie, transmisión automática de seis cambios y puede convertirse para utilizar CNG/propano.

SEGURIDAD

En lo que respecta a este tema, Ford dotó a la Transit Connect con bastante equipamiento de serie, pues lleva bolsas de aire frontales y laterales para los asientos delanteros, Control de Diferencia de Torque para mejorar el desempeño en las curvas, sistema de monitoreo de la presión de las llantas, control de curvas para reducir la velocidad si te aproximas demasiado rápido a un giro. Además lleva dirección hidráulica asistida electrónicamente, asistente de arranque en pendientes y, por supuesto, sistemas ABS y de control de estabilidad. 



LA VENTAJA DE ALLIANCE

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



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



alliancetruckparts.com



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



facebook.com/alliancetruckparts

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

DAIMLER | Alliance Truck Parts - Una marca del grupo Daimler





TÍMIDA CONTENDIENTE

TOYOTA TUNDRA 2019

EL SEGMENTO DE LAS PICKUPS DE MEDIA TONELADA ESTÁ LIDERADO POR LOS TRES GRANDES, PERO ESO NO QUIERE DECIR QUE JAPÓN REHUSE ENTRAR A LA CONTIENDA. PARA ESTE AÑO, LA MAYOR NOVEDAD ES EL REGRESO DE LA TUNDRA MÁS CAPAZ FUERA DE LA CARRETERA, LA TRD PRO. AÚN ASÍ, TOYOTA SE ESTÁ QUEDANDO REZAGADA EN LA CARRERA. »

Los números no mienten. Si quieres saber la realidad de cualquier cosa, no hay nada como echar un vistazo a las cifras, especialmente en cuanto a preferencias de compra. Por eso, podemos afirmar con certeza que el público norteamericano ama un tipo de vehículo por sobre todas las cosas: las pickups de media tonelada. En 2018, los autos más vendidos fueron la Serie F de Ford, la Chevrolet Silverado y la Ram 1500, respectivamente, y no solo ocuparon el top 3 de la lista, sino que con casi 2 millones de unidades vendidas, tienen un número de ventas casi equivalente al de los cinco modelos que les siguen. El punto es que si te quieres vender coches en Estados Unidos, más te vale tener una pick up muy competente.

Como ya hemos mencionado en otras ocasiones, las pickups han evolucionado años luz en los últimos años y lo que alguna vez fueron camionetas creadas exclusivamente con un enfoque utilitario, hoy pre-

sumen no solo de capacidades de arrastre y carga impresionantes, sino de interiores tan lujosos que los de un sedán. De hecho, quien esté pensando en comprar una pickup actualmente se encontrará con que hay bastante de donde escoger, pues todos los fabricantes han renovado sus camionetas y aunque los fabricantes norteamericanos "llevan mano" en esta partida, Toyota -que

posee tres de los diez modelos más vendidos- cree que la Tundra es una opción que vale la pena considerar.

Para 2018, Toyota decidió que ya no haría la versión TRD Pro, pero rectificaron en apenas un año y este modelo está de regreso (la TRD Sport, que reemplazó a la TRD Pro, ya no está disponible). Entre las modificaciones significativas del exterior encontramos nue-



camioneta: **TOYOTA TUNDRA 2019**



vos grupos ópticos, los cuales son de LED en las versiones más equipadas. Pero lo que más nos llamó la atención fue la adición del sistema Toyota Safety Sense, una serie de avanzadas asistencias que incluyen advertencia de colisión frontal, freno de emergencia automático, advertencia de cambio de carril, cambio de luces automático y control de crucero adaptativo. >>



MAXIMA PROTECCION

Para su motor, transmisión y el sistema de combustible

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

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

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



Advance Auto Parts

AutoZone

BENNETT Auto Supply

O'Reilly AUTO PARTS

Pep Boys

Walmart



zMAX.com

DISEÑO

La tercera generación de la pickup japonesa tiene una cara más americanizada, es decir, una apariencia mucho más cuadrada. Sin duda, este nuevo diseño es una respuesta a lo que han presentado Ford, General Motors y Ram, más acorde con el gusto del público actualmente. El rediseño fue hecho en los centros de diseño de Toyota en Ann Arbor, Michigan, y en Newport Beach, California. Entre las características más sobresalientes, que ayudan a darle esta apariencia general más poderosa, es que el cofre ha sido elevado 1.6 pulgadas y la parrilla es más ancha y alta. Además, en un guiño a sus orígenes utilitarios, las defensas ahora son de tres piezas, lo cual permite hacer reparaciones más rápidas y, también, permite diferenciar los diferentes niveles de equipamiento.

A pesar del cambio en la imagen, la Tundra no ha perdido su aire de familia, algo difícil de lograr, pues no es fácil cambiar sin perder la esencia. Utiliza prácticamente el mismo chasis que su predecesora, excepto por los ajustes hechos a la suspensión para eliminar ese sentimiento de nerviosismo que tenía la Tundra en la carretera. Hay cinco niveles de equipamiento y tres tipos de cabina; todos ellos disponibles con tracción trasera o integral. La versión de entrada es la SR, aunque es la SR5, la que le sigue en



nivel de equipamiento, la que más aporta al total de ventas de esta pickup.

Si buscas un poco más de comodidad, podrás elegir entre la Tundra Limited, Platinum o 1794 Edition. Este poco común número no tiene nada que ver con cifras de torque o desplazamiento, está allí porque 1794 fue el año en que se fundó el rancho cerca de San Antonio, Texas, donde está ubicada la planta en que se fabrica la

Tundra. Para hacer aún más evidentes las diferencias entre versiones, cada Tundra tendrá una parrilla diferente. Lo que sí compartirán, obviamente, son los tipos de cabina de cuatro puertas Double Cab y CrewMax -esta última con asientos que se doblan para tener mayor espacio de almacenamiento-. Por supuesto, estará disponible la opción del kit off road TRD, acrónimo de Toyota Racing Division. >>



camioneta: **TOYOTA TUNDRA 2019**

SUSCRÍBETE A TRANSPORTE LATINO ¡ES GRATIS!



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

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

INTERIOR

Básicamente, todos los interiores tienen una buena ergonomía, con una consola central que el conductor puede alcanzar sin problemas, así como manijas y perillas que pueden operarse con guantes. Los nuevos asientos son más cómodos y también que hay más compartimentos para guardar cosas. En cualquiera de las Double Cab o CrewMax podrás elegir entre poner adelante un solo asiento para el pasajero o una banca corrida para mayor capacidad.

Las versiones SR y SR5 tienen los interiores más sencillos, aptos para trabajo rudo; la Limited ya tiene aplicaciones de piel; pero es en la Platinum donde ya se respira un aire más lujoso y menos utilitario, pues trae piel de excelente calidad en los asientos —que tienen calefacción y refrigeración—, un sistema de sonido JBL de 12 bocinas y un sistema de navegación, así como Entune, el sistema de infotención de Toyota. La edición 1794 es la tope de gama y es algo así como un homenaje de Toyota al Medio Oeste, pues lleva superficies en relieve de piel marrón como de silla de montar y detalles en imitación gamuza.

Retomando el tema de la TRD Pro, es la “cabra montés” de la familia, pues lleva amortiguadores Fox de uso rudo, rines forjados BBS de 18 pulgadas con llantas todo terreno, faros y luces de niebla de LED, una placa protectora de aluminio para el cárter y un sistema de escape TRD Pro, entre otras cosas. Esta versión está disponible únicamente en cabina doble.


MOTORES Y TRANSMISIÓN

Toyota tiene dos V8 disponibles para impulsar la Tundra. El más pequeño es de 4.6 litros, con 310 caballos de fuerza y 327 lb-pie, y “hermano mayor” tiene una cilindrada de 5.7 litros con 381 HP y 401 lb-pie. En cuanto a la transmisión, hay una sola caja automática de seis velocidades disponible. Eso sí, tanto los motores como la transmisión se sienten antiguos, pues no tienen la tecnología que hoy en día es la norma en las pickups de Detroit. Un ejemplo es la caja de velocidades automática de 10 cambios desarrollada por Ford y GM.

En lo referente a seguridad, además del Toyota Safety Sense que mencionamos al principio, todas las Tundra llevan control de estabilidad, ABS y un sistema Smart Stop, que reduce la potencia en el motor automáticamente cuando aprietas al mismo tiempo el freno y el acelerador. Entre el equipamiento de serie incluye cámara de reversa y conexión Bluetooth, mientras que como opciones hay un sistema de



monitoreo de punto ciego y de tráfico trasero para las versiones más equipadas. El precio es otro factor que no juega a favor de la Tundra, pues con uno inicial de poco más de 31 mil dóla-

res, es casi \$3,000 más cara que la Ford F-150 y cerca de \$4,000 más costosa que la Ram 1500, por ejemplo. Algo que no precisamente ayuda a su popularidad. 



¿Cuántos Códigos Expresos lleva?

CONSULTE Y CARGUE AL INSTANTE EL SALDO DE SUS CÓDIGOS EXPRESOS

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

www.comdata.com/expresscode



COMDATA
Payment Innovation



¿QUIERES SER

CAMIONER RO?

EL 1-2-3 PARA SER CAMIONERO

SI QUIERES DEDICARTE A UNA VIDA TRAS EL VOLANTE DE UN CAMIÓN, LO PRIMERO QUE TIENES QUE HACER ES OBTENER UNA LICENCIA COMERCIAL DE MANEJO (CDL POR SUS SIGLAS EN INGLÉS). PARA ELLO HAY VARIOS REQUISITOS, LOS CUALES TE CONTAREMOS A CONTINUACIÓN, PERO ANTES QUEREMOS HACER HINCAPIÉ EN QUE SE TRATA DE UNA OPORTUNIDAD QUE PUEDE PAGAR MUY BUENOS DIVIDENDOS, ADEMÁS DE LLEVARTE A CONOCER POR CARRETERA EL PAÍS Y CONOCER A GENTE MUY INTERESANTE EN EL CAMINO. DICHO ESTO, AQUÍ TIENES LOS TRES PRIMEROS PASOS QUE TE CONVIENE TOMAR PARA INICIARTE EN ESTA PROFESIÓN.

POR: **TRANSPORTE LATINO** / PABLO OLAVARRIETA

1 - HAZ LA TAREA

Lo primero que debes obtener es el Manual para obtener una CDL de tu estado, ya que es la mejor fuente de información sobre cómo obtener tu licencia. Todos los estados publican una adaptación de la versión estándar que produce el gobierno federal, cuya plantilla más actual es del 2010. Lee este manual como parte de tu proceso de preparación y planeación, pues te ayudará a determinar qué nivel de CDL necesitarás para los trabajos que estés buscando y qué autorizaciones vas a necesitar.

PASO 2 - PLANEA TU RUTA

Hay más de una manera de convertirte en un camionero y el sistema de licencias refleja la variedad de trabajos al volante disponibles. Lo primero que tienes que hacer es ver los tipos de carreras, como llevar cargas por carretera, manejar entre depósitos de manera regional con cargas mixtas y muchas otras más. Las clasificaciones de A, B y C para la licencia determinan el tamaño máximo y el tipo de vehículo que legalmente estarás autorizado para operar.

- Clase A. Es la menos restrictiva y te permite manejar varios de tractores y tráileres, vehículos de todo tamaños y pesos mayores a 26,001 libras.





- Clase B. Podrás manejar un único vehículo de más de 26,001 libras y/o remolcar cargas menores a 10,001 libras.


- Clase C. Te permite conducir vehículos que no cumplen los criterios de las Clases A y B y llevar a más de 16 pasajeros (incluyendo al conductor) o transportar materiales peligrosos.

Determinar cuál vas a necesitar y qué autorizaciones y restricciones aplican marcará los detalles de tu plan para obtener tu


CDL. Es mejor aplicar para el nivel de calificación más alto, pues te permitirá acceder a un mayor número de ofertas de trabajo.

Lo siguiente es encontrar un vehículo adecuado en el cual tomar el examen de manejo de manera que cumplas con los requerimientos de tu clasificación de CDL. Tendrás que conseguir prestado o rentado el tracto-camión, van de carga o el vehículo comercial adecuado para practicar y tomar el examen.

PASO 3 - REÚNE TUS DOCUMENTOS

Vas a necesitar una licencia de manejo particular del estado en el que quieras aplicar y tu credencial del seguro social como identificaciones. La industria del transporte está bastante regulada, así que prepárate a proveer información tanto para obtener tu licencia como a lo largo de tu carrera tras el volante. 





CÓMO PROBAR LOS NEUMÁTICOS PARA TU FLOTA

¿QUÉ LLANTA DEBO USAR?

SI ESTÁS A CARGO DE UNA FLOTA DE CAMIONES, ELEGIR QUÉ LLANTAS DEBEN USAR ES UNA DE DE LAS DECISIONES MÁS COMPLICADAS DE TOMAR DEBIDO A LA GRAN CANTIDAD DE VARIABLES QUE AFECTAN SU DESEMPEÑO. PERO CON LOS CONSEJOS QUE TE OFRECEMOS ESTE MES, PODRÁS TOMAR UNA DECISIÓN MUCHO MEJOR INFORMADA. »



POR: **TRANSPORTE LATINO** / MANUEL HUICI

Una de las partes que más dolores de cabeza le causan a los administradores de flotas son las llantas, pues hay que determinar qué marcas y tipos se desempeñan mejor en sus aplicaciones. Esta tarea no es cosa fácil y la mejor manera de tomar esa decisión es realizar una prueba de neumáticos para ver cómo se comporta una llanta prospecto en comparación con otras marcas y modelos.

Para ayudar a las flotas a realizar pruebas de llantas con resultados precisos, el Consejo

de Tecnología y Mantenimiento (TMC por sus siglas en inglés) de las Asociaciones de Transportistas Americanos organizó una sesión sobre "Estrategias Probadas para hacer pruebas exitosas a llantas de flotas" en su reunión anual en Atlanta en marzo, con varios expertos en llantas que ofrecen las mejores prácticas para obtener una resultados confiables y datos utilizables de estas pruebas.

Peggy Fisher, una experimentada gerente de flota que ahora es presidente de Tire Stamp, le dijo a los asistentes a TMC que en el mundo real, las pruebas de llantas siempre

son un desafío debido a que hay múltiples variables. Estas pueden incluir modelos de vehículos, rutas, cargas, clima y conductores, por nombrar algunos. Y todos y cada uno pueden afectar el resultado de una prueba de neumáticos en un grado u otro.

"Realizar una prueba es más que solo tirar unos pocos neumáticos en algunos camiones y ver qué sucede", advirtió Fisher a los asistentes. "Las pruebas de neumáticos requieren que establezca y siga un protocolo de prueba lo más cercano posible a las operaciones del mundo real". »

WHY ADVERTISE WITH ARBOL PUBLISHING

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



automundo

MAGAZINE
TRANSPORTE
LATINO

MODA

ESTILOHOGAR

¿Qué pasa?
VEGAS

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



HISPANIC DEMOGRAPHICS

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

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

ARBOL
PUBLISHING



30 ES EL NÚMERO MÁGICO

Para empezar, Fisher dijo que las flotas deberían comenzar con un grupo de neumáticos razonablemente grande, con el objetivo de tener 30 neumáticos de prueba en servicio al final de la prueba. "Deberías planear perder entre un 10% y un 15% de los neumáticos durante la prueba y planificar en consecuencia", dijo Fisher. "Puedes usar una muestra más pequeña, pero los resultados no serán tan precisos como cuando tienes 30 llantas para examinar al final de la prueba".

Para obtener los mejores resultados, Fisher sugirió usar camiones con al menos 15,000 a 30,000 millas recorridas. También recomendó mantener las cargas y los pesos del vehículo en los camiones en la prueba lo más similares posible. En la misma línea, dijo que las flotas deberían realizar alineaciones en todos los camiones de prueba y reemplazar cualquier componente de dirección o suspensión desgastado antes de comenzar la prueba. "También eliminaría a cualquier conductor conocido por tener hábitos de con-



ducción inusuales o erráticos", dijo. "También debes ser consistente con el uso de rines de aluminio o acero y sus respectivos tamaños".

Los neumáticos vulcanizados son total-

mente aceptables para realizar una prueba de llantas, dijo Fisher, aunque recomienda que todas las carcassas sean del mismo fabricante y que ninguno de los vulcanizados tenga más de un año de antigüedad. >>



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

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

GENUINA • COMPLETA • CONFIABLE

1-844-68-TIRES • gcrtires.com/service

GCR
TIRES & SERVICE



Asegurarse de que todos en la flota sepan que se está realizando una prueba de neumáticos también es crítico, agregó Fisher. Para hacer esto, dijo que es importante identificar de manera única todas las llantas de prueba utilizando etiquetas de radio, códigos de barras o etiquetas. Yendo un paso más allá, también recomendó grabar las palabras "llantas de prueba" en los neumáticos para que la gente sepa qué camión está manejando. "Asegúrate de que tus conductores estén alertados del hecho de que hay una prueba de llantas en curso", dijo.

La comunicación es clave para una exitosa prueba de neumáticos. Todos los involucrados, desde la oficina principal hasta el taller y la cabina del camión deben saber que se está realizando y qué se espera de ellos para que la prueba sea exitosa.

ADEMÁS, FISHER RECOMENDÓ:

- Usa presiones de inflado estándar y verifícalas en todos los neumáticos al menos una vez al mes.
- Continúa con un programa normal de rotación de llantas, pero no comiences las rotaciones de llantas si este no es un procedimiento de mantenimiento normal para tu flota.
- Verifica las alineaciones del vehículo varias veces durante el curso de la prueba de neumáticos.
- Revisa los neumáticos en busca de clavos y elimina los que se encuentren, incluso si aún no han perforado la cámara de presión del neumático.
- Toma mediciones de la profundidad de la




banda de rodadura a intervalos regulares: cada 30,000 millas y a intervalos de mantenimiento programados. Toma estas medidas de manera consistente en el mismo lugar en un surco importante de la banda de rodadura. Usa los vástagos de las válvulas como punto de referencia para tomar medidas de la banda de rodadura.

- Mantén los datos de los neumáticos que se hayan retirado de la prueba debido a daños. Toma en cuenta el motivo de la extracción, la profundidad de la banda de rodadura, el estado y el kilometraje. Etiqueta la llanta retirada con el número del vehículo, el kilometraje y la posición de la rueda, y fotografía el neumático



para futuras referencias.

Una vez que la prueba está en curso, Fisher dijo que los hallazgos preliminares, incluidas las indicaciones del rendimiento de los neumáticos, pueden comenzar a realizarse cuando los neumáticos de prueba estén al menos 50% desgastados. Ella

advirtió a los asistentes que recuerden que las tasas de desgaste de los neumáticos varían de acuerdo con las posiciones de los ejes y las ruedas, ya que los neumáticos de dirección izquierdos suelen ser más rápidos que los neumáticos de dirección derechos. 

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.

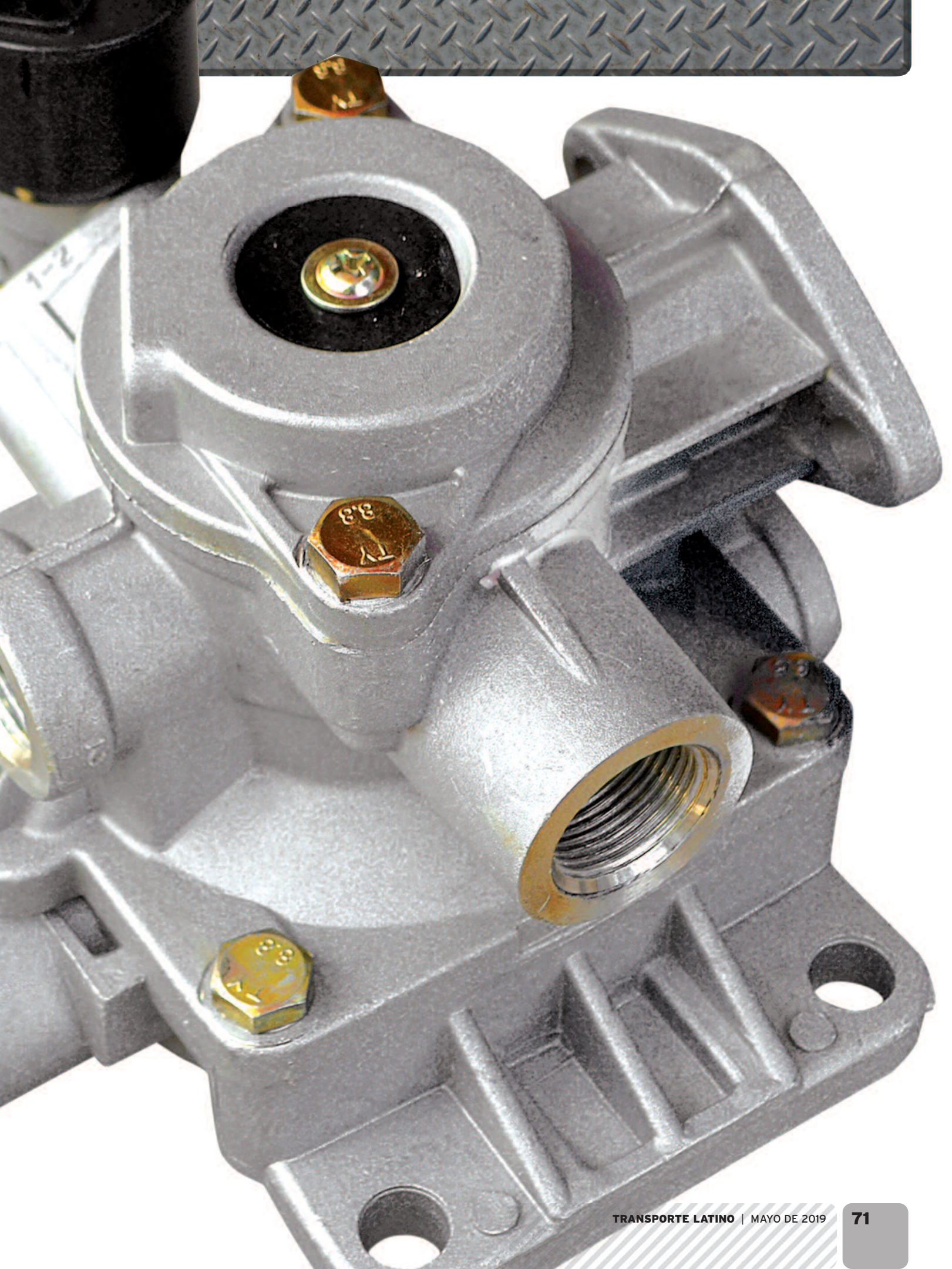
VÁLVULAS DE AIRE:

PROBLEMAS Y REEMPLAZO

CUIDA TUS VÁLVULAS

ESTE SENCILLO COMPONENTE ES CRUCIAL PARA EL CORRECTO FUNCIONAMIENTO DE MÚLTIPLES SISTEMAS EN TU CAMIÓN, DESDE LOS FRENOS HASTA LA TRANSMISIÓN, PASANDO POR EL CONTROL DE ESTABILIDAD. POR ELLO, ES VITAL QUE SEPAS CÓMO DARLES MANTENIMIENTO Y, EN DADO CASO, QUÉ DEBES -Y QUÉ NO DEBES- HACER A LA HORA DE REEMPLAZARLAS. »





Un sistema típico de frenos de aire para vehículos comerciales requiere, como mínimo, alrededor de una docena de válvulas neumáticas centrales para cumplir con los estándares regulatorios de referencia. Y en estos días, no hay un sistema de frenos de aire "típico", ya que pueden ser altamente personalizados con varios accesorios que utilizan el mismo suministro de aire comprimido, como los ejes elevadores. A menudo también hay componentes mecatrónicos, como válvulas con solenoides utilizados en el frenado antibloqueo y el control de estabilidad. Algunas transmisiones automatizadas se basan en controles neumáticos, al igual que los controles de emisiones y otros sistemas.

La lección es que las válvulas son importantes para ayudar a mejorar la seguridad y la comodidad del conductor. Los consejos

REEMPLAZO DE LA VÁLVULA

Si encuentras que es hora de cambiar una válvula, comience con los conceptos básicos de mantenimiento del sistema de aire, bloquee las ruedas para que el vehículo no ruede, y drene el sistema de aire y los tanques antes de abrir las cosas. "Entonces puedes comenzar realmente", dice Sheehan. "Quitar la válvula de un vehículo no es demasiado difícil, es más importante ponerle una nueva".

SHEEHAN OFRECE LOS SIGUIENTES CONSEJOS ESPECÍFICOS:

- Siempre sigue las Pautas Generales de Seguridad detalladas en cada Hoja de datos de servicio de Bendix o las Instrucciones de Instalación para ayudar a prevenir lesiones personales.
- Siempre que sea posible, cubre la válvula con sus conectores antes de ponerla en el vehículo. Si la válvula tiene una superficie de montaje integrada, útilzala para sujetarla mientras colocas los conectores.
- No coloques una válvula en un tornillo de banco para poner los conectores, y no aprietes el diámetro principal de la válvula. Cambiar la forma de la válvula, incluso ligeramente, es un camino rápido para necesitar otro reemplazo.

técnicos que les traemos este mes se centran en la solución de problemas, el mantenimiento y el mantenimiento adecuados de las válvulas en un sistema de aire comprimido.

¿CUÁL ES EL PROBLEMA?

Con una amplia variedad de tipos de válvulas y aplicaciones en un sistema de aire conectado, el reconocimiento y diagnóstico de un problema de válvulas puede comenzar



- Evita usar demasiado sellador de rosas en los accesorios: más no siempre es mejor, porque si la sustancia entra en la válvula, puede obstruir las cosas y evitar que las partes internas se muevan.

- Una vez que orientes un conector, evita retroceder el par de torsión: ve siempre en una dirección de apriete.

- Recuerda la orientación correcta de la válvula: no deseas instalar una válvula boca abajo: el orificio de escape siempre debe estar orientado hacia abajo para evitar que el agua u otra contaminación se acumulen en el interior.

de varias maneras, señaló Brian Sheehan, gerente de ingeniería de válvulas neumáticas de Bendix. "La preocupación más común de los clientes con las válvulas es la fuga, que podría notarse a través de un silbido de aire audible", dijo. "Un examen más detenido con una solución de burbujas en el área de la fuga sospechosa puede ayudar a detectar fugas, y el tamaño y la frecuencia del burbujeo ayudarán a determinar la gravedad".


En otros casos, la evidencia podría estar en la punta de los dedos del conductor, o justo debajo de sus pies "Hay algunas válvulas en el tablero que tienen presiones de disparo o presión de pop, y si esas presiones son incorrectas, es bastante evidente cuando las empujas o tiras", dijo Sheehan. "Lo mismo ocurre con las válvulas controladas con el pie: si el pedal se siente flojo o si la distancia de recorrido se siente fuera de lo normal, es posible que se deba abordar un problema de la válvula".

Para determinar los problemas con las válvulas que están más profundas dentro del sistema y que no son tan fáciles de acceder, es recomendable examinar el problema desde un nivel de sistema: ¿qué está haciendo (o no está haciendo) el vehículo que está fuera de lo común? Consulta las hojas de datos de servicio, las guías y las listas de verificación para delimitar las posibles ubicaciones de una válvula con problemas antes de realizar cualquier trabajo en el sistema.

FINALIZACIÓN DEL TRABAJO

Cuando sea el momento de volver a conectar las líneas de aire, verifica el tipo de conexión. Una manguera roscada simplemente se

atornilla en su lugar, mientras que una manguera de conector de empuje requerirá un corte de 90 grados en el extremo. "Puedes ver muchos problemas si estás conectando una manguera que no está recortada correctamente", dice Sheehan. "Una vez que se haya conectado nuevamente el aire, sigue los procedimientos estándar de verificación del nivel del sistema para las válvulas del chasis, y realiza las pruebas específicas para las válvulas del tablero, la prueba de las presiones de disparo, las funciones de anulación y otras operaciones".

Hay otro consejo respecto a las válvulas al que deben poner atención tanto técnicos como conductores: como regla general, evita colocar cualquier cosa en el sistema de aire. Sheehan ha visto todo, desde varios alcoholes, que pueden lavar los lubricantes de las válvulas y deteriorar los sellos de las válvulas, hasta aceite para herramientas colocado directamente en las líneas de los frenos. Es casi invariablemente una mala idea. "Las válvulas son confiables y vitales, y no requieren mucho cuidado", dijo. "Pero exponerlas a sustancias para las que no están diseñadas definitivamente está en la lista de 'cosas que no debes hacer'". 



BUSINESSFUNDING4YOU
BUSINESS LENDING EXPERTS

PRESTAMOS PARA TODO TIPO DE NEGOCIOS!

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

REQUISITOS:

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



UTILIZARLO PARA:

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

**MAL CREDITO
NO HAY PROBLEMA!**

**RAPIDO
Y FACIL!**

Si ha sido rechazado por su banco
nosotros le podemos ayudar

LOS PELIGROS DE SER UN CAMIONERO

TIPS PARA REDUCIR RIESGOS DE SALUD

SI BIEN DEDICARTE A MANEJAR UN CAMIÓN PARA GANARTE LA VIDA ES UNA GRAN PROFESIÓN, NO ESTÁ EXENTA DE RIESGOS. DE HECHO, TIENE MAYORES RIESGOS QUE OTRAS PROFESIONES. POR ESO, ESTE MES TE PLATICAREMOS CUÁLES SON Y CÓMO PUEDES REDUCIRLOS. »





POR: **TRANSPORTE LATINO** / EDGARDO IORIO

Ser un conductor de camión es mucho trabajo. Trabajarás durante largas jornadas, estarás sentado la mayor parte del día y tendrás poco tiempo para estirar las piernas. Las fechas límite se convertirán en parte de la rutina y, después de algunos años de trabajo, descubrirás que tu salud está sufriendo. ¿Por qué? Pues porque sentarte no es bueno para la salud. ¡Sorpresa! CNN dice que necesitas incorporar un descanso para moverte cada 30 minutos. De acuerdo con los Anales de Medicina Interna, estar sentado demasiado tiempo puede llevar a una muerte temprana. Entonces, ¿qué puedes esperar en cuanto a afectaciones a tu salud?

PROBLEMAS DE SALUD

Ser un conductor de camión es una profesión que conlleva efectos secundarios. El principal y más importante son los problemas de salud. Es casi seguro que padecerás varias enfermedades, o al menos tendrás un potencial más elevado que el promedio de tener problemas de salud. Algunos de los que enfrentarás son:

- **OBESIDAD.** Los conductores de camiones son conocidos por tener sobrepeso. La falta de movimiento y ejercicio, aunado a una alimentación alta en grasas, proteínas y harinas, son las principales causas de que los conductores de camiones sean obesos.

- **HIPERTENSIÓN.** Cuando tienes hipertensión, tu presión arterial es alta. Según la definición, estamos hablando de presión anormalmente alta.

Es importante detenerse aquí y explicar estas dos condiciones. Un estudio encontró que el 88% de los conductores de camiones sufrirán de obesidad, hipertensión y tabaquismo. Fumar es una preferencia personal, pero las otras dos son una consecuencia de tu nivel de actividad. Los estudios encuentran vínculos de hipertensión relacionada con la obesidad.



La obesidad aumenta el riesgo de hipertensión y los estudios encuentran que perder peso es la primera línea de tratamiento para tratar ambas afecciones. Sí, los problemas médicos causados por el estrés también incluyen la hipertensión, y esta puede ser tu razón para ser hipertenso. Pero si eres obeso, puedes eliminar

muchos de los problemas de salud de ser un conductor de camión simplemente adelgazando.

La elección inteligente de alimentos y el aumento en el ejercicio pueden ayudarte mucho. Esto puede ser difícil para un conductor de camión, pero si trabajas para una compañía que no te exige conducir día y noche,



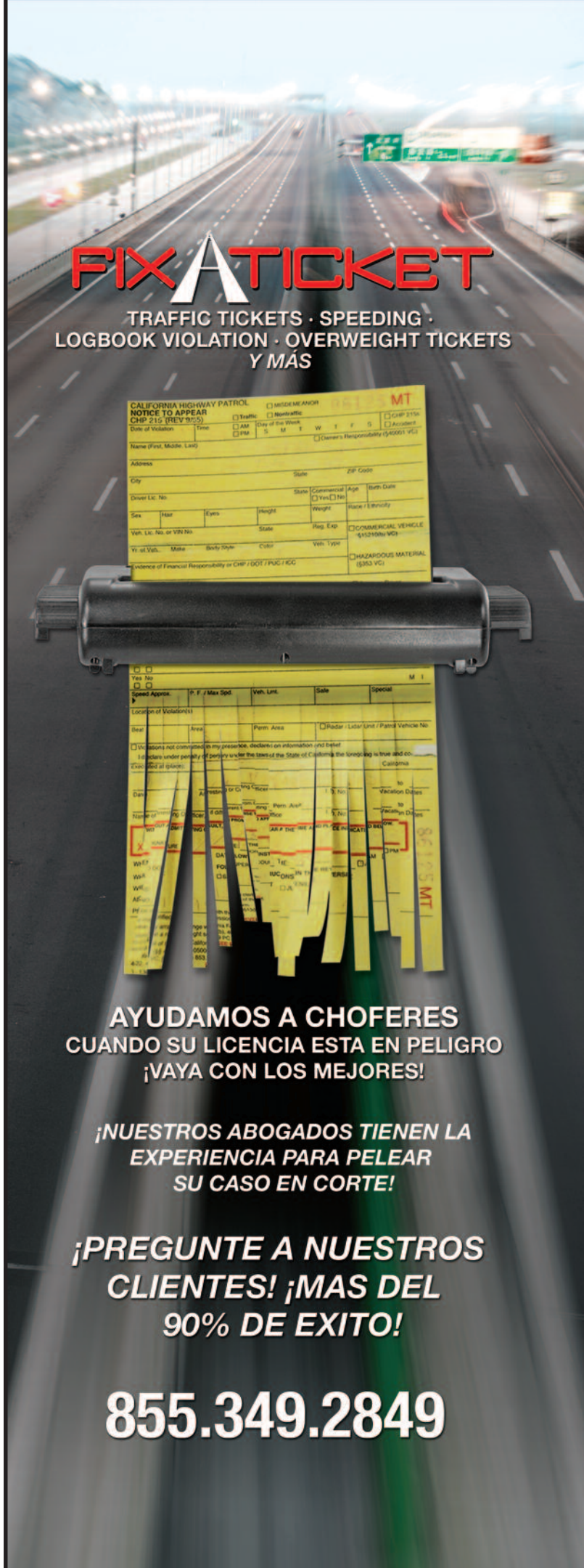
salir a dar una caminata cuando llegues al hotel puede ser una buena opción.

La obesidad también afecta el corazón. Esto también puede llevar a un mayor riesgo de ataque cardíaco. Encontrar una forma de hacer ejercicio puede ayudarte a reducir el estrés, la obesidad y la hipertensión.

ADEMÁS DE ESTAS DOS CONDICIONES, TAMBIÉN TENDRÁS QUE PREOCUPARTE POR:

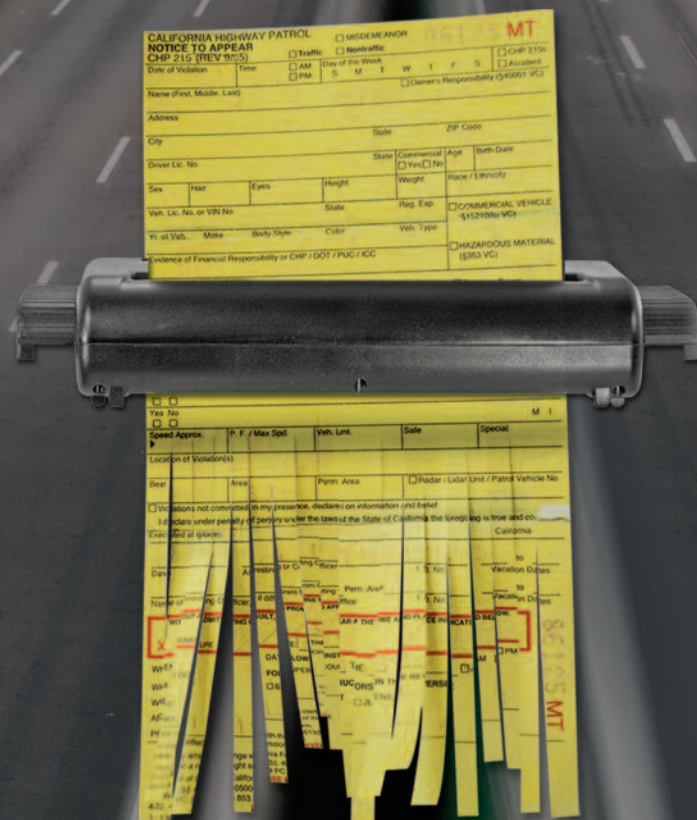
- **FATIGA.** Largas horas al volante conducen a una severa fatiga en la industria. Cuando estás fatigado, tienes un mayor riesgo de sufrir un accidente. La fatiga es el factor clave en el 33% de los accidentes de conductores de camiones.

- **DEPRESIÓN.** No es raro que los conductores de camiones se depriman. Las largas horas pasadas en solitario con poca interacción humana son la razón principal. Algunas compañías de conductores de camiones le permitirán traer mascotas para el viaje. En algunos casos existe la opción de conducir en equipo, pero si no conoces bien al otro conductor, o no te llevas bien con él o ella, el conflicto puede aumentar tu nivel de estrés. »



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

• **DIABETES.** El mayor riesgo de diabetes también está relacionado con la obesidad.

• **PROBLEMAS PULMONARES.** Los conductores de camiones tienen un riesgo mucho mayor de fumar. Si bien fumar puede causar problemas pulmonares y enfermedades, también existe el riesgo de inhalar humos de diesel. Los productos químicos peligrosos también son un problema importante. Los riesgos de cáncer, asociados con fumar, también aumentan.

• **APNEA DEL SUEÑO.** La obesidad también conduce a la apnea del sueño. Esto significa que perderás algunas respiraciones por minuto mientras duermes. A veces, puede perder alrededor de 20 respiraciones por minuto. En última instancia, la falta de oxígeno en el cerebro puede tener un impacto en su salud.

• **ESTRÉS.** Una preocupación importante para tu salud es la cantidad de estrés que sufrirás como conductor de un camión. No es infrecuente que la carga de trabajo pesada y el horario de trabajo agitado causen que un conductor sufra mucho estrés.

El estrés es un problema de salud que a menudo se elimina, pero es una preocupación grave. Muchas personas creen que el estrés puede conducir a una enfermedad, y aunque no somos médicos, hay muchas afecciones relacionadas con el estrés que son preocupantes:

- Enfermedades del corazón
- Presión arterial alta
- Aumento de la intensidad del asma
- Obesidad
- Diabetes (debido a cambios en el estilo de vida)
- Depresión
- Ansiedad
- Enfermedad de Alzheimer

EL ESTRÉS PUEDE ALIVIARSE. Querrás evitar los estimulantes o fumar para aliviar el estrés. En su lugar, es recomendable hacer ejercicio y practicar otras formas saludables de alivio del estrés. Muchos gimnasios, como Planet Fitness, te permiten utilizar su membresía en cualquier ubicación. Inscribirte en un gimnasio puede ser una buena opción para manejar el estrés y, además, controlar tu peso.

Existe una asociación entre camioneros y problemas renales. Un problema importante es la falta de poder vaciar la vejiga cuando conduces. Retener la orina durante mucho



tiempo ejerce presión sobre la vejiga y los riñones. También hay algunos estudios que muestran un enlace al cáncer de vejiga y riñón en conductores de camiones.

ESTADÍSTICAS DE ACCIDENTES DE CONDUCTORES

Cuando estás en la carretera día y noche, siempre habrá un mayor riesgo de sufrir un accidente. La Administración

Federal para la Seguridad en el Transporte Comercial (FMCSA por sus siglas en inglés) encontró que los accidentes que involucran camiones grandes y autobuses disminuyeron un 33% entre 2004 y 2009, una gran estadística. Pero en 2014, hubo 3,978 camiones grandes o autobuses involucrados en accidentes fatales.

Por lo tanto, existe un riesgo de morir o sufrir lesiones graves en un accidente de



camión. Este es uno de los principales peligros de ser un conductor de camión. Por supuesto, el camino se está convirtiendo en un lugar más seguro. Los camiones y automóviles ahora están equipados con espejos para puntos ciegos e incluso hay sensores de advertencia que alertan a los conductores cuando alguien está en su punto ciego. Vamos, que incluso hay sistemas que mantienen los vehículos dentro de su carril. »



LESIONES COMUNES PARA CONDUCTORES

Los conductores de camiones pueden sufrir lesiones mientras trabajan, y estas lesiones pueden ser enormes. Cualquiera puede saltar de un camión y romperse una pierna o un tobillo. Siempre estarás en riesgo de lesiones únicas, y estas pueden ser prácticamente cualquier cosa. Pero hay algunas lesiones comunes que todos los conductores de camiones corren el riesgo de sufrir:

- **ESPALDA Y CUELLO.** Sentarse tiene una forma de hacer que te duelen el cuello y la espalda. Muchos de estos problemas son causados por la falta de apoyo. Los camioneros también deben mantener la cabeza levantada en todo momento, con poco tiempo para mirar hacia abajo o hacia un lado.

- **LESIONES MUSCULOESQUELÉTICAS.** Las distensiones y esguinces son parte de estas lesiones. También estarás en mayor riesgo de hacer un esfuerzo excesivo. Las lesiones de tendones, articulaciones y músculos también son parte de las lesiones musculoesqueléticas.

La buena noticia es que puedes reducir muchas de las lesiones musculoesqueléticas que sufres como conductor de camión. La técnica adecuada durante el trabajo es a menudo todo lo que necesitas para reducir el riesgo de estas lesiones. Por ejemplo, levantar las cosas con las piernas y no con la espalda al momento de cargar algo. Por supuesto, las medidas de seguridad y el equipo adecuados también son una necesidad. Los camioneros tienen un trabajo peligroso y exigente, y el equipo adecuado puede eliminar la mayoría de las lesiones y accidentes que ocurren.

REDUCE LOS PELIGROS PARA LA SALUD

Ya has elegido una carrera y es demasiado tarde para cambiar. Ser camionero es un trabajo honesto, pero sin tu salud, no va a servirte de mucho. Puedes evitar muchos de los problemas de salud y los problemas a los que se enfrentan los camioneros haciendo solo algunas cosas:

1. **SI ESTÁ ESPERANDO PARA QUE CARGUEN TU CAMIÓN, CAMINA Y HAZ ESTIRAMIENTOS.** Incluso puedes traer bandas de resistencia en tu camión. También puedes unirte a un gimnasio.

2. **CARGUE BOCADILLOS SALUDABLES.** Es más fácil salir y obtener comida rápida, pero destruirás tu salud. Si comes de forma más saludable, podrás mantener un peso saludable.

3. **SI ESTÁS ESTRESADO, ANSIOSO O**

CÓMO SENTARSE DEMASIADO TIEMPO AFECTA EL CUERPO

CABEZA

Los coágulos de sangre que se forman al estar mucho tiempo sentado pueden viajar al cerebro, causando un infarto.

PULMONES

En personas que tienen problemas cardíacos, los fluidos se almacenan primero en los pulmones.

BRAZOS

La actividad física reduce el riesgo de hipertensión.

ESTÓMAGO


Estar sentado mucho tiempo contribuye a la obesidad y cáncer de colon. Las enzimas en los vasos sanguíneos de los músculos responsables

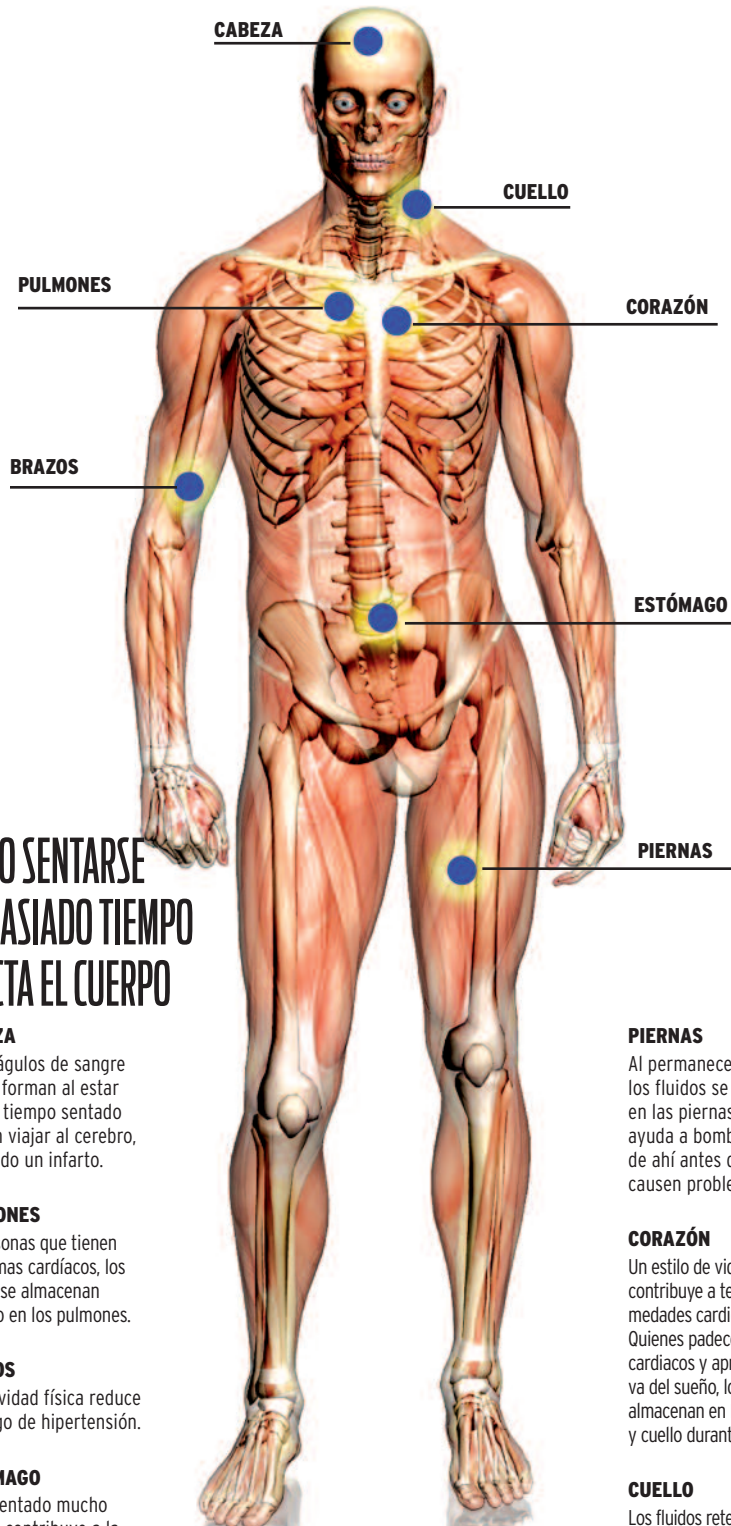
por quemar grasa se apagan y se altera el método del cuerpo de metabolizar

alimentos como la glucosa o las grasas.

DEPRIMIDO, BUSCA AYUDA. Hay ayuda allá afuera. Los chequeos médicos regulares también pueden ayudar.

NO TE OLVIDES DE SOCIALIZAR. Si tienes

un descanso, platica por video con un amigo y encuentra maneras de divertirse. Te sorprenderá cómo un poco de diversión puede eliminar el estrés y aliviar la soledad. 



PIERNAS

Al permanecer sentado, los fluidos se almacenan en las piernas. Caminar ayuda a bombearlos fuera de ahí antes de que causen problemas.

CORAZÓN

Un estilo de vida sedentario contribuye a tener enfermedades cardiovasculares. Quienes padecen problemas cardíacos y apnea obstructiva del sueño, los fluidos se almacenan en los pulmones y cuello durante la noche.

CUELLO

Los fluidos retenidos en las piernas durante el día se mueven al cuello en la noche y contribuyen a la apnea obstructiva del sueño.



**LA MOTOCICLETA
MÁS DESEADA EN
LA CARRETERA**



**The Ultimate
Riding Machine**

BMW Motorrad

bmw-motorrad.com



MEJORA TU CRÉDITO

CÓMO MEJORAR TU HISTORIAL CREDITICIO

¿ALGUNA VEZ TE HAS PREGUNTADO CÓMO LOGRAR MEJORES CONDICIONES A LA HORA DE PEDIR UN PRÉSTAMO? ¿CREERÍAS QUE PODRÍA SER TAN FÁCIL COMO AGREGAR LOS PAGOS DE FACTURAS DE TELECOMUNICACIONES Y SERVICIOS PÚBLICOS A TU ARCHIVO DE CRÉDITO? »



AYUDA!

Cuando pides un crédito, ya sea una tarjeta de crédito, un préstamo para un auto, un préstamo personal o una hipoteca, las instituciones de préstamo deben conocer su nivel de riesgo crediticio. Es decir, "Si le otorgo a esta persona un préstamo o una tarjeta de crédito, ¿cuál es la probabilidad de que me pague a tiempo?" Hay tres agencias principales de informes de crédito en Estados Unidos (Equifax, Experian y TransUnion) que tienen un expediente acerca de tu uso del crédito y otros datos acerca de ti. Estos registros se llaman informes de crédito y las instituciones de préstamo los verifican cuando solicitas un crédito. En la mayoría de los casos, las instituciones de préstamo también desean conocer tu calificación crediticia.

¿QUÉ ES UNA CALIFICACIÓN CREDITICIA?

Una calificación crediticia es un número que resume tu riesgo crediticio con base en una "fotografía instantánea" de tu informe de crédito en un momento específico. La calificación crediticia ayuda a que las instituciones de préstamo evalúen tu informe de crédito y calculen su riesgo crediticio. La calificación crediticia más usada es

la calificación FICO, creada por la empresa del mismo nombre. Las instituciones de préstamo pueden comprar calificaciones FICO de las tres agencias principales de informes de crédito.

Las instituciones de préstamo utilizan las calificaciones FICO como ayuda para tomar miles de millones de decisiones de otorgamiento de crédito todos los años. Las calificaciones FICO se generan con base únicamente en la información de los informes de crédito de los consumidores en los expedientes de las agencias de informes de crédito. Tu calificación crediticia influye en el crédito que se te otorga y en las condiciones (como la tasa de interés) que te ofrecen las instituciones de préstamo. Es una parte esencial de tu informe de crédito.

Dice un refrán que "lleva toda una vida construir una buena reputación y solo un momento para echarla a perder". Y esto es algo que aplica también para tu historial crediticio. Si bien una insolvencia o atraso en los pagos puede reducir tu calificación FICO rápidamente, para mejorarla se necesita más tiempo. Es por eso que es conveniente revisar tu calificación FICO de 6 a 12 meses antes de solicitar un préstamo considerable, para tener tiempo de tomar medidas correctivas si es necesario. Si te estás esforzando activamente por mejorar tu calificación, vale la pena hacer revisiones trimestrales o incluso mensuales. >>







CÓMO AUMENTAR TU PUNTAJE DE CRÉDITO

Después de registrarse para obtener una membresía gratuita en el sitio web de Experian, los consumidores pueden otorgar permiso para que Experian Boost se conecte a sus cuentas bancarias en línea para identificar los pagos de servicios públicos y telecomunicaciones. Una vez que un consumidor verifica los datos y confirma que desea que se agreguen a su archivo de crédito de Experian, se genera en tiempo real una puntuación FICO actualizada.

Si bien Experian espera que la mayoría de los consumidores con crédito activo se beneficien de la nueva plataforma, se prevé que los consumidores con archivos de crédito delgados (menos de cinco líneas comerciales) y puntajes entre 580 y 669 se beneficien más de Experian Boost. "Es maravilloso ver a Experian liderando el empoderamiento de los consumidores", dijo José Quiñonez, fundador y CEO de Mission Asset Fund, una organización sin fines de lucro con sede en San Francisco dedicada a mejorar el acceso financiero. "Experian Boost dará a las personas con un historial de crédito limitado la oportunidad de establecer su solvencia, que es fundamental para mejorar la inclusión financiera en América." >>

IMPULSA TU CRÉDITO

Experian Boost es una herramienta financiera disponible sin costo para todos los adultos activos con crédito en los Estados Unidos, la cual permite a los consumidores agregar un historial de pago positivo directamente en su archivo de crédito de Experian para tener la oportunidad de aumentar instantáneamente su puntaje FICO. Esta herramienta se anunció hace menos de cuatro meses y, en este corto periodo, los resultados iniciales revelaron que:

- Dos tercios de los consumidores vieron una mejora instantánea en su puntaje FICO.
- Dependiendo del nivel de crédito, 10-15% de los consumidores pasaron a una mejor categoría de puntaje.
- El aumento promedio del puntaje FICO fue de más de 10 puntos.

El impacto potencial es significativo ya que los consumidores con puntajes de crédito bajos o de alto riesgo a menudo enfrentan tasas de interés más altas cuando intentan obtener acceso al crédito. Según Credit Builders Alliance, tener un puntaje de crédito de alto riesgo le costará al consumidor promedio aproximadamente \$200,000 más a lo largo de su vida. Por ejemplo, un consumidor con un puntaje FICO de 720 pagará \$ 4,020 menos por un préstamo automotriz de \$10,000 a 5 años, ahorrando \$67 al mes en comparación con alguien con un puntaje de 500.

bandag

PROGRAMA VENTAJAS+™

INCREÍBLE VENTAJA DEL LÍDER EN RECACHUTAJE

Garantía limitada de por vida*

Producto armado en los EUA

Recauchutaje grado A

Proceso de manufactura avanzado de Bandag

Compuestos y diseños para banda de
rodadura Bandag de alta calidad

\$169

Cubierta y
recauchutaje

B195™
Remolque
11/32 pulg.

\$189

Cubierta y
recauchutaje

B726™
Tracción con
flanco cerrado
22/32 pulg.

\$199

Cubierta y
recauchutaje

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



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

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



El añadir historiales de pago a un expediente de crédito a través de Experian Boost permitirá a los prestamistas a tomar decisiones más informadas cuando consideren posibles prestatarios. Solo los historiales de pagos positivos se agregarán a través de la plataforma y los consumidores pueden eliminar los datos de su archivo de crédito de Experian en cualquier momento. No hay límite de cuántas veces se puede usar Experian Boost para aportar nuevos datos.

¿FICO LO ES TODO?

No. La mayoría de las instituciones de préstamo utilizan una serie de parámetros para tomar decisiones de crédito. Uno de estos parámetros es la calificación FICO. Las instituciones de préstamo pueden considerar información como la cantidad de deuda que puedes manejar dentro de lo razonable en función de tus ingresos, tu historial de empleo y tu historial de crédito. Con base en la revisión de esta información y en las políticas específicas en materia de seguros, las instituciones de préstamo pueden otorgarte un crédito aun cuando tu calificación FICO sea baja, o bien pueden rechazar tu solicitud de crédito aunque su calificación sea alta.


ENTRE OTRAS CALIFICACIONES ENCONTRAMOS:

Calificaciones de riesgo de la solicitud. Muchas instituciones de préstamo utilizan



sistemas de calificación que incluyen la calificación FICO, pero que también consideran la información de su solicitud de crédito.

Calificaciones de riesgo del cliente. Una institución de préstamo podría usar estas calificaciones para tomar una decisión de crédito acerca de sus clientes actuales. También se conocen como "calificaciones conductuales" y suelen considerar la calificación FICO junto con la información de cómo ha pagado sus deudas con esa institución en el pasado.

Otras calificaciones de crédito. Estas calificaciones podrían evaluar tu informe de crédito de manera distinta que con FICO, y a veces, una calificación más alta podría significar un mayor riesgo y no uno menor como en el caso de FICO. Al adquirir una calificación de crédito para uno mismo, la mayoría de los expertos recomienda la FICO, ya que es la que la mayoría de las instituciones de préstamo utilizan para tomar decisiones de crédito. 





10ª EDICIÓN DE ANIVERSARIO DE
LA MÁS GRANDE EXPOSICIÓN DE LLANTAS
DE AMÉRICA LATINA

JUNIO
26 -28, 2019

PANAMÁ
REPÚBLICA DE PANAMÁ
ATLAPA
CENTRO DE CONVENCIONES

Sé parte de la más
Importante
exposición de neumáticos
en América Latina.



**RESERVE
SU STAND
HOY**

info@latinexpogroup.com

**CONOZCA COMPRADORES
Y DISTRIBUIDORES DE
MÁS DE 50 PAISES**

(+1) 786-293-5186
www.latintyreexpo.com

ELECTR

ZERO SR/F 2019

HUBO UNA ÉPOCA EN LA QUE LAS MOTOCICLETAS ELÉCTRICAS ERAN ABURRIDAS Y POCO PRÁCTICAS, PERO EN ZERO MOTORCYCLES ECHARON POR TIERRA ESE ARGUMENTO EN SOLO DIEZ AÑOS. AHORA, CON LA SR/F, ELEVARON LA BARRA NUEVAMENTE Y EL DESEMPEÑO DE UNA 1000CC SIN QUEMAR UNA GOTTA DE GASOLINA. »





IZANTE



POR: **TRANSPORTE LATINO** / PABLO OLAVARRIETA

Hace trece años, había un soñador que trabajaba en el garaje de su casa con el objetivo de crear motos que utilizaran electricidad para moverse. Muchos lo tildaron de iluso, pero en solo trece años, Zero Motorcycles se ha convertido en el fabricante de motos eléctricas más respetado del mundo. Hoy en día venden motos para calle, doble propósito e incluso unas para off-road. Pero la SR/F representa su incursión en el mundo de las deportivas.

La nueva Zero SR/F tiene unas cifras que ya quisieran varias de motos a gasolina, pues su nuevo motor ZF75-10 empaca 110 HP y 140 lb-pie de torque. Estas cifras con cosa seria. ¿Te gusta ir rápido? Su velocidad máxima es de 200 km/h. ¿Qué distancia puedes recorrer? 200 millas con una sola carga en modo Ciudad utilizando el Power Tank. Sin este dispositivo, se reduce a 160 millas en ciudad o 100 en carretera (a 55 mph, si vas a 70 mph, baja a 80 km).

Hay dos versiones de la Zero SR/F, Standard y Premium, cuya única diferencia está en el cargador. La primera usa uno de 3 kW y la segunda uno de 6 kW. Evidentemente, la segunda se carga más rápido que la prime-

ra; en la mitad de tiempo, para ser exactos. Con el aditamento de Carga Rápida, que se vende por separado, la primera llega al 95% de batería en 80 minutos, mientras que la segunda tarda 20 minutos menos. Sin éste, la

Premium demora dos horas en alcanzar el 95 por ciento, y la Standard cuatro horas.

Ahora que si te estresa el tiempo de recarga, al utilizar los tres módulos independientes del Sistema de Carga Rápida, recar-



gas la batería de la Zero SR/F 0 a 95% en solo 60 minutos. Claro que esta bonita cifra se logró utilizando corriente a 220V -la presentación de la moto se llevó a cabo en Europa-, por lo cual los tiempos serán más

largos usando los 110V de nuestra red eléctrica. Así ya no suena tan seductor, pero en Zero aseguran que "llenar el tanque" te costará apenas 1.5 dólares. Así cambia la cosa, ¿no lo crees?


SOLO LO MEJOR

En Zero no escatimaron con ningún componente, como la suspensión o los frenos. La SR/F utiliza una horquilla Showa BPSF de 43mm ajustable en precarga, compresión y rebote. El amortiguador también es Showa de 40mm y totalmente ajustable. Los frenos son de Bosch, con dos discos adelante y uno atrás con pinzas J.Juan, los cuales utilizan un sistema de frenado regenerativo, para generar electricidad cuando frenas, la cual se utiliza para recargar las baterías. >>



Además, la Zero SR/F utiliza el control de estabilidad MSC de Bosch, que toma en cuenta la aceleración, el torque y el ángulo de inclinación, entre otras cosas, para calcular el nivel de intervención. Chequen aquí cómo funciona esta maravilla. Sin duda, es una adición más que necesaria en una moto que entrega 140 lb-pie de torque en cuanto giras la muñeca derecha.

Evidentemente, una moto así de avanzada tiene electrónica de punta, que incluye cuatro modos de manejo: Street, Sport, Eco y Lluvia. Además, para que la dejes justo como a ti te gusta, puedes programar otros 10 de conducción. Como ya es costumbre con la tecnología avanzada, no es barata. La Zero SR/F Standard cuesta 18,995 dólares y la Premium 20,995 billetes verdes. Si quieres el Sistema de Carga Rápida, tendrás que aflojar otros 2,300 dolarucos.

La Zero SR/F se suma a la interesante oferta de motos de calle de este fabricante californiano, que incluye una doble propósito muy interesante -la DSR- y una naked para todos los días -la SR-. Lo que es un hecho es que con cada nueva motocicleta Zero deja claro que es el rival a vencer en el segmento. Será muy interesante ver qué pasa cuando se enfrente a la Harley LiveWire en una prueba cara a cara; aunque la competencia será solamente en cuanto desempeño, pues la Harley es bastante más cara (10,000 dólares, para ser exactos). 



EN DETALLE

FICHA TÉCNICA

- **MOTOR:** ZF75-10 con 110 HP y 140 lb-pie, eléctrico
- **TRANSMISIÓN:** Directa, por correa
- **SUSPENSIÓN:** Horquilla invertida y monoamortiguador
- **BATERÍAS:** 14.4 kWh
- **PRECIO:** Desde \$18,995



JOURNEY Further



Star
Venture



Star
Eluder

TWO NEW STARS. ENDLESS JOURNEYS.

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



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

One year limited factory warranty + Four years Yamaha Extended Service = Five years coverage. Certain exclusions apply, see terms of each for details. Professional riders depicted on a closed course. Dress properly for your ride with a helmet, eye protection, long sleeves, long pants, gloves and boots. Do not drink and ride. It is illegal and dangerous. Yamaha and the Motorcycle Safety Foundation encourage you to ride safely and respect the environment. For further information regarding the MSF course, please call 1-800-446-9227. Some models shown with optional accessories. ©2019 Yamaha Motor Corporation, U.S.A. All rights reserved. • YamahaMotorsports.com



XPO Logistics

XPOLOGISTICS | 855.295.7504

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

WAL*MART TRANSPORTATION

WAL*MART | 800.803.7348

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

LANDSTAR

LANDSTAR | 800.435.4010

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

SCHNEIDER NATIONAL

SCHNEIDER | 800.447.7433

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

SAIA

SAIA | 800.765.7242

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



servicios: **BOLSA DE TRABAJO**

96

MAYO DE 2019 | TRANSPORTE LATINO



¿BUSCAS EMPLEO?




BOLSA DE TRABAJO



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





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

WWW.SCANIA.COM

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



SCANIA



ELLOS NO ALCANZAN A VER SU ARDUO TRABAJO PERO NOSOTROS SÍ



Su trabajo requiere algo que la mayoría de la gente no alcanza a ver: esfuerzo y dedicación. Nosotros nos damos cuenta del esfuerzo que hace día tras día. Es evidente. Es por eso que trabajamos tan duro como usted para garantizar que nuestra más avanzada tecnología se encuentre en cada botella del aceite de motor Shell Rotella®. Porque al igual que usted, sabemos que hay veces, el trabajo duro es su propia recompensa. Más información en insiderotella.shell.com

**Shell
ROTELLA®**

Shell Rotella®, el aceite de motor
que trabaja tan duro como usted.

Disponible en
Walmart 